

Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **33 (1996)**

Heft 1282

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://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*