

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 31 (1994)
Heft: 1157

Artikel: Les Alpes politiques
Autor: Gavillet, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1009304>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.12.2024

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

Les Alpes politiques

SCRUTINS

Nous nous prononcerons le 20 février sur l'Initiative des Alpes, qui interdit tout trafic de transit traversant les Alpes (voir DP n° 1155).

Ce texte est soutenu par les autorités uranaises.

Le canton d'Uri a déposé en 1989 une initiative cantonale auprès des autorités fédérales, qui demandait la limitation du volume de trafic de transit dans une mesure qui le rende supportable, le transfert du trafic des poids lourds en transit de la route au rail et le renoncement à l'extension des routes de transit dans la zone alpine.

Cette initiative cantonale avait été soumise à votation populaire et avait recueilli 81% de suffrages favorables; elle a toutefois été rejetée par les Chambres.

(ag) Le trafic transalpin n'est pas seulement un problème d'organisation des transports; il dépasse le vieux débat rail-route. La question est politique aussi. Elle concerne la politique extérieure de la Suisse, ses relations avec l'Union européenne. Elle touche, tout autant, au fédéralisme suisse.

Ce qui doit être pris en compte, c'est l'opposition du canton d'Uri, qui s'est manifestée notamment par une initiative cantonale. Or le canton d'Uri, ce n'est pas seulement une association de riverains, défendant légitimement leurs intérêts propres. C'est un Etat, de surcroît cofondateur de la Confédération.

On ne se trouve donc pas dans une situation ordinaire d'intérêt public qui exige qu'un intérêt particulier, moyennant indemnisation éventuelle, accepte sa subordination à l'intérêt général. La souveraineté d'un canton n'est pas un intérêt particulier. Certes, le peuple suisse ne s'apprête pas à prendre une nouvelle décision qui bafoue les droits uranais; il est appelé à se prononcer sur une initiative populaire qui voudrait infléchir le fait déjà accompli. Mais l'enjeu, que le vote sur l'initiative ne réglera pas définitivement, est de savoir si une communauté, faisant partie de l'alliance confédérale peut être sacrifiée dans ses intérêts vitaux à l'intérêt public suisse ou européen.

Or les Alpes sont prédestinées à engendrer ce conflit-là. Non seulement parce qu'elles sont passage obligé, mais parce que leur configuration, en vallées étroites, prédispose à une organisation sociale et politique autonome. Il était dans la nature géographique des choses que le franchissement des Alpes se heurte à une résistance politique qui est fondée, depuis le Moyen-Age, sur la caractéristique physique des lieux.

Les grands Etats-nations voisins ont réussi par l'épreuve de force de leur unification à soumettre les populations alpines, mais il n'est pas certain que l'étouffement routier ne ravive pas les résistances dans les Pyrénées, dans les Alpes. Quant à l'Autriche, le problème est d'ores et déjà au cœur de sa négociation avec l'Union européenne.

Si le problème est spécifique aux Alpes, il doit avoir une solution propre. Or incontestablement le trafic marchandises, de frontière à frontière, n'est qu'une partie de l'iceberg. Pourquoi ne pas prendre en considération l'ensemble du trafic, suisse et étranger, camions et voitures? La solution devrait être un péage qui tienne compte non seulement de l'avantage offert à celui qui transite, mais des dédommagements à offrir à ceux qui subissent les inconvénients du trafic intensif. Le péage devrait être tel qu'il rende le transfert sur rail compétitif sans

subventions. Aucune des difficultés évoquées, en plus de la nécessaire révision constitutionnelle, ne sont insurmontables: problème particulier du Tessin, coexistence des péages et de la vignette autoroutière.

La Suisse, et maintenant l'Union européenne, a eu comme moteur de sa construction la libre circulation; le péage est encore de connotation moyenâgeuse. Mais le rétablir serait moderne, s'il tenait compte, de manière modulée, des coûts véritables matériels et immatériels. ■

ÉTUDE

L'enrichissement privé grâce aux transports publics

(cfp) Les millions investis dans l'amélioration des transports publics enrichissent-ils les propriétaires fonciers? Cette question peut se poser lorsqu'on prend connaissance du travail de licence de Daniel Ogg, étudiant en économie à l'Université de Berne. Il est domicilié dans le district de Fraubrunnen, de mieux en mieux desservi par la ligne Berne-Soleure de la compagnie régionale RBS et par les CFF ou des services automobiles.

Daniel Ogg a calculé que les vendeurs de terrains à bâtir ont réalisé un gain de 34,7 millions de francs pendant la décennie 1981-1991. C'est la confirmation chiffrée des conséquences favorables au développement régional de l'amélioration des transports publics. Parmi les 27 communes du district, celles qui n'ont pas bénéficié de l'amélioration et qui ont de mauvaises liaisons ferroviaires ou par bus n'ont pas connu de hausses comparables des prix des terrains.

La contrepartie existe. Face aux 34,7 millions de gains réalisés par les vendeurs, il faut placer les 60 millions de déficit enregistrés par les transports publics. Cela signifie que la plus-value des terres correspond à plus de 55% des déficits des transports. Le jeune économiste propose, pour corriger l'évolution, une nouvelle forme de financement des transports publics par les propriétaires fonciers. L'Etat devrait «écrémer» annuellement une partie de cette plus-value et l'utiliser exclusivement pour le financement du chemin de fer ou des services de bus. La loi, semble-t-il, permettrait déjà aux communes de pratiquer cette imposition aux environs des stations de chemins de fer. Une idée à suivre et qui a été publiée par la *Berner Zeitung*, source de cette information. ■