

Transit alpin : le double versant des Alpes

Autor(en): **Gavillet, André**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 1252

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1025364>

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 double versant des Alpes

La politique suisse de transit alpin ne saurait discriminer le Tessin; ce serait contraire à la solidarité confédérale. Mais, dit l'Union européenne, elle ne saurait discriminer l'Italie; ce serait contraire à la solidarité européenne. Au-delà des questions techniques, l'enjeu est historique.

(ag) Autour des villes industrielles d'Allemagne ou d'Italie, des paysages autoroutiers nous deviennent familiers: trois pistes et sur celle de droite une colonne processionnelle continue de poids lourds. Ainsi du contournement de Milan ou de Francfort. Nouvelles murailles mobiles des grandes cités de plaine. D'instinct chacun sent que ce «paysage» n'est pas transposable en configuration alpine.

Mais nous savons aussi que les affirmations fortes de l'Europe de Rome, à la Renaissance, à l'Union européenne ont exigé un passage intense à travers les Alpes. La Confédération suisse a trouvé dans cette ouverture ses origines. Il y a donc une confrontation, une contradiction, entre ce que nous révèle la géographie et ce que nous enseigne l'histoire. A l'évidence, la solution n'est pas seulement technique (NLFA, containers, 40 tonnes, péage, etc.), elle est politique; elle touche à la conception même de l'Europe.

Les péages autrichiens

Au moment où le Conseil fédéral assouplissait le mandat de négociation avec l'Union européenne, notamment sur la libre circulation des 40 tonnes en plaine, à partir de 2001, mais à la condition que soit perçue une taxe liée aux prestations, l'Autriche se faisait tancer à cause de son projet d'introduire dès 1997 une vignette-péage pour l'utilisation du réseau autoroutier et pour le franchissement du Brenner. Les commissaires euro-



Swissair), l'aéroport de Genève doit chercher sa niche dans la complémentarité, à l'image de Crossair par rapport à Swissair.

On a le désagréable sentiment que pour nombre de Romands (qui n'hésitent d'ailleurs pas à les choisir pour leurs vacances en raison des prix plus attractifs des vols qui les desservent), Londres-Heathrow, Amsterdam-Schiphol ou Francfort sont des *hubs* parfaitement acceptables, mais en aucun cas Kloten. Cela traduit un affaiblissement du sentiment national, le nombrilisme local s'accommodant, lui, de l'ouverture à ce qui a au moins l'avantage d'être clairement étranger. La bosnisation de la Suisse est-elle en marche?

Il serait inquiétant que le fédéralisme doive désormais se définir comme le régime dans lequel la majorité a l'obligation de servir une rente de situation à la minorité, celle-ci n'ayant d'autre but que de faire payer à celle-là leurs statuts respectifs. *DP* reviendra sur le sujet très prochainement ■

péens concernés, allemands, néerlandais y ont vu un effet du mauvais exemple suisse. Les Autrichiens ont pris soin pourtant, pour éviter toute discrimination et pour ménager leurs intérêts touristiques, de prévoir une vignette à prix réduit valable deux mois seulement.

La ministre hollandaise a été plus explicite. Des taxes qui correspondent au coût réel des infrastructures sont admissibles; en revanche on ne peut autoriser des taxes incitatives destinées à orienter le transport routier vers le rail. La remarque, même si elle n'engage que son auteure, est d'importance: cela exclut toute adaptation de l'initiative des Alpes en termes de marché et non pas en disposition réglementaire. Mais l'argumentation européenne n'est pas seulement celle du libéralisme: libre circulation des marchandises. Elle est aussi celle de la solidarité; l'Italie, membre fondateur de l'Union, ne saurait être pénalisée par sa position transalpine.

Et le Tessin?

Le canton du Tessin s'est toujours opposé à une taxe qui renchérisait le passage du Gothard. Imaginons que la Suisse accepte pour les cantons riverains (Uri, Tessin) des exemptions, elle sera en contradiction avec le droit européen. Elle n'aura de surcroît pas d'argument à opposer aux riverains européens, Allemagne et surtout Italie.

La solution, difficile entre toutes, ne peut se trouver que dans un changement idéologique de l'UE. Le principe de la libre circulation des marchandises n'exclut pas une orientation du trafic, par abaissement du coût et prélèvement de taxe, là où un intérêt supérieur l'exige. Le surcoût pour les territoires dont c'est le passage obligé (Tessin, Italie) peut être compensé par une aide globale à leur économie à travers les fonds structurels ou les modalités d'une péréquation.

Cette politique volontariste impliquerait aussi des équipements à l'échelle européenne pour un trafic efficace par containers. Il fut question, en ces temps de récession, de grands travaux européens, notamment ferroviaires. Il n'en est plus question. L'Union européenne va engager ses réserves dans la destruction des troupeaux de bovidés, qui engloutiront des milliards, stérilement.

Une politique coordonnée du transit alpin n'est donc pas près d'aboutir. Mais la Suisse qui est au cœur de ce problème, lié à toute son histoire, est dépourvue d'arguments forts de négociation, s'étant déjà engagée par traité international à construire les NLFA, à ses seuls frais. ■