

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 33 (1996)
Heft: 1252

Artikel: Swissair : la suffisance des Romands
Autor: Brutsch, François
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1025363>

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: 30.03.2025

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

Paroles de gouvernement

Le Conseil fédéral vient de publier son programme pour la législature 1995-1999. La dernière livraison de cet exercice rituel, inauguré il y a près de trente ans, traduit une volonté nouvelle du gouvernement de marquer plus clairement ses options.

DEMANDEZ LE PROGRAMME

Trois idées-force

Renforcer la cohésion nationale

Améliorer la capacité d'action des autorités

Promouvoir le bien-être général

Huit priorités

La réforme du gouvernement et de l'administration

L'assainissement des finances fédérales

La compétitivité de l'économie

La formation et la recherche

La sécurité sociale et la santé publique

L'aménagement du territoire et les infrastructures de transport et d'énergie compatibles avec l'environnement

Les relations internationales

La sécurité.

21 objectifs

41 mesures

200 objets constitutionnels et législatifs.

(jd) L'idée d'imposer cet exercice au Conseil fédéral fut lancée en 1967 par le démocrate-chrétien Leo Schürmann, éternel futur membre du collège exécutif, qui dut finalement se contenter de la surveillance des prix puis de la direction générale de la SSR. Le député soleurois voyait là l'ébauche d'un accord de coalition entre les partis gouvernementaux.

Cette démarche s'inscrivait dans l'esprit de l'époque, en réaction à une conception étriquée de la politique conçue comme la gestion au jour le jour des affaires courantes. Grâce à la planification politique, l'action publique devait entrer dans l'ère de la rationalité: établissement d'objectifs coordonnés, présentation de solutions alternatives, liste de priorités, choix d'un programme.

Enumération de projets

Au moulin des délibérations parlementaires, la proposition Schürmann se réduisit à la seule obligation pour le Conseil fédéral de produire tous les quatre ans un rapport programmatique. Rien de commun donc avec le programme d'un gouvernement qui s'engage à l'égard de sa majorité parlementaire et qui engage par là-même cette dernière.

Au fil des législatures, ce programme s'est révélé n'être qu'une fastidieuse énumération des projets en cours, compilée par une administration soucieuse de ne rien oublier de ses multiples activités, et mise en forme par la Chancellerie. Un programme d'intention porté à la connaissance du Parlement, qui n'engage personne et qui, dans la durée, subit toutes les modifications imposées par la conjoncture et les humeurs du législateur, sans parler de celles du peuple souverain.

On peut d'ailleurs se demander si l'idée même d'un programme gouvernemental est compatible avec les institutions helvétiques. A quoi bon planifier les interventions de l'Etat si les Chambres peuvent impunément désavouer le Conseil fédéral dans des cas d'espèce? Un désaveu d'autant plus facile qu'il ne peut conduire ni à la dissolution du Parlement ni à la chute de l'exécutif, contrairement aux règles prévalant en régime parlementaire. A quoi bon planifier puisque le peuple a tout loisir de mettre son veto aux décisions de ses autorités (référendum) et d'imposer d'autres priorités (initiative)?

Ce relativisme pouvait se défendre à une époque où l'Etat fédéral ne disposait que de faibles compétences et où la gestion du ménage intérieur n'était que peu affectée par le contexte international. Tel n'est plus le cas aujourd'hui. L'Etat joue un rôle central dans

la vie économique et sociale, mais un rôle contraint par des événements extérieurs à nos frontières. D'où le besoin de planifier et de coordonner les actions publiques.

Ce besoin, le Conseil fédéral l'a enfin reconnu en prenant en main l'élaboration du présent programme de législature. Les trois axes de ce programme et les 21 objectifs visés résultent d'un large débat au sein du collège et non du simple collage des préoccupations des différentes administrations. Voilà qui est nouveau. Certes la liste des objectifs prioritaires reste encore très marquée par le découpage départemental, alors que la plupart des grands problèmes exigent des solutions transversales. Le gouvernement a parfois regroupé ces objectifs de manière artificielle – ainsi la prévention des toxicomanies côtoie la lutte contre les abus de la technologie génétique –, sans doute pour éviter de faire trop long. Et le développement durable, mentionné comme une exigence fondamentale de l'action du gouvernement, reste un concept bien abstrait, surajouté et non structurant les interventions de l'Etat.

Malgré ces insuffisances, le programme de législature nouvelle formule exprime bien la volonté gouvernementale d'indiquer des perspectives et des priorités. Car telle est la fonction première du collège exécutif. Elu pour quatre ans et non révocable, donc largement indépendant du Parlement et des partis tout en reflétant les principales sensibilités politiques du pays, on attend de lui qu'il exprime et défende fermement le consensus forgé en son sein. Cet engagement ne peut qu'enrichir le débat démocratique. ■

HUMEUR

Swissair: la suffisance des Romands

(fb) Trois réflexions sur les réactions quant à la décision de Swissair de concentrer ses liaisons intercontinentales depuis Zurich-Kloten.

La concentration du trafic à longue distance via des nœuds d'interchange importants, appelés *hubs* en jargon aéroportuaire, est en cours depuis des années. Il fallait une forte dose de vanité ou de naïveté, sur l'arc lémanique, pour imaginer que la Suisse pouvait en abriter deux ou que Swissair devrait jongler avec deux *hubs*. Ou fallait-il que cela soit Kloten (15 millions de passagers) qui s'efface devant Cointrin (6 millions)? Plutôt que de se reposer sur l'acquis (y compris

●●●

Le double versant des Alpes

La politique suisse de transit alpin ne saurait discriminer le Tessin; ce serait contraire à la solidarité confédérale. Mais, dit l'Union européenne, elle ne saurait discriminer l'Italie; ce serait contraire à la solidarité européenne. Au-delà des questions techniques, l'enjeu est historique.

(ag) Autour des villes industrielles d'Allemagne ou d'Italie, des paysages autoroutiers nous deviennent familiers: trois pistes et sur celle de droite une colonne processionnelle continue de poids lourds. Ainsi du contournement de Milan ou de Francfort. Nouvelles murailles mobiles des grandes cités de plaine. D'instinct chacun sent que ce «paysage» n'est pas transposable en configuration alpine.

Mais nous savons aussi que les affirmations fortes de l'Europe de Rome, à la Renaissance, à l'Union européenne ont exigé un passage intense à travers les Alpes. La Confédération suisse a trouvé dans cette ouverture ses origines. Il y a donc une confrontation, une contradiction, entre ce que nous révèle la géographie et ce que nous enseigne l'histoire. A l'évidence, la solution n'est pas seulement technique (NLFA, containers, 40 tonnes, péage, etc.), elle est politique; elle touche à la conception même de l'Europe.

Les péages autrichiens

Au moment où le Conseil fédéral assouplissait le mandat de négociation avec l'Union européenne, notamment sur la libre circulation des 40 tonnes en plaine, à partir de 2001, mais à la condition que soit perçue une taxe liée aux prestations, l'Autriche se faisait tancer à cause de son projet d'introduire dès 1997 une vignette-péage pour l'utilisation du réseau autoroutier et pour le franchissement du Brenner. Les commissaires euro-

●●●

Swissair), l'aéroport de Genève doit chercher sa niche dans la complémentarité, à l'image de Crossair par rapport à Swissair.

On a le désagréable sentiment que pour nombre de Romands (qui n'hésitent d'ailleurs pas à les choisir pour leurs vacances en raison des prix plus attractifs des vols qui les desservent), Londres-Heathrow, Amsterdam-Schipol ou Francfort sont des *hubs* parfaitement acceptables, mais en aucun cas Kloten. Cela traduit un affaiblissement du sentiment national, le nombrilisme local s'accommodant, lui, de l'ouverture à ce qui a au moins l'avantage d'être clairement étranger. La bosnisation de la Suisse est-elle en marche?

Il serait inquiétant que le fédéralisme doive désormais se définir comme le régime dans lequel la majorité a l'obligation de servir une rente de situation à la minorité, celle-ci n'ayant d'autre but que de faire payer à celle-là leurs statuts respectifs. DP reviendra sur le sujet très prochainement ■

péens concernés, allemands, néerlandais y ont vu un effet du mauvais exemple suisse. Les Autrichiens ont pris soin pourtant, pour éviter toute discrimination et pour ménager leurs intérêts touristiques, de prévoir une vignette à prix réduit valable deux mois seulement.

La ministre hollandaise a été plus explicite. Des taxes qui correspondent au coût réel des infrastructures sont admissibles; en revanche on ne peut autoriser des taxes incitatives destinées à orienter le transport routier vers le rail. La remarque, même si elle n'engage que son auteure, est d'importance: cela exclut toute adaptation de l'initiative des Alpes en termes de marché et non pas en disposition réglementaire. Mais l'argumentation européenne n'est pas seulement celle du libéralisme: libre circulation des marchandises. Elle est aussi celle de la solidarité; l'Italie, membre fondateur de l'Union, ne saurait être pénalisée par sa position transalpine.

Et le Tessin?

Le canton du Tessin s'est toujours opposé à une taxe qui renchérissait le passage du Gothard. Imaginons que la Suisse accepte pour les cantons riverains (Uri, Tessin) des exemptions, elle sera en contradiction avec le droit européen. Elle n'aura de surcroît pas d'argument à opposer aux riverains européens, Allemagne et surtout Italie.

La solution, difficile entre toutes, ne peut se trouver que dans un changement idéologique de l'UE. Le principe de la libre circulation des marchandises n'exclut pas une orientation du trafic, par abaissement du coût et prélèvement de taxe, là où un intérêt supérieur l'exige. Le surcoût pour les territoires dont c'est le passage obligé (Tessin, Italie) peut être compensé par une aide globale à leur économie à travers les fonds structurels ou les modalités d'une péréquation.

Cette politique volontariste impliquerait aussi des équipements à l'échelle européenne pour un trafic efficace par containers. Il fut question, en ces temps de récession, de grands travaux européens, notamment ferroviaires. Il n'en est plus question. L'Union européenne va engager ses réserves dans la destruction des troupeaux de bovidés, qui engloutiront des milliards, stérilement.

Une politique coordonnée du transit alpin n'est donc pas près d'aboutir. Mais la Suisse qui est au cœur de ce problème, lié à toute son histoire, est dépourvue d'arguments forts de négociation, s'étant déjà engagée par traité international à construire les NLFA, à ses seuls frais. ■