Quel est le prix des bilatérales?

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **34 (1997)**

Heft 1320

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1015290

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

Domaine Public
DP
JAA 1002 Lausanne
13 novembre 1997 – nº 1320
Hebdomadaire romand
Trente-quatrième année

Quel est le prix des bilatérales ?

La Suisse a la meilleure des politiques de transport. Personne ne le conteste, et il suffit de voir les dégâts causés par les camions dans les vallées alpines françaises et italiennes pour s'en convaincre. Mais la meilleure des politiques ne sert à rien si elle ne peut être appliquée. Et il est ridicule de s'y tenir mordicus si elle a pour effet de nous isoler durablement sur la scène européenne.

Alors, pourquoi ne pas changer notre fusil d'épaule? L'objectif reste de limiter le transit routier à travers les Alpes. Il est légitime et de son respect dépend la survie du canton d'Uri.

Mais le passage de la route au rail ne repose pas sur le prix à payer pour traverser la Suisse avec un camion: 410 francs selon la dernière offre suisse. Les transporteurs choisissent l'un ou l'autre mode de transport en fonction de la qualité de l'offre – dans ce domaine le rail a encore du retard – et de la différence de prix entre les deux systèmes. Cela signifie concrètement que si nous tenons à conclure un accord avec l'Union européenne, nous devons compenser la diminution de la taxe de transit pour un camion par une augmentation de la subvention au rail.

Si nous tenons à conclure un accord avec l'Union européenne, nous devons compenser la diminution de la taxe de transit pour un camion par une augmentation de la subvention au rail

Évidemment, cette politique serait douloureuse. Il faut admettre que ça fait mal de subventionner le transport de marchandises alors que l'on ne cesse de réclamer la vérité des coûts. Et le prix à payer par la Suisse sera élevé.

Ces deux arguments doivent cependant être relativisés. Une politique incohérente – subventionner le trafic marchandise – est admissible si elle permet des avancées dans d'autres domaines. Et elle n'est que provisoire: tout le monde sent bien que l'Europe va passer au rail.

Quant au prix de ce subventionnement pour la Suisse, il doit être mis en balance avec ce que nous coûtera une adhésion. Il est certain en effet que, si nous étions membre, nous serions un contributeur net, pour un montant estimé à 1,3 milliard de francs par année. Une contribution «volontaire» et immédiate pourra, au moment de l'adhésion, être valorisée auprès de l'Union qui finance déjà la réalisation d'infrastructures ferroviaires par ses pays membres.

On voit une nouvelle voie se dessiner. Au lieu de dire à l'Union «la traversée de la Suisse se fera à tel prix», nous devons déterminer ce que nous sommes prêts à payer sous forme de subventions supplémentaires au rail pour une conclusion des bilatérales ou, mieux, l'adhésion. PI