Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 29 (1992)
Heft: 1087

Artikel: Transit et Espace économique européen : pas d'EEE sans NLFA
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1021933

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

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

TRANSIT ET ESPACE ÉCONOMIQUE EUROPÉEN

Pas d'EEE sans NLFA

L'Espace économique européen ne se fera probablement pas si les Suisses refusent les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes en septembre.

(*pi*) En bonne logique démocratique, les citoyens devraient avoir la possibilité de se prononcer contre les nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) en septembre et pour l'Espace économique européen (EEE) en décembre. On peut en effet être favorable à un important rapprochement avec l'Europe communautaire sans cautionner sa politique des transports. Celle-ci reste critiquable, parce que basée sur un accroissement considérable des échanges entre l'Italie et le reste du continent et donc sur une augmentation correspondante du transit à travers les Alpes. On peut aussi estimer que l'accroissement des capacités de transports prévu à court et à moyen terme par l'Accord sur le transit entre la Suisse et la CE est suffisant.

Eh ! bien non, cette vision des choses n'est pas possible et la Communauté ne laisse planer aucun doute à ce sujet. Elle l'a clairement fait savoir par une déclaration unilatérale, qui fait partie des annexes au Traité sur l'EEE:

> **Déclaration de la Communauté européenne sur les accords bilatéraux**
> La Communauté considère que:
> – les accords bilatéraux sur le transport de marchandises par route et par rail entre la Communauté économique européenne et l'Autriche ainsi qu'entre la Communauté économique européenne et la Suisse, (...)
> nonobstant le fait que ces accords ont été établis par la voie d'instruments juridiques séparés, font partie de l'équilibre global des résultats des négociations et constituent des éléments essentiels pour l'approbation de l'accord EEE par la Communauté.
> Pour cette raison, la Communauté se réservè le droit de suspendre la conclusion de l'accord EEE aussi longtemps que la ratification des accords bilatéraux susmentionnés n'aura pas été notifiée à la Communauté par les Etats de l'AELE concernés. En outre, la Communauté réserve sa position quant aux conséquences qu'il y aurait lieu de tirer de la non-ratification de ces accords.

La Suisse et l'Autriche, évidemment, ne partagent pas cette vision des choses, bien qu'elles ne disposent pas des moyens de combattre dans les faits l'interprétation communautaire:

> **Déclaration du gouvernement de la Suisse sur l'accord entre la CEE et la Confédération suisse sur le transport de marchandises par route et par rail**
> La Suisse s'efforcera de ratifier l'accord bilatéral entre la CEE et la Confédération helvétique sur le transport de marchandises par route et par rail en temps voulu pour la ratification de l'accord EEE, tout en maintenant sa position selon laquelle l'accord EEE et cet accord bilatéral doivent être considérés comme deux instruments juridiques séparés ayant un objet distinct. *(L'Autriche a fait une déclaration identique.)*

Pour comprendre ces textes, il faut en connaître la portée, ainsi que l'accord Suisse – CE auquel ils font référence.

Ces déclarations unilatérales figurent dans les annexes de l'accord EEE et ne sont pas le fruit des négociations entre parties contractantes. Ce sont les petits caractères du contrat. Par leur biais, les partenaires s'avertissent de la manière dont ils interprètent telle ou telle clause de l'accord. En l'occurrence, la Communauté avertit la Suisse et l'Autriche qu'elle remettra en question l'accord EEE si les accords bilatéraux sur le transit conclus avec ces deux pays ne sont pas ratifiés. La CE a fait des déclarations semblables pour les accords concernant l'agriculture et pour ceux conclus avec la Suède, la Norvège et l'Islande concernant la pêche.

Pour sa part, la Suisse ne pourra ratifier l'accord sur le transit qu'après le vote sur les NLFA. L'accord prévoit en effet:

> **Accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse sur le transport de marchandises par route et par rail**
> Article 5
> Travaux d'infrasructure et planification des mesures en Suisse
> Les détails de cette planification figurent à l'annexe 2. Ses principes sont les suivants:
> a) à court et moyen terme
> La Suisse augmentera progressivement les capacités de transport combiné sur les axes transalpins du Gothard et du Lötschberg, passant d'une capacité de 330 000 envois en 1991 à 710 000 envois en 1994 (en fonction des travaux, éventuellement en 1995).
> La Suisse aménagera l'axe de transit passant par le Lötschberg et le Simplon d'ici la fin 1994 (en fonction des travaux, éventuellement en 1995) de façon à permettre le transport par le rail de camions ayant une hauteur aux angles de 4 m. Ces aménagements seront réalisés parallèlement aux aménagements correspondants sur le territoire communautaire prévus à l'article 6.
> Parallèlement à ces travaux, la Suisse améliorera le réseau ferroviaire desservant ces axes de transit, de façon à permettre un écoulement plus rapide du trafic et à augmenter encore les capacités;
> b) à long terme
> La Suisse s'engage à procéder à de nouveaux aménagements sur les axes de transit à travers les Alpes, comprenant:
> – une ligne entre Arth-Goldau et Lugano, y inclus le percement d'un tunnel de base au Gothard (longueur: environ 50 km, durée prévue des travaux: de 12 à 15 ans environ),
> – une ligne de base entre la région de Frutigen et la vallée du Rhône, y inclus le percement d'un tunnel de base au Lötschberg (longueur: environ 30 km, durée prévue des travaux: de 7 à 10 ans environ).

Le vote de septembre sur les NLFA sera bel et bien européen. ■

A neuf contre un

On a déjà vu le cas de la Déclaration de Berne qui recommandait le non au FMI en Suisse allemande et le oui en Suisse romande. C'est maintenant au tour de l'Association transports et environnement (ATE) de suivre cet exemple. Le secrétariat romand a en effet organisé une consultation auprès des membres francophones à propos des NLFA (295 réponses): projet accepté massivement (à 88,1%), une très nette majorité se dégageant également (82,8%) pour que les Romands fassent connaître leur position au cas où l'assemblée des délégués du 13 juin devrait décider de soutenir le référendum lancé par les Verts.