

Le dossier des transports est au point mort

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel / Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **34 (1997)**

Heft 1287

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1014987>

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.

Le dossier des transports est au point mort

ON ATTENDAIT LES difficultés majeures sur le dossier du marché du travail (la libre circulation des personnes). C'est sur celui des transports que butent les négociations entre la Suisse et l'Union européenne.

D'un côté la Suisse, dans l'obligation constitutionnelle de prendre les mesures nécessaires au respect de l'initiative des Alpes. De l'autre l'Union européenne, intéressée au transit des marchandises par la voie la plus directe, c'est-à-dire à travers la Suisse.

Dans ces conditions, une seule solution, le transfert du trafic des marchandises de la route au rail. Pour y parvenir, un seul type de mesure possible, les incitations financières. En effet, l'interdiction de traverser les Alpes aux poids lourds transitant par la Suisse - le trafic intérieur, par exemple de Bâle à Chiasso, n'est pas concerné par l'initiative des Alpes - est inacceptable par Bruxelles au nom du principe de la non-discrimination.

Encore faut-il que la taxe soit suffisamment dissuasive pour pousser au transfert de la route au rail. C'est précisément là que les avis divergent. Berne préconise une taxe de 600 francs pour la traversée du Gothard par

un 40 tonnes. Ce qui met le trajet Karlsruhe-Milan à 1267 francs (frais, impôts et taxes), contre 1425 par le Mont-Blanc et 1347 par le Brenner. Les Européens protestent: le parcours par la Suisse est plus court, il doit donc revenir moins cher. Par ailleurs Bruxelles n'est pas prête d'accepter l'inclusion des coûts externes environnementaux dans ce prix. La Suisse réplique. Si vous voulez plus économique, empruntez la route ferroviaire que nous préparons; il vous en coûtera entre 851 et 885 francs pour relier Milan à Karlsruhe.

L'Europe sait et dit que la route ne représente pas l'avenir du transport des marchandises. Le Livre vert de la Commission, plusieurs études de son service statistique, une récente prise de position de la commission des transports du Parlement européen en témoignent. Le transport routier béné-

ficie de conditions financières privilégiées qui induisent son développement rapide. Un développement qui ne peut que conduire à une impasse écologique, énergétique, économique.

Pourtant, dans les faits, plusieurs gouvernements des pays-membres (France, Italie, Hollande notamment) s'en tiennent à la défense des intérêts à court terme du lobby routier et bloquent toutes les mesures propres à favoriser un transfert modal.

On voit bien le conflit d'intérêts: l'Union européenne peut proposer et défendre des politiques globales et cohérentes sur le long terme sans avoir à se préoccuper des difficultés d'application; celles-ci sont «déléguées» aux Etats-membres.

Mais les pays, eux, sont directement confrontés à leurs lobbies de transporteurs. Puissants davantage par leurs spectaculaires moyens de pression que par leur degré d'organisation ou la hauteur de vue de leurs propositions, les routiers sont des interlocuteurs...

incontournables. Les barrages dressés l'année dernière sur les routes françaises, pour d'autres raisons, le démontrent. L'impasse restera donc entière tant que l'Union n'aura pas réglé ce problème intérieur avec

*La route ne
représente pas
l'avenir du transport
des marchandises*

ses Etats-membres. C'est un préalable à la conciliation de ses positions de principe avec celles qu'elle défend dans les négociations bilatérales.

Car la seule issue possible reste la mise en place d'une taxe dont le montant augmente progressivement jusqu'en 2005, date-butoir pour la réalisation de l'initiative des Alpes.

A ce titre, la Suisse dispose d'un atout non négligeable. L'accord de transit signé en 1995 avec l'Union prévoit, à son article 12, l'introduction progressive d'une taxe couvrant dans un premier temps les frais d'infrastructures, dans un deuxième temps les coûts externes.

Et si l'Union européenne préfère privilégier ses routiers, elle aura à s'en expliquer avec les habitants des vallées alpines, dont un nombre grandissant vit sous le drapeau étoilé depuis l'adhésion de l'Autriche. JD/PI