Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1142

Rubrik: En bref

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: 15.07.2025

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

NÉGOCIATIONS BILATÉRALES

La Suisse bande ses muscles pour la galerie

REPÈRES

L'Accord sur le transit signé le 12 mai 1992 et ratifié par les Chambres fédérales est la résultat de négociations entre la Suisse et la CE pour répondre à la demande croissante de transports Nord-Sud. Face à l'impossibilité physique d'extension des axes routiers de transit à travers les Alpes, la Suisse s'engage à augmenter considérablement ses capacités ferroviaires, par des mesures provisoires à court terme, par la constructions de nouvelles lignes ferroviaires (Lötschberg et Gothard) pour le long terme.

La CE s'engage pour sa part à promouvoir le trafic combiné et à réaliser les infrastructures nécessaires sur son territoire.

La durée de l'accord est de 12 ans, ce qui signifie qu'il arrivera à échéance avant que le premier des deux nouveaux axes ferroviaires de transit ne soit mis en service.

L'accord n'aborde pas la question de l'accès commercial des transporteurs suisses au marché communautaire, cette question étant réglée dans l'Accord EEE, refusé depuis en votation populaire par la Suisse.

(*pi*) Nous l'avons relevé la semaine passée: il y a concordance entre les pro et les anti-Européens pour diaboliser la Communauté et ses exigences préalables à des négociations bilatérales avec la Suisse dans le domaine des transports. Les premiers peuvent ainsi relever le prix de l'isolement de notre pays alors que les seconds y voient une illustration de la monstruosité de notre partenaire.

Il faut rappeler quelques faits.

La Communauté reconnaît certes la limite des 28 tonnes dans l'Accord sur le transit signé le 12 mai 1992:

> Article 10 Facilitation du transport sur route
> 1. Les parties contractantes, dans le respect de la limitation à 28 tonnes du poids total en charge autorisé et de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche en Suisse, et sous réserve des exemptions figurant à l'annexe 6, s'emploient à faciliter le transport des marchandises par la route.

Mais c'est aujourd'hui la Suisse qui demande à reparler transports, parce que la question du libre-accès réciproque, notamment du trafic aérien, était réglée dans le cadre de l'Accord EEE, refusé par la Suisse. La situation avait été prévue; elle est évoquée dans un échange de lettres entre les délégations suisse et communautaire; voici celle du chef de la délégation suisse, dont le contenu a été intégralement accepté par son homologue communautaire:

> Monsieur le Directeur général,
> J'ai l'honneur de vous confirmer que, se référant à l'accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération suisse, signé ce jour (*Accord sur le transit, réd.*), la Suisse considère la question de l'accès au marché comme un élément essentiel dans ses relations de transport avec la Communauté. J'ai pris note de votre proposition de régler cette question dans l'accord sur l'Espace économique européen. Ma délégation peut se rallier à cette proposition à condition que la Communauté et la Suisse, au cas où l'accord précité ne devait pas se réaliser, entament aussitôt des négociations en vue de s'accorder réciproquement l'accès à leur marché des transports selon des modalités à définir.
> (...)

Comme prévu, la Suisse réclame l'ouverture de négociations. Et comme dans toute négociation, le partenaire définit sa position de départ. L'Accord sur le transit avait été signé dans la perspective d'un futur Accord EEE et comme participation de la Suisse au trafic européen Nord-Sud, «dans le respect de la limitation à 28 tonnes».

Il n'y a rien de choquant dans ce contexte à ce que la CE, qui ne fait que répondre à une demande suisse, réclame parallèlement des négociations sur un autre point important de l'Accord EEE refusé: la libre circulation des personnes; ni qu'elle réclame l'ouverture aux camions de 40 tonnes pour ce qui est du trafic à destination ou au départ de la Suisse — et non pas, donc, pour le trafic de transit à travers les Alpes qui resteraient ainsi protégées.

Cette limite de poids reste défendable comme protection des régions alpines — encore que d'autres systèmes soient plus efficaces, comme celui des points écologiques ou du contingentement. Mais elle n'a plus aucun sens sur les routes et autoroutes du Plateau. Il faut rappeler à ce propos que rien dans les dimensions des véhicules ne permet de distinguer un 28 d'un 40 tonnes. ■

●●●

actuellement, tout en améliorant les conditions de travail de la Sûreté. Au moins aurait-il fallu comparer le coût du projet tel que proposé avec celui d'un bâtiment utilisant toutes les possibilités d'économie et de production d'énergie propre.

On remarquera que la différence de consommation représente 115 000 francs par année, soit le loyer annuel d'un capital de 2 millions de francs en tenant compte du taux d'intérêt de 6% retenu pour calculer les charges d'intérêt du nouveau bâtiment. Pour une opération financièrement neutre, l'Etat avait donc cette somme à sa disposition, soit 5% du prix total de la construction, pour réaliser un bâtiment dont la consommation ne dépasse pas celle de la Sûreté dans ses locaux actuels. ■

EN BREF

La section excommuniée du Parti du travail de Bâle-Ville (DP nº 1138) a vu son initiative sur le plafonnement des allocations de renchérissement des hauts fonctionnaires triompher, puisqu'elle a été acceptée par deux tiers des électeurs.

En plein dans le mille. Le mensuel français *50 Millions de consommateurs* a enquêté sur les inondations dans son numéro d'octobre, diffusé à fin septembre. En couverture, il pose la question: «A qui le tour ?» La réponse est venue plus tôt que les rédacteurs le pensaient.