

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 31 (1994)  
**Heft:** 1160

**Artikel:** Votations : en route pour une nouvelle politique des transports  
**Autor:** Imhof, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1009331>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# En route pour une nouvelle politique des transports

## REPÈRES

Actuellement, les camions de 40 tonnes peuvent circuler dans les zones frontalières et jusqu'à un nombre limité de ports francs. Il est prévu qu'ils pourront dans un proche avenir desservir en tout 29 centres d'échange pour le trafic combiné, avec un rayon d'action de 10 kilomètres. Cette entorse à la limite des 28 tonnes servira à acheminer jusqu'au rail des conteneurs d'un poids plus élevé.

La Suisse se distingue également au plan international avec l'interdiction qui est faite aux camions de circuler entre 22 heures et 6 heures.

Dans le cadre des négociations bilatérales entre la Suisse et l'Union européenne, celle-ci réclame une renégociation de l'Accord sur le transit et souhaite obtenir:

- l'accès du Plateau aux camions de 40 tonnes;
- une plus grande tolérance pour la traversée des Alpes avec des camions de 40 tonnes (des autorisations ne sont aujourd'hui délivrées que pour des marchandises périssables si les capacités de ferroutage sont épuisées).

(*pi*) La Suisse a montré une nouvelle fois dimanche que son rapprochement avec l'Union européenne se fera sur le mode conflictuel. Mais démocratique.

L'acceptation de l'Initiative des Alpes va contraindre le Conseil fédéral à redéfinir sa politique des transports. Et ce ne sont plus les ministres européens qu'Adolf Ogi devra promener en hélicoptère pour leur faire découvrir l'étroitesse de la vallée de la Reuss; il faudra maintenant qu'il emmène les responsables des organisations écologistes au-dessus du Plateau pour faire passer ce nouveau message: les Alpes étant protégées du trafic de transit de frontière à frontière, ce qui justifiait le maintien de la limite des 28 tonnes est tombé. Et la Suisse doit donc adopter les normes européennes de charge des véhicules.

Car il faut bien admettre que le maintien des 28 tonnes et la promotion du trafic combiné sont deux objectifs contradictoires, qui se justifiaient tant qu'il s'agissait de protéger les Alpes du trafic de transit. Mais dans dix

ans, quand l'interdiction de transit par camion entrera en vigueur, la situation sera bien différente. Car la Suisse comptera alors au moins 29 terminaux d'échange pour le trafic combiné. Et nombre des conteneurs qui y finiront leur course ferroviaire pour rejoindre, par camion, leur destination finale en Suisse, pèseront plus de 28 tonnes. Ils pourront être transportés par camion dans un rayon de 10 kilomètres. Les principales zones industrielles du pays sont ainsi desservies. Mais la proximité des terminaux, nécessaires à l'exploitation du trafic combiné, qui s'additionnent aux régions frontalières où les 40 tonnes peuvent déjà circuler, crée de véritables couloirs. Ainsi pourra-t-on circuler de Vallorbe à Lausanne, et même jusqu'à Morges. On peut déjà le faire de Bourg-Saint-Pierre à Martigny ou de Chiasso à Bellinzone; et sur toute la superficie du canton de Genève. Sera également ouverte aux 40 tonnes, toujours pour desservir les terminaux ferroviaires, toute la zone du Plateau entre la



## COURRIER

### Les Romands auraient pu être majoritaires

Lors du scrutin sur l'Initiative des Alpes la participation au vote a été en Suisse allemande de 46,3%, en Suisse romande de 31,6%. La différence est de presque 15%.

La différence quant aux voix données est un surplus d'environ 70 000 «oui». Si la Suisse romande avait fait acte d'une même participation au scrutin que la Suisse allemande, nous aurions eu avec la même proportion de «non» romands un surplus national d'environ 10 000 «non». Il en était de même pour le scrutin de l'EEE.

Les politiques et les journalistes romands qui — une fois de plus — se répandent à haute voix et d'une façon peu démocratique en invectives contre la Suisse allemande et spécialement contre la Suisse centrale devraient d'abord réfléchir à la paresse de vote et à la négligence des devoirs civiques de leurs compatriotes immédiats avant d'entonner une pareille clameur épouvantable; c'est faire plus de bruit que de besogne. (...)

Jean Gottesmann, Einsiedeln (SZ)

(*réd*) Il est vrai que la lecture très grossière qui est faite de la carte de la Suisse après une

votation comme celle de dimanche ne traduit pas la réalité. Car si l'Initiative des Alpes a passé avec 70 000 voix de différence, il y a 100 000 Romands qui ont voté pour... On pourrait tout aussi bien en déduire que ce sont ces Romands qui sont «responsables» de l'acceptation de ce texte. La même remarque vaut pour l'analyse nationaliste et anti-européenne du vote. En premier lieu parce que les effets de cette initiative ne sont en rien comparables à ceux du refus de l'EEE; des commissaires européens se sont d'ailleurs réjouis de ce vote, tout comme l'Autriche, candidate à l'adhésion. Mais surtout, nombre de partis, d'organisations et de personnes qui soutenaient l'Initiative des Alpes étaient également favorables à l'EEE. Inversement, l'Association transports et environnement rappelle que 40% des parlementaires membres du comité contre l'initiative étaient également opposés à l'EEE... Enfin, même une lecture sommaire des résultats ne laisse aucun doute: nombre de Romands (et d'Alémaniques) ont voté oui aussi bien à l'EEE qu'à l'Initiative des Alpes.

Le vote du 6 décembre était anti-Communauté européenne, parce qu'il refusait un rapprochement institutionnel avec les Douze. Le vote du 20 février n'est qu'un élément de la construction d'une Europe des peuples et des citoyens. ■

## A la poursuite de l'efficacité

### PROGRAMMES D'ACTION

Le projet EFFI-QM-BV (mesures interdépartementales visant à accroître l'efficacité dans l'administration fédérale) a débouché sur l'élaboration de 40 programmes d'action. Des propositions détaillées ont été faites pour 15 d'entre eux. Depuis la résiliation du contrat avec McKinsey, 3 programmes ont été achevés.

(jg) Le Conseil fédéral a lancé en 1986 un projet confié à l'entreprise McKinsey pour *accroître l'efficacité de l'administration fédérale*. Il a fallu attendre la fin de 1993 pour la publication d'un rapport d'évaluation de l'Organe parlementaire de contrôle de l'administration (OPCA). Dans l'intervalle, le man-



dat de McKinsey a été résilié en mai 1990 et le projet, poursuivi sur une base purement interne, s'est manifestement ensablé.

La région frontalière au nord de Zurich jusqu'à la hauteur d'Olten, en desservant Winterthour au passage.

Certes, en continuant d'interdire la circulation des 40 tonnes, on incite fortement les expéditeurs de marchandises lourdes à destination de la Suisse à les expédier par train. Mais cette incitation est *de facto* rendue inopérante sur la partie la plus industrielle du territoire par la nécessité de mettre en place des terminaux accessibles aux 40 tonnes. Et cette situation crée aussi des inégalités. Ainsi l'entreprise de transport de M. Friderici a la malchance d'être située à quelques kilomètres de la zone accessible aux 40 tonnes depuis la frontière française. Ses concurrents lausannois et genevois peuvent par contre alimenter leurs entrepôts sans avoir à respecter la limite des 28 tonnes. Même différence de traitement entre un industriel zurichois et son homologue gruyérien.

Si cette conséquence de l'Initiative des Alpes devait finir par être admise, elle réduirait considérablement les difficultés qu'elle va inévitablement créer dans nos rapports avec l'Union européenne. En échange de l'obligation de transiter par le rail, ce qui va dans le sens de la politique voulue par Bruxelles, le pays pourrait être ouvert aux 40 tonnes. Et Berne dispose maintenant d'un second atout pour rendre cohérente sa politique des transports: la taxe poids lourds en fonction des prestations. Car si les camions n'auront plus le droit de traverser la Suisse de Bâle-frontière à Chiasso-frontière, rien n'interdira de transporter par route de la marchandise dans un trajet helvético-suisse Bâle-Chiasso. Et il est normal que ce trafic, qui est également source de nuisance, notamment dans la zone alpine, soit plus fortement taxé qu'il ne l'est aujourd'hui. On le voit, l'acceptation de l'initiative est le début d'une politique et non pas son achèvement. Car à laisser les choses en l'état, la tranquillité des Alpes et de ses passages les plus fréquentés ne sera ni pour demain, ni pour dans dix ans: les deux tiers des camions traversant aujourd'hui le canton d'Uri échappent à l'interdiction décrétée par l'Initiative des Alpes, tout comme les 15 000 véhicules légers qui empruntent quotidiennement, en moyenne, le tunnel du Gothard. ■

dat de McKinsey a été résilié en mai 1990 et le projet, poursuivi sur une base purement interne, s'est manifestement ensablé.

Les conclusions des commissaires sont sévères pour l'autorité politique. Selon eux, le Conseil fédéral n'avait pas d'idée précise concernant une éventuelle réorganisation de l'administration fédérale. Sans vision claire, le gouvernement n'a pas donné d'impulsions au projet et s'est cantonné dans une attitude défensive.

Un autre reproche concerne l'absence de préparation et de compréhension mutuelle. Les organes de l'administration en charge du projet manquaient d'expérience dans les rapports avec des firmes de conseil. Les collaborateurs de McKinsey ont mal compris les spécificités d'une administration et le rôle de l'autorité politique.

Certaines propositions auraient, semble-t-il, provoqué d'importants transferts de compétences entre les départements; de subtils équilibres de pouvoirs auraient été remis en cause. Elles ont été enterrées. Pour la commission de gestion, les conditions propices à l'élaboration de solutions globales allant au-delà d'intérêts purement départementaux ne sont pas du tout réunies.

Enfin le goût du secret l'a constamment emporté. De 1986 à 1990, les services concernés n'ont pas reçu d'informations sur les analyses réalisées et les mesures envisagées. Rien de tel bien sûr pour susciter des rumeurs et provoquer le découragement.

Au fond, cette histoire n'est pas étonnante. Les vastes plans de réorganisation étaient à la mode vers la fin des années 80. Un axiome les sous-tendait: *une administration constitue un ensemble cohérent*. Ce n'est d'évidence pas le cas; les intérêts y sont multiples et contradictoires. Tous les politiques et les spécialistes de ce qu'on appelle bizarrement les sciences administratives le savaient pourtant parfaitement.

Aujourd'hui les études globales ne sont plus d'actualité. Les pouvoirs publics ont appris à opérer avec plus de précision dans le tissu administratif. Il reste à tirer la principale leçon des mésaventures bernoises de McKinsey. Les projets de réforme administrative sont souvent la conséquence d'une demande du parlement, en l'occurrence une motion Ogi. Le gouvernement suit en traînant les pieds. Une entreprise extérieure reçoit un mandat et l'ensemble débouche sur un fiasco faute de volonté politique.

Dans ses recommandations, la commission de gestion du Conseil national demande au Conseil fédéral d'exposer *l'idée qu'il se fait de l'administration de demain*. C'est sans doute un premier pas dans la bonne direction, celle de l'élaboration d'une vraie vision des tâches du secteur public. ■