Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 34 (1997)
Heft: 1302

Rubrik: Bilatérales

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: 10.07.2025

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

Sauvegarder malgré tout le garde-fou alpin

Dans les longues négociations sur le dossier des bilatérales, le Conseil fédéral a une marge de manœuvre étroite. Il a néanmoins montré un souci de flexibilité certain entre les exigences européennes et la décision du souverain sur l'initiative des Alpes.

Les négociations sur le dossier des transports auraient donc buté sur une simple question d'indexation. Parce que, affirme Bruxelles, au dernier moment la Suisse exigeait que le montant des taxes frappant les poids lourds soit adapté au renchérissement d'ici 2005. Renseignements pris, jamais le Conseil fédéral n'a déclaré vouloir renoncer à cette indexation. De toute manière et au vu des enjeux, le prétexte paraît bien mince.

Flexibilité du Conseil fédéral

C'est bien de prétexte qu'il faut parler quand on sait la zizanie qui règne entre les Quinze sur le sujet des transports routiers. Rappel. La directive de Bruxelles sur l'eurovignette de 1988 n'est actuellement appliquée que par cinq pays. La Commission propose maintenant d'augmenter le montant de cette vignette, de différencier ce montant selon le niveau d'émissions polluantes et le nombre d'essieux des camions et d'introduire une clause alpine qui permettrait à la France et à l'Autriche de percevoir des taxes plus élevées au passage du Mont-Blanc et du Brenner. Mais ce projet est contesté de toutes parts, jugé exagéré par les uns et insuffisant par les autres. Or avant de s'entendre avec la Suisse, l'Union européenne doit trouver une position commune. L'annulation de la réunion du conseil des ministres des transports, agendée pour le 29 mai, tombe donc à pic pour Bruxelles.

Dans ce dossier, le Conseil fédéral a montré une flexibilité certaine. Une flexibilité qui trouve ses limites dans l'obligation d'appliquer l'initiative des Alpes et de présenter une solution acceptable par une majorité populaire. L'objectif est clair: faire passer le trafic des marchandises en transit de la route au rail. C'est cette exigence-là qui détermine le montant de la taxe. Tout le reste n'est que calcul d'épicier. Pour sa part, l'Europe affirme de bonnes intentions dans de nombreux rapports et livres de toute couleur mais ne concrétise pas.

Certains commentateurs, notamment en Suisse romande, ont déploré le climat de repli qui règne en Suisse, fustigé la relation nostalgique que nous entretenons avec le mythe alpin et voué aux gémonies l'initiative des Alpes, responsable de l'échec des négociations. Ces commentateurs font fausse route.

Méfiance des peuples

Dans la position du Conseil fédéral, il n'y a traces ni de repli ni de nostalgie. Quels qu'aient pu être les motifs du souverain lorsqu'il accepta l'initiative des Alpes en 1994, le dispositif constitutionnel en vigueur indique clairement – dans un secteur certes limité, celui des transports routiers – les conditions d'un développement économique acceptable. Le développement durable, tout le monde en parle. Il est temps de le traduire dans les faits. À cet égard, la Suisse est loin d'être en retard. Si aujourd'hui l'Union européenne est regardée avec une méfiance croissante par les peuples qui la composent, c'est aussi parce qu'elle a pris la mauvaise habitude de décider pardessus la tête de ces peuples. Pour ces derniers, la croissance à n'importe quel prix n'est plus gage de mieux-être. *jd*

Oubliés...

En 1979, le Parti socialiste publie un dossier bilingue sous le titre français: «... Acculés au mur... Débat sur les réfugiés au Conseil national, septembre 1942.» La préface, de Peter Graf, contient quelques passages très actuels sur les discussions suscitées par le film «Holocauste»:

— «On n'a pas mis à jour l'histoire suisse; on s'est plutôt demandé si les Allemands sont enfin à même de liquider leur histoire.

— Nous n'avons toujours pas encore accompli notre propre travail historique.

— Nous n'aurions à affronter que notre propre histoire, qui, en vérité n'est pas si excitante. Jadis comme aujourd'hui, nos autorités se comportent plutôt comme de corrects comptables que comme des personnes conscientes de l'histoire et capables de générosité quand les temps sont difficiles».

cfp