La Suisse et les 40 tonnes : la faiblesse d'un système

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **27 (1990)**

Heft 1004

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1020421

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LA SUISSE ET LES 40 TONNES

La faiblesse d'un système

(*pi*) La demande allemande d'ouvrir provisoirement un corridor de transit pour les trains routiers de 40 tonnes montre une nouvelle fois à quel point cette question est cruciale, tant pour la Suisse que pour l'Allemagne, l'Italie et l'Autriche. Et la fermeture du pont de Kufstein, dans le Tirol, ne pouvait tomber à un plus mauvais moment.

La Suisse et l'AELE sont en effet en négociation avec la Communauté européenne et la question des restrictions suisses au transport de marchandises par la route y sera naturellement abordée. Que le Conseil fédéral refuse la demande allemande, et il sera accusé de manque de solidarité avec ses voisins au moment de faire face à une situation exceptionnelle. On voit par ailleurs mal le gouvernement adopter une autre attitude, tant la pression intérieure est forte contre toute ouverture dans ce domaine; l'unanimité des cantons concernés est d'ailleurs là pour le rappeler.

On ne peut en l'occurence parler d'égoïsme: lorsqu'on a déjà à supporter, dans des vallées étroites, le passage de plus de 1150 camions par jour (plus d'un par minute entre 5 heures et 22 heures), force est de reconnaître le bien-fondé de l'opposition à voir cette nuisible circulation se multiplier, par 2,6 au dire du Conseil d'Etat uranais. Les infrastructures, notamment le tunnel routier du Gothard, ne pourraient d'ailleurs absorber pareille augmentation du trafic lourd. Et il ne semble pas qu'il y ait lieu de douter de ces chiffres, leur ordre de grandeur étant confirmé tant par les recherches effectuées pour l'étude d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes que dans les faits, sur les routes secondaires du Tirol qui voient défiler dans les villages les camions qui ne peuvent plus emprunter l'autoroute hors d'usage pour une année environ.

Mais la question ne devrait pas tant porter sur le nombre de camions à «accueillir», provisoirement nous dit-on, que sur l'extrême fragilité d'un système. Que survienne un pépin sur l'un des passages Nord – Sud, et c'est la catastrophe. Le rail n'est certes pas à l'abri d'un arrêt accidentel d'exploitation. Mais, malgré un réseau resté pratiquement celui dessiné au siècle dernier, il offre davantage de voies de secours acceptables. et si, dans le cas présent, le rail ne peut rapidement venir au secours de la route, ce n'est pas tant en raison d'infrastructures insuffisantes qu'à cause d'un déficit en matériel roulant et en personnel, résultat de décennies de subventionnement à outrance du trafic routier et de sous-investissement dans les chemins de fer. (A propos de subventions, cette période de vacances était propice aux comparaisons: pourquoi, en France et en Italie notamment, le prix du diesel est-il tellement plus avantageux que celui de l'essence? Chaque station-service étale en bord de route le taux de la subvention indirecte sous forme d'impôts non prélevés.)

A long terme donc, la solution est européenne: il faudra oser restructurer le secteur du transport routier. Il faudra se demander si tous les transports effectués ont un sens. Et il faudra rééquilibrer la répartition modale, au nom d'une saine rationalité, mais aussi pour combattre la faiblesse d'un système de transports de plus en plus axé sur la route. ■

Banques et brancards

(*ag*) A l'occasion de l'inauguration de l'Institut de gestion bancaire et financière à l'Université de Lausanne, ce propos de Daniel Zuberbühler de la Commission fédérale des banques (cité dans *Entreprise romande*, 1 juin 1990) : «Interrogé sur l'éventuelle concentration de banques suisses entre elles, il a «divulgué» un secret qui n'en est plus un: certains groupes bancaires vont en effet au-devant de sérieux problèmes. Naguère, le rôle d'une grande banque était d'englober les petites institutions qui ne pouvaient subsister. "Actuellement, le rôle de bon samaritain est aboli, car il y aurait trop de malades et de blessés aux soins intensifs"». ■

MAIN-DŒUVRE ÉTRANGÈRE

A rebours du bon sens

(*jd*) Au seuil de l'été le Conseil fédéral a envoyé en consultation son projet de réglementation de la main-d'œuvre étrangère, qui prévoit 7000 saisonniers supplémentaires, 1000 autorisations de courte durée et 1000 autorisations annuelles de plus. Le gouvernement réussit ainsi l'exploit de susciter l'opposition conjuguée des syndicats et de la *Neue Zürcher Zeitung*. Un projet à rebours du bon sens, qu'on le considère sous l'angle politique, social ou économique. En fait Berne a cédé aux revendications de l'hôtellerie et des cantons touristiques, principaux bénéficiaires de cet assouplissement, tout en n'osant pas réduire la part des autres cantons.

Politiquement la proposition contredit l'objectif officiel de stabilisation de la population étrangère, argument central du gouvernement pour désamorcer les réactions xénophobes. Or l'effectif étranger en Suisse — saisonniers, frontaliers, réfugiés et requérants d'asile non compris — dépasse aujourd'hui le sommet de 1974 — 1'065'000 personnes. Quelle confiance accorder à un gouvernement dont les actes contredisent aussi ouvertement le discours?

Par ailleurs ce projet s'inscrit en opposition totale aux conditions qui prévaudront à l'issue des négociations sur l'Espace économique européen. S'il est acquis que la Suisse pourra bénéficier d'une exception à la libre circulation des personnes, il est plus sûr encore que le statut de saisonnier ne survivra pas à l'accord. Alors pourquoi se hâter d'engager encore 7000 saisonniers supplémentaires au lieu d'amorcer dès maintenant la transition, comme préconise par exemple l'Union syndicale suisse?

Economiquement, le développement du marché du travail par importation de main-d'œuvre peu qualifiée ne peut que se révéler contre-productrice. Alors que l'industrie et les services ont peine à trouver les spécialistes indispensables, le Conseil fédéral ouvre les vannes en faveur de secteur à faible productivité, évitant à ces derniers les rationalisations indispensables à leur survie à terme.

Un projet donc à renvoyer à son expéditeur pour nouvelle conception dans une perspective européenne et de développement économique équilibré. ■