

Zeitschrift: Femmes suisses et le Mouvement féministe : organe officiel des informations de l'Alliance de Sociétés Féminines Suisses

Herausgeber: Alliance de Sociétés Féminines Suisses

Band: 82 (1994)

Heft: 2

Artikel: Votations fédérales : la bataille du rail

Autor: Ley, Anne-Marie

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-286745>

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>

Votations fédérales: la bataille du rail

Cinq sujets figurent à l'affiche des votations fédérales du 20 février. Ils s'inscrivent tous dans la définition d'une politique globale des transports.

Les Suissesses et Suisses qui se presseront dans les bureaux de vote lors du premier rendez-vous civique de 1994 se seront mués en experts de la politique des transports. Ils devront se prononcer sur l'initiative populaire fédérale des Alpes, l'introduction définitive de la vignette et de la taxe sur les poids lourds, l'octroi d'un mandat au Conseil fédéral pour qu'il conçoive une redevance sur les poids lourds plus écologique. Ils devront enfin décider du sort dévolu à la modification de la loi sur la navigation aérienne. Tous des sujets d'importance capitale pour une Suisse au cœur de l'Europe qui sert de plaque tournante pour les échanges nord-sud et est-ouest. Et qui, de plus, donnent lieu à une bataille idéologique entre partisans de la croissance économique et défenseurs du développement durable.

marché que le transport ferroviaire, continue d'évoluer sans autre correctif.

Car, force est de constater que le transport ferroviaire des marchandises ne cesse de diminuer: de 1990 à 1992, le trafic de transit nord-sud par le rail a perdu 6% de ses parts de marché, tandis que le trafic routier les augmentait de 32%, selon une étude du Litra, service d'information sur les transports publics. Et cela, alors que la Confédération subventionne, à raison de 100 millions de francs par an, le transport combiné (camions posés sur le train pour traverser le pays). Alors qu'elle consacre 1,2 milliard à l'aménagement de couloirs de ferroutage par le Saint-Gothard et le Lötschberg, conformément aux exigences de l'accord sur le transit conclu entre Berne et Bruxelles, pour le transit des quarante tonnes par la Suisse. Alors que le peuple suisse s'est clairement rangé derrière ses

rentabilité des NLFA. Elle s'oppose par ailleurs à tout projet de développement des axes routiers dans les Alpes.

Le peuple uranais, toutes tendances politiques confondues, a approuvé massivement une initiative cantonale d'un contenu semblable et s'est opposé tout aussi massivement aux NLFA, vu que la Confédération ne prévoyait pas de mesures contraignantes pour concrétiser le transfert du trafic de transit de la route sur le rail.

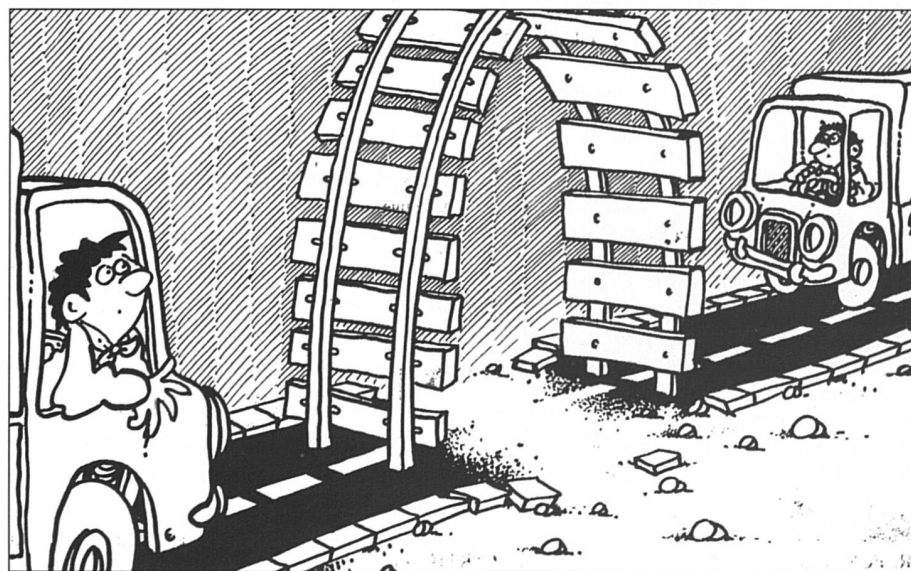
Le Conseil fédéral, soutenu par la majorité du Parlement, s'oppose à cette initiative, parce qu'il doute de son efficacité écologique, du fait que, se limitant au trafic de transit (2 millions de tonnes de marchandises en 1992), elle ne s'attaque pas au trafic intérieur, ni à celui d'import-export (24 millions de tonnes). Parce qu'il redoute les mesures de rétorsion des pays étrangers, craint qu'elle ne soit difficile à appliquer, vu les mesures de contrôle qu'il faudrait prendre aux frontières. Parce que, enfin, en ne concernant que la région des Alpes, elle crée des inégalités entre les régions, du fait que les populations riveraines des grands axes routiers de plaine sont elles aussi exposées à la pollution du trafic motorisé et qu'elle freinerait le développement économique et touristique de l'espace alpin.

Du côté des autorités fédérales et des partis bourgeois, l'initiative des Alpes doit être rejetée parce qu'elle entrave le développement économique. Du côté des écologistes et de la gauche, l'initiative des Alpes témoigne au contraire d'une volonté de concrétiser le développement durable et la croissance qualitative, préconisée par la Conférence de Rio sur l'environnement.

Taxes routières version modernisée

Instituées pour une durée de dix ans en 1984, la vignette autoroutière et la taxe sur les poids lourds doivent être, affirmé d'une seule voix le Conseil fédéral et les Chambres, dotées d'un statut définitif et adaptées à l'évolution du coût de la vie.

La vignette à 30 francs a rapporté à la Confédération 201 millions de francs en 1992. La taxe forfaitaire sur les poids lourds a ramené en 1992 dans la caisse fédérale la somme de 136 millions. L'une et l'autre subiront une augmentation (vignette à 40 francs), mais, conformément au principe de la couverture des coûts par ceux qui les occasionnent, leur produit sera désormais



L'initiative sur les Alpes pose crûment le problème. En 1979, avant l'ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard, quelque septante camions par jour s'essouffaient sur les virages en épingle à cheveu du col. Aujourd'hui, quelque 2500 poids lourds vrombissent quotidiennement sur les impressionnantes autoroutes construites dans les vallées étroites de la Reuss uranaise et de la Léventine tessinoise réunies par le tunnel routier de 15 km sous le sol du Saint-Gothard. Ils pourraient même être 6000 par jour au seuil de l'an 2000, selon une étude de l'Office fédéral de l'environnement, si le transport routier, plus flexible et meilleur

autorités, pour approuver au nom de l'intégration européenne, le 26 septembre 1992, selon un devis aux prix de 1989 de 14,9 milliards de francs, la construction des deux nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), lesquelles devraient être ouvertes à la circulation entre 2005 et 2015.

L'initiative des Alpes, lancée en 1989 par des habitants des cantons alpins d'Uri, du Tessin, des Grisons et du Valais et appuyée par les milieux écologistes, veut introduire, dans un délai de dix ans après son acceptation, des mesures visant à mettre sur le rail tous les poids lourds transitant à travers la Suisse, dans le but d'assurer à long terme la

affecté en priorité aux routes et aux besoins des cantons dans ce domaine.

De plus, le Conseil fédéral souhaite obtenir du peuple souverain la compétence de transformer la taxe forfaitaire sur les poids lourds en une redevance plus écologique, qui ferait que les camions, remorques et autres autocars seraient taxés en fonction du kilométrage effectué et de leur consommation de carburant. Le prix des longs trajets devenant nettement plus cher, le recours au rail deviendrait alors plus attrayant. Les transporteurs routiers ayant tout avantage à éviter les trajets à vide, la route serait rendue aux automobilistes.

Musique d'avenir pour l'instant, parce que le Conseil fédéral lie expressément la modernisation de la redevance à la réalisation des projets de l'Union européenne.

Une nouvelle loi sur l'aviation

La loi fédérale sur la navigation aérienne a changé de nom en juin 1993. Devenue loi sur l'aviation, elle a introduit quelques innovations qui ont suscité, dans les milieux écologistes, le lancement d'un référendum.

De l'avis des autorités fédérales, cette loi a pour but d'assurer un développement de

l'aviation civile «maîtrisé et conforme aux exigences actuelles», par une accélération et une simplification des procédures et des subventions destinées à favoriser le trafic commercial régional et le perfectionnement des pilotes.

Elle donne compétence à l'Office fédéral de l'aviation civile de se prononcer souverainement sur tout projet de modernisation des installations aéroportuaires. Les cantons et les communes perdent le pouvoir de se prononcer, comme le leur conférerait la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, sur ces projets. Ils ne sont plus qu'«entendus», au même titre que les associations écologistes et riverains concernés. Dans le souci de garantir de bonnes communications avec le reste du monde, l'intérêt public d'adapter aux besoins du trafic aérien, non seulement les trois aéroports internationaux, mais aussi les aérodromes régionaux (y compris les champs d'aviation et héliports), doit, de l'avis des autorités fédérales, primer sur les revendications des populations locales.

Les écologistes font valoir que le développement des trains à grande vitesse et des télécommunications pourrait réduire fortement la demande de trafic aérien. Sans compter que ce trafic est particulièrement vulnérable aux conflits internationaux et au

terrorisme. Selon une étude publiée en 1992 par l'Association transport et environnement, l'avion coûte plus cher et pollue davantage que le chemin de fer pour des distances inférieures à 600 km. Pour transporter des passagers entre Zurich et Sion ou Lugano, il consomme sept fois plus de carburant et émet quatre fois plus de substances polluantes que le train. Etrange, affirment-ils, que la loi sur l'aviation autorise le subventionnement à hauteur de 25% des projets liés au trafic aérien commercial régional, alors que simultanément, vu la crise des finances fédérales et le déficit des CFF, l'offre ferroviaire en trafic régional va baisser quantitativement et qualitativement, avant tout dans les régions périphériques, arc jurassien et massif alpin par exemple.

Les votations fédérales du 20 février ouvrent par ailleurs la discussion sur la vérité des coûts occasionnés par la route et par le rail. Difficile entreprise qui consiste à évaluer, en tenant compte des coûts environnementaux et sociaux, le prix réel payé par les usagers des différents modes de transport. Dans le but de démontrer, chiffres à l'appui, que les transports publics sont plus avantageux et plus respectueux de l'environnement à terme que le transport individuel. Affaire à suivre.

Anne-Marie Ley



ÉCOLE POLYTECHNIQUE
FÉDÉRALE DE LAUSANNE

L'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne
met au concours pour son Département de chimie
un poste de

professeur de génie biochimique/biotechnologie

Le candidat choisi devra développer un programme de recherche de très haut niveau international en génie biochimique et biotechnologie. Il doit avoir des compétences dans un des domaines suivants: ingénierie du métabolisme, développement des réacteurs et des techniques des procédés pour la culture des tissus et des cellules animales, surveillance en ligne et contrôle continu des procédés biochimiques, downstream processing, sécurité des procédés et des installations de production de protéines recombinantes. Les candidats doivent être fortement intéressés par l'enseignement du génie biochimique et de la biotechnologie à tous les niveaux universitaires. Le titulaire de ce poste sera rattaché à l'Institut de génie chimique de l'EPFL, mais coopérera étroitement avec le professeur de génétique moléculaire de la Faculté des sciences de l'Université de Lausanne, dont la chaire est mise au concours simultanément et dont les laboratoires seront situés dans le même complexe.

Les candidats, au bénéfice d'une forte expérience de la recherche, sont invités à demander le dossier relatif à ce poste au professeur J.-C. Badoux, président, EPFL, CE-Ecublens, CH-1015 Lausanne, et à faire acte de candidature d'ici le 1.4.94.



La Faculté des sciences met au concours un
poste de

professeur ordinaire de génétique moléculaire à l'Institut de biologie animale

Il sera responsable du groupe de génétique moléculaire et cellulaire du laboratoire commun à l'Université et à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

Il coordonnera les activités d'enseignement et de recherche à l'interface génétique-biotechnologique et devra consacrer ses recherches à la génétique moléculaire de cellules animales: structure de gènes, expression génétique, transmission de signaux, «protein design».

Enseignements théoriques et pratiques, pré- et postgrade de génétique cellulaire et moléculaire, en français, en collaboration avec ses collègues de l'Institut de biologie animale.

Entrée en fonction: 1er septembre 1994 ou à convenir.

Candidature (avec C.V., copie des diplômes, liste des recommandations et des publications (copie des 3 plus importantes) à adresser, avant le **31 mars** 1994, au Doyen de la Faculté des sciences, Collège propédeutique, CH - 1015 Lausanne. Cahier des charges à la même adresse.

Soucieuse de promouvoir l'accès des femmes à la carrière académique, l'Université encourage les candidatures féminines.