Le gendarme et le camionneur

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 1155

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1009282

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

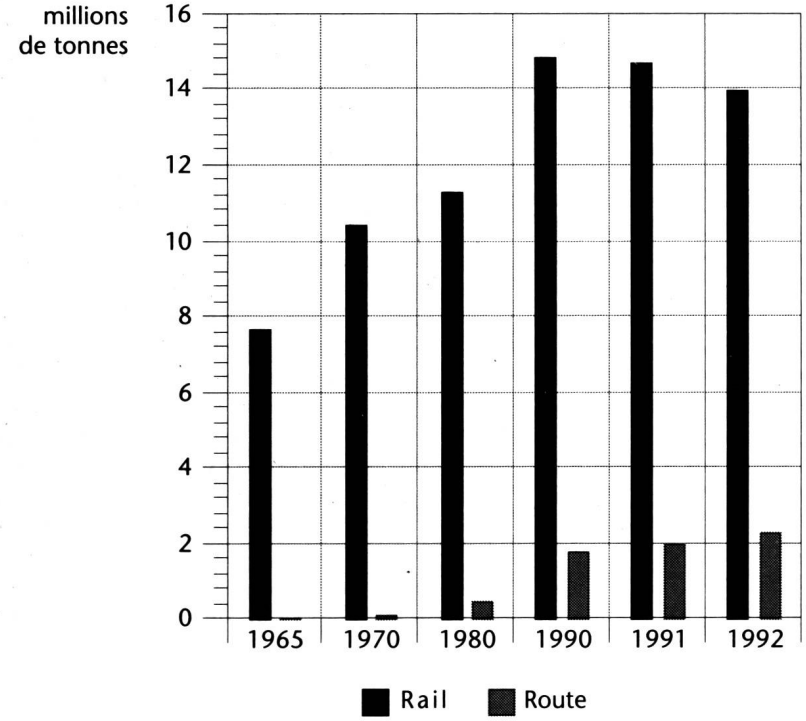
On ne peut être pour l'Initiative des Alpes et contre les 40 tonnes

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.