**Zeitschrift:** Domaine public
**Herausgeber:** Domaine public
**Band:** 43 (2006)
**Heft:** 1682

**Artikel:** Transit alpin : la bourse ou la mort
**Autor:** Delley, Jean-Daniel
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1008948

**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:** 02.07.2025

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

# La bourse ou la mort

Le système est simple et obéit à la loi de l'offre et de la demande. En l'occurrence, la demande dépasse de beaucoup une offre qui doit impérativement baisser. C'est pourquoi l'Initiative des Alpes, le mouvement qui a fait aboutir l'initiative populaire du même nom, préconise une bourse du transit: le nombre limité de passages est mis quotidiennement aux enchères.

Cette proposition est de brûlante actualité car le Conseil fédéral doit présenter cette année une loi d'exécution de l'article 84 de la Constitution fédérale: «Le trafic des marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail. Le Conseil fédéral prend les mesures nécessaires. Les dérogations ne sont accordées que si elles sont inévitables. Elles doivent être précisées dans une loi». Le peuple en a décidé ainsi en 1994, contre l'avis du gouvernement et de la majorité du Parlement, en donnant un délai de dix ans pour réaliser le transfert de la route au rail. Or les autorités peinent à concrétiser cet ordre, alors même que le souverain a manifesté à plusieurs reprises sa volonté: en 1992, approbation des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA); en 1994, acceptation d'une base constitutionnelle pour l'introduction d'une taxe sur les poids lourds liée aux prestations (RPLP) et du financement des NLFA; 1998, adoption de la loi d'application de la RPLP, attaquée en référendum; 2001, approbation de l'accord avec l'Union européenne sur les transports terrestres; 2004, rejet du contre-projet à l'initiative Avanti, qui prévoyait notamment le percement d'un deuxième tunnel routier au Gothard.

Certes le trafic des marchandises à travers les Alpes, exprimé en trajets, diminue depuis 2003, alors que la part de la route, calculée en tonnage, a augmenté. Mais avec 1,2 million de passages l'an dernier, il reste presque deux fois supérieur à l'objectif fixé de 650000. Les mesures prises - subventionnement du transport ferroviaire, encouragement du transport par conteneurs et du chargement des poids lourds sur le train - ne suffiront pas à réduire de manière significative le transit routier d'ici 2009, date butoir fixée par la loi. Et les mesures d'économie budgétaire risquent fort de rogner l'enveloppe financière attribuée à ces mesures.

Si la Suisse introduit seule une bourse de transit, elle va provoquer un transfert du trafic des poids lourds vers l'Autriche et la France. Aussi l'Initiative des Alpes, qui ne pratique pas le nationalisme alpin, cherche à convaincre nos voisins de l'intérêt de ce mode de régulation. *jd*

Assurance invalidité

# Impliquer les patrons

L'assurance invalidité vise d'abord la réintégration sur le marché du travail des salariés touchés et n'accorde de rente que si elle est impossible. La révision en cours de l'AI a pour objectif de diminuer encore le nombre de nouvelles rentes (les principales responsables des déficits astronomiques de l'assurance sociale) et donc d'encourager le maintien des personnes handicapées sur le marché du travail. Les associations patronales sont les premières à monter au front, espérant éviter une augmentation des cotisations salariales ou de la TVA en faveur de l'AI.

Mais les entreprises sont loin de jouer le jeu de l'intégration. En effet, si personne ne daigne garder ou engager des salariés avec handicap, impossible de les réintégrer. Or les entreprises helvétiques sont particulièrement mauvaises élèves en la matière. Un sondage de *Kassensturz*, l'émission consumériste de la télévision alémanique, a révélé l'automne passé qu'en Suisse, à peine 0,8% des postes de travail sont occupés par des personnes handicapées, contre de 2,5 à 4% dans les pays voisins. Dans l'immense majorité des grandes entreprises, celles qui seraient les plus à même de mettre en place des mesures d'intégration, les résultats sont peu glorieux: de nombreux fleurons de notre économie, tels ABB, La Mobilière, Zurich, Helsana ou Publigroup n'occupent que moins de 0,5% de personnes handicapées. Les collectivités publiques ne font guère mieux: la Confédération reste par exemple en dessous de la moyenne, avec à peine 0,6%. Et pour d'autres, comme la SGS, Kuoni, Lieberherr ou Saiaburgess, c'est le bonnet d'âne: zéro. Rares sont celles à dépasser le 1% : le coutelier Victorinox (3,9%), au demeurant célèbre pour sa structure paternaliste «à l'ancienne», ou les CFF (3,6%) font figure de (piètres) premiers de classe. En outre, seuls 13% des personnes nouvellement handicapées (mais toujours capables de travailler) en 2003 ont pu conserver leur ancien emploi.

La révision de l'AI doit tenir compte de ce laxisme patronal en associant plus étroitement les entreprises à la prévention de l'invalidité. La Suède, l'Allemagne, les Pays-Bas ou encore le Luxembourg ont déjà tracé la voie avec succès. En Suisse, ces modèles n'ont pas passé le stade des travaux préliminaires et n'ont même pas été pris en considération par la commission parlementaire chargée du dossier. *jcs*