# Votations du 20 février

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **31 (1994)**

Heft 1155

PDF erstellt am: **24.05.2024**

**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**

VOTATIONS DU 20 FÉVRIER

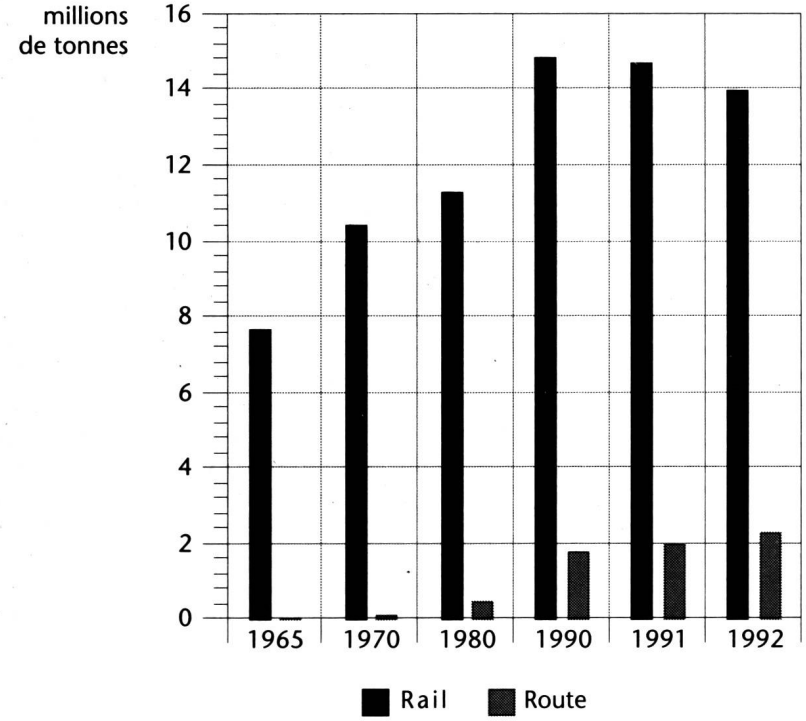
# On ne peut être pour l'Initiative des Alpes et contre les 40 tonnes

***L'Initiative des Alpes est applicable et eurocompatible. Mais elle rend caduque une autre mesure de protection contre le trafic de transit: la limite de poids à 28 tonnes.***

(*pi*) Il faut d'emblée relativiser les effets de l'Initiative des Alpes. Si elle était en vigueur aujourd'hui, le Gothard serait délesté d'un tiers des camions qui y passent. Il en roulerait tout de même encore 1300 par jour (trafic intérieur, d'importation ou d'exportation), de même que 15 000 autres véhicules. Mais elle vise juste: la quantité de marchandises transportées par camion, en transit à travers la Suisse et utilisant les passages alpins s'est multipliée par 5 entre 1980 et 1992; elle a encore fortement crû ces dernières années (+32% en poids transporté entre 1990 et 1992), malgré les travaux importants consentis pour augmenter l'offre du rail. Durant ces deux mêmes années, la quantité de marchandises transportées par le rail a diminué (–6%). Ces chiffres pourraient suffire à démontrer que les seules mesures incitatives, comme l'extension de l'offre ferroviaire, sont insuffisantes à provoquer un transfert de la route au rail.

Il faut aussi relativiser les effets négatifs de l'initiative. Elle poserait bien sûr quelques problèmes sur lesquels le Conseil fédéral insiste avec une coupable minutie; comme par exemple quand il se demande si elle s'appliquerait aux transports aériens et par conduite (pipe-line)... Plus sérieusement, c'est son incompatibilité européenne et sa non-conformité avec l'Accord sur le transit qui sont le plus souvent mises en avant. Mais l'Accord sur le transit échoit en 2004 et l'Initiative des Alpes prévoit un délai de dix ans, soit jusqu'en 2003, pour être suivie d'effets. Et comme l'Accord sur le transit, qui ressortit au droit international, ne contient aucune clause de dénonciation, il devrait être appliqué jusqu'à échéance. Ce qui reviendrait à attendre cette date pour interdire aux camions de transiter à travers la Suisse. On ne voit pas que les initiants ou le peuple s'en offusquent. ●●●

**TRANSPORTS DE MARCHANDISES ENTRE LE NORD DE L'EUROPE ET L'ITALIE, EN TRANSIT À TRAVERS LA SUISSE**




Quantités effectives de marchandises transportées. Source: LITRA.

## Le gendarme et le camionneur

Les adversaires de l'Initiative des Alpes imaginent les contrôles les plus tatillons pour s'assurer qu'aucun camion ne transite à travers le pays; et reprennent l'argument du Conseil fédéral: un contrôle sans faille est impossible et, partant, des camions pourraient passer entre les mailles du filet. Conclusion: il faut rejeter l'initiative.

Comme si l'on renonçait aux contrôles de vitesse sous prétexte qu'un automobiliste sur dix ne les respecte pas. Les adversaires de l'initiative partent du principe que les lois ne sont, par essence, pas respectées, et que seul un important dispositif policier est à même de les imposer à la population.

Avec pareil présupposé, l'Etat ne pourrait assumer aucune des tâches qui lui sont dévolues: des individus fraudent impunément le fisc, conduisent en état d'ébriété sans être arrêtés, font commerce de drogue sans passer devant le juge.

Si l'initiative est acceptée, elle sera respectée par la majorité et contournée par d'autres. Ni plus ni moins que des foules d'autres dispositions légales.

●●●

Cela dit, il est vrai que tout blocage, notamment sur un dossier aussi sensible que celui des transports, compliquera les négociations que nous aurons inévitablement à mener avec l'Union européenne, qu'elles soient bilatérales ou en vue d'une adhésion. Sans sous-estimer cette difficulté, il est ausi possible d'inscrire l'Initiative des Alpes, à supposer qu'elle soit acceptée, dans une redéfinition plus générale de notre politique des transports; on arrive alors à un système cohérent dont une partie est déjà en projet et qui devrait pouvoir être défendu auprès de l'Union européenne:

● Augmentation des capacités ferroviaires. C'est sans problème que le rail, qui dispose de réserves, peut prendre en charge, aujourd'hui déjà, les marchandises qui ont transité par la route en 1992. L'acceptation de l'initiative donnerait tout son sens au percement de deux transversales alpines. On sait en effet qu'un seul axe serait suffisant, au moins dans un premier temps. Mais avec Lötschberg et Gothard, on offre une alternative crédible au transit par camion qui serait interdit. L'obligation de transit par rail permettrait de fixer les tarifs ferroviaires en fonction des coûts réels, alors qu'aujourd'hui la Suisse subventionne le trafic ferroviaire de transit dont les prix, en l'absence d'une aide, seraient dissuasifs (le budget 1994 de la Confédération prévoit de verser 105 millions de francs aux CFF comme indemnisation du ferroutage).

● Perception d'une taxe poids lourds kilométrique. Nous aurons à nous prononcer le 20 février sur ce sujet; en cas d'acceptation, la Confédération aura la possibilité de prévoir une telle redevance, en remplacement de la taxe forfaitaire actuelle. Ce changement de système est indispensable pour rétablir de meilleures conditions de concurrence entre le rail et la route. Mais il ne faut pas surestimer son effet: il est peu probable que la taxe puisse être fixée à un niveau tel qu'elle provoque à elle seule un important transfert de la route au rail. Son prix et le moment de son introduction seront fixés en concertation avec l'Union européenne, ce qui limite les possibilités d'en faire un véritable instrument de notre politique des transports.

● Modification de la Loi sur la circulation routière pour autoriser la circulation des camions de 40 tonnes en Suisse. Nous avons déjà soutenu que les 40 tonnes devaient pouvoir circuler librement en Suisse, à l'exception du trafic de transit par mesure de protection de la région alpine. Cette position devient d'autant plus évidente si l'Initiative des Alpes devait être acceptée. Il faudrait en effet procéder à une nouvelle pesée des avantages et des inconvénients de notre actuelle limite de poids à 28 tonnes. Elle avantage, sur le plan interne, légèrement le rail par rapport à la route. Mais surtout, elle nous protège efficacement du trafic routier de transit. Une fois cette protection assurée par un autre moyen, les inconvénients des 28 tonnes l'emportent sur les avantages. On sait en effet qu'un camion de 28 tonnes provoque plus de nuisances par unité transportée qu'un de 40 tonnnes et que le coût du transport est plus élevé.

Comme souvent dans les consultations sur les transports, aucun des camps n'est vraiment conséquent: les promoteurs de l'Initiative des Alpes entendent supprimer par leur texte la principale justification de la limite à 28 tonnes, mais aucun d'entre eux n'est favorable à l'abandon de cette norme qu'ils auront en grande partie vidée de son sens; et en face, les milieux routiers rejettent l'initiative et s'opposent aux mesures efficaces de protection des régions alpines, tout en réclamant l'ouverture de la Suisse aux 40 tonnes. ■

## Tu roules, tu paies

**Il ne faut pas le cacher, l'Initiative des Alpes est une solution extrêmement dirigiste pour résoudre imparfaitement un problème particulier. Mais elle a au moins le mérite de faire une proposition, ce que n'ont jamais fait ni le Conseil fédéral ni le parlement; tous deux considèrent que la seule construction des transversales alpines réglera la question, ce que contredisent les statistiques. Sans parler du problème financier: peut-on investir autant de milliards sans en faire profiter les populations riveraines des axes routiers ? Car toutes les prévisions montrent que, malgré les transversales ferroviaires, le trafic routier de transit continuera de croître.**

**Et la situation actuelle est particulièrement absurde: parce que le trafic routier est trop bon marché et ne couvre pas ses coûts, la Confédération subventionne le trafic de transit par rail. Résultat: on encourage la mobilité alors que l'on cherche à en diminuer les nuisances...**

**D'autres solutions ? Elles existent et on espère bien que, si l'Initiative des Alpes est rejetée, la Confédération les étudiera sérieusement. Par exemple l'introduction de péages pour l'utilisation des passages alpins. Ou une taxation plus fine des transports par camion, ce que permettrait formellement une taxe poids lourds liée aux prestations. Et cela en conformité avec les projets européens d'un système électronique de mesure. Ainsi, les tarifs pourraient être différenciés en fonction des routes utilisées, augmentés au passage de tunnels, réduits pour l'approvisionnement des régions périphériques, etc.**

### INITIATIVE DES ALPES, LE TEXTE

La constitution fédérale est complétée comme suit:

Art. 36 quater

1 La Confédération protège la zone alpine contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit de telle sorte que les êtres humains, les animaux et les plantes ainsi que leurs espaces vitaux n'en subissent pas de dommages.

2 Les marchandises transitant d'une frontière à l'autre à travers les Alpes sont transportées par le rail. Le Conseil fédéral fixe les mesures à prendre par voie d'ordonnance. Des dérogations à cette règle ne sont accordées que si elles sont indispensables; les conditions en sont spécifiées dans la loi.

3 La capacité des routes de transit dans les régions alpines ne doit pas être augmentée. Les routes de contournement destinées à désengorger les localités ne tombent pas sous le coup de cette disposition.

Dispositions transitoires art. 20

Le trafic des marchandises qui transitent par notre pays doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle l'article 36 quater, 2e alinéa, a été accepté.