

**Zeitschrift:** Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger  
**Herausgeber:** Organisation des Suisses de l'étranger  
**Band:** 21 (1994)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Votation du 20 février : une gifle pour le gouvernement  
**Autor:** Haller, Peter / Tschanz, Pierre-André  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-912597>

#### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 11.01.2026

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

Votation du 20 février

## Une gifle pour le gouvernement

**La votation sur cinq objets, qui concernaient tous la politique des transports, a débouché sur cinq oui, dont l'un est bien contrariant pour le Conseil fédéral et le Parlement. Au désespoir d'Adolf Ogi, ministre des transports, 51,9 pour cent des votants se sont prononcés en faveur de l'initiative des Alpes. Celle-ci exige que, d'ici à l'an 2004, le trafic des marchandises qui transittent à travers les Alpes soit transféré de la route au rail. En outre, l'initiative exige que la capacité des routes de transit dans les régions alpines ne soit pas augmentée.**

**E**n 1990, lorsque l'initiative des Alpes a été déposée, principalement par les milieux des verts et des socialistes des régions de montagne de la Suisse centrale, on n'y a guère fait attention. Le Conseil fédéral et le Parlement ont recommandé de la rejeter car,

Peter Haller

à leur avis, l'obligation de transférer le trafic de marchandises sur le rail ne serait pas compatible avec le libre choix du moyen de transport. En outre, ils estimaient que l'initiative allait beaucoup trop loin. L'autosatisfaction affichée par le Conseil fédéral avant la votation n'a été troublée que durant les quinze derniers jours par la nervosité croissante du conseiller fédéral Adolf Ogi. Ses déclarations inconsidérées à la télévision ont fait perdre des voix aux adversaires de l'initiative.

En Suisse, il est rare qu'une initiative

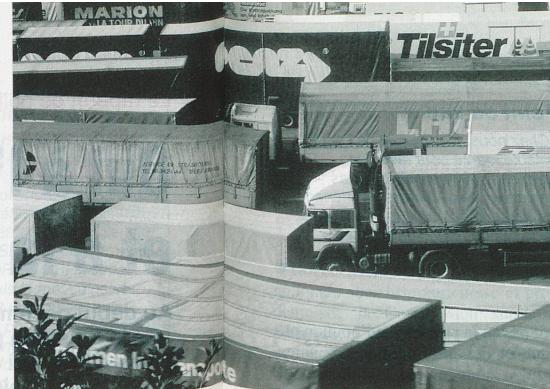
## Commentaire

**La votation sur l'initiative des Alpes s'annonçait périlleuse; pourtant, Adolf Ogi, ministre des transports, qui était l'un des principaux porte-parole des opposants, a reconnu sa défaite. C'était sa première, car jusqu'à présent il a réussi à faire passer quatre projets importants, dont les NLFA avec deux tunnels ferroviaires à travers les Alpes. Face à l'Union européenne, le gouvernement suisse se trouve dans une situation peu confortable. L'initiative des Alpes viole l'accord sur le transit conclu entre la Suisse et l'Union européenne; de ce fait, la Suisse se trouve dans une mauvaise position de départ pour entamer des négociations bilatérales. Et pourtant, dans beaucoup de domaines, la Suisse aurait besoin de conditions favorables, notamment lorsqu'il s'agira de négocier avec l'Union européenne.**

*des droits d'atterrissement pour les compagnies aériennes suisses. Mais la confiance que l'on peut avoir en la Suisse en tant que partie contractante sera remise en question.*

*En Suisse même, le clivage – réel ou imaginaire – entre les régions linguistiques s'est encore aggravé. La violente réaction de Jean-Pascal Delamuraz, ministre de l'économie, contre les Suisses alémaniques, on la retrouve aussi dans la presse romande. Il n'est cependant pas exceptionnel que les deux régions linguistiques n'aient pas exactement la même opinion dans les questions de politique des transports. Et enfin le faible taux de participation en Suisse romande – à peine 30 pour cent en moyenne – montre l'importance que les citoyens ont attaché à ce thème, à un moment où les résultats de la votation n'étaient pas encore connus.*

Peter Haller



Une votation qui aura des conséquences sur le trafic des poids lourds: oui aux taxes; oui à l'initiative des Alpes, qui oblige le trafic de transit à utiliser le rail. (Photo: Prisma)

## Revue de presse

Des cinq résultats des votations fédérales du 20 février dernier, c'est bien sûr le OUI à l'initiative populaire pour la protection des Alpes contre le trafic de transit qui a inspiré les commentateurs politiques de la presse suisse.

## LE NOUVEAU QUOTIDIEN

«Le vote du 20 février est un nouveau vote nationaliste. Ce texte prétend que la Suisse peut décider toute seule de sa politique des transports, sans concertation préalable avec ses voisins directement concernés.pire: en se défiant d'eux. Une majorité aveuglée par le vernis vert de l'initiative à une nouvelle fois gobé cette illusion. Qui n'est pas sans cynisme: par où passeront les camions ainsi éloignés de la Suisse si ce n'est par les vallées autrichiennes et françaises?»

## TRIBUNE DE GENÈVE

«Les Suisses ont fait un vote de progrès et non un vote de repli isolationniste comme certains commentateurs seront sans doute tentés de le présenter. Tout le monde ou presque étant d'accord sur la nécessité de développer le ferroutage pour réduire les nuisances du trafic des poids lourds, le seul argument de taille que l'on opposait à l'initiative était européen: un oui à l'initiative fragiliserait notre position dans les négociations avec Bruxelles, a-t-on fait valoir en Suisse romande notamment. C'est sans

doute vrai à court terme. Mais pas à long terme. Et c'est le long terme qui compte.»

## CORRIERE DEL TICINO

«Le corps électoral suisse a voulu réaffirmer une fois de plus sa liberté de décision dans une question importante comme celle de la protection de l'environnement, et cela à l'égard du Conseil fédéral, des partis et de l'Europe.»

## Blick

«Null doute: même les relations entre la Suisse alémanique et la Suisse romande sont de nouveau soumises à rude épreuve. Comme dans le cas de l'EEE, les Suisses romands, plus ouverts sur le monde, ont de nouveau dû subir la loi de la majorité suisse alémanique. La «barrière de rötsis» n'a encore jamais été aussi élevée.»

## Tages Anzeiger

«Pour la majorité des Suisses et des Suisses, cette mesure de protection l'a emporté sur la crainte de mesures de rétorsion de Bruxelles. Mais c'est précisément sous cet angle, celui de la politique européenne, qu'il faut comprendre le non unanime de la Suisse romande, d'autant plus que celle-ci a approuvé plus ou moins nettement tous les autres projets concernant les transports, ce qui est plutôt inhabituel.»

## Neue Zürcher Zeitung

Le manque de clarté en ce qui concerne la construction de routes et sur ce qu'il y a lieu de faire jusqu'au transfert définitif sur le rail du transit des marchandises à travers les Alpes, ce manque de clarté subsiste. En présentant un contre-projet acceptable, on aurait pu éviter cette situation désagréable: en s'y opposant, le Conseil fédéral et la majorité du Parlement n'ont pas fait preuve de beaucoup de sagesse politique.

L'incertitude qui en résulte aujourd'hui doit céder la place aussi rapidement que possible à une politique claire. Dans le cas présent, cela veut dire qu'il ne faut pas attendre le délai de dix ans, mais qu'il faut prendre rapidement des mesures – relevant de l'économie de marché – propres à conduire à un transfert sur le rail des transports de marchandises.»

PAT

## Résultats du scrutin

**Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales**  
OUI 1 259 313 (68,5%)  
NON 579 643 (31,5%)

**Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance sur le trafic des poids lourds**  
OUI 1 323 877 (72,1%)  
NON 512 988 (27,9%)

**Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations**  
OUI 1 221 473 (67,1%)  
NON 597 673 (32,9%)

**Initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»**

OUI 954 433 (51,9%)  
Cantons: AI, AR, BE, BL, BS, GL, GR, LU, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, ZG, ZH  
NON 884 448 (48,1%)  
Cantons: AG, FR, GE, JU, NE, VD, VS

**Modification de la loi sur la navigation aérienne**  
OUI 1 080 959 (65,9%)  
NON 689 924 (34,1%)

Participation: env. 40%

## Des casques bleus suisses?

Le 12 juin prochain, les électeurs devront décider si la Suisse doit à l'avenir participer à des missions de l'ONU par l'envoi de casques bleus. Dans le prochain numéro de la «Revue Suisse», nous reviendrons plus en détail sur ce projet. Les personnes qui désirent étudier ce problème avant déjà peuvent commander le document de base «20 théories pour des casques bleus suisses» à l'adresse suivante:

DFAE, Direction des organisations internationales, Section ONU et OI, CH-3003 Berne.

Nom \_\_\_\_\_

Prénom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Pays \_\_\_\_\_

Avez-vous l'intention de transmettre ce document à d'autres personnes (réponse facultative)?  Oui  Non

Dans l'affirmative: par quel canal?