

Le transit alpin passe par Bruxelles : transférer le trafic lourd de la route au rail exige une entente internationale autour d'un instrument efficace et non bureaucratique

Autor(en): **Tille, Albert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2009)**

Heft 1815

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1013825>

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.

faire étalage de leurs scrupules juridiques plus ou moins sincères.

Accrochée à l'idée d'une neutralité interdisant toute mission internationale de sécurité, l'UDC ne peut manquer de contrer une initiative du type «*Atalante*», sans se soucier du fait qu'à une Suisse indépendante et fière incombe la responsabilité d'assurer la sécurité sur l'ensemble de son territoire, fût-il hors de ses frontières (ambassades), dans les airs (aéronefs) ou sur mer (navires battant pavillon suisse). A gauche, les oppositions sont également nombreuses, catégoriques chez les Verts et les antimilitaristes du Groupe pour une Suisse sans armée, majoritaires chez les socialistes.

Face à cette alliance objective de l'UDC et de la gauche, les partis bourgeois dits du centre se retrouvent un peu seuls, les libéraux-radicaux nettement favorables, les démocrates-chrétiens approbateurs dans une proportion inconnue. Chez les uns comme les autres, les motivations économiques et sécuritaires l'emportent sur les considérations idéologiques d'inspiration libérale. Selon

eux, il revient à l'Etat d'assurer et de financer la sécurité des navires marchands battant pavillon suisse dans le golfe d'Aden, afin de leur épargner le coûteux détour par Le Cap, périple obligé avant le creusement du canal de Suez en 1860.

Quant à la surexploitation des ressources halieutiques des côtes somaliennes laissées sans protection par un Etat et un gouvernement inexistant, elle est certes bien réelle, privant les pêcheurs de leur gagne-pain et les contraignant à se faire pirates. Le besoin de survivre, compréhensible au demeurant, ne légitime pas leurs interventions de plus en plus audacieuses et supérieurement organisées – n'en déplaise aux bonnes âmes pour qui la faim justifie tous les moyens.

La taille ne fait rien à l'affaire. La Suisse se doit de protéger la trentaine de navires marchands composant la marine suisse, au bénéfice d'un crédit de cautionnement de 500 millions de francs, et surtout leurs équipages, qui comptent une demi-douzaine de Suisses sur quelque 600 marins. Elle se doit aussi de participer à la lutte contre la faim en escortant les navires

du Programme alimentaire mondial (PAM) qui acheminent l'aide aux populations déplacées de Somalie. Le tout requiert l'engagement d'une trentaine d'hommes au maximum, basés sur terre ou à bord de navires de la coalition, comprenant deux groupes des formations militaires de reconnaissance et de grenadiers, un quatuor d'officiers d'état-major, une équipe médicale et trois juristes spécialisés dans les questions concernant les prises d'otages et transferts de détenus. Coût de l'opération: 9,8 millions de francs.

On n'en est pas encore là. Tout laisse présager une procédure parlementaire à rebondissements multiples, couronnée le cas échéant par un référendum d'ores et déjà annoncé par l'UDC. Rudes échéances en perspective pour Micheline Calmy-Rey, ministre socialiste des affaires étrangères et responsable du projet, ainsi que pour le nouveau conseiller fédéral Ueli Maurer, chef du département de la défense, de la protection de la population et des sports, un UDC collégialement discret en la matière.

Le transit alpin passe par Bruxelles

Transférer le trafic lourd de la route au rail exige une entente internationale autour d'un instrument efficace et non bureaucratique

Albert Tille (23 février 2009)

Le Conseil fédéral doit négocier avec Bruxelles la mise sur pied d'une bourse du transit alpin. Lors de la dernière session, le Conseil des Etats unanime et

les deux tiers du National ont fixé cette exigence dans la loi sur le transfert des marchandises de la route au rail. Sans surprise, le groupe

UDC, compact au National, s'est opposé à une négociation avec le diable. La bourse du transit alpin (DP 1682) est pourtant un instrument de

choix pour diriger les marchandises vers le rail. Pour éviter l'asphyxie des axes routiers nord-sud, la Suisse dépense des dizaines de milliard pour creuser des tunnels ferroviaires. Mais encore faut-il que les transporteurs acceptent de monter dans le train. Avec la bourse du transit, on fixera un contingent de droits de passage que l'on mettra aux enchères. Le nombre de courses sera fixé en fonction de la capacité acceptable d'accès aux grandes routes alpestres.

La Suisse ne peut pas agir seule. L'accord sur les transports passé avec l'Union

européenne interdit clairement (art. 32) de limiter unilatéralement le nombre des passages. Logique. Il serait trop simple, par un simple contingentement, de détourner les poids lourds d'un pays vers l'autre. La France, la Suisse et l'Autriche sont condamnées à être solidaires. Pour introduire une bourse du transit, Berne doit donc négocier avec Bruxelles.

Le Parlement fédéral ne se borne pas à réclamer la création d'une bourse. L'an passé, 1,3 millions de poids lourds ont emprunté nos routes alpines. La loi sur le transfert de la route au rail impose

(art. 3) un plafonnement à 1 million de courses en 2011 et à 650'000 à la mise en service du tunnel de base du Gothard, soit en 2019. Il ne s'agit pas d'une cible indicative, mais d'une obligation. Cette contrainte légale – assez insolite – ne peut être respectée qu'en imposant des quotas. S'il entend se conformer à la loi, le Conseil fédéral est condamné à conclure avec succès sa négociation avec Bruxelles. Ce n'est pas gagné d'avance. Mais le vote populaire du 8 février sur la libre circulation donne au gouvernement un espoir de réussite.

Edmond Bille (1878-1959), artiste créateur et miroir des débats du XXe siècle en Suisse

Bernard Wyder consacre au père de Corinna Bille une biographie richement illustrée

Invité: Pierre Jeanneret (24 février 2009)

Le nom d'Edmond Bille a été un peu éclipsé, dans la mémoire collective, par celui de sa fille, l'écrivaine Corinna Bille, souvent évoqué lors du récent décès de son époux Maurice Chappaz. Or une monographie très complète vient d'être consacrée à l'artiste. C'est d'abord un beau livre d'art: on appréciera la qualité exceptionnelle des quelque 500 reproductions, la plupart en couleurs. La solide biographie et la présentation des oeuvres, à la fois scientifiquement rigoureuses et de lecture agréable, sont dues à la plume de Bernard Wyder qui, avec une modestie qui l'honore, s'est mis d'abord au service de l'illustration. Tout au

plus regrettera-t-on, ici et là, la très (trop?) grande prudence de l'auteur, lorsqu'il s'agit d'évoquer des sujets délicats ou litigieux. Mais c'est là péché véniel. Il témoigne en revanche d'esprit critique, tant envers la qualité intrinsèque de telle ou telle réalisation de Bille qu'envers les souvenirs autobiographiques de l'artiste vieillissant, souvent peu fiables.

Le personnage d'Edmond Bille – disons-le crûment – n'est pas toujours des plus sympathiques. Père peu attentionné, artiste assez imbu de lui-même, très soucieux de conserver son statut de quasi peintre officiel du Valais et le

monopole des commandes commerciales, il avait la dent dure et le propos assassin envers ses concurrents (parfois, il est vrai, à bon escient, lorsque par exemple il descend en flammes les fresques pompieristes néo-Renaissance de Louis Rivier qui ornent le Palais de Rumine à Lausanne!) Ces faiblesses de caractère ne mettent cependant nullement en cause la place importante qu'il occupa dans l'art suisse. Avec ses limites, que nous nous attacherons aussi à montrer. A travers le destin personnel de Bille, c'est un bon panorama de cet art helvétique – saisi dans son contexte intellectuel, économique et politique – que