

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 33 (1996)
Heft: 1282

Artikel: Renégociations l'accord de transit
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1025654>

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>

Renégociations l'accord de transit

LE MOINS QU'ON puisse dire, c'est qu'il règne une pagaille complète sur le front du transit alpin: pagaille au Conseil des Etats où les sénateurs, réputés pondérés et réfléchis, n'hésitent pas à regonfler le projet des transversales alpines (NLFA) à un point tel qu'il n'est tout simplement pas finançable. Illustration de la confusion générale, les députés doivent répéter le vote pour finalement adopter la variante en réseau, alors qu'ils la refusaient deux minutes plus tôt. Pagaille qui ne fait que refléter l'impasse dans laquelle la Suisse s'est fourrée en abordant le dossier d'un point de vue essentiellement interne: les régions s'entre-déchirent pour obtenir chacune une partie du tracé et des milliards budgétisés ou la totalité de la mise; la guerre entre Gothard et Lötschberg fait rage.

Pagaille encore au sein de l'Union européenne (UE) qui n'arrive pas à décider d'une politique commune du transport des marchandises. L'Autriche et la France n'en peuvent plus d'assumer le flot des poids lourds qui, limitation de poids oblige, contourne notre pays. Les premiers prélèvent une redevance contestée par Bruxelles. Alors que l'Italie, la Grèce, l'Espagne et la Hollande ne veulent rien entendre d'une taxe suffisamment élevée pour inciter les camions à traverser notre pays sur le rail.

Tout avait pourtant commencé en fanfare. En négociant au pas de charge un traité de transit avec l'UE, Adolf Ogi croyait avoir préparé l'adhésion de la Suisse à l'Espace économique européen. Et dans la foulée le peuple approuvait l'ambitieux projet de NLFA en réseau, financé par des prêts remboursables.

Mais ensuite, le contexte change très vite: refus de l'EEE, acceptation de l'initiative des Alpes, réestimation à la hausse du coût des NLFA et mise en doute de leur rentabilité, négociations bilatérales ardues. Cette nouvelle donne conduit le Conseil fédéral à réduire le projet initial et à proposer d'autres sources de financement

- taxes sur l'essence et sur les poids lourds, mise à contribution du fonds routier et emprunt. Par sa récente décision, le Conseil des Etats ramène le dossier à la case départ: un projet maximaliste et coûteux dont le financement risque fort de ne pas passer le cap de la votation populaire.

Posons d'abord les bonnes questions dans un ordre adéquat.

Le transit des marchandises à travers les Alpes est un problème avant tout européen. Quelles sont dès lors les solutions envisagées par l'Europe (Mont-Cenis, Brenner) et comment la participation helvétique - en termes de capacité - peut-elle s'intégrer dans la conception européenne?

L'initiative des Alpes exige le transfert des marchandises de la route au rail d'ici 2004. L'Europe refusant toute discrimination qui pénaliserait les seuls camions étrangers, la Suisse doit donc se doter d'une taxe poids lourds garantissant ce transfert. Mais il faudra que Bruxelles admette un montant

réellement dissuasif. A cet égard la Suisse détient une monnaie d'échange, l'accès des 40 tonnes aux centres urbains du Plateau exigé par l'Europe.

Plutôt que de nous disputer à propos des tunnels, précisons et formalisons

tous ces points, dans le cadre d'un accord de transit reformulé. Ensuite seulement et si nécessaire nous pourrions choisir un nouvel axe transalpin, ou deux. Dans l'intervalle, «la chaussée roulante» du Lötschberg, opérationnelle dès 1999, absorbera la demande.

Quant à la paix confédérale dont on prétend qu'elle dépend d'un réseau largement réparti sur le territoire, elle serait mieux préservée si, pour gérer notre ménage intérieur, nous savions emprunter les méthodes de négociation de l'UE. En matière de transport, les besoins des différentes régions sont nombreux. Lausanne, par exemple, doit trouver 150 millions pour construire son métro. Genève envisage également un métro léger. Pourquoi ne pas réunir ces besoins dans un grand projet dont tous les éléments seraient interdépendants? JD

*Les régions
s'entre-déchirent pour
obtenir chacune une
partie du tracé et des
milliards budgétisés*