

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 28 (1991)
Heft: 1030

Artikel: Transit alpin : Bruxelles et Uri
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020718>

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: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bruxelles et Uri

(p) On votait ce week-end dans le canton d'Uri, à propos de l'initiative cantonale pour une protection contre le trafic de transit. De même teneur que celle qui a abouti au niveau fédéral, elle réclame l'obligation du recours au rail pour le trafic-marchandises de frontière à frontière, l'abandon définitif du projet de seconde galerie au tunnel du Gothard et le maintien de la capacité routière de transit à son niveau actuel. Tous les partis soutenaient ce texte et même si ces questions échappent en partie au pouvoir cantonal, le résultat est clair: 6695 oui contre 1555 non, soit plus de huit oui pour dix votants. Notons d'ailleurs que Bâle-Ville (51% de oui) et Uri (56%) sont les seuls cantons à avoir accepté l'initiative de l'Alliance des indépendants.

Cette votation populaire vient à point nommé pour rappeler quelques particularités de ce dossier que la Communauté européenne semble n'avoir pas encore tout à fait saisies.

La Communauté à affaire à un Etat

La difficulté principale, c'est qu'Uri est un Etat politique faisant partie de la Confédération suisse et non une simple région administrative. Ce qu'il serait possible d'imposer à un département français — en fait à une petite partie d'un département — qui ne connaît pas de structures politiques propres ne peut l'être de la même manière à un canton suisse qui possède son parlement, son gouvernement et sa constitution. Cette particularité est incontournable: Uri n'est pas à vendre. (Ou plutôt n'est plus à vendre, puisqu'il le fut en quelque sorte

torrents. Or de Thyon 2000 à Super-Nendaz, en passant par de nombreuses autres stations, les exemples ne manquent hélas pas pour nous rappeler l'irréversibilité de l'aménagement du territoire. Vouloir que les organisations écologistes se contentent de vider les poubelles, c'est occulter la responsabilité de ceux qui les ont remplies, et c'est les empêcher de s'occuper des vrais problèmes: l'irréversible, justement. On oublie d'ailleurs un peu vite que s'il n'y avait pas des gens qui usaient et abusaient de la nature, il ne serait pas nécessaire qu'une association écologiste fasse son travail derrière son bureau. ■

tant que le transit rapportait davantage d'argent que de nuisances, depuis l'aménagement de la première route carrossable jusqu'à la convention signée au début du siècle avec l'Italie et l'Allemagne pour le financement d'un tunnel ferroviaire.) Il est certain en tout cas que la solidarité confédérale fonctionnera. Les autres cantons suisses préféreront sacrifier l'Europe plutôt qu'un des leurs. Et comble de malchance pour la Communauté, Uri n'est pas n'importe quel canton: il est certes petit, mais il est l'un des fondateurs de la Confédération et le gardien de ce passage mythique qu'est le Gothard.

Pas d'avantages pour la Suisse

La Communauté, pour sa part, fait de plus en plus monter la pression pour que la Suisse assouplisse sa position et admette les camions communautaires sur ses routes. Elle cherche à établir un lien entre la conclusion d'un traité avec les pays de l'AELE et la résolution du problème du trafic de transit avec la Suisse et l'Autriche qui, rappelons-le, a contingenté les camions pouvant passer par le Brenner pour protéger sa population. Cet acharnement démontre une méconnaissance profonde de la situation suisse, tant politique que géographique. Et la manière dont cette question sera réglée sera un bon test sur la capacité de la Communauté à prendre en compte les intérêts légitimes des entités plus petites qui la forment.

Ce qui est clair dans ce dossier, c'est que la Suisse n'a jamais cherché à obtenir un avantage de sa situation particulière: les normes auxquelles sont soumis les

camions étrangers sont les mêmes que celles qui régissent les transports intérieurs; la proposition de remplacement — la construction et l'aménagement de transversales ferroviaires en discussion actuellement aux Chambres — représente un effort financier important et procure une capacité de transit bien supérieure à ce que peuvent offrir les axes routiers.

Quant à la particularité géographique, elle est bien réelle. Les Alpes fonctionnent comme un entonnoir, quelques passages devant supporter le trafic qui, ailleurs, est dilué. Et la Communauté ne serait guère avancée si elle parvenait à imposer ses vues à la Suisse: les protestations des populations concernées seraient telles — à l'image de ce qui s'est produit en Autriche lorsque le pont de Kufstein est devenu inutilisable pour les camions et que le trafic a été dévié — que la capacité de transit du Gothard serait bien vite réduite par des manifestations ou des sabotages.

Un problème euro-européen

Finalement, la Communauté veut faire résoudre par la Suisse ce qui est une question intra-communautaire: le camion est parfaitement inadapté aux transports à longue distance et si ce problème n'a jamais été sérieusement empoigné à l'échelle européenne, c'est à cause du poids démesuré des lobbies nationaux des transporteurs. Dans sa prise de position en faveur d'une adhésion, le parti socialiste a d'ailleurs exprimé de sérieuses réserves sur le trafic de transit. Il est des domaines où Bruxelles a parfaitement raison de se montrer intransigeante parce que la Suisse obtiendrait un avantage concurrentiel par rapport à d'autres pays si nos règles étaient maintenues: ce sont notamment les ententes cartellaires, la législation sur les saisonniers, les normes protectionnistes que connaissent certains secteurs, etc. Mais sur la question du transit, Bruxelles n'a d'autre choix que de reconnaître à la Suisse une sorte de clause de la nation la plus avancée, tant il est vrai que la qualité du transport par rail est supérieure à celle du transport par la route. Si la corde est tendue au point de se rompre, l'intégration européenne de la Suisse risque certes d'être compromise, mais la question du transit des marchandises européennes à travers les Alpes n'aura pas avancé d'un pouce. ■