

# Sans une bourse du transit alpin, les marchandises n'emprunteront pas le nouveau tunnel du Gotthard

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2010)**

Heft 1891

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1009921>

## **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.

capitale, où la majorité de 56% a suffi à faire la différence. Joli débat ville-villages en perspective. Et surtout, premier test, raté de peu, de la politique UDC en matière d'école, son nouveau thème national, cantonal et local. A suivre de très près.

### **Winterthour: regrouper l'administration communale**

Les citoyens de la sixième plus grande ville du pays, qui a passé le cap des 100'000 habitants en été 2009, ont décidé à deux contre un de regrouper enfin les services de l'administration communale, actuellement dispersés sur 27 adresses différentes. Le site finalement choisi n'est autre que le Sulzer Areal, l'ancienne friche

industrielle qui se trouve derrière la gare. La construction du «*Superblock*» destiné aux 800 employés de la ville sera financée par le propriétaire des lieux, la société d'assurances Axa (ex Winterthour) qui les louera pour 6,85 millions de francs par an. Axa logera son propre personnel (1200 employés) dans le même complexe administratif. Un cas sans précédent de partenariat privé-public.

### **Zurich: transports collectifs et parcage des véhicules privés**

Comme d'habitude, les citoyens de la ville de Zurich avaient un programme local chargé, en marge des votations fédérales de ce dimanche. Quatre scrutins concernant tous la mobilité. Ils

ont accordé sans broncher une contribution de 20 millions pour la couverture de l'autoroute de contournement nord et un crédit complémentaire de 11,172 millions pour la finition des travaux d'aménagement aux alentours de la gare d'Oerlikon. Ils ont également accepté une révision du règlement municipal de parcage allant dans le sens d'une nouvelle restriction de la motorisation privée en ville. En revanche, ils ont furieusement rejeté le projet de tram préconisé par l'initiative *Rosengarten*. Refus lié aux conditions de circulation dans les zones et rues concernées; ce n'est pas le signal d'un coup d'arrêt au retour du tram, moyen de transport toujours très apprécié à Zurich.

## **Sans une bourse du transit alpin, les marchandises n'emprunteront pas le nouveau tunnel du Gothard**

Jean-Daniel Delley • 27 novembre 2010 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/16046>

### **La mise en œuvre de l'initiative des Alpes n'est pas terminée**

La célébration du percement du tunnel ferroviaire du Gothard ne doit pas faire oublier que l'entreprise est loin d'être achevée. Le premier train ne franchira cet ouvrage qu'en 2016. Mais surtout, rien ne garantit que cette nouvelle transversale alpine contribuera à réduire le transport des marchandises par la route.

Le transfert sur le rail du trafic des marchandises, c'est l'histoire d'un incessant atermolement. L'initiative des Alpes<sup>8</sup>, acceptée

contre toute attente en 1994, prévoit un délai de dix ans pour réaliser ce transfert. Mais il faut d'abord développer les capacités ferroviaires. C'est pourquoi le parlement décide en 1999 que ce transfert devra intervenir au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg. En 2008, il repousse ce délai à deux ans après la mise en service du Gothard. Et la loi fédérale sur le transfert du trafic de marchandises (LTM) interprète de manière plutôt large cette obligation de transfert, puisqu'elle fixe un plafond de 650'000 trajets routiers par an dès 2018.

Deux dossiers, visuellement moins prestigieux que le dernier coup de pioche au Gothard, exigent maintenant un traitement rapide pour que le tunnel de base remplisse pleinement sa fonction.

Tout d'abord, il s'agit d'adapter les lignes au nord et au sud du tunnel, de manière à ce que l'axe ferroviaire du Gothard puisse absorber la plus grande partie du trafic routier de marchandises. Techniquement, un transfert total serait même possible.

Mais la seule mise à disposition de capacités ferroviaires accrues

ne garantit pas le transfert. D'où l'idée d'une bourse du transit alpin<sup>9</sup> (BTA): le volume maximum du trafic routier autorisé serait mis aux enchères chaque jour sur Internet. Les premières études de faisabilité technique et économique datent

de 2005 et plaident en faveur de la BTA. Le Parlement a mandaté le Conseil fédéral pour qu'il négocie la réalisation d'une telle bourse avec l'Union européenne.

Le temps presse. La protection des Alpes et la volonté populaire

exprimée en 1994 exigent que le transfert modal devienne réalité le plus rapidement possible. Avec la mise en service du tunnel du Gothard, les derniers obstacles objectifs seront levés. Et l'on pourra juger de la volonté politique d'aboutir.

## Concurrence: economiesuisse triomphe

Albert Tille • 24 novembre 2010 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/16033>

### La révision de la loi sur les cartels est mal partie

La loi suisse sur les cartels<sup>10</sup> est plus douce que celle de nos voisins européens. Elle sera pourtant édulcorée. Economie suisse triomphe.

Début 2009, un groupe d'experts propose un renforcement de la loi (DP 1810<sup>11</sup>). Dans une vigoureuse contre-attaque, le lobby des grandes entreprises demande, à l'inverse, d'alléger la réglementation de la concurrence (DP 1862<sup>12</sup>). L'administration obéit. Elle rédige un avant-projet. Le Conseil fédéral le met en consultation<sup>13</sup>. Les réponses des groupes consultés ne surprennent pas. «*Le Conseil fédéral tient compte des exigences de l'économie*» se félicite<sup>14</sup> la centrale patronale. L'accueil est nettement moins enthousiaste chez les consommateurs<sup>15</sup> tout comme à l'Union syndicale<sup>16</sup>.

De leur côté, les trois anciens président de la Commission des cartels signent un article commun dans la *NZZ* et *Le Temps*<sup>17</sup> pour dénoncer un projet qui affaiblirait la politique de la concurrence.

Les jeux ne sont pas encore faits. Le Conseil fédéral doit encore proposer un projet abouti. Le Parlement devra se prononcer sur plusieurs points controversés.

La première controverse porte sur les institutions. Dans le système actuel, la Commission de la concurrence, indépendante de l'administration fédérale, mène les enquêtes sur le terrain par l'intermédiaire de son secrétariat et prononce des sanctions. Un recours est possible au Tribunal administratif fédéral, puis au Tribunal fédéral. Le projet entend transformer la Commission en une Autorité de la concurrence intégrée à l'administration. Ladite Autorité n'aura plus de pouvoir de décision. Elle ne fera que proposer des sanctions à un Tribunal fédéral de la concurrence. Les professeurs Tercier, von Büren et Stoffel qui se sont succédé à la tête de la Commission lancent un avertissement. Intégrée dans l'administration, la nouvelle autorité n'aura plus la liberté de commenter et de critiquer la politique de la concurrence du Conseil fédéral et de ses services. Le Tribunal de la concurrence

sera une instance judiciaire logiquement séparée de l'exécutif. Mais, coup de canif à son indépendance, les milieux économiques y entreront par la porte de derrière. A côté d'un petit nombre de juges ordinaires, le Tribunal de la concurrence sera constitué d'une équipe de juges suppléants «*au bénéfice d'une expérience entrepreneuriale*». Pour parler clair, le projet met officiellement à la porte tous les représentants des lobbies, mais accueille des chefs d'entreprises qui ne seront certainement pas sourds aux conseils prodigués par economiesuisse.

Deuxième controverse, le projet entend atténuer la pression sur les accords verticaux. Selon une disposition introduite récemment dans la loi à son article 5<sup>18</sup>, une entente sur des prix imposés du producteur au distributeur de détail est considérée comme illicite et donc immédiatement condamnable. Une disposition trop dure estiment les représentants de l'économie. Avant d'interdire un accord vertical, l'autorité doit d'abord apporter la preuve qu'il empêche une concurrence efficace. Cette lourde procédure,