

Initiative des Alpes, suites : si la Suisse jouait aux cartes, elle serait pomme avec le bour

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 1174

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1009482>

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.

Si la Suisse jouait aux cartes, elle serait pomme avec le bour

PÉAGE ÉLECTRONIQUE

Une taxe poids lourds liée aux prestations peut être calculée électroniquement. Des autoroutes sont équipées de péages électroniques: les abonnés disposent dans leur voiture d'un émetteur qui permet de les identifier au passage des péages. Ils n'ont plus besoin de s'arrêter pour s'acquitter de leur dû, mais reçoivent une facture à domicile. Un système du même genre pourrait s'appliquer sur le réseau suisse. Certes, les routes les plus importantes devraient être équipées en conséquence, mais la souplesse du système rentabiliserait bien vite cet investissement:

- Un taux différencié pourrait être appliqué selon le type de route, les régions, les tunnels empruntés, etc. On pourrait renoncer à taxer les routes d'accès aux régions périphériques.
- L'équipement des camions se limiterait à un émetteur d'identification.
- Les camions étrangers qui n'en seraient pas équipés se verraient remettre un tel appareil à leur entrée en Suisse et le restitueraient à leur sortie.
- Pour satisfaire à l'Initiative des Alpes, le passage de la zone alpine serait très fortement taxé.
- Cette mesure n'est pas discriminatoire, puisqu'elle s'applique aussi bien aux camions suisses qu'aux camions étrangers.
- L'Union européenne envisage un tel système de perception pour ses poids lourds.

A ce jeu, il faut 21 points pour ne pas être «pomme»; la meilleure carte, le valet d'atout ou bour, en vaut 20. Il est des joueurs, mauvais, malchanceux ou distraits, qui réussissent à être «pomme avec le bour»... Dans ses relations avec l'Union européenne, à force de vouloir garder ses atouts dans son jeu, la Suisse s'achemine vers ce triste exploit. Illustration avec la politique des transports.

(pi) Adolf Ogi et le Conseil fédéral ont perdu toute crédibilité sur le plan intérieur avec la manière dont ils ont traité l'Initiative des Alpes. Les parlementaires l'ont rappelé la semaine passée en critiquant la volte-face du conseiller fédéral bernois à propos de la N9 en Valais. Une attitude qui ne va pas faciliter la pratique des droits populaires: on pourra désormais légitimement douter de la parole officielle qui précède les scrutins. Heureusement, cette conséquence de l'inconstance de notre ministre des transports n'est domageable que sur le plan intérieur.

Adolf Ogi aime aussi agir au niveau international et il affectionne particulièrement les réunions ministérielles et médiatiques. Mais quelle ligne y défend-il? Et n'est-il pas en train de fragiliser encore davantage le peu de crédibilité qu'il nous reste sur la scène internationale? Tout porte hélas à croire qu'il cherche à baratiner ses collègues européens. La tâche, certes, est ardue: le Conseil fédéral a moins de dix ans pour mettre en place un système aux exigences apparemment contradictoires pour satisfaire à l'Initiative des Alpes:

- sur le plan intérieur, le trafic marchandise de frontière à frontière doit avoir quitté la route dans son intégralité, à quelques exceptions près;
- sur le plan européen, la solution ne doit pas être dirigiste, mais compatible avec les instruments du marché, non discriminatoire et ne doit pas provoquer un transfert de trafic vers les pays voisins...

Adolf Ogi ne manque pas une occasion pour assurer les capitales européennes que ce défi sera relevé. En fait, rien pour l'instant ne l'autorise à parler avec autant d'assurance: il ne peut que s'engager à tenter de convaincre le parlement et éventuellement le peuple de la justesse des solutions qu'il envisage, mais en aucun cas il ne peut préjuger de réactions populaires que l'on sait imprévisibles. Et c'est bien là que réside le nœud du problème: on sait que les services de son département planchent sur une solution de péage. Mais de deux choses l'une: ou bien la contribution financière demandée aux camions pour franchir les Alpes est conforme au marché, donc d'un montant élevé mais raisonnable, et elle ne suffira pas à éliminer

entièrement, ou presque, le trafic routier marchandise de la région alpine; ou bien la contribution est suffisamment élevée pour satisfaire cet objectif, mais alors elle ne sera pas agréée par l'Union européenne.

La solution est pourtant possible, mais elle implique avant tout de convaincre les forces en présence à l'intérieur du pays, notamment les milieux routiers et écologistes, capables de lancer et de gagner une initiative ou un référendum. Ce n'est donc plus à Bruxelles, à Paris ou à Copenhague qu'Adolf Ogi doit user de ses talents de persuasion, mais à Herzogenbuchsee, Delémont, Altdorf, Genève, Berne ou Zurich, là où se prennent les décisions des organisations qui se préoccupent de notre politique des transports.

La voie est étroite mais praticable et la Suisse n'est pas sans atouts. Encore faut-il accepter de les abattre en cours de partie plutôt que de les thésauriser au risque de les voir perdre leur valeur avec le temps. Ainsi, sur le plan interne, les organisations écologistes pourraient accepter que l'entier du trafic de transit ne soit pas supprimé à condition que les mesures qui seront prises pour le limiter touchent aussi le trafic intérieur. On agirait ainsi sur la charge globale que le trafic marchandise fait peser sur l'environnement et pas seulement sur les nuisances des camions en transit. Cet objectif pourrait être atteint grâce à l'introduction d'une taxe poids lourds liée aux prestations, dont le principe est désormais conforme à la Constitution, et frappant aussi bien les camions suisses que ceux immatriculés à l'étranger. Les techniques modernes de perception et l'électronique permettent d'envisager un système à la fois souple et simple à utiliser (lire en marge). A ces mêmes milieux, il faudrait faire admettre la levée de la limite des 28 tonnes, qui n'a plus de raison d'être du moment que le trafic de transit est contenu d'une autre manière. Cette mesure pourrait influencer favorablement les milieux routiers, de même que nos partenaires européens.

Le Conseil fédéral a entre ses mains tous les éléments qui permettraient une négociation réussie; il dispose, en plus, de temps, de suffisamment de temps pour tenter au moins de rallier à sa cause celles et ceux qui font l'opinion en Suisse sur ces sujets. ■