



Analyse des votations fédérales du 20 février 1994

Sibylle Hardmeier, Wolf Linder

Résultats des votations	Oui	Non
Arrêté fédéral sur la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales	1 259 313 68.5 %	579 643 31.5 %
Arrêté fédéral sur la redevance sur le trafic des poids lourds	1 323 877 72.1 %	512 988 27.9 %
Arrêté fédéral sur l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée, soit aux prestations, soit à la consommation	1 221 473 67.1 %	597 673 32.9 %
Initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»	954 433 51.9 %	884 448 48.1 %
Modification de la loi sur la navigation aérienne	1 080 959 61.0 %	689 924 39.0 %
Ayants droit de vote	4 563 421	
Participation	39.8 %	



**Université
de Berne**

Institut de recherche sociale pratique GfS
bureau de Berne, Bärenplatz 2
3011 Berne, téléphone 031 311 08 06, téléfax 031 311 08 19
Zurichstr. 107, 8134 Adliswil
téléphone 01 709 11 11, téléfax 01 709 11 09

Université de Berne, Institut de recherche en sciences
politiques, Unitobler, Lerchenweg 36, 3000 Berne 9
téléphone 031 631 83 31, téléfax 031 631 85 90

Impressum

Les analyses VOX des votations fédérales commentent depuis 1977 les votations et les élections fédérales sur la base d'interviews menés scientifiquement. L'Institut de recherche GfS est responsable de la continuité des analyses. Le commentaire de la présente analyse est l'œuvre du Centre de recherche de politique comparée de l'université de Berne.

Institut de recherche GfS

Directeur de projet: Claude Longchamp
Secrétariat: Liliana Leins, Liselotte Müller

TED/Banque de données: Peter Kraut
Chef des travaux pratiques: Georges Ulrich

Université de Berne (anciennement: centre de recherche en politique suisse)

Responsable: Wolf Linder

Auteur: Sibylle Hardmeier

Traduction

Monique Picard, Berne

Composition et impression

Satzart SA, Berne
Imprimerie Heinz Arm, Berne

Commandes

Les analyses VOX sont disponibles au prix de fr. 75.- (étranger: fr. 85.-) par an. Des numéros séparés peuvent être commandés au prix de fr. 25.- (étranger: fr. 30.-) auprès du secrétariat du GfS, Centre de recherche, Zürichstr. 107, 8134 Adliswil, tél: 01-709 11 11, fax: 01-709 11 09.

Citations et copyright

Pour le présent numéro: Hardmeier, Sibylle / Linder, Wolf: Analyse de la votation fédérale du 20 février 1994, VOX no 52, GfS et DPI, Adliswil/Berne 1994. D'une manière générale: Analyses VOX des votations fédérales, éditées par l'institut de recherche sociale pratique GfS en collaboration avec les départements de sciences politiques des universités de Berne, Genève et Zurich, Adliswil 1977 et suiv.

18^e année, © by GfS et DPI
Tirage: 1250 exemplaires

Table des matières

1. Aspects de la formation de l'opinion concernant le paquet sur la politique du trafic routier	5
2. Objets concernant les taxes pour l'utilisation du réseau routier ...	7
2.1 Situation de base	7
2.2 Perceptions	7
2.3 Comportement de vote	9
2.4 Motivations spontanées	13
2.5 Arguments concernant les taxes routières	17
3. L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (initiative des Alpes)	21
3.1 Situation de base	21
3.2 Perceptions	22
3.3 Comportement de vote	23
3.4 Motivations individuelles et arguments avancés durant la campagne	28
3.5 Bilan	33
4. Modification de la loi sur la navigation aérienne	34
4.1 Situation de base	34
4.2 Perceptions	34
4.3 Comportement de vote	36
4.4 Motivations spontanées	39
4.5 Soutien et impact sur le vote des arguments pour et contre	40
4.6 Bilan	43
5. Méthodologie	44
Principaux résultats de la votation du 20 février 1994	45
Les trois objets portant sur les redevances routières	46
L'initiative des Alpes	46
Modification de la loi sur la navigation aérienne	47

Tableau I: Résultats de la votation populaire du 20 février 1994 (Taux de Oui en pourcent)

Cantons	Vignette-Taxe	Taxe poids lourds		Initiative	Rév.loi.
	autoroutière	liée	aux prestations	des Alpes	nav.aérienne
	Oui en %	Oui en %	Oui en %	Oui en %	Oui en %
ZH	76.2	79.9	75.1	55.5	60.0
BE	74.2	76.4	71.9	51.3	60.6
LU	69.1	72.7	66.0	61.4	56.6
UR	71.4	78.2	72.1	87.6	53.9
SZ	57.0	58.6	53.6	57.2	52.5
OW	60.0	60.0	54.3	52.1	57.0
NW	70.8	75.2	69.1	60.3	62.1
GL	69.9	72.5	66.6	59.6	57.1
ZG	71.4	74.7	68.9	58.6	62.1
FR	51.6	56.0	52.5	36.1	63.8
SO	65.5	70.5	65.0	54.7	58.7
BS	81.8	86.9	83.2	57.1	60.9
BL	75.8	81.1	75.8	52.3	61.5
SH	69.6	68.6	63.2	55.3	54.5
AR	70.5	72.2	65.5	60.3	51.2
AI	68.4	70.8	64.0	62.1	56.6
SG	70.7	74.5	68.8	55.8	58.0
GR	78.0	82.1	76.9	59.4	59.8
AG	64.9	68.1	61.8	48.4	62.1
TG	69.4	71.9	65.6	52.8	54.0
TI	71.3	80.6	78.4	63.8	68.0
VD	47.1	50.7	48.6	36.3	68.4
VS	50.4	50.4	45.3	25.6	68.4
NE	47.9	53.8	50.1	37.7	67.7
GE	59.5	62.6	56.8	43.6	71.8
JU	51.7	58.4	55.5	44.8	58.1
CH	68.5	72.1	67.1	51.9	61.0

Source: NZZ du 21.2.1994

1. Aspects de la formation de l'opinion concernant le paquet sur la politique du trafic routier

C'est un paquet consistant de politique du trafic routier que le Conseil fédéral a mis en votation le 20 février 1994. Les citoyen-ne-s l'ont diversement ficelé: on distingue une corrélation évidente et positive entre les trois objets concernant les taxes routières. Quiconque adopte la redevance poids lourds liée aux prestations (tpl), dit Oui à 97 pour cent à la redevance forfaitaire et Oui à la vignette à 94 pour cent. La relation à l'initiative des Alpes est légèrement plus faible mais reste positive. Si l'on a adopté la redevance poids lourds liée aux prestations, on accepte également majoritairement l'initiative des Alpes (65 pour cent). La modification de la loi sur la navigation aérienne, elle, n'a, au plus, qu'une très faible relation avec l'initiative des Alpes; on ne trouve aucune corrélation significative entre les autres objets de la votation.

Dans l'ensemble, les citoyen-ne-s attribuent une importance entre moyenne et grande aux trois objets concernant la redevance routière, à l'initiative des Alpes et à la modification de la loi sur la navigation aérienne; les votant-e-s étaient unanimement d'accord sur deux points: les cinq objets de la votation ne concernaient pas les individus mais l'intérêt général. C'est l'initiative des Alpes qui est ensuite tenue pour la plus importante: une majorité de 59 pour cent des citoyen-ne-s estimait même que cet objet était très important pour la Suisse, plus important donc que les objets de récentes votations sur la taxe à la valeur ajoutée ou l'acquisition d'avions de combat de type F/A-18.

Cette appréciation de l'importance de l'initiative des Alpes s'accompagnait d'un effet mobilisateur évident: quiconque accordait une grande importance nationale à l'initiative des Alpes était particulièrement enclin à voter. L'exemple de la Suisse romande illustre bien la corrélation entre l'importance attribuée à un objet et le fait de voter: la participation a été très inférieure à la moyenne suisse alémanique et le nombre de personnes accordant une grande importance à l'initiative des Alpes également moindre (51 pour cent), contre 61 pour cent en Suisse alémanique. Il aurait fallu – à campagne égale – une mobilisation à cent pour cent en Suisse romande pour que le pourcentage de Oui pour l'initiative des Alpes augmente de 2 pour cent. On ne peut donc pas expliquer l'échec de cet objet auprès d'une majorité de Romand-e-s uniquement par la faible mobilisation. Ce sont les effets de la formation de l'opinion et la conception de la campagne précédant les votations qui ont été décisifs.

On a beaucoup parlé, avant et après la votation du 20 février 1994, de la forte influence des médias sur les décisions de vote. Ceci est également valable pour la télévision et pour la presse écrite: au cours des précédentes années, 68 pour cent des citoyen-ne-s ont considéré la télévision comme un moyen d'information dans la bataille des votations; il en alla de même en février 1994, ni plus, ni moins, l'utilisation en tant que moyens d'information de la presse et de la tv fut même légèrement plus faible que d'habitude: 67 pour cent. En revanche, un nombre au-dessus de la moyenne de citoyen-ne-s – à savoir 50 pour cent – ont consulté le petit livre de Berne afin de s'informer des arguments pour et contre.¹

¹ La moyenne des années 90 se situe à 45 pour cent.

On peut, en règle générale, constater une corrélation significative entre l'utilisation des médias et le comportement de vote. En ce qui concerne l'initiative des Alpes, on peut certes documenter statistiquement une corrélation, mais les résultats sont tellement serrés qu'on ne peut généraliser: sur les personnes interviewées ayant fait usage de la télévision 51 pour cent ont voté pour l'initiative, 49 pour cent contre.

La thèse colportée par les médias suisses alémaniques selon laquelle Adolf Ogi aurait perdu la bataille à cause de sa prestation à l'émission «Arena» ne concorde en tout cas pas avec les données VOX. Les personnes ayant pris leur décision après cette émission ne tendait pas plus au Oui. Au contraire: les Oui furent, de manière supérieure à la moyenne, le fait des gens ayant pris leur décision avant la date de cette émission ou ayant su, d'entrée de cause, comment ils allaient voter (60 pour cent). Les personnes s'étant décidées après la date de l'émission ou juste avant le week end des votations votèrent encore Oui à 47 pour cent. Manifestement, certains événements médiatiques jouent un rôle moindre dans la prise de décision que les mécanismes décisionnels connus par la recherche sur les votations. Quiconque prend sa décision tardivement penche, en cas de doute, pour le statu quo et vote Non quand il s'agit d'une initiative.

La consultation du petit livre de Berne n'est pas seulement supérieure à la moyenne, la brochure officielle d'information obtient en plus d'excellentes notes. 65 pour cent des citoyen-ne-s adhèrent totalement, ou «plutôt», à l'énoncé suivant: «La brochure officielle est une bonne source d'informations. J'apprécie l'énoncé correct des positions des adversaires et des partisans.» Les jugements à ce sujet diffèrent selon que l'on a participé ou non aux votations. Les abstentionnistes partagent cette appréciation à 55 pour cent, les votant-e-s à 72 pour cent. Pour les trois objets touchant les redevances routières, cette appréciation n'a aucun impact sur le vote réel. En revanche, la position au sujet de l'initiative des Alpes et de la modification de la loi sur la navigation aérienne influence le jugement sur le petit livre de Berne. Les personnes ayant voté sur ces deux objets contre l'avis du gouvernement sont un peu plus critique face à l'information fournie par Berne. Mais, dans l'ensemble, la majorité des partisan-e-s de l'initiative des Alpes et des adversaires de la loi sur la navigation aérienne octroient une bonne note à cette publication (68 et 65 pour cent).

Aux yeux des citoyen-ne-s cependant, la politique d'information de certains conseillers fédéraux n'est pas au dessus de tout soupçon. «Les conseillers fédéraux interviennent trop massivement dans la campagne précédant les votations»: plus de 49 pour cent réfutent cette assertion, 39 pour cent sont de cet avis. Le reste des interviewé-e-s ne se prononce pas. La réponse dépend de la confiance mise dans le gouvernement et, pour quatre des cinq votations, elle correspond au vote réel. Quiconque est sceptique face au gouvernement, a voté Oui à 52 pour cent. Les interviewé-e-s n'ayant pas voté dans le sens voulu par le gouvernement approuvent plus que la moyenne l'assertion citée, ce qui se répercute particulièrement sur la modification de la loi sur la navigation aérienne. Parmi les adversaires de cette révision, une majorité de 51 pour cent estime que les conseillers fédéraux sont trop intervenus dans la campagne. Il serait toutefois erroné d'en déduire que la critique à la politique d'information fédérale émane uniquement de la gauche. Les personnes se situant elles-mêmes à droite ou adhérant à l'UDC étaient également critiques: 47 et 48 pour cent approuvaient l'assertion citée.

2. Objets concernant les taxes pour l'utilisation du réseau routier

2.1 Situation de base

Lors de la votation populaire d'il y a dix ans, la taxe poids lourds limitée dans le temps a été acceptée par 57 pour cent et la vignette, de justesse, par 53 pour cent. Comme les cantons romands, Schwyz a refusé les deux objets et Obwald la taxe poids lourds. En décembre 1986, seuls 46 pour cent acceptèrent l'initiative de l'ATE «pour une taxation équitable du trafic de poids lourds» qui demandait une redevance couvrant les coûts. Compte tenu de cette situation de base et des mots d'ordre des partis, le suspense était grand lors de la votation du 20 février 1994, particulièrement en ce qui concernait les deux variantes de la taxe poids lourds. Tandis que pour la vignette, seules 4 sections cantonales de l'UDC (Fribourg, Genève, Soleure et Zoug) et deux partis cantonaux du PRD (Fribourg et Obwald) brisèrent le consensus des partis gouvernementaux, pour la redevance forfaitaire des poids lourds, ils étaient 16 parmi les partis cantonaux (1 PDC, 6 PRD, 9 UDC) à recommander le Non aux citoyen-ne-s. Pour la redevance poids lourds liée aux prestations, l'UDC Suisse et 34 partis cantonaux (15 UDC, 3 PDC et 16 PRD) décidèrent de recommander le Non.

Lors de la votation, l'acceptation des trois objets fut étonnamment élevée. 72 pour cent – donc 13 points de pourcentage de plus qu'en 1984 – acceptèrent la redevance forfaitaire. Le Oui à la vignette obtint 16 pour cent de plus qu'en 1984. Les 67 pour cent de Oui à la taxe poids lourds liée aux prestations constitue plus du double des voix accordées à l'initiative de l'ATE il y a 8 ans. Les différences régionales sont elles aussi moindres par rapport aux précédentes votations. En février 1994, la redevance forfaitaire pour les poids lourds fut acceptée par tous les cantons romands, la vignette ne fut à nouveau refusée que par Neuchâtel et Vaud.

2.2 Perceptions

En ce qui concerne la vignette et la redevance forfaitaire pour les poids lourds, la simplicité et l'aspect concret des objets mis en votation, le fait qu'ils fassent partie de la vie quotidienne et qu'on les connaisse bien a rendu leur perception facile. Les facteurs d'ordre financiers étaient cependant les mieux compris. En ce qui concerne la vignette, de nombreux interviewé-e-s donnèrent des chiffres précis quant à son montant ou celui de l'augmentation (55 pour cent). D'autres savent qu'il s'agit d'une augmentation (23 pour cent) ou évoquent l'adaptation au renchérissement (11 pour cent). 29 pour cent indiquent l'augmentation de la taxe poids lourds. 16 pour cent précisent qu'il s'agit d'une redevance forfaitaire. L'adaptation au renchérissement est indiquée par 6 pour cent des interviewé-e-s. L'aspect formel des propositions – ce qu'il en résultera – est lui aussi mis en évidence. 37 pour cent des réponses indiquent qu'il s'agit de la prorogation ou de la pratique définitive de la vignette, 15 pour cent indiquent cet aspect au sujet de la taxe poids lourds.

Tableau 2.1: Perceptions de la taxe poids lourds liée aux prestations

Perceptions	Pourcent des réponses
<i>Perceptions par rapport à l'aspect financier («combien?»)</i>	
Taxe par km parcouru ou par litres de carburant	30
Taxe selon le poids, les km ou le carburant	15
Autres	6
<i>Perceptions de l'aspect fonctionnel («pourquoi?»)</i>	
Plus on roule, plus on paie	10
Principe du pollueur/payeur	9
Autres	
<i>Perceptions de l'aspect formel («quoi?»)</i>	
Perceptions mal précisées	4
Reprennent le titre	7
Reprennent le titre	3
Perceptions erronées	3
Ne sait pas (plus), est dépassé-e-, a oublié	18

Deux réponses étant possibles, le total dépasse cent pour cent. N = 691 (sans la catégorie «pas de réponse»).

Sources: Analyse VOX de la votation fédérale du 20. 2.1994.

Des perceptions précises et relativement abstraites d'un côté et, de l'autre, le peu de différence entre le camp pour et le camp contre, indiquent que la situation de base ne suscitait pas de polémique et qu'elle était peu polarisée. La perception prioritaire de l'aspect financier est signe de réalisme et ne s'axe pas sur la perspective d'une taxation supplémentaire. La perception de l'aspect fonctionnel et partant de la perspective écologique est, elle, rare. 6 pour cent des réponses évoquent cette dimension au sujet de la vignette, 9 pour cent en ce qui concerne les poids lourds.

Les connaissances et les perceptions concernant la redevance forfaitaire pour les poids lourds se distinguent avant tout sur deux plans:

On indique nettement plus fréquemment l'objectif de politique de l'environnement de la proposition. Le principe du pollueur/payeur et sa mise en pratique concrète en vertu de la devise «qui roule plus, paie plus» sont mentionnés par 19 pour cent des interviewé-e-s. Par ailleurs, beaucoup plus de personnes que d'habitude admettent une faible connaissance de l'objet et se sentent dépassées. Ce pourcentage élevé découle aussi du nombre des abstentionnistes. Tout de même, 45 pour cent des interviewé-e-s purent préciser que la taxe ne serait pas liée qu'au poids du véhicule mais encore au nombre de kilomètres parcourus ou de la consommation de carburant.

2.3 Comportement de vote

Les *tableaux 2* et *3* illustrent pour les trois objets sur les redevances routières des fronts conflictuels pratiquement identiques, marqués par des caractéristiques plus politiques que sociales. La polarisation augmente de manière générale des votes sur la vignette à ceux sur les redevances routières.

L'appartenance à une organisation de défense de l'environnement marque fortement le comportement de vote. Compte tenu de l'hétérogénéité de ce groupe – membres de Greenpeace, de l'ATE, de la Ligue suisse pour la protection de la nature, du WWF, etc. – et du fait que les organisations pour l'environnement n'avaient pas donné de mots d'ordre, le soutien stable et presque généralisé aux trois propositions est remarquable. 88 pour cent de membres de telles organisations – ce qui représente jusqu'à 19 points de pourcentage de plus que la moyenne – votèrent Oui aux trois propositions. On ne retrouve une position aussi stable que parmi les membres du PS, les interviewé-e-s s'orientant sur des valeurs non matérielles et les personnes n'étant pas membres de clubs automobiles ou de transport. Pour les groupes exerçant de manière générale un esprit critique, la règle générale rejoint ce que l'on a observé parmi les personnes n'appartenant pas à des organisations de défense de l'environnement: l'appui décroît de la vignette aux redevances routières

Le parti socialiste et le PDC ont réussi à convaincre leurs troupes du bien-fondé du triple Oui. Le PRD fut moins heureux: ses adeptes n'ont pas plus voté Oui comme le recommandait le comité directeur que la moyenne suisse (entre 75 et 68 pour cent). Il se peut que les sympathisant-e-s des radicaux se soient comportés loyalement envers leurs organisations les plus proches, les partis cantonaux, mais ce n'est le cas que partiellement. Dans 16 cantons où le PRD avait recommandé le Non, une majorité des membres (57 pour cent) accepta le projet. Au niveau du mot d'ordre national, la part de Oui des sympathisant-e-s radicaux est trop faible et elle est trop élevée dans les cantons, pour que l'on puisse parler d'un vaste accord. Ce phénomène est encore plus accentué du côté de l'UDC. Le parti n'atteint un taux d'accord de seulement 62 et 61 pour cent que pour la vignette et le paquet des redevances routières.

Le Non aux redevances liées aux prestations n'a même pas été suivi par une majorité des adhérent-e-s: 54 pour cent votèrent Oui.

La corrélation statistique la plus forte se trouve au niveau de la confiance mise dans le gouvernement et le comportement de vote réel, ce qui n'est pas surprenant en soi. Les citoyen-ne-s n'ayant que peu confiance dans le gouvernement sont logiquement moins enclins à accepter un projet pour lequel le Conseil fédéral dispose d'une large marge de manœuvre. C'est le cas en ce qui concerne la redevance poids lourds liée aux prestations. Il est plus étonnant que la confiance dans le gouvernement ait également joué un rôle pour la vignette. On obtient une différence de 34 points de pourcentage entre les votant-e-s confiants et les autres. Ceci indique que les projets touchant le quotidien et concernant directement les citoyen-ne-s permettent de ventiler la méfiance et un potentiel d'habitude de faire le poing sans sa poche.

L'orientation gauche-droite agit pour les trois objets mis en votation mais elle est plus significative au niveau des redevances liées aux prestations. La corrélation n'est cependant pas linéaire et ne répond pas au schéma plus on va sur la droite moins on dit Oui. Tandis que la

Tableau 2.2: Comportement selon les caractéristiques politiques pour les taxes d'utilisation des routes

Caractéristique/Cramer's V** Catégorie	% de Oui Vignette	% de Oui Forfait tpl	% de Oui tpl liée aux prestat.
Total effectif.....	69	72	67
Total VOX	74	72	69
<i>Conf. dans le gouv.</i>	<i>C'V: 0.37</i>	<i>C'V: 0.34</i>	<i>C'V: 0.35</i>
Confiance	88	85	83
Indifférence	85	85	82
Aucune confiance	54	54	50
<i>Org. de défense de l'env.</i>	<i>C'V: 0.24</i>	<i>C'V: 0.26</i>	<i>C'V: 0.28</i>
Membres	88	88	88
Sympathisant-es	76	75	72
Autres	61	58	54
<i>Orientation gauche-droite</i>	<i>C'V: 0.22</i>	<i>C'V: 0.27</i>	<i>C'V: 0.28</i>
Extrême gauche	86	86	84
Gauche	80	86	84
Centre	73	66	64
Droite	80	81	78
Extrême droite	46	50	42
Pas de position	64	57	55
<i>Parti</i>	<i>C'V: 0.19</i>	<i>C'V: 0.20</i>	<i>C'V: 0.23</i>
PRD	75	71	68
PSS	88	89	89
PDC	81	80	78
UDC	62	61	54
Pas de parti	68	67	63
<i>Valeurs</i>	<i>C'V: 0.15</i>	<i>C'V: 0.20</i>	<i>C'V: 0.20</i>
matérialistes	66	58	58
mixtes	77	74	74
post-matérialistes*	92	92	92
<i>Club de transp. ou autom.</i>	<i>C'V: 0.14</i>	<i>C'V: 0.15</i>	<i>C'V: 0.21</i>
Membres	67	66	60
Sympathisant-e-s	70	65	62
Autres	80	80	80

* Les catégories pourvues d'un * doivent être interprétées à titre de tendances, le nombre de réponses ne permettant pas de conclusions quantitatives.

** Pour l'interprétation des cotes statistiques cf. le chapitre Méthodologie.

Sources: Analyse VOX de la votation fédérale du 20. 2. 1994

gauche accepte le projet plus que la moyenne et le centre moins que la moyenne, la droite se montre divisée: entre 78 et 81 pour cent des gens de droite acceptent les trois propositions. Ce n'est qu'à l'extrémité de l'échelle de droite que le soutien s'effrite. Ici des majorités rejettent et la vignette et les redevances poids lourds liées aux prestations; le paquet poids lourds n'est accepté, avec 50 pour cent, que de justesse.

Le soutien aux taxes liées à l'utilisation des routes a fortement augmenté par rapport aux votations de 1948 et de 1986. On trouve cependant peu de changement quant aux facteurs de société décisifs pour le comportement de vote: l'appartenance à une région économique ou à un groupe linguistique, la possession d'un véhicule, la situation professionnelle, le fait d'avoir un emploi et l'âge sont les facteurs les plus décisifs. Le sexe n'a aucune incidence significative et le degré d'éducation qu'une faible influence sur le comportement de vote.

C'est le comportement de vote selon les classes d'âge qui est important pour l'interprétation du résultat des votations, comme d'ailleurs en 1984. Il y a dix ans, c'est le groupe des votant-e-s âgés de plus de 60 ans qui avaient accepté dans la plus forte proportion. Il en va de même en février 1994. Les jeunes entre 18 et 29 ans se rapprochent le plus du vote des plus de 60 ans. Un exemple de plus que les conflits entre générations – même pour les projets relevant de la vie moderne – ne sont pas préprogrammés. Ce fait réfute aussi la thèse voulant que le succès de la votation soit imputable au soutien particulier des jeunes. Les chapitres suivants démontreront à travers les arguments et les motivations si une attitude commune des jeunes et des vieux relève de motivations similaires.

Les personnes ne possédant pas de voiture ont voté à 91 et 84 pour cent pour la vignette et la taxe poids lourds liée aux prestations, ce qui est très supérieur à la moyenne. Les ménages possédant une voiture se situent assez exactement dans la moyenne suisse. Par contre, les personnes disposant de plusieurs véhicules personnels sont nettement plus sceptiques face à ces propositions. Manifestement, ceux qui dépensent le plus pour leurs voitures sont les moins disposés à contribuer à la vérité des coûts.

Tableau 2.3: Comportement selon les caractéristiques sociales pour les taxes sur l'utilisation des routes

Caractéristique/Cramer's V** Catégorie	% de Oui Vignette	% de Oui Forfait tpl	% de Oui tpl liée aux- prest.
Total VOX	74	72	69
<i>Propriété</i>	<i>C'V: 0.24</i>	<i>C'V: 0.25</i>	<i>C'V: 0.24</i>
pas de voiture	91	86	84
une voiture	75	76	73
plusieurs voitures	58	53	52
<i>Région linguistique*</i>	<i>C'V: 0.23</i>	<i>C'V: 0.26</i>	<i>C'V: 0.24</i>
Suisse alémanique	79	78	76
Suisse romande	55	50	48
<i>Âge</i>	<i>n. s.</i>	<i>C'V: 0.18</i>	<i>C'V: 0.18</i>
18 – 29 ans	74	72	72
30 – 39 ans	66	67	67
40 – 49 ans	70	65	60
50 – 59 ans	73	69	67
60 – 69 ans	78	77	72
70 ans et plus	86	90	87
<i>Situation professionnelle</i>	<i>C'V: 0.13</i>	<i>C'V: 0.18</i>	<i>C'V: 0.20</i>
travail à plein temps	69	65	63
à temps partiel	71	69	61
sans emploi	82	83	82
<i>Position professionnelle</i>	<i>n. s.</i>	<i>C'V: 0.17</i>	<i>C'V: 0.20</i>
indépendant-e-s	66	62	60
empl.échelon moyen	74	75	73
échelon inférieur	68	56	49
ouvrières,ouvriers	62	55	51

* Nous ne disposons pas d'un nombre suffisant de réponses concrètes de Suisse italienne pour tirer des conclusions quantitatives.

** Pour l'interprétation des cotes statistiques cf. le chapitre Méthodologie. La cote de corrélation n'est indiquée que si elle est significative ($p < 0.05$) n.s = non significatif.

Sources: Analyse VOX de la votation fédérale du 20. 2. 1994.

2.4 Motivations spontanées

Les tableaux suivants illustrent la dominance de deux groupes de motivations dans la large palette de motivations pour un Oui au paquet routier: les motivations financières et de politique du trafic. On constate toutefois une importante différence de degré. Les motivations d'ordre financier dominant pour la vignette autoroutière, les motivations de politique du trafic l'emportent pour les deux propositions de redevances poids lourds.

2.4.1 Motivations des ayant voté Oui pour la vignette autoroutière

C'est l'argument des usagers étrangers qui est le plus souvent avancé (22 pour cent) pour justifier le Oui à la vignette. Pour 11 pour cent des interviewé-e-s, le fait que les étrangers circulant dans notre pays doivent s'acquitter d'une taxe a été décisif. Les 11 pour cent restants soulignent que des taxes semblables sont perçues à l'étranger et qu'elles sont souvent plus élevées. En Suisse, pays de transit, l'argument de l'utilisation des routes par les étrangers et le fait qu'ils doivent passer à la caisse pèse dans la balance. Il n'est cependant plus aussi dominant qu'en 1984, une personne sur trois ayant alors voté Oui en raison de cet argument. Il ne sert plus aujourd'hui que de base à un calcul comparatif réaliste.

Tableau 2.4: Motivations des ayant voté Oui pour la vignette autoroutière

Motivations du Oui	Pourcentage des réponses
<i>Motivations d'ordre financier</i>	
On paie aussi/plus à l'étr.; les étr. paient aussi	22
Montant modique	17
L'Etat a besoin d'argent, caisse féd.	15
Adaptation au renchérissement	8
Autres	4
<i>Motivations écologiques et de politique du trafic</i>	
Qui roule paie	20
Coûts de la route/Entretien des routes	16
Principe du pollueur/payeur	6
Autres	4
<i>Motivations affectives, non différenciées, tactiques</i>	
C'est bien, nécessaire, suis d'accord	14
A fait ses preuves	7
Autres	2
<i>Motivations diverses ou erronées</i>	
	4

Remarques: Deux réponses étant possibles on dépasse le cent pour cent. N = 382 (sans la catégorie «pas de réponse».)
Sources: Analyse VOX de la votation fédérale du 20. 2.1994.

2.4.2 Bilan intermédiaire

Perceptions et motivations au sujet de la vignette ont un dénominateur commun: la dimension de politique financière. Ce rappel de la situation financière de la Confédération n'est cependant ni polémique ni négatif, on ne dit pas «encore des taxes...» mais on établit une comparaison positive avec l'étranger, les redevances en question constituant une modeste contribution aux finances fédérales. Les considérations financières étant ainsi prédominantes, on reconnaîtra que le Conseil fédéral a manifestement réussi à élaborer un projet qui a résisté à l'analyse du rapport coût/profit des citoyen-ne-s. C'est pourquoi, mise en relation avec les récentes votations sur la taxe à la valeur ajoutée ou les droits de douane sur les carburants, la présente votation permet d'appliquer les propositions fondamentales de la théorie économique politique de manière plus différenciée. Deux propositions fondamentales de cette théorie du comportement de vote rationnel énoncent que le gouvernement n'obtient que peu de soutien de la part des citoyen-ne-s dans des phases de tensions économiques et que les votant-e-s pensent en premier lieu à leur porte-monnaie. Lorsque les coûts perçus d'une proposition sont plus élevés que le profit supposé, les citoyen-ne-s disent Non. Les perceptions et les motivations recensées par l'analyse VOX ainsi que d'autres résultats de la recherche, incitent cependant à une différenciation de ces thèses: La référence d'ordre de grandeur pour le calcul rationnel coûts/profit n'est pas uniquement la situation économique individuelle mais également celle de la situation de la nation toute entière («L'Etat a besoin d'argent, finances fédérales»). La ponction sur le porte-monnaie de chacun n'est donc pas décisive. Il est également possible que les calculs de coûts ne soient déterminants qu'à partir d'un certain ordre de grandeur («contribution modeste»). Or si les coûts n'ont de poids que lorsqu'ils dépassent un certain seuil, le profit escompté – l'affectation des moyens à l'entretien des routes et la couverture des coûts du trafic routier – peut être plus élevé qu'une modeste contribution. Dans ce cas, les citoyen-ne-s rationnels votent Oui.

2.4.3 Motivations des ayant voté Oui aux deux projets de redevances pour les poids lourds

A la différence de la vignette, les deux projets de redevances poids lourds déclenchent en premier lieu des motivations affectives et de l'ordre de la pure politique financière. La manière d'argumenter – notamment au sujet des taxes poids lourds liées aux prestations – se déplace au niveau de la politique routière. Politique routière signifie ici avant tout vérité des coûts pour les usagers de la route. 22 et 16 pour cent des interviewé-e-s appuient un principe causal assez rudimentaire, qui roule paie. On différencie mieux au sujet des taxes poids lourds: 20 pour cent des interviewé-e-s justifie leur Oui par le principe du pollueur/payeur, 16 autres pour cent décrivent ce principe avec précision: qui roule plus paie plus. 17 autres pour cent avancent qu'une redevance liée à l'usage entraîne une répartition plus équitable des coûts et profitera également au trafic ferroviaire. Cette différenciation induit davantage d'arguments d'ordre écologique. 13 pour cent invoquent la diminution de la pollution de l'air ou le bruit comme raison de leur Oui.

En 1986, lors du débat sur l'initiative de l'ATE, l'objectif «défense de l'environnement» était prioritaire, en 1994 il s'agit du moyen du «principe du pollueur/payeur». Le style d'argumentation est plus différencié. Cette fois, un grand nombre de citoyen-ne-s sont au courant de l'un ou l'autre des aspects du principe du pollueur/payeur.

Tableau 2.5: Motivations des ayant voté Oui pour les deux taxes poids lourds (tpl)

Motivations du Oui	Pour cent des réponses	
	forfait tpl	prest. tpl
<i>Motivations de politique du trafic</i>		
Qui roule paie	22	19
Principe du pollueur/payeur	15	20
Qui roule plus, paie plus	—	16
Les pl sont la plus lourde charge routière	13	4
Coûts routiers/Entretien des routes	11	4
Répartition équitable, profite aux CFF	7	17
Autres, diverses	2	2
<i>Motivations d'ordre financier</i>		
L'Etat a besoin d'argent, caisse fédérale	8	4
On paie aussi/plus à l'étr.; les étrang. paient aussi	5	2
Adaptation au renchérissement	4	—
Autres	5	2
<i>Motivations affectives, non différenciées, tactiques</i>		
C'est bien, nécessaire, suis d'accord	9	7
Autres, diverses	6	3
<i>Motivations écologiques</i>		
Recommandation de tiers	6	5
Motiv. diverses ou erronées, ne sait pas (plus)	4	4
Forfait poids lourds (tpl forfait): N = 339 (sans la catégorie «pas de réponse»).		
Taxe poids lourds liée aux prestations (tpl prest.): N = 315 (sans la catégorie «pas de réponse»).		
Deux réponses étant possibles, on dépasse le cent pour cent.		
Sources: Analyse VOX de la votation fédérale du 20. 2.1994.		

Les votant-e-s entre 18 et 19 ans et ceux de plus de 60 ans ont donné, plus que la moyenne, leur appui au paquet redevances routières. Avaient-ils les mêmes motivations? L'analyse VOX met en évidence les différenciations suivantes: les aspects de la vérité des coûts de la politique routière sont davantage pris en compte par les personnes entre 18 et 29 ans que par les plus âgées. La différence se situe entre 12 et 13 points de pourcentage. On peut mieux «vendre» aux 18-29 ans l'idée de la vérité des coûts en invoquant le principe abstrait du pollueur/payeur; auprès des plus de 60 ans, c'est l'image concrète «qui roule, paie» qui est payante. Ces derniers nomment plus fréquemment des motivations d'ordre financier, 3 points de pourcentage de plus que le groupe jeune pour la vignette, et 8 points de pourcentage pour le paquet redevances routières.

Les motivations de vérité des coûts en politique routière sont moins fréquemment citées en Suisse romande. Les différences par rapport à la Suisse alémanique et à la Suisse italienne vont de 7 à 20 points de pourcentage (pour le forfait redevances routières ou pour les taxes liées aux prestations). On remarquera que le Suisse alémanique ne parle pas de principe du «pollueur/payeur» comme le Romand, mais de principe du «responsable» («Verursacherprinzip»).

2.4.4 Motivations des ayant voté Non

Les motivations des ayant voté Non pour les trois objets mis en votation se répartissent en deux groupes principaux: les motivations affectives et celles d'ordre financier. Le *tableau 2.6* illustre le fait que les motivations établissant des relations entre les propositions sont elles aussi émotionnelles.

Tableau 2.6: Motivations des ayant voté Non pour les trois propositions de taxes routières

Motivations du Non	Pour cent de réponses		
	Vignette	forfait tpl	tpl.prest.
<i>Motivations d'ordre financier</i>			
Les consommateurs paieront les augmentations	—	36	29
Trop cher	34	25	—
C'est à la Confédération d'économiser	12	6	7
Autres, diverses	14	21	27
<i>Motivations relationnelles</i>			
Les automobilistes ne sont pas des vaches à traire	21	—	—
Autres, diverses	2	12	21
<i>Motivations affectives, non diff. et tactiques</i>			
Motivations se rapportant au changement de système	37	10	16
Diverses ou erronées		—	6
		3	11
Vignette: N = 130 (sans la catégorie «pas de réponse».) Forfait poids lourds (forfait tpl): N = 125 (sans la catégorie «pas de réponse».) Taxe poids lourds liées aux prestations (tpl prest.): N = 123 (sans la catégorie «pas de réponse».) Deux réponses étant possibles on dépasse le cent pour cent. Sources: Analyse VOX de la votation fédérale du 20. 2.1994.			

A l'inverse des ayant voté Oui, les ayant voté Non pensent d'abord à leur propre portemonnaie. 60 pour cent indiquent des motivations d'ordre financier à propos de la vignette. L'argument le plus fréquent est «trop cher» (34 pour cent); 5 autres pour cent argumentent que le coût de la vie augmente sans cesse et (qu') «aujourd'hui ils veulent ça, demain ce sera encore autre chose». En ce qui concerne le forfait des redevances routières, la crainte la plus répandue est que ces augmentations se répercutent sur les consommateurs et les consommatrices. La

stratégie des adversaires en 1984 et 1986, faire de l'opposition contre une taxe routière l'affaire des consommateurs se révèle à nouveau payante. 21 pour cent des interviewé-e-s ayant dit Non à la vignette l'ont fait parce que «les automobilistes ne sont pas des vaches à traire». Autres raisonnements émotionnels: «cela va trop loin» ou «c'est par trop bureaucratique». 4 autres pour cent relèvent qu'ils étaient déjà contre en 1984 ou qu'ils sont opposés à une introduction définitive.

Le spectre des motivations émotionnelles est encore plus large au sujet du paquet routier et des taxes liées aux prestations. 3 et 2 pour cent estiment que cette redevance «n'est pas une bonne chose», pour 2 et 7 pour cent elle va trop loin. Quelques rares personnes font une réserve tactique: 2 pour cent ont voté Non pour le forfait parce qu'ils ont dit Oui aux taxes liées aux prestations. On estime aussi fréquemment que cette dernière est trop bureaucratique (5 pour cent). Les motivations concernant le paquet poids lourds invoquent la solidarité avec les routiers (5 pour cent pour le forfait) ou partent du sentiment que les automobilistes passent déjà assez à la caisse (2 et 6 pour cent pour les redevances forfaitaires et pour les taxes liées aux prestations). On reproche en outre à cette dernière de mettre l'existence de nombreuses firmes en danger (11 pour cent).

2.5 Arguments concernant les taxes routières

2.5.1 Vignette autoroutière et taxe poids lourds forfaitaire

Afin de saisir de manière adéquate l'impact des divers arguments sur la campagne des votations, nous avons d'abord pris en considération la compréhension de ces arguments et ensuite le degré d'incidence sur le comportement lors de la décision.

L'argument le plus apprécié au niveau de la vignette et des redevances routières forfaitaires (85 pour cent des votant-e-s) est que les usagers étrangers ne peuvent utiliser gratuitement le réseau routier suisse. Il ressort cependant du *tableau 2.7* qu'être d'accord avec cet argument est une chose, l'autre étant la question de savoir si cette attitude se répercute sur le vote. Ce ne fut le cas que pour 78 et 77 pour cent qui ont indiqué leur accord avec l'argument et voté Oui pour la vignette et la redevance routière forfaitaire.

Ce n'est pas l'argument le plus apprécié qui a eu le plus d'impact sur le comportement de vote mais les deux arguments que voici: les deux taxes devant être prorogées ont fait leurs preuves et l'augmentation du prix de la vignette est acceptable. Tous deux ont provoqué le plus grand nombre de Oui. 88 pour cent des personnes adhérant à l'affirmation que le prix de la vignette est supportable quand on pense aux caisses vides de la Confédération ont voté Oui. Celles estimant que la vignette et la taxe poids lourds ont fait leurs preuves ont voté Oui à 84 et 82 pour cent à ces deux objets. Ces arguments ont particulièrement porté auprès des adhérent-e-s du PSS et le moins auprès de ceux de l'UDC. Ils eurent sensiblement moins d'impact en Suisse romande qu'outre Sarine. Ils agirent en revanche particulièrement auprès des votant-e-s d'un certain âge qui non seulement approuvent l'affirmation que l'augmentation de la vignette est acceptable compte tenu de l'état des finances fédérales, mais qui votent à 91 pour cent pour l'augmentation du prix de la vignette.

Tableau 2.7: *Impact des arguments Pour et Contre sur le comportement au sujet de la vignette et du forfait poids lourds*

Arguments Pour et Contre	Comportement	VA	forfait tpl
1) Adaptation de la vignette autoroutière au renchérissement; 10 fr. de plus se justifie face aux finances fédérales. Les taxes routières à l'étranger sont supérieures.	Oui	88	
	Non	12	
2) La vignette et le forfait poids lourds ont fait leurs preuves depuis qu'ils ont été introduits.	Oui	84	82
	Non	16	18
3) La vignette et les taxes poids lourds ne permettent plus aux automobilistes et aux poids lourds étrangers d'utiliser gratuitement le réseau routier suisse.	Oui	78	77
	Non	22	23
4) Tant que le trafic privé ne couvrira pas ses coûts, la vignette et les taxes poids lourds se justifient.	Oui	85	83
	Non	15	17
5) Une adaptation du forfait poids-lourds au renchérissement et, partant, une augmentation de 30%, c'est trop. Les transports routiers suisses passent déjà suffisamment à la caisse pour les droits de douane.	Oui		46
	Non		55
6) L'affectation des recettes autoroutières à l'entretien des routes au lieu de revenir aux caisses fédérales est irrationnelle.	Oui	68	67
	Non	32	34

Exemple de lecture: les personnes estimant que la vignette autoroutière (VA) et le forfait poids lourds (forfait tpl) ont fait leurs preuves ont voté Oui à 84% pour l'augmentation de la vignette et Oui à 82% pour le forfait poids lourds. 16 et 18% ont voté Non pour la vignette et le forfait poids lourds.

Remarques: Les écarts par rapport au total (100%) résultent du fait que l'on arrondit.

Source: Analyse VOX de la votation fédérale du 20. 2. 1994.

L'argumentation un rien plus compliquée axée sur le principe du pollueur/payeur, voulant que la vignette et la taxe poids lourds forfaitaire se justifient tant que le trafic routier ne couvre pas les frais qu'il occasionne, a moins d'impact sur les citoyen-ne-s. 64 pour cent se déclarent d'accord. Les personnes n'ayant aucun intérêt pour la politique ne suivent pas cette logique: seuls 39 pour cent d'entre elles se déclarent d'accord et 35 pour cent refusent de prendre position. Et pourtant cette argumentation a porté ses fruits: les personnes s'étant déclarées d'accord avec elle ont voté à 85 pour cent pour l'augmentation de la vignette et à 83 pour cent pour le forfait de taxes routières.

Les arguments des adversaires obtiennent de mauvais résultats tant sur le plan de l'attention qu'ils éveillent que de l'impact sur le comportement de vote. Emanant des milieux rose-verts, la critique à propos de l'affectation des moyens à la construction routière a emporté l'adhésion de 38 pour cent seulement des interviewé-e-s, 44 pour cent n'étant pas d'accord. En plus, dans les deux tiers des cas, la reconnaissance du bien-fondé de l'argument n'était pas décisive au moment du vote: 68 et 67 pour cent ont quand même dit Oui pour la vignette ou pour le forfait des taxes poids lourds.

La critique émise au forfait de taxes poids lourds de la part des transporteurs n'a pas eu beaucoup plus de succès. 47 pour cent partageaient l'avis que ce forfait allait trop loin; 42 pour cent approuvaient. Seule une petite majorité (55 pour cent) des personnes s'étant déclarées d'accord ont voté Non. 46 pour cent ont quand même voté Oui.

2.5.2 *Redevance poids lourd liée aux prestations*

Les motivations spontanées ont déjà démontré l'importance de l'idée de la vérité des coûts pour la décision de vote. Le test des arguments renforce le fait que l'idée du principe du pollueur/payeur a été l'argument même qui a emporté l'adhésion à la taxe poids lourds liée aux prestations: «Il faut mettre le principe du pollueur/payeur en pratique de manière conséquente. Qui roule plus, paie plus.» 72 pour cent des interviewé-e-s sont d'accord avec cette assertion, 20 pour cent sont contre le principe et seuls 8 pour cent n'ont pas d'opinion. Tous les groupes sociaux et politiques adhèrent à ce principe. Les personnes habitant en Suisse romande et celles se situant politiquement à droite sont critiques mais s'estiment tout de même d'accord à 56 et 57 pour cent. En plus de l'accord très élevé, l'impact sur le comportement de vote est important: presque toutes les personnes s'étant déclarées d'accord avec le principe du pollueur/payeur ont effectivement voté Oui.

Le petit livre de Berne nous dit entre autres: «Le Conseil fédéral entend orienter le trafic par des moyens conformes à l'économie de marché, et non par des contraintes et des interdictions. Une autre mesure envisagée dans ce but est une taxe sur les poids lourds liée aux prestations ou à la consommation.» Les citoyen-ne-s ont-ils suivi cette argumentation et pris la taxe poids lourds pour une alternative à l'initiative des Alpes? Manifestement, cette logique leur a donné du fil à retordre. Seuls 44 pour cent se déclarent d'accord, 24 pour cent ne peuvent ou ne veulent pas prendre position. Le *tableau 2.8* démontre que cet accord est important pour le comportement en ce qui concerne la taxe poids lourds mais à peine sur le plan de l'initiative des Alpes: Parmi les personnes étant d'avis que la taxe poids lourds était une bonne alternative à l'initiative des Alpes, seuls 49 pour cent ont voté contre l'initiative.

Le point de vue selon lequel des mesures écologiques efficaces ne peuvent être réalisées qu'en collaboration sur le plan international trouve également un fort accord. 68 pour cent des interviewé-e-s se félicitent donc de l'intention déclarée du Conseil fédéral de travailler avec l'UE. Chez les partisan-e-s de l'EEE, l'accord avec la nécessité d'une collaboration grimpe à 75 pour cent. Mais l'impact de cette argumentation fut faible: 28 pour cent des personnes étant d'accord avec elle ont voté Non à la taxe poids lourds liée aux prestations.

Tableau 2.8: Impact des arguments Pour et Contre la taxe poids lourds liée aux prestations

Arguments Pour et Contre	Comp. de vote	IA	Prest. tpl
1) Il faut appliquer de manière cons. le principe du pollueur/payeur qui roule plus, paie plus	Oui		84
	Non		16
2) Des mesures écologiques efficaces ne peuvent être réalisées que par une collaboration internationale. La coordination des taxes poids lourds avec l'Union européenne (anc.CE) est donc souhaitable.	Oui		72
	Non		28
3) La taxe poids lourds liée aux prestations est une bonne alternative, à l'initiative des Alpes parce qu'elle remplace les mesures contraignantes par des instruments de marché.	Oui		82
	Non		18
	Oui	51	
	Non	49	
4) Une taxe poids lourds liée aux prestations entraîne plus de bureaucratie et, techniquement, n'est pas réalisable.	Oui		38
	Non		62

Exemple de lecture: Parmi les personnes qui approuvent le principe du pollueur/payeur appliqué de manière conséquente, 84% ont voté Oui et 16% Non à la taxe poids lourds liée aux prestations (tpl prest.)

Remarque: Les écarts du total (100%) résultent du fait qu'on arrondit.

IA = initiative des Alpes

Source: Analyse VOX des votations fédérales du 20. 2.1994.

3. L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (initiative des Alpes)

3.1 Situation de base

L'initiative «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (initiative des Alpes) a vu le jour en été 1990 alors que la Suisse était en pleines négociations sur le trafic de transit avec l'EEE. Une réunion informelle de porte-paroles du PS, de l'ATE, du WWF et d'autres groupes de défense de l'environnement des cantons d'Uri, du Tessin, des Grisons et du Valais l'a lancée, immédiatement soutenue par une initiative cantonale uranaise de teneur presque égale et qui savait avoir 82 pour cent des citoyen-ne-s derrière elle. Cette initiative s'élevait contre un corridor pour les 40-tonnes en discussion à l'époque et contre un deuxième tunnel routier au Gothard ou une autoroute à quatre voies pour le Haut-Valais. L'initiative demandait la protection de la zone alpine «contre les effets négatifs du trafic de transit» en transférant dans les dix années à venir le trafic de marchandises de la route au rail et en gelant la capacité des routes de transit.

Deux ans plus tard, le Conseil fédéral et une majorité parlementaire rejetaient l'initiative uranaise et l'initiative populaire en arguant que ses exigences étaient dépassées depuis la signature de l'accord de transit avec l'EEE et la décision sur la NLFA. Accepter cette initiative ferait prendre de considérables risques. L'accord de transit serait menacé, la Suisse pourrait être tenue à l'écart sur le plan de la politique routière et il faudrait compter avec des mesures de rétorsion. Les auteurs de l'initiative opposaient à ces risques présumés les chances au niveau de la politique européenne. La Suisse pourrait jouer un rôle de pionnier sur le principe du transfert du trafic de marchandises de la route au rail. L'accord de transit ne pouvait pas empêcher l'augmentation du volume de trafic et le délai de 10 ans fixé par l'initiative contournait, à un an près, le risque de collision avec cet accord. Le PSS fut le seul parti gouvernemental à recommander d'accepter cette initiative. Au niveau national, le mot d'ordre des trois partis gouvernementaux bourgeois était le Non, mais leur consensus fut brisé par 10 mots d'ordre cantonaux pour le Oui (7 PDC, 3 PRD) et plusieurs fois la liberté de vote. La votation populaire surmonta clairement l'obstacle des Etats, celui de la majorité populaire de justesse seulement avec un pourcentage de 51,9 de Oui.

C'est ce succès qui est surprenant. On est moins étonné par les différences cantonales résultant du rejet en Suisse romande et en Argovie. Si l'on excepte l'acceptation supérieure à la moyenne en Suisse centrale particulièrement concernée, le canevas cantonal habituel lors de votations de politique routière restait stable. Le Oui compact suisse romand ne révèle pas un fossé de plus. La nouveauté réside dans le fait que les cantons de Suisse centrale se rapprochèrent des cantons progressistes en la matière, pour se trouver en tête du Oui avec Uri, le Tessin et Bâle-Ville. Depuis l'introduction du droit d'initiative, ce n'est que la douzième initiative populaire qui est couronnée de succès.

3.2 Perceptions

Les perceptions des objectifs et de la teneur d'un objet mis en votation sont toujours simultanément sélectives. Quelle soit consciente ou non, la sélection opérée par les citoyen-ne-s dit toujours quelque chose sur les chances de succès de la votation. On trouve trois groupes de perceptions correspondant aux paragraphes du texte de l'initiative: la question du trafic de marchandises en transit, la capacité des routes de transit et la protection des Alpes.

Tableau 3.1: Perceptions de la teneur de l'initiative des Alpes

Perceptions	Pourcentage des réponses
<i>Perceptions de l'al. 2 de l'initiative: transit des marchandises</i>	
Transfert du trafic poids lourds de la route au rail	40
Trafic de marchandises par le rail	23
Transfert dans l'intervalle de 10 ans, d'ici 2004	10
Biens et marchandises par le rail	8
Autres	6
<i>Perceptions de l'al. 3 de l'initiative: constructions routières</i>	
Pas d'augmentation des capacités des routes de transit	7
Plus de nouvelles routes ni d'extension de celles existant	6
Pas de nouvelles autoroutes ou de routes nationales	3
Autres	4
<i>Perceptions de l'al. 1 de l'initiative: protection des Alpes</i>	
Protection des Alpes	6
Protection de la nature et de l'environnement	6
Protection des désagréments du trafic de transit	3
Perceptions imprécises	4
Perceptions erronées	1
Ne sait pas (plus), est dépassé-e, a oublié	3
Remarques: Deux énoncés étant possibles, on dépasse le 100%. N = 910 (sans la catégorie «pas de réponse»).	
Sources: Analyse VOX de la votation fédérale du 20.2.1994.	

Le transfert du trafic de marchandises de la route au rail était le noyau de l'initiative. Les votant-e-s l'ont bien perçu: 87 pour cent des interviewé-e-s énoncent ce point-là. Parmi les ayant voté Oui 94 pour cent, chez les ayant voté Non 90 pour cent évoquent cet aspect. Plusieurs études prouvent que le transfert du trafic de la route au rail est le mieux ancré des principes fondamentaux. Depuis 1987 en tous cas, l'appui apporté à ce postulat – environ 80 pour cent – se situe à un niveau élevé et stable. Depuis septembre 1992 – avec le Oui clair à la

NLFA – l'idée du transfert et du ferroutage, par exemple, était particulièrement motivante pour les citoyen-ne-s.²

Alors même qu'elle donne son titre à l'initiative, la protection des Alpes n'est pas particulièrement importante au niveau de la perception (15 pour cent). 6 pour cent des interviewé-e-s mentionnent soit la protection des Alpes soit, d'une manière générale, la défense de la nature et de l'environnement à titre d'objectif majeur de l'initiative. Il fut cependant décisif pour le succès de la votation que ces postulats partiels suscitent particulièrement la sympathie chez les ayant voté Oui. Ces derniers les mentionnent souvent et plus que la moyenne (17 pour cent). A l'inverse, la perception du paragraphe 3 invoquant la capacité des routes de transit induit une attitude négative. Les ayant voté Non l'indiquent un peu plus que la moyenne (24 pour cent des réponses).

Dans l'ensemble, on peut détecter à travers ces perceptions un premier ingrédient du succès de l'initiative: avec le transfert du trafic de la route au rail, elle s'empare d'un thème stable et bien ancré, apte à entraîner une majorité. Porté par un large assentiment, la protection des Alpes a agi comme un catalyseur.

3.3 Comportement de vote

L'initiative des Alpes a été acceptée avec 52 pour cent de Oui. La post-enquête de l'analyse VOX obtient 55 pour cent de Oui ce qui maintient la différence avec le résultat réel dans les limites acceptables de l'erreur statistique; les résultats peuvent être considérés comme fiables. Reste à savoir comment les abstentionnistes auraient voté et quel aurait été l'impact d'une plus large mobilisation. Si l'on en juge à travers les interviewé-e-s qui se sont exprimés, 55 pour cent des abstentionnistes auraient voté Oui, 32 pour cent Non selon leurs propres dires, et 13 pour cent auraient déposé un bulletin blanc. Un calcul prudent tenant compte de la pression de l'opinion après une votation, et incluant donc les abstentionnistes, donne 50 pour cent de Oui de la part des abstentionnistes. Sans un effort de persuasion, une mobilisation plus forte n'aurait rien apporté à l'initiative.

3.3.1 Comportement de vote d'après les caractéristiques politiques

L'auto-positionnement au niveau des camps politiques conduit à une très forte polarisation, à savoir une différence de 65 pour cent. Les personnes se situant à l'extrême gauche votèrent Oui à 88 pour cent, tandis que le soutien ne dépasse pas 23 pour cent chez les personnes à l'extrême droite. L'issue positive mais serrée de la votation s'explique par conséquent par la combinaison de deux effets: l'harmonie dans le camp rose-vert et le jugement tout juste positif du groupe le plus fort quantitativement, celles et ceux qui se situent au centre. Les interviewé-e-s ne pouvant se situer sur l'échelle gauche-droite n'ont que peu de poids au niveau de la participation.

² Cf. Hardmeier, Sybille, Analyse de la votation fédérale du 27 septembre, GfS et DPI, Zurich/Berne, 1992

Tableau 3.2: Comportement face à l'initiative des Alpes selon les caractéristiques politiques

Caractéristique/catégorie	% Oui	Cramer's V
Total effectif	52	
Total VOX	55	
<i>Orientation gauche-droite</i>		0.34
extrême gauche	88	
gauche	73	
centre	53	
droite	43	
extrême droite	23	
pas de position	45	
<i>Appartenance à un parti</i>		0.30
PRD	36	
PSS	82	
PDC	48	
UDC*	43	
pas de parti	53	
<i>Valeurs</i>		0.30
matérialistes	36	
mixtes	64	
postmatérialistes*	85	
<i>Organisations de défense de l'environnement</i>		0.28
Membre	67	
Sympathisant-e	65	
Autres	37	
<i>Confiance dans le gouvernement</i>		0.20
Confiance	46	
Indifférence	75	
Aucune confiance	57	
<i>Intention de vote sur l'EEE**</i>		0.17
pour avec détermination	45	
plutôt pour	60	
plutôt contre	66	
contre avec détermination	61	

* Les catégories pourvues d'un * doivent être interprétées à titre de tendance, leur petit nombre ne permettant pas de conclusions quantitatives.

** Question: «Une initiative populaire «née le 7 décembre» a été déposée en août, demandant une nouvelle votation populaire sur l'adhésion à l'EEE. Si l'on votait dimanche prochain sur cette initiative que décideriez-vous?»

Source: Analyse VOX des votations fédérales du 20. 2.1994. Europabarometer-GfS.

Le comportement de vote selon l'appartenance partisane est lui aussi polarisé. Entre le degré de soutien des membres du PRD dont la participation est la plus faible et celui des membres du PSS, on trouve une différence de 46 points de pourcentage. Compte tenu de la forte participation des troupes du PSS (82 pour cent) et de l'appui donné de justesse par le groupe des sans parti³, ce sont les troupes des partis bourgeois qui sont déterminantes. Dans l'ensemble, malgré les mots d'ordre négatifs au niveau national, 41 pour cent des sympathisant-e-s des partis gouvernementaux bourgeois ont voté Oui. La divergence entre mot d'ordre et comportement est particulièrement marquée au sein du PDC. Seule une majorité serrée à suivi le parti suisse, ce qui finit par donner un 48 pour cent de Oui. Ce résultat comparativement élevé reflète-t-il les divergences des mots d'ordre des partis cantonaux? Sept sections cantonales avaient recommandé le Oui, ce qui n'est pas peu. Probablement pas, car 47 pour cent des troupes du PDC acceptèrent l'initiative des Alpes dans les cantons ayant donné le mot d'ordre du Non. On peut en déduire que les têtes du parti n'ont pas saisi l'état d'esprit de la base. Ce constat vaut aussi, encore que de façon moins marquante, pour l'UDC et le PRD. La proportion de Oui de 36 pour cent de ce dernier correspond à un taux de cohésion de 64 pour cent même dans les cantons ayant donné le mot d'ordre du Non, ce qui est peu par rapport au résultat du PSS.

Compte tenu de l'électorat suisse fortement fractionné, les initiatives échouent généralement à cause des alliances et de la cohésion des partis bourgeois. La présente constellation révèle un deuxième ingrédient – d'ordre général – du succès de l'initiative: le comportement déviant de nombreux membres des partis bourgeois et l'appui des sans parti ont été déterminants pour le résultat, serré, de la votation.

Les organisations de défense de l'environnement d'un côté et les transporteurs de l'autre, l'Astag ou les clubs automobiles ACS et TCS, purent rassembler 67 et 56 pour cent de leurs membres autour de leurs mots d'ordre respectifs. 44 pour cent des membres de clubs automobiles ou d'associations de transporteurs ont dit Oui à l'initiative des Alpes. Leurs sympathisant-e-s l'ont accepté de justesse à 52 pour cent. Les organisations de défense de l'environnement ont aussi mobilisé les sympathisant-e-s. Les membres de syndicats ou d'associations sportives de montagne telles que le CAS ont aussi voté Oui dans une proportion supérieure à la moyenne: 77 pour cent dans le premier cas, 69 pour cent pour le CAS, malgré la liberté de vote. Leurs sympathisant-e-s se situaient également bien au dessus de la moyenne suisse.

Les personnes faisant confiance au gouvernement ont suivi pour la plupart ses recommandations ce qui explique que le soutien à l'initiative tombe, dans ce groupe, en dessous du point de repère de 50 pour cent (46 pour cent). Les citoyen-ne-s sceptiques à l'égard des autorités se sont comportés comme la moyenne suisse, ils ont accepté l'initiative à 57 pour cent.

C'est cependant de la part du groupe indécis quant à son appréciation du gouvernement que l'initiative a reçu le plus large appui (75 pour cent). Dans la majeure partie des cas, le Oui à l'initiative est indépendant du manque de confiance dans le gouvernement. Si, à l'inverse, on

³ Le groupe le mieux représenté tant au niveau de la participation que des interviewé-e-s (35 et 45 pourcent).

interprète les réponses à la question de la confiance mise dans le gouvernement comme une réaction à la situation sur le plan de la politique des transports et une variable en résultant, on obtient les corrélations suivantes: parmi les ayant voté Oui, 35 pour cent ont confiance dans le gouvernement, 43 pour cent sont sceptiques à son égard et 22 pour cent sont indécis quant à leur appréciation en l'occurrence. Ces derniers sont déstabilisés et ne savent pas s'ils doivent miser ou non sur le gouvernement au niveau de l'actuelle politique des transports.

3.3.2 Dimension de politique étrangère du vote

On le sut dès le lundi suivant la votation du 20 février: les décisions relevant de la démocratie directe suisse ont de plus en plus des conséquences sur la politique étrangère. Les votant-e-s en étaient-ils conscients? Leurs positions en matière de politique étrangère ont-elles influencé leur décision en ce qui concerne l'initiative des Alpes? Le *tableau 3.2* démontre qu'il existait une corrélation significative entre l'attitude envers l'EEE et le vote: les interviewé-e-s qui voteraient avec détermination pour l'adhésion à l'EEE si l'initiative «née le 7 décembre» était mise maintenant en votation ont suivi l'argumentation du Conseil fédéral et leur majorité a rejeté l'initiative des Alpes (45 pour cent de Oui). Celles et ceux qui, par contre, ne sont pas aussi décidés à accepter l'EEE, qui diraient «plutôt oui», ont accepté l'initiative des Alpes comme d'ailleurs les adversaires de l'EEE. Il faut donc procéder à trois différenciations.

Premièrement: ce schéma n'est valable qu'en Suisse alémanique, le camp des adversaires étant minuscule en Suisse romande, la majorité se prononçant pour l'adhésion à l'EEE.

Deuxièmement: l'appui le plus grand qu'ait reçu l'initiative n'est pas venu des adversaires les plus durs de l'adhésion à l'EEE. Les interviewé-e-s critiquant l'EEE ont, il est vrai, dit un peu plus que la moyenne Oui à l'initiative. Dans l'ensemble, l'appui à l'initiative est de 62 pour cent. On peut en appeler aussi bien aux campagnes des adversaires qu'à celles des partisans pour expliquer cet attitude helvético-centriste. Les deux camps ont opéré de manière à conforter les adversaires de l'adhésion à l'EEE et à les amener à un Oui à l'initiative des Alpes. Le camp Contre rappelait que les négociations en cours avec l'UE étaient en jeu, le camp Pour réactivait en partie le mythe des Alpes et du Gothard, symboles de la neutralité et de l'intégrité helvétiques.

Troisièmement: du côté des partisan-e-s de l'adhésion à l'EEE, la décision ne tenait qu'à un fil. On arriva à 49 pour cent de Oui. C'est surtout celui des moins convaincus du bien-fondé de l'adhésion à l'EEE qui exige une explication. Il relève d'une part de réactions sociopsychologiques apparues lors d'autres votations populaires ayant un rapport avec la politique européenne,⁴ mais on peut également justifier objectivement cette attitude:

Les personnes qui répondent «plutôt Oui» à la question de l'adhésion à l'EEE, n'ont pas une relation très stable et bien ancrée avec la politique d'intégration. Si elles suivent, à propos de l'initiative des Alpes, l'argumentation du Conseil fédéral, leur propre attitude face à l'inté-

⁴ Longchamp, Claude / Hardmeier, Sybille, *Demokratie-Reform und europäische Frage*. UNIVOX-Jahresbericht «Direkte Demokratie» 1991, Zurich/Berne 1991.

Tableau 3.3: Comportement de vote pour l'initiative des Alpes selon les caractéristiques sociales

Caractéristique/catégorie	% Oui	Cramer's V
Total VOX	55	
<i>Région économique</i>		0.17
Suisse romande	38	
Suisse italienne*	60	
Plateau occidental	60	
Plateau oriental	69	
Alpes/ Préalpes	60	
<i>Propriétaires de voitures</i>		0.16
Pas de voiture	63	
Une voiture	59	
Plusieurs voitures	42	
<i>Agglomérations</i>		0.12
Grandes villes	61	
Villes petites et moyennes	59	
Campagne	47	

* Les catégories pourvues d'un * doivent être interprétées à titre de tendance leur petit nombre ne permettant pas de conclusions quantitatives.

Source: Analyse VOX des votations fédérales du 20. 2. 1994.

gration européenne se retrouve en porte-à-faux. Pour échapper à la tension psychique de cette incohérence, on occulte la relation entre les deux objets, ou on la refoule. Ces personnes choisissent, sciemment ou non, un propos stable, bien ancré dans leurs convictions: le transfert du transport de marchandises de la route au rail. Elles peuvent suivre l'argumentation des auteurs de l'initiative faisant valoir que le Oui à l'initiative des Alpes n'est pas en contradiction avec l'EEE mais qu'il constitue un apport constructif à la politique européenne des transports.

Les partisan-e-s décidées, donc les Suisses romands, perçoivent le projet de l'initiative des Alpes en fonction de leur fort ancrage dans la politique d'intégration européenne. L'attitude par rapport à l'Europe est aussi déterminante pour d'autres propositions mises en votation. Il suffit que les autorités politiques laissent entendre que l'initiative n'est pas compatible avec l'Europe pour qu'elles disent en majorité Non.

3.3.3 Comportement de vote selon les caractéristiques sociales

Sexe, âge, degré d'instruction, situation professionnelle, ces facteurs déterminant l'essentiel de la position sociale des interviewé-e-s n'ont pas été vraiment significatifs en ce qui concerne l'initiative des Alpes. Seuls le nombre de voitures par ménage et la situation au niveau du logement (propriétaire ou locataire) induisent une corrélation directe. Les propriétaires et les personnes disposant de plus d'une voiture par ménage sont manifestement plus critiques que la moyenne.

Les résultats officiels de la votation le laissaient déjà deviner, l'appartenance à une région économique ou linguistique constituait une caractéristique sociale signifiante. 38 pour cent des Romand-e-s ont voté Oui. Les régions des Alpes et des Préalpes, particulièrement concernées, ainsi que la Suisse italienne et le Plateau occidental ont voté Oui à 5 points de pourcentage de plus que la moyenne. La répartition selon les agglomérations démontre que cet accord n'est pas analogue dans les campagnes où l'on a voté en majorité contre l'initiative.

3.4 Motivations individuelles et arguments avancés durant la campagne

3.4.1 Motivations et arguments des ayant voté Oui

Trois groupes de motivations ont été décisifs pour l'initiative des Alpes (cf. *tableau 3.4*), les motivations de l'ordre de la défense de l'environnement formant le groupe indubitablement le plus important. De l'avis de presque la moitié des interviewé-e-s (44 pour cent), l'initiative des Alpes vise à protéger l'environnement, un point c'est tout. On ne différencie pas. 13 pour cent invoquent spécialement la protection des Alpes. Pour 9 pour cent, l'initiative est un moyen de réduire la pollution de l'air et les émissions de substances nocives et (pour 6 pour cent ici aussi) la circulation. Des motivations de l'ordre de la politique des transports, en soi elles aussi écologiques si l'on se place du point de vue des conséquences du trafic, arrivent en deuxième position avec 33 pour cent. 17 pour cent énoncent expressément le transfert du trafic de marchandises de la route au rail et 10 pour cent établissent un rapport avec la NLFA; le Oui à l'initiative doit entraîner l'utilisation réelle de la NLFA. Viennent en troisième position les motivations établissant des rapports groupés (22 pour cent des réponses). Pour de nombreux interviewé-e-s, le Oui à l'initiative était un acte de solidarité avec les Uranais et les Uranaises (10 pour cent) ou, d'une manière générale avec toutes les personnes supportant les conséquences du trafic de transit. Des motivations relevant de la politique financière ou européenne sont très rares chez les ayant voté Oui.

Le test des arguments renforce ces résultats. Il ressort du *tableau 3.5* que l'effet le plus porteur a été obtenu par l'argument selon lequel l'initiative des Alpes jugulait l'augmentation du trafic de transit et déchargeait l'environnement. Ce n'est pas le plus attractif des arguments présentés mais 70 pour cent des interviewé-e-s y adhéraient. Il était manifestement le plus convaincant puisque 72 pour cent des personnes étant de cet avis ont voté Oui. Il réussit également à trouver des alliés dans tous les partis. On ne trouve de différences qu'à un haut niveau d'accord: les membres du PSS et des Verts s'affirment d'accord à 82 pour cent, les personnes sans lien partisan à 68 pour cent, les membres du PRD à 64 pour cent. Même les Romand-e-s sont

Tableau 3.4: Motivations du Oui à l'initiative des Alpes

Motivations du Oui	Pour cent de réponses
<i>Motivations d'ordre écologique</i>	
Défense de l'environnement	44
Protection des Alpes	13
Pollution de l'air, substances nocives	9
Moins de trafic	9
Autres	4
<i>Motivations de l'ordre du trafic</i>	
Poids lourds/ Poids lourds sur le rail	17
Pour que la NLFA soit utilisée	10
Autres	6
<i>Motivations relationnelles</i>	
Solid. avec la pop. hab. près des routes	11
Solidarité avec Uri	10
Autres	1
Motivat. affectives, non diff., tactiques	9
Motivation de politique européenne	3
Motivation financière	2
Motivations diverses ou erronées	2
Remarques: Deux énoncés étant possibles, le total dépasse le 100%. N = 288 (sans la catégorie «pas de réponse» «keine Angabe»).	
Source: Analyse VOX des votations fédérales du 20. 2.1994.	

d'accord à 59 pour cent. Mais seule une majorité serrée des mêmes personnes a effectivement voté Oui, 46 pour cent ont dit Non. En Suisse romande, l'attitude positive du point de vue écologique dans l'évaluation de l'initiative des Alpes a manifestement été balayée par d'autres considérations.

«Un Oui à l'initiative des Alpes atteste notre solidarité avec la population uranaise fortement incommodée par le trafic de transit.» Le côté attractif et l'accent mis sur l'importance du comportement de cet argument positif, alliés aux motivations énoncés dans les rapports relationnels, ne font aucun doute: un comportement solidaire a eu une incidence décisive sur l'issue de l'initiative des Alpes, 66 pour cent des interviewé-e-s se déclarent d'accord avec l'argument de la solidarité, mais il a eu, en plus, un effet tout à fait persuasif: 74 pour cent des personnes y adhérant ont effectivement voté Oui.

On trouve en troisième et quatrième positions deux arguments typiques pour cette campagne qui ne furent pas avancés précédemment. Le point de vue de la Fédération suisse des cheminots (FSC) affiché dans les gares suisses: le transfert du trafic de marchandises de la route au rail permettra de maintenir des emplois qualifiés aux CFF. 72 pour cent des citoyen-ne-s sont d'accord

Tableau 3.5: *Evaluation et impact des arguments de l'initiative des Alpes (données en pour cent par ligne et par colonne)*

Arguments Pour et Contre	Comportement	IA
1) L'initiative empêche une augmentation du trafic de transit et décharge l'environnement.	Votant-e-s	70
	Oui	72
	Non	28
2) Un Oui à l'initiative démontrera notre solidarité avec les Uranais qui doivent supporter le transit.	Votant-e-s	66
	Oui	74
	Non	27
3) Le transfert conséquent du trafic de marchandises de la route au rail maintiendra des emplois qualifiés aux CFF.	Votant-e-s	72
	Oui	65
	Non	35
4) Les investissements élevés pour la NLFA ne seront rentables que si l'initiative des Alpes permet de transférer totalement le transit de la route au rail.	Votant-e-s	61
	Oui	75
	Non	25
5) Moins de poids lourds rendra la circulation plus fluide, moins dangereuse.	Votant-e-s	73
	Oui	63
	Non	37
6) L'initiative des Alpes violant l'accord passé avec l'UE, il faudra compter avec des contre-mesures.	Votant-e-s	58
	Oui	38
	Non	62
7) L'initiative des Alpes est extrémiste.	Votant-e-s	45
	Oui	24
	Non	76
8) L'initiative des Alpes est inutile, la NLFA et l'accord de transit avec l'UE indiquent déjà la direction pour protéger la région alpine du transit.	Votant-e-s	39
	Oui	17
	Non	83
<p>Exemple de lecture: 70% des interviewé-e-s partagent l'avis que l'initiative des Alpes (IA) jugulera l'augmentation du trafic de transit routier et sera ainsi bénéfique à l'environnement. Les autres (non indiqués) ne sont pas d'accord (20%) ou ne donnent pas de réponse (10%) (en pour cent par ligne). Les personnes d'accord avec cet argument ont voté Oui à 72% et Non à 28% (pour cent par colonne). Les écarts du total (100%) résultent du fait que l'on arrondit.</p> <p>Source: Analyse VOX des votations fédérales du 20. 2.1994.</p>		

cord avec cet argument, 65 pour cent d'entre eux ont voté Oui mais 35 pour cent Non. En des temps difficiles sur le plan économique, les arguments tablant sur l'emploi et la compétitivité économique sont manifestement payants. Surtout s'ils peuvent projeter une attitude fondamentalement positive ou, comme c'est le cas ici, en appeler à un bien ou un profit collectifs.

61 pour cent des interviewé-e-s partagent l'avis que les investissements élevés pour la NLFA ne seront rentables que si, avec l'aide de l'initiative des Alpes, le trafic de marchandises est entièrement transféré de la route au rail. Cet argument du camp des partisans a été particulièrement convaincant. De tous les arguments testés, c'est celui qui a entraîné le plus de personnes d'accord avec lui à voter effectivement Oui (75 pour cent). Ceci aussi est typique de la campagne des partisans, cet argument n'a pas été avancé durant les débats préliminaires. On remarquera cependant, dans l'ensemble et par analogie avec les résultats obtenus au niveau des motivations spontanées, que la relation avec la NLFA était moins importante pour les votant-e-s que les exigences écologiques.

La campagne des partisan-e-s de l'initiative a inclu, peut-être en pensant aux Romand-e-s, un argument opportuniste destiné aux automobilistes: moins de poids lourds sur les routes rendra le trafic plus fluide et augmentera la sécurité. A première vue, cette stratégie semble payante: 73 pour cent des interviewé-e-s se disent d'accord avec cette assertion. L'ennui, c'est qu'ils sont loin d'avoir été aussi nombreux à voter Oui, 37 pour cent des personnes en question ont voté Non. Les Romand-e-s-non plus n'ont pas été convaincus, une majorité des interviewé-e-s s'étant déclarés d'accord avec ce point de vue ont voté Non (53 pour cent). Dans l'ensemble, cet argument des partisan-e-s arrivent à la dernière place.

3.4.2 Motivations et arguments des ayant voté Non

Comparée à celle des ayant voté Oui, la palette des motivations des ayant voté Non est plus large et comporte d'autres évaluations. Les deux groupes les plus importants sont formés par les motivations de politique européenne et les motivations peu différenciées, d'ordre affectif. On est frappé par la fréquence de l'argument utilisé au dessus de la moyenne selon lequel l'initiative des Alpes était antieuropéenne ou nationaliste (19 pour cent des réponses). Les Romand-e-s surtout partagent cet avis (29 pour cent). Les arguments principaux du Conseil fédéral, l'initiative provoquera des mesures de rétorsion ou rompra un contrat international, étaient à peu près aussi fortement représentés (11 et 19 pour cent). Le raisonnement est très souvent émotionnel ou assez peu différencié. Dans l'ensemble, les critiques exprimées sont traditionnelles et visent l'interventionnisme de l'Etat. 21 pour cent estimaient que l'initiative allait trop loin. D'autres la trouvaient mauvaise ou irréalizable (4 pour cent pour chacune de ces appréciations). Les réactions des ayant voté Non en Suisse romande n'étaient pas plus émotionnelles qu'en Suisse alémanique.

La motivation de politique routière la plus représentée portait sur le fait que la capacité routière ne devait pas augmenter ou qu'on ne pourrait pas construire de nouvelles autoroutes (6 pour cent). Les Non valaisans correspondent aux Oui uranais (8 pour cent). Les motivations d'ordre économique renvoient à la baisse de compétitivité avec l'étranger (6 pour cent).

Tableau 3.6: Motivations du Non à l'initiative des Alpes

Motivations du Non	Pour cent des réponses
<i>Motivations d'ordre de la politique européenne</i>	
Pour l'EEE, init. antieuropéenne, nationaliste	19
Nocive pour la politique étrangère	11
Romp un contrat	9
Autres	4
<i>Motivations affectives, non différenciées et tactiques</i>	
Va trop loin	21
Autres	17
Motivations de politique des transports	16
Motivations relationnelles	12
Motivations de politique économique	11
Recommandations de tiers	6
Motivations diverses ou erronées	5
Remarques: Deux énoncés étant possibles, on dépasse le 100%. N = 225 (sans la catégorie «pas de réponse»).	
Source: Analyse VOX des votations fédérales du 20. 2.1994.	

L'argument le plus fort de la campagne des adversaires est clairement d'ordre européen. «L'initiative des Alpes violant l'accord de transit avec l'UE, un Oui entraînera des contre-mesures de la part de l'étranger.» Une majorité des interviewé-e-s (58 pour cent) adopte ce seul argument des adversaires. Il ne put cependant empêcher le Oui que dans une faible mesure: 38 pour cent des personnes partageant cette crainte ont quand même voté Oui. Cet handicap du risque de rétorsion avait déjà été accepté lors de la votation de 1986 sur l'initiative sur les poids lourds. La moitié des partisan-e-s de l'initiative s'y attendait. En février 1994, c'est en Suisse romande où prévaut une attitude stable et favorable par rapport à l'Europe que cet argument des contre-mesures porte le plus: il est le plus attractif de tous les arguments testés (66 pour cent d'accord) et également le plus convaincant: 81 pour cent des interviewé-e-s y adhérant ont voté Non. Compte tenu du peu d'importance sur le comportement qu'a eu l'argument opportuniste de la fluidité du trafic, on peut tirer une conclusion en ce qui concerne la Suisse romande: on a renoncé à la mobilité individuelle au bénéfice de l'intégration européenne.

Comme les motivations spontanées des adversaires l'ont démontré, émotions et slogans, et, partant, un des arguments typiques de la campagne, arrivent en deuxième position: «L'initiative des Alpes est extrémiste» n'a obtenu que 45 pour cent d'assentiment. Ce n'est pas énorme, mais c'est convaincant. Les personnes partageant cette conviction ont voté Non à 76 pour cent.

Un argument important de la stratégie d'information du Conseil fédéral n'a eu qu'un effet restreint. Un peu plus d'un tiers seulement des citoyen-ne-s (39 pour cent) estiment que la politique routière fédérale – accord de transit et UE – protège la région alpine sans l'initiative des Alpes. Les autorités peuvent tout au plus se targuer d'avoir, avec cet argument, entraîné 83 pour cent des personnes le partageant à voter Non. Comparativement, c'est le meilleur quota d'importance au niveau du comportement, mais cela ne compte guère vu la mince attractivité exercée par cet argument. 26 pour cent des interviewé-e-s se sont déclarés d'accord avec l'argument cité et ont effectivement voté Non.

3.5 Bilan

On peut décrire la recette du succès de l'initiative des Alpes en partant des faits suivants. L'initiative abordait un sujet ancré d'une manière stable depuis quelques années dans l'opinion publique et apte à susciter une majorité: le transfert du trafic de marchandises de la route au rail. Sur la base d'un vaste assentiment à cette idée, la protection des Alpes a agi comme un catalyseur. Compte tenu du fractionnement de l'électorat suisse, les initiatives populaires capotent en raison des alliances et de la cohésion des partis bourgeois. Si l'on tient compte du résultat serré, de la forte cohésion du camp rose-vert autour du PSS, des organisations de défense de l'environnement, des syndicats ainsi que du soutien des sans parti, c'est la relation entre les dirigeants et la base des partis bourgeois qui a été déterminante: malgré les mots d'ordre négatifs, 41 pour cent des sympathisant-e-s des partis gouvernementaux bourgeois ont voté Oui et même 48 pour cent d'UDC. Les dirigeants des partis bourgeois n'ont manifestement pas vraiment perçu l'ambiance au sein de leurs troupes.

Le Oui à l'initiative a été un Oui écologique, les motivations spontanées et le test des arguments le prouvent clairement. Juguler l'augmentation du trafic de transit et décharger de la sorte l'environnement fut l'argument le plus fort de la campagne des partisan-e-s, la solidarité avec la population uranaise le suivant de près.

Le Non à l'initiative a été, particulièrement en Suisse romande, motivé par des raisons de politique européenne. La violation de l'accord de transit avec l'UE et les mesures de rétorsion qui en résulteraient formaient l'argument le plus fort du Conseil fédéral et de la majorité du parlement. Il ne porta au maximum qu'en Suisse romande où la position face à l'intégration européenne est stable et positive. En Suisse alémanique, l'attitude face à l'Europe ne fut décisive que pour les partisan-e-s décidés de l'UE. Les partisan-e-s moins résolus tranchèrent leur conflit entre l'Europe et la politique routière en faveur du transfert du trafic de marchandises de la route au rail. Ou bien ils suivirent l'argumentation des auteurs de l'initiative affirmant qu'un Oui n'était pas contradictoire avec l'EEE mais constituait au contraire un apport constructif à la politique routière européenne. Les adversaires de l'EEE trouvèrent, pour leur part, de bonnes raisons de voter Oui à l'initiative tant du côté de ses adversaires que de ses partisan-e-s.

4. Modification de la loi sur la navigation aérienne

4.1 Situation de base

L'ATE, le *Rheinaubund*, les associations de défense des riverain-e-s des aéroports et d'autres organisations ont lancé le référendum contre la révision partielle de la loi sur la navigation aérienne. Outre le souhait d'engager la discussion sur la situation du trafic aérien dans la politique suisse des transports, deux points principaux alimentaient la critique: le comité référendaire estimait que les taux préférentiels accordés aux constructions et aux agrandissements des aéroports constituaient des subventions. On comprenait mal, en ces temps d'économies au niveau du trafic ferroviaire plus écologique, ce soutien financier au trafic aérien et ce d'autant moins que la vérité des coûts tant demandée n'était pas réalisée. La majorité du parlement et le Conseil fédéral rétorquaient que la promotion du trafic aérien ne se faisait pas aux dépens des chemins de fer. Elle était absolument nécessaire pour la compétitivité du trafic aérien et de l'économie suisse. Mais le comité référendaire critiquait également le fait que la nouvelle procédure pour les autorisations supprimait les droits d'intervention des riverain-e-s, des communes et des cantons touchés, ce qui revenait à réduire les droits démocratiques. Le camp partisan soulignait, lui, que l'article en question tendait à la concentration et à l'uniformité des procédures; le droit d'intervention des personnes concernées était garanti. Le Conseil fédéral et le parlement recommandaient d'accepter la révision afin de ne pas menacer les nombreuses prescriptions ne suscitant aucune controverse. Les partis bourgeois suivirent cette argumentation, leurs mots d'ordre furent presque unanimes. Seules deux sections cantonales du PDC recommandèrent le Non ou la liberté de vote. A l'UDC, la section tessinoise plaida pour le Non, le PRD vota discipliné pour l'acceptation. Le PSS quant à lui décida le rejet à l'unanimité.

61 pour cent des citoyen-ne-s et tous les cantons confortèrent la politique gouvernementale du trafic aérien. C'est en Suisse romande que l'acceptation fut la plus nette et notamment dans le canton de Genève doté d'un aéroport le Oui obtenant 72 pour cent des voix. En Suisse alémanique, les communes ayant des aéroports dirent Oui de justesse: à Berne-Belp l'acceptation ne tint qu'à un fil, Kloten en revanche vota clairement Oui (69 pour cent). Encore un échec d'un comité référendaire, après le référendum contre les arrêtés fédéraux sur l'assurance maladie et chômage en septembre 1993 et celui contre les taxes douanières sur les carburants.

4.2 Perceptions

Divers indicateurs de la post-enquête VOX le confirment: à côté du paquet routier, la modification de la loi sur la navigation aérienne passa quasi inaperçue le 20 février 1994. La connaissance des objets de la votation ne laisse subsister aucun doute à cet égard: 91 pour cent des interviewé-e-s savaient que l'on votait à propos de l'initiative des Alpes, 56 pour cent seulement citèrent la loi sur la navigation aérienne. En outre, 27 pour cent étaient incapables de dire quelle était la recommandation du Conseil fédéral et du parlement. Un nombre inférieur à la moyenne d'interviewé-e-s ne donnèrent aucune indication sur l'importance nationale de cet

Tableau 4.1: Perceptions de la teneur de la modification de la loi sur la navigation aérienne

Perceptions	Pourcentage de réponses
<i>Perceptions de l'objectif général</i>	
Modernisation d'une vieille loi	18
Protection du trafic aérien suisse, compétitivité	8
Adaptation à l'Europe, rester au niveau européen	4
Autres	2
<i>Perceptions de l'art. 37 de la loi: autorisations</i>	
Compétences nouv. pour la Conf.; règl. féd. unifiée	15
Perte de démocratie, de la possibilité d'intervenir	6
Autres	5
<i>Perceptions de l'art. 101 de la loi: taux préférentiels</i>	
Agrandissement et rénovation d'aéroports	8
Prêts à des taux favorables, soutien financier	7
Subventions	4
Autres	2
<i>Perceptions imprécises</i>	
Loi sur la navigation aérienne, aviation civile	5
Autres	3
Autres perceptions spécifiques	4
Perceptions erronées	4
Ne sait plus, a oublié	13
Ne sait pas, est dépassé-e, trop compliqué	13
Remarques: Deux énoncés étant possibles, on dépasse le 100%. N = 643 (sans la catégorie «pas de réponse»).	
Source: Analyse VOX des votations fédérales du 20. 2.1994.	

objet. Comparé à celui par rapport aux autres objets de la votation, le comportement de vote réel, le moins réfléchi de tous, indique que l'on ne se préoccupa que très peu de ce référendum. Alors qu'au sujet de la vignette autoroutière la plupart (51 pour cent) des votant-e-s savaient d'entrée de cause comment ils voteraient, seuls 31 pour cent étaient au clair en ce qui concerne la modification de la loi sur la navigation aérienne. Les difficultés de se faire une opinion étaient par conséquent élevées. Une majorité des interviewé-e-s estima plutôt facile de se faire une idée des conséquences personnelles du vote à travers l'information reçue au sujet des quatre autres objets des votations. La vignette autoroutière ne causait aucun problème à ce niveau (75 pour cent). 39 pour cent trouvèrent la décision relativement facile à prendre pour la loi sur la navigation aérienne. 24 autres pour cent ne fournirent aucune indication ou n'étaient pas en mesure de se décider.

C'est la perception des teneurs de l'objet mis en votation qui permet de brosser le tableau de cette proposition sans grand profil. 26 pour cent des interviewé-e-s disent franchement ne pas connaître la teneur de cet objet ou l'avoir oubliée. Le taux de ce constat est cependant plus élevé parmi les abstentionnistes (46 pour cent) que parmi les votant-e-s (16 pour cent). 8 autres pour cent n'en ont qu'une idée approximative et 4 pour cent donnent une interprétation totalement fautive. Au total, ce sont 36 pour cent des interviewé-e-s qui n'ont perçue, quand ils l'ont perçue, la teneur de la modification de la loi sur la navigation aérienne que de manière inexacte. Même le groupe le plus fort de perceptions des teneurs effectives – les objectifs – n'arrive qu'au résultat de 32 pour cent. Cette catégorie abordant les perceptions d'ordre général indique cependant quels arguments de la campagne ont porté. La révision proposée est reçue, dans le sens des partisan-e-s, comme une modernisation de la loi (18 pour cent) bénéfique à la compétitivité de l'aviation suisse (8 pour cent). Cette perception d'ordre général sur les objectifs recouvre parfaitement le point de vue des ayant voté Oui. 42 pour cent des partisan-e-s invoquent cet aspect et 23 pour cent des adversaires. Les perceptions différenciées sont rares, même parmi les ayant voté Oui.

Des aspects particuliers, controversés, sont énoncés, rarement, et toujours de la part des adversaires. 34 pour cent des ayant voté Non invoquent les taux préférentiels, 48 pour cent les procédures pour les autorisations spéciales. En tout 25 et 26 pour cent parmi les ayant voté Oui. Les ayant voté Non n'ayant, quantitativement, que peu de poids, les slogans principaux tels que perte de démocratie, ou subvention, de la campagne des opposant-e-s sont à peine indiqués par les interviewé-e-s (6 et 4 pour cent).

4.3 Comportement de vote

Si l'on calcule la part de Oui des données de l'analyse VOX comme les résultats officiels uniquement en partant des votes effectifs, on obtient un taux de Oui de 70 pour cent. Cet écart par rapport au résultat réel se situe nettement au-delà de la limite d'erreur statistique. Il faut donc interpréter les chiffres absolus avec prudence, en se fiant plutôt à l'interprétation axée sur les écarts de la moyenne.

Les débats – quand il y en a eu – sur la révision de la loi sur la navigation aérienne ont été le fait de groupes politiques. Le *tableau 4.2* indique que la polarisation a surtout eu lieu en fonction des liens avec un parti, de l'orientation gauche-droite et des valeurs individuelles. C'est d'ailleurs le comportement en fonction des valeurs personnelles qui explique le mieux l'insuccès du référendum. Le constat concernant la polarisation n'a rien d'étonnant. Les valeurs post-matérialistes incluent la défense de la libre expression des opinions et celle de l'environnement face à la pollution et aux catastrophes comme objectif primaire de la politique. Les valeurs matérialistes privilégient, elles, la lutte contre le chômage et le maintien du calme et de l'ordre. Ce qui est déterminant, c'est que le nombre de personnes estimant que la défense de l'environnement doit être un objectif prioritaire de la politique baisse presque continuellement depuis 1988. En 1988 et 1989, on comptait encore 44 pour cent des interviewé-e-s de cet avis. En février 1994, la défense de l'environnement n'est un objectif prioritaire que pour 17 pour cent. La lutte contre le chômage ou le travail à temps réduit prend le dessus. 60 pour cent des interviewé-e-s

Tableau 4.2: Comportement pour la loi sur la navigation aérienne selon les caractéristiques politiques

Caractéristique/Catégorie	% Oui	Cramer's V
Total effectif	61	
Total VOX	70	
<i>Orientation gauche-droite</i>		0.37
Extrême gauche	30	
Gauche	55	
Centre	76	
Droite	89	
Extrême droite	76	
Pas de position	80	
<i>Appartenance à un parti</i>		0.27
PRD	88	
PSS	49	
PDC	79	
UDC*	70	
Pas de parti	71	
<i>Valeurs</i>		0.22
matérialistes	82	
mixtes	66	
postmatérialistes*	44	
<i>Syndicats</i>		0.20
Membres	54	
Sympathisant-e-s	60	
Autres	77	
<i>Organisations de consommateurs</i>		0.17
Membres	53	
Sympathisant-e-s	63	
Autres	77	
<i>Organisations de défense de l'env.</i>		0.16
Membres	60	
Sympathisant-e-s	68	
Autres	79	

Remarques: Les catégories pourvues d'un * doivent être interprétées à titre de tendances, leur petit nombre ne permettant pas de conclusions quantitatives.

Source: Analyse VOX des votations fédérales du 20. 2. 1994.

Tableau 4.3: *Comportement de vote pour la loi sur la navigation aérienne selon les caractéristiques sociales*

Caractéristique/Catégorie	% Oui	Cramers' V
Total effectif	61	
Total VOX	70	
<i>Âge</i>		0.19
18 – 29 ans	62	
30 – 39 ans	64	
40 – 49 ans	66	
50 – 59 ans	79	
60 – 69 ans	62	
70 et plus	84	
<i>Région linguistique*</i>		0.10
Suisse alémanique	69	
Suisse romande	80	

* Trop peu d'intervé-e-s de Suisse italienne ont donné des réponses concrètes pour que l'on puisse en tirer des conclusions quantitatives.

Source: Analyse VOX des votations fédérales du 20. 2. 1994.

estiment que l'objectif prioritaire de la politique doit être la lutte contre le chômage. Dans l'hypothèse que les valeurs matérialistes et non les autres induisent un impact significatif sur le comportement, cela signifie aussi que les personnes dont les valeurs sont matérialistes s'attendent à ce que la révision de la loi sur la navigation aérienne agisse contre le chômage et le travail à temps réduit. Les personnes s'orientant sur des valeurs post-matérialistes perçoivent l'initiative sous l'angle de la défense de l'environnement et votent Non. Leur nombre est cependant trop minime pour avoir du poids.

Les interviewé-e-s se situant eux-mêmes sur l'extrême gauche de l'échelle politique refusent pour la plupart de soutenir la révision de la loi: le taux de Oui se limite ici à 30 pour cent. Celles et ceux se situant à gauche votent Oui mais moins que la moyenne. Au total, ces deux groupes ne représentent qu'un quart des votant-e-s. Le poids du soutien du centre politique, ainsi que l'accord supérieur à la moyenne de la droite sont donc importants. Ce groupe, le plus important quantitativement (36 pour cent) a voté Oui au dessus de la moyenne (76 pour cent).

La polarisation gauche-droite se reflète en partie dans le comportement selon l'appartenance à un parti. Les sympathisant-e-s du PRD ont voté pratiquement en bloc (88 pour cent) pour la révision alors que l'acceptation des membres du PSS était de 33 points de pourcentage plus faible. Le taux de Oui de 49 pour cent indique cependant que le mot d'ordre du parti n'a été que faiblement suivi. La moitié environ des troupes du PSS n'a pas suivi ses dirigeants.

Les membres d'associations et autres organisations déterminent également les résultats au niveau du comportement de vote. Malgré le mot d'ordre du Non de la plupart des organisations de défense de l'environnement, on constate des attitudes critiques de la part des membres d'organisations de défense des consommatrices et des consommateurs ainsi que des syndicats. Le taux de Oui est, pour ces deux dernières organisations, inférieur à la moyenne de 17 et 16 pour cent. L'écart moyen obtenu au niveau des organisations de défense de l'environnement est de 10 points de pourcentage. C'est manifestement dans les milieux disposant d'une expérience politique sur le plan du quotidien en matière de droit d'intervention des minorités que cette révision a suscité le plus de scepticisme.

Les caractéristiques sociales n'ont que peu influencé le comportement de vote. On trouve tout juste une faible corrélation significative dans un groupe d'âge ou d'appartenance linguistique. Les Romand-e-s ont particulièrement voté Oui: 10 points de pourcentage au-dessus de la moyenne, alors que la participation en Suisse alémanique reflète pratiquement exactement la moyenne suisse. On trouve une différence nette mais non linéaire au niveau de l'âge. Les votant-e-s entre 18 et 29 ans et les 30-39 ans ainsi que les 60-69 ans ont particulièrement adhéré à la révision de la loi. Ce sont les interviewé-e-s les plus âgés qui ont le plus fréquemment voté Oui: 84 pour cent de Oui.

4.4 Motivations spontanées

La perception des objets mis en votation et le comportement selon les groupes caractéristiques ont déjà fourni quelques indications sur les motivations des votant-e-s. La structure des motivations des ayant voté Oui comporte de forts parallèles avec le schéma de perception. Les nombreuses motivations indiquées peuvent en effet être réparties en deux groupes, les motivations d'ordre économique et celles relevant de raisonnements affectifs ou non différenciés. Toutes les motivations d'ordre économique portent plus ou moins clairement sur la compétitivité de l'économie suisse ou de certaines branches: 16 pour cent les énoncent clairement, 14 pour cent affirment que la révision protège notre trafic aérien ou Swissair, d'autres encore soulignent l'importance du trafic aérien pour le monde des affaires (6 pour cent). 24 pour cent des interviewé-e-s avancent des raisons non différenciées ou affectives et qualifient la révision de moderne, ou adaptée à la vie actuelle. Deux points caractérisent donc la structure des motivations des ayant voté Oui. Les arguments du Conseil fédéral et du comité de soutien sont repris. Les différenciations sont extrêmement rares. Les raisons invoquant les nouvelles compétences fédérales et la simplification des procédures d'autorisation sont indiquées par 13 pour cent des interviewé-e-s.

La palette d'arguments des ayant voté Non est un peu plus riche et différenciée. On évoque la défense de l'environnement, la politique du trafic et la politique économique. Mais la proposition mise en votation n'a pas déclenché de la part des ayant voté Non de débat fondamental sur la politique fédérale du trafic et des prêts. Seuls 14 pour cent font preuve d'un esprit critique face au trafic aérien et à son utilisation sur de courtes distances. 13 pour cent citent l'argument

Tableau 4.4: Motivations du Oui à la loi sur la navigation aérienne

Motivations du Oui	Pour cent de réponses
<i>Motivations économiques</i>	
Motivations diverses, d'ordre général ou économique	18
Concurrence et compétitivité	16
<i>Motivations affectives, non différenciées et tactiques</i>	
Moderne, adaptée à notre époque	24
Autres	10
Motivations portant sur les compétences du gouvernement	13
Recommandation de tiers, mot d'ordre du parti	13
Motivations diverses ou erronées	9
Remarques: Deux énoncés étant possibles, on dépasse le 100%. N = 288 (sans la catégorie «pas de réponse»).	
Source: Analyse VOX des élections fédérales du 20. 2. 1994.	

principal des adversaires, selon lequel cette nouvelle loi introduit le système des subventions pour la navigation aérienne. Importante pour les autres objets des votations, la question de la vérité des coûts n'est quasiment pas abordée ici. Le Non à la loi est avant tout motivé par des raisons écologiques. 34 pour cent de l'ensemble des réponses vont dans ce sens, 16 pour cent d'intervu-e-s ne répondent pas: 10 pour cent parlent de la pollution de l'air, 8 autres pour cent du bruit et autres inconvénients pour les régions concernées. Mais c'est au niveau de la nouvelle réglementation des autorisations que l'argumentation en faveur du Non trouve le plus d'écho. 18 pour cent reprennent l'accusation de perte de démocratie ou critiquent le fait que les communes et les personnes concernées n'aient plus rien à dire.

4.5 Soutien et impact sur le vote des arguments pour et contre

C'est sur une scène annexe qu'a eu lieu le débat sur la teneur et l'objectif de la loi sur la navigation aérienne. Même les arguments majeurs des partisan-e-s et des adversaires n'ont été que peu remarqués par les intervü-e-s. Les chiffres de pourcentage de la dernière colonne du *tableau 4.6* sont éloquentes. Entre 29 et 56 pour cent d'intervü-e-s se sont abstenus de prendre position par rapport à ces arguments: ils étaient indécis ou refusaient de répondre. Le taux de pourcentage le plus élevé est atteint par l'argument: «La révision de la loi sur la navigation aérienne a pris plus d'une décennie. Le référendum met en danger de nombreux points non controversés.» 56 pour cent des intervü-e-s dont 44 pour cent ayant participé à la votation ne se prononcent pas. Une explication plausible de ce taux élevé de refus de répondre est la suivante: de nombreux intervü-e-s n'étant pas informés au sujet des «nombreux points non controversés», ils ne sauraient juger de la valeur de cet argument.

Tableau 4.5: Motivations du Non à la loi sur la navigation aérienne

Motivations du Non	Pourcent de réponses
Motivations écologiques	34
<i>Motivations portant sur les compétences du gouvernement</i>	
Perte de démocratie	18
Autres	9
Motivations de l'ordre des transports	20
Motivations économiques	15
Motivations non différenciées, affectives et tactiques	12
Motivations diverses ou erronées	9
Recommandations de tiers	7
Remarques: Deux énoncés étant possibles, on arrive à plus de 100%. N = 112 (sans la catégorie «pas de réponse»).	
Source: Analyse VOX des votations fédérales du 20.2.1994.	

C'est l'argumentation politico-économique du Conseil fédéral qui a eu le plus d'impact: «De bonnes liaisons aériennes sont indispensables à l'industrie, au secteur des services (...). Les négliger mettrait en péril la compétitivité de notre économie, donc aussi les emplois et la prospérité.» Cette citation du petit livre de Berne constitue le seul argument ayant la faveur d'une majorité (58 pour cent), 66 pour cent chez les personnes ayant effectivement voté. Cela correspond au taux obtenu auprès des membres de l'UDC, les sympathisant-e-s du PDC adhérant à cet argument à 65 pour cent et ceux du PRD à 79 pour cent. Seuls le PSS obtient un taux inférieur à la moyenne. Cet accord était non seulement vraiment large, il agit en plus sur le comportement de vote. 82 pour cent des personnes approuvant l'assertion du Conseil fédéral ont voté pour la révision de la loi sur la navigation aérienne.

Par contre, le raisonnement répondant à l'accusation de centralisme des adversaires, raisonnement voulant que la nouvelle réglementation des procédures, en accord avec la dérégulation, concentre et simplifie n'a eu que peu d'impact. 48 pour cent des interviewé-e-s ne se prononcent pas. On ne trouve des prises de position nettes et des polarisations que chez les personnes intégrées à la vie politique. Les membres du PRD et de l'UDC, par exemple, approuvent ce point de vue à 63 et 59 pour cent, ceux du PSS à un tiers. Cette argumentation n'a donc porté qu'auprès des convaincus, 91 pour cent d'entre eux ont effectivement voté Oui à la révision.

Le bilan est encore plus négatif pour les arguments du camp adverse. Aucun d'entre eux n'obtient le soutien de plus de 39 pour cent des interviewé-e-s et des votant-e-s. Dans deux cas (les arguments 4 et 6), l'accord est de surplus sans impact sur le comportement de vote. Une majorité serrée de 52 et 51 pour cent soutient la révision malgré sa compréhension des arguments adverses. Une des institutions les mieux ancrés en politique suisse, la démocratie, ici la perte de démocratie, n'a pas plus de succès. Seuls les citoyen-ne-s d'extrême gauche, les mem-

Tableau 4.6: *Evaluation et impact des arguments au sujet de la loi sur la navigation aérienne (données en pour cent par ligne et par colonne)*

Arguments pour et contre		D'accord	Pas d'accord	Pas de réponse	Vote des personnes étant d'accord
1) L'industrie moderne a besoin de liaisons aériennes et de services. Si on les laisse périliter, on met en jeu la compétitivité, l'économie et l'emploi.	Interviewé-e-s	58	13	29	
	Ayant voté	66	15	18	
	Oui				82
	Non				18
2) La nouvelle réglementation pour les autorisations entraîne la concentration et la simplification nécessaires et va dans le sens de la dérégulation.	Interviewé-e-s	39	13	48	
	Ayant voté	47	15	38	
	Oui				91
	Non				9
3) La révision de la loi sur la navigation aérienne a pris plus d'une décennie. Le référendum menace des points non controversés.	Interviewé-e-s	26	19	56	
	Ayant voté	33	23	44	
	Oui				79
	Non				21
4) La nouvelle loi encourage le moyen de transport le moins écologique par rapport à ses prestations et celui qui utilise le plus d'énergie.	Interviewé-e-s	33	27	41	
	Ayant voté	39	32	29	
	Oui				52
	Non			48	
5) La Confédération subventionne le trafic aérien par des taux préférentiels et le favorise par les modernisations et nouvelles constructions. C'est aller trop loin quand on pense aux compressions de personnel aux CFF et à la suppression de trains régionaux.	Interviewé-e-s	31	31	38	
	Ayant voté	34	39	27	
	Oui				46
	Non				54
6) Cette loi entraîne une perte de démocratie, les cantons et les communes perdent le droit d'intervenir, les intérêts des riverain-es ne sont plus pris en considération.	Interviewé-e-s	30	27	42	
	Ayant voté	37	34	29	
	Oui				51
	Non				49
Exemple de lecture: 58% des interviewé-e-s partagent l'avis selon lequel la stagnation du trafic aérien menacerait la compétitivité, l'emploi et la prospérité, 13% ne sont pas d'accord, 29% sont indécis ou ne répondent pas. Parmi les personnes ayant voté, 66% sont d'accord, 15% contre 18% ne donnent pas de réponse. (pour cent par ligne) Parmi les personnes s'étant déclarées d'accord, 82% ont voté Oui et 18% Non (pour cent par colonne).					
Source: Analyse VOX des votations fédérales du 20.2.1994.					

bres du PSS et ceux des organisations de défense de l'environnement ou des consommatrices et consommateurs, et, dans une moindre mesure, les syndicats, y réagissent au-dessus de la moyenne. Il faut toutefois retenir deux points: premièrement, le nombre d'indécis reste élevé dans tous les groupes, deuxièmement l'accord supérieur à la moyenne des adhérent-e-s à l'UDC démontre quel potentiel fondamental cet argument recelait.

Ce potentiel fut un peu mieux ciblé avec l'argument selon lequel les prêts consentis donnaient l'avantage à la navigation aérienne sur le trafic ferroviaire. Il est probable que le débat sur les autres objets mis en votation fut favorable aux adversaires de la révision. La fonction et l'importance du rail était, on le sait, la toile de fond de la politique du trafic.

4.6 Bilan

Manifestement, les temps sont durs pour les référendums facultatifs. Depuis le début des années 90, ils furent légion, 17 en tout soumis à la votation, mais seuls 4 d'entre eux répondaient à ce que les opposant-e-s voulaient et ils furent tous rejetés. Cela représente tout juste un taux de succès de 24 pour cent. Entre 1986 et 1989 on n'a voté que sur 5 référendums facultatifs mais deux d'entre eux furent couronnés de succès. Durant la période 1978 – 1989 aussi, le taux de succès des référendums facultatifs fut plus élevé (36,4 pour cent) que durant les années 90.

Il semble que les référendums soient moins bien accueillis pendant les phases économiquement difficiles, le niveau des prétentions baissant. Ce qui signifie, en ce qui concerne la révision de la loi sur la navigation aérienne, que l'on accepte s'il le faut des restrictions au niveau de la démocratie directe si l'objet mis en votation laisse espérer des améliorations de la situation économique. Les exigences fondamentales d'ordre écologique se ressentent particulièrement de cette baisse du niveau des prétentions: dans les années 90, la protection de l'environnement n'est pas le souci prioritaire des citoyen-ne-s mais la lutte contre le chômage et le travail de courte durée. Les arguments économiques de la campagne furent décisifs pour une loi sans profil aux yeux des votant-e-s, d'autant plus que les adversaires n'étaient pas plus marquants. Le comité de soutien et le Conseil fédéral ont prouvé qu'ils savaient user de ce registre.

Le référendum contre la révision de la loi sur la navigation aérienne est resté le fait d'une minorité. Les organisations porteuses du référendum n'ont pas réussi, face à la concurrence des autres objets mis en votation, à faire passer les points majeurs de leur critique. Il conviendrait que les auteurs de référendums réfléchissent à la divergence entre la collecte des signatures et le résultat en votation. Les moyens actuels, le mailing direct notamment, facilitent la collecte de signatures, mais c'est une autre paire de manches que de mener – et de gagner – la bataille des votations.

5. Méthodologie

La présente analyse repose sur la post-enquête menée entre le 21 février et le 18 mars par l'Institut de recherche GfS. L'Institut de science politique est responsable de l'interprétation des données. L'échantillonnage correspond à la procédure habituelle pour les analyses VOX. 1001 personnes disposant du droit de vote ont été sélectionnées selon le procédé combiné Random/quota pour les localités et les personnes. 702 interviews ont été réalisées en Suisse alémanique, 250 en Suisse romande et 49 en Suisse italienne. La dimension de l'échantillonnage donne, par sélection au hasard, un intervalle de ± 3 pour cent. Ce qui signifie, dans les tableaux, qu'une valeur de 50 pour cent se situe à 97 pour cent de vraisemblance entre 47 et 53 pour cent. La signifiante indique la vraisemblance d'erreur permettant d'établir une corrélation également au niveau de l'ensemble (citoyen-ne-s suisses ou votant-e-s). Un niveau signifiant de 0.05 maximum indique que la corrélation est sûre à 95 pour cent. L'interprétation repose sur des corrélations significatives. Les caractéristiques réunissant moins de 40 énoncés ne sont pas prises en compte ou elles sont signalées par un astérisque. La cote de corrélation (en règle générale Cramer's V ou le coefficient Phi) mesure la puissance d'une corrélation entre deux variables. On obtient la valeur 1 lorsque la concordance est totale et la valeur 0 lorsqu'il n'y a pas de concordance. Les valeurs inférieures à 0.15 indiquent une très faible corrélation.

Le meilleur contrôle de la fiabilité des données saisies consiste à les comparer à des informations effectives connues; le comportement de vote, par exemple, s'y prête bien. Si l'on compare les données obtenues par l'enquête au vote réel, on obtient un écart de 3,8 points de pourcentage, valeur se situant tout juste dans l'intervalle de confiance de l'échantillonnage. Il faut toutefois rester réservé dans l'interprétation des résultats pour la loi sur la navigation aérienne et pour la vignette, car les écarts sont ici supérieurs à la limite de l'erreur. Cet écart s'explique dans les deux cas par l'effet d'adaptation au vainqueur lors de la post-enquête. Hypothèse d'autant plus plausible qu'il s'agit de deux objets n'ayant pas eu beaucoup d'écho dans le débat public et pour lesquels le camp adverse était le moins fort.

Tableau 5.1: *Pourcentage comparatif des Oui (effectifs et obtenus)*

Objet	Effectifs	Obtenus
Vignette	69	74
Forfait poids lourds	72	72
tpl liée aux prestations	67	69
Initiative des Alpes	52	55
Révision de la loi sur la nav. aér.	61	70
<i>Moyenne d'écart</i>		<i>3.8</i>

Source: Analyse VOX des élections fédérales du 20. 2.1994.



Principaux résultats de la votation du 20 février 1994

Le Conseil fédéral a proposé le 20 février 1994 aux citoyen-ne-s suisses un imposant paquet de politique du trafic. Les votant-e-s l'ont ficelé de diverses manières: celles et ceux qui acceptèrent la taxe poids lourds liée aux prestations ont, dans la plupart des cas, voté également Oui pour la vignette et le forfait poids lourds (94 et 97 pour cent). La relation avec l'initiative des Alpes était moins forte. Les citoyen-ne-s qui donnèrent leur appui à la taxe poids lourds liée aux prestations votèrent Oui pour l'initiative des Alpes à 65 pour cent. A l'inverse, celles et ceux acceptant l'initiative ont, dans la plupart des cas (84 pour cent), dit Oui à la taxe poids lourds liée aux prestations.

Les interviewé-e-s accordaient la plus grande importance nationale à l'initiative des Alpes. 59 pour cent l'estimaient majeure. L'effet mobilisateur suivit: en Suisse romande où la participation à la votation fut plus basse qu'en Suisse alémanique, on trouve sensiblement moins d'interviewé-e-s estimant que l'importance de l'initiative des Alpes était grande: 51 pour cent étaient de cet avis alors qu'ils étaient 62 pour cent en Suisse alémanique. Les Romand-e-s auraient-ils pu renverser la situation en participant plus largement à la votation? Certainement pas, car il aurait fallu une mobilisation à cent pour cent en Suisse romande pour que le résultat des Oui avance de 2 pour cent. Quel aurait été l'impact d'une plus forte mobilisation sur l'ensemble de la Suisse? Sans un travail supplémentaire de persuasion elle n'aurait rien changé: les abstentionnistes auraient accepté dans la même proportion que les votant-e-s. Un calcul plus prudent tenant compte de la pression de l'opinion après une votation et incluant les interviewé-e-s n'ayant pas fourni de réponse donne encore une proportion de 50 pour cent de Oui chez les abstentionnistes.

On a fait, avant et après les votations, de nombreuses spéculations sur la fonction et le rôle des médias. Après l'émission de la télévision suisse alémanique «Arena», d'aucuns prétendirent qu'elle était la cause du succès de l'initiative des Alpes, ou si l'on préfère, celle de l'échec du Conseil fédéral. L'enquête représentative auprès des citoyen-ne-s relativise cette thèse. D'une part l'utilisation de la tv comme source d'information pour prendre une décision fut moyenne, comparée avec de précédentes votations. De l'autre, les personnes n'ayant pris leur décision qu'après cette émission ne tendaient pas forcément au Oui. Au contraire: c'est de la part des personnes ayant pris une décision avant la dite émission ou pour lesquelles le vote était clair d'entrée de cause que l'initiative des Alpes a obtenu une acceptation supérieure à la moyenne. Manifestement les mécanismes mis à jour par la recherche sont plus déterminants: quiconque prend une décision tardive tend, en cas de doute, au statu quo et dit généralement Non à une initiative.

Les trois objets portant sur les redevances routières

Les motivations et les perceptions concernant la vignette autoroutière présentaient un dénominateur commun: la dimension financière. Les perceptions étaient réalistes et les motivations le plus souvent objectives. Le Conseil fédéral a manifestement réussi à élaborer une proposition supportant la comparaison avec le calcul coût/profit des citoyen-ne-s: les motivations spontanées prouvent en effet que ce n'est pas le porte-monnaie de tout un chacun qui tenait lieu de référence mais la situation nationale («L'Etat a besoin d'argent»). En outre, la ponction au porte-monnaie des citoyen-ne-s n'entre en ligne de compte qu'à partir d'un certain ordre de grandeur. De nombreuses personnes ayant voté Oui soulignaient la modicité du montant à verser ou établissaient la comparaison avec ceux perçus à l'étranger. Lorsque les coûts sont peu élevés, le rapport escompté – l'affectation des fonds à l'entretien du réseau routier – peut être supérieur. Dans ce cas, les citoyen-ne-s rationnels votent Oui.

C'est la politique routière, en l'occurrence l'idée de la vérité des coûts supportés par les utilisateurs, qui présida à la décision pour le forfait poids lourds et notamment pour la taxe poids lourds liée aux prestations. Le principe du pollueur/payeur est familier à la plupart des interviewé-e-s. «Il faut être conséquent dans l'application du principe du pollueur/payeur. Qui roule plus paie plus.» 72 pour cent des interviewé-e-s se déclarent d'accord avec cette affirmation. Cet argument très attractif est également convaincant: la plupart des personnes (84 pour cent) se déclarant d'accord avec le principe du pollueur/payeur ont voté Oui à la taxe d'utilisation des routes.

88 pour cent des membres d'organisations de défense de l'environnement ont donné leur appui aux taxes sur l'utilisation des routes. Compte tenu de la composition hétérogène de ce groupe et du fait que la plupart de ces organisations n'avaient pas donné de mot d'ordre, cet appui stable et pratiquement compact est remarquable. Le PSS a lui aussi réussi à stabiliser l'attitude de ses membres et sympathisant-e-s. C'est, avec le PDC, le parti qui a le mieux réussi à rassembler la base pour un triple Oui.

Un instrument vanté comme relevant de l'économie de marché a réussi à percer le 20 février 1994. Est-ce la jeune génération qui a provoqué ce revirement de tendance? Pas uniquement car, outre les interviewé-e-s entre 18 et 29 ans, les 60 ans et plus ont également accepté les trois propositions de politique routière. On notera cependant des tendances différentes dans la structure des motivations: l'aspect de la vérité des coûts a été plus souvent indiqué comme motivation par les 18-29 ans que par les plus âgés.

L'initiative des Alpes

On peut décomposer les ingrédients de la recette du succès de l'initiative des Alpes: l'idée du transfert du trafic de marchandises de la route au rail sur laquelle elle repose est un thème stable ancré dans l'opinion publique et apte à rassembler une majorité. Sur cette base acquise, l'objectif, la protection des Alpes, a agi comme un catalyseur. D'une manière générale, compte tenu du fractionnement de l'électorat suisse, les alliances et la cohésion dans les rangs des partis bourgeois font capoter les initiatives. Face au vaste soutien du camp rose-vert et à l'accord

majoritaire des sans parti, la cohésion au sein des partis bourgeois était déterminante pour l'issue de l'initiative le 20 février. 48 pour cent des troupes du PDC votèrent Oui malgré le mot d'ordre national inverse. Le PRD obtint une cohésion de 64 pour cent; 63 pour cent votèrent Oui. La cohésion du PSS était considérablement plus élevée: 82 pour cent des membres et sympathisant-e-s votèrent pour l'initiative des Alpes.

La motivation du Oui à cette initiative était clairement d'ordre écologique. L'argument le plus efficace du comité d'initiative fut: «L'initiative des Alpes empêche l'accroissement du trafic de transit et décharge l'environnement.» La position par rapport à la politique d'intégration européenne passait au second plan, mais le Oui des adversaires de l'adhésion à l'EEE fut cependant prépondérant. En Suisse alémanique, les personnes indécises à ce propos votèrent également Oui à l'initiative. Le conflit entre la politique d'intégration et la politique du trafic fut manifestement résolu par une proposition stable: le transfert du trafic de marchandises de la route au rail. A moins que ces interviewé-e-s n'aient pas considéré leur position comme conflictuelle et tenu leur Oui à l'initiative pour un geste en faveur de la politique européenne des transports.

La stratégie des partisan-e-s qui consista à vanter l'initiative comme garante de la fluidité et de la sécurité du trafic fut moins payante. Le fait de partager ce point de vue n'a pas forcément incité à voter Oui. L'impact n'a même pas été ressenti en Suisse romande. Une majorité des interviewé-e-s qui partageaient ce point de vue a quand même voté Non (53 pour cent).

Les réticences qui menèrent au Non à l'initiative des Alpes relevaient surtout de la politique européenne. L'argument le plus efficace de la campagne des adversaires rappelait l'accord de transit et invoquait les mesures de rétorsion qui découleraient de l'acceptation de l'initiative. Il n'agit cependant que sur les personnes fortement convaincues de la nécessité de l'intégration européenne. Les Romand-e-s et les partisan-e-s alémaniques décidés en ce qui concerne l'adhésion à l'EEE ne furent par conséquent que 38 et 45 pour cent à accepter l'initiative.

Modification de la loi sur la navigation aérienne

La modification de la loi sur la navigation aérienne était manifestement la cinquième roue du char du train de mesures concernant le trafic mis en votation le 20 février 1994. Une connaissance comparativement faible du sujet et de la recommandation du gouvernement, peu de réceptivité, des difficultés à se décider, peu d'attention portée aux arguments pour et contre même importants, tout laisse entendre que cet objet n'avait pas plus de profil que ses adversaires. Même le reproche portant sur les taux préférentiels accordés au trafic aérien et constituant une forme de subvention ou la critique de la perte de démocratie qui résulte de la révision de la loi n'obtinrent pas plus de 40 pour cent d'assentiment auprès des interviewé-e-s. La stratégie du Conseil fédéral eut d'autant plus de succès qu'il tablait, non pas sur certains points de la révision, mais sur la présentation du trafic aérien comme facteur important pour l'économie suisse. On constate depuis quelques années une considérable perte de vitesse des valeurs post-matérialistes qui portaient à estimer que la protection de l'environnement constituait l'objectif politique prioritaire. Dans les années 90, c'est la lutte contre le chômage ou le travail à temps réduit qui est prioritaire. Une proposition peu marquante de l'avis des interviewé-e-s ne pouvait que bénéficier d'un argument de nature économique.

Baromètre européen pour la Suisse

Le GfS, Institut de recherches sociales, élabore depuis 1989 un «Europa-Barometer Schweiz», des interviews portant sur le processus d'intégration européenne qui paraissent trimestriellement. Ces enquêtes analysent les connaissances, les points de vue et les comportements des citoyen-ne-s suisses en ce qui concerne la question européenne. Cet «Europa-Barometer Schweiz» constitue une recherche indépendante, bénéficiant du soutien d'organismes d'Etat, d'associations, d'entreprises commerciales, de partis politiques et d'éditeurs de presse. Titres publiés à ce jour (mi 1993):

- Claude Longchamp: Der lange Weg der aussenpolitischen Öffnung (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 23), Bern 1993
- Claude Longchamp, Pascal Sciarini: Zeichen einer Neuausrichtung nach dem Nein zum EWR-Beitritt. Bericht zur Befragung Europa-Barometer Schweiz, Sommerwelle 1993, mit einem Schwerpunkt zum GATT (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 22), Bern 1993
- Europa-Chronik. Europapolitische Ereignisse in der Schweiz, April bis Juni 1993, Red.: Andreas Rickenbacher, Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 21), Bern 1993
- Europa-Chronik. Europapolitische Ereignisse in der Schweiz, Januar bis März 1993, Red.: Andreas Rickenbacher, Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 20), Bern 1993
- Claude Longchamp: Die EWR-Entscheidung – eine Prozessbetrachtung. Hauptergebnisse aus den Europa-Barometer Untersuchungen vor der Abstimmung vom 6. Dezember (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 19), Bern 1993
- Europa-Chronik. Europapolitische Ereignisse in der Schweiz, 23. Nov. bis 31. Dez. 1992, Red.: Andreas Rickenbacher, Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 18), Bern 1992
- Europa-Chronik. Europapolitische Ereignisse in der Schweiz, 28. Okt. bis 22. Nov. 1992, Red. Andreas Rickenbacher, Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 16), Bern 1992
- Claude Longchamp: Die Schweiz und Europa – ein ziemlich normaler Sonderfall. Hauptergebnisse der Herbstbefragung 1992 (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 15), Bern 1992
- Europa-Chronik. Europapolitische Ereignisse in der Schweiz, 11. Sept. bis 27. Okt. 1992, Red.: Andreas Rickenbacher, Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 14), Bern 1992
- C'est oui! Premières analyses du référendum sur l'Union politique en France du 20 septembre 1992, rédigé par Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 13), Bern 1992
- Dossier Ost- und Mitteleuropa. Zusammenstellung neuer Informationen aus den Ländern Polen, Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien, Bulgarien. Red.: Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 12), Bern 1992
- Europa-Chronik. Europapolitische Ereignisse in der Schweiz, 17. Mai bis 10. Sept. 1992, Red.: Andreas Rickenbacher, Claude Longchamp (= Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 11), Bern 1992
- Peter Spichiger Carlsson: Die jungen Erwerbstätigen und ihre Einstellungen zu Europa (=Arbeitsberichte aus dem Projekt Europa-Barometer Schweiz, Nr. 10), Bern 1992

Le bureau de Berne de l'Institut de recherches sociales GfS, Bärenplatz 2, 3011 Berne, tél. 031 311 08 06, fax 031 311 08 19 fournit tout renseignement au sujet des conditions d'abonnement.