

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 39 (2002)
Heft: 1535

Artikel: La route au dépens du rail
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1008778>

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>

Des critères douteux

Sans hésiter, avant même que des candidatures soient annoncées, les socialistes ont posé leur exigence : seule une femme est apte à succéder à Ruth Dreifuss. La revendication paraît légitime tant que la présence féminine au gouvernement n'est pas suffisamment inscrite dans la pratique. Mais en même temps cette revendication pêche par maladresse : le Parlement n'apprécie guère d'être mis sous pression ; il l'a prouvé à plus d'une reprise. C'est donc la qualité de la candidate qui doit convaincre au premier chef. A terme il faudra d'ailleurs bien admettre une sous-représentation temporaire des femmes, pour autant qu'une sur-représentation apparaisse comme naturelle si les conditions

sont réunies. Car à vouloir instaurer un automatisme de succession lié au sexe - une femme remplace une femme - on risque de restreindre encore un éventail de choix déjà bien appauvri par les conditions partisans, linguistiques et régionales.

Compétences et forte personnalité

A cette première exigence, le candidat Jean Studer en a ajouté une autre : la succession de Ruth Dreifuss appartient de droit à la Suisse romande. C'est vrai que la Suisse italophone n'est pas représentée en permanence au Conseil fédéral. Mais le temps n'est-il pas venu d'intégrer un Tessin qui se sent mal aimé de la Suisse et qui trop souvent vote selon les consignes

de l'UDC ? Voilà un critère de poids.

Cette revendication romande cache mal le sentiment de n'être pas pleinement représenté par le fribourgeois Joseph Deiss. Elle vise aussi à écarter de la course la conseillère d'Etat Ruth Lüthy, fribourgeoise elle aussi, mais d'origine alémanique. Cet «ethnisme» cantonal est détestable. La Suisse moderne connaît une forte mobilité géographique et l'exigence de racines locales anciennes confine au ridicule. Ruth Lüthy, par son expérience gouvernementale et sa forte personnalité - voilà un autre critère de poids -, surpasse clairement ses rivaux. Est-ce la raison pour laquelle ses adversaires sont condamnés à ne lui trouver qu'un défaut d'origine ? *jd*

Coûts de la santé

Mieux gérer les soins

Le modèle du médecin de famille présenté dans *Domaine Public* n°1534 se révèle adéquat dans les centres urbains. Par contre, dans les régions rurales, il recèle un faible potentiel d'économies : plus qu'en ville, les patients nouent une relation privilégiée avec leur médecin et n'ont pas pour habitude de consulter tous azimuts. C'est pourquoi les caisses ont tendance à abandonner ce modèle.

Le HMO, par contre, connaît un développement réjouissant. Dans ce modèle d'organisation, le patient s'en remet à un cabinet de groupe réunissant généralistes et spécialistes rétribués de manière forfaitaire. Ceux-ci, contrairement aux médecins de ville, n'ont donc aucune incitation à augmenter et maximiser le nombre de prestations déli-

vrées. Le cabinet dispose d'une enveloppe financière globale qui doit couvrir l'ensemble des coûts de traitement, à l'exception des cas lourds pris en charge par un fonds spécial. On estime à 15% la réduction des coûts imputable à ce système.

Une meilleure gestion des soins, une expérience décennale le prouve, contribue à atténuer les coûts de la santé tout en améliorant la qualité des prestations. Cette piste devrait intéresser le Parlement, trop exclusivement tenté par des solutions brutales telle la suppression de l'obligation de contracter faite aux caisses ou le gel, voire la réduction, du nombre des prestations garanties par l'assurance de base. Des solutions dont on n'a pas pris la mesure des effets négatifs potentiels. *jd*

Transports

La route au dépens du rail

Un an après la catastrophe du Gotthard, la commission des transports du Conseil national a pris une décision malheureuse. Le Conseil fédéral, pour contrer l'initiative *Avanti* qui préconise notamment le percement d'un deuxième tunnel, veut en priorité désengorger le trafic d'agglomération¹. Les commissaires y ont ajouté le doublement du tunnel du Gotthard, s'alignant ainsi purement et simplement sur la position des milieux routiers. Autant dire que le contre-projet à l'initiative *Avanti* n'en est plus un car il a perdu son caractère alternatif.

La Suisse, en décidant la construction des nouvelles transversales alpines (NLFA), a consenti un effort financier considérable. Ce faisant, elle a manifesté sa volonté de trans-

féer une partie importante du transport des marchandises de la route au rail, conformément à la volonté populaire exprimée lors de la votation sur l'initiative des Alpes. La décision de doublement du Gotthard contredit cette volonté. Si elle est confirmée par le Parlement, puis par le peuple, elle rendra inopérants les investissements effectués dans les NLFA.

Cette décision constitue par ailleurs un signal négatif pour l'Italie qui peine déjà à améliorer son infrastructure ferroviaire dans la perspective de ce transfert : si la Suisse se déclare prête à développer son réseau routier à travers les Alpes, pourquoi notre voisin se préparerait-il au transfert des marchandises sur le rail ? *jd*

¹ Voir DP n° 1476, 1483, 1517