

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 36 (1999)
Heft: 1385

Artikel: La déferlante des mesures de protection
Autor: Tille, Albert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1014658>

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: 29.03.2025

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

La déferlante des mesures de protection

Syndicats, producteurs de lait et défenseurs de l'environnement exigent des protections nationales pour combattre les effets négatifs des accords bilatéraux. La coopération avec l'UE pourrait être compromise par l'attitude rigide des écologistes suisses qui semblent prétendre pouvoir, à eux seuls, sauver les Alpes de la pollution et du flot des poids lourds.

POUR ATTÉNUER LES effets de la libre circulation des travailleurs, les syndicats demandaient d'introduire en Suisse des mesures de protection sociale analogues à celles que connaissent tous les pays de l'Union. Après un bras de fer avec les employeurs et Pascal Couchepin (voir DP 1383), ils ont obtenu gain de cause. Le Parlement entérinera très probablement les mesures d'accompagnement proposées la semaine passée par le Conseil fédéral. L'Union syndicale se rangera alors dans le camp qui est traditionnellement le sien, celui de l'ouverture à l'Europe.

Révolution fromagère!

Les bilatérales prévoient une libéralisation progressive du marché du fromage qui sera complète au bout de cinq ans. Une petite révolution si l'on se rappelle ce qu'a été la lourdeur bureaucratique de la protection fromagère! Pour Berne, cette libéralisation donne aux producteurs suisses une réelle chance de conquérir de nouveaux marchés dans la Grande Europe. Moins confiante dans la capacité concurrentielle de l'agriculture suisse, l'Union centrale des producteurs de lait (UCPL) exige de Berne dix mesures d'accompagnement pour atténuer le choc de l'ouverture des frontières. Ces revendications sont bien tardives. Certaines d'entre elles nécessiteraient des modifications législatives non retenues dans le paquet présenté par le Conseil fédéral. L'UCPL demande en outre de revoir sans plus tarder le régime d'exportation vers l'Europe des « produits agricoles transformés », tels que le chocolat et autres préparations industrielles utilisant du lait. Cette exigence est totalement irréaliste. Bruxelles avait refusé d'emblée d'englober ce dossier dans les négociations bilatérales. Pour satisfaire l'UCPL, Berne devrait donc reprendre à zéro une laborieuse négociation qui a duré cinq ans.

Les producteurs de lait le savent bien. Ils n'assortissent pas leurs revendications d'une menace de référendum. Ils se contentent de prendre date pour des interventions ultérieures en faveur du marché du lait. Mais leur inquiétude est réelle. Les paysans fourniraient certainement un important contingent de signatures en cas de lancement d'un référendum par les Verts ou les Blochériens.

Sauver les Alpes

L'opposition la plus déterminée provient des mouvements écologistes. Tout au long de la négociation, ils ont rappelé Moritz Leuenberger au respect de l'Initiative des Alpes, admise par le peuple en 1994. Ce texte qui prévoit, d'ici 2005, l'interdiction du transit des marchandises par les routes alpines est inapplicable à la lettre. Les initiants ont donc tacitement accepté que 500 000 passages de camions par année soient tolérés. Or, ni l'avancement du creusement des transversales, ni les accords conclus avec Bruxelles et leurs mesures d'accompagnement ne permettent d'atteindre ce but:

- Le Loetschberg sera ouvert au plus tôt en 2006 et le Gothard en 2015.
- L'accord prévoit, à partir de 2005, que tous les poids lourds, jusqu'à 40 tonnes, pourront librement transiter par nos routes alpines. Le seul frein à la déferlante des poids lourds est la taxe jusqu'à 300 francs par passage qui devrait inciter les transporteurs à choisir le rail, pour autant bien sûr que la capacité ferroviaire permette d'absorber ce trafic.

Deux fois non

Pour respecter l'esprit – sinon la lettre – de l'Initiative des Alpes, Moritz Leuenberger propose d'inscrire dans la loi un objectif-cible à long terme de 650 000 passages des Alpes, ce qui représente la moitié du trafic actuel. La

Confédération serait contrainte de prendre les mesures pour y parvenir. Les associations écologistes estiment que l'objectif est trop largement comploté et sa réalisation trop lointaine. Première raison de leur opposition.

Les défenseurs des Alpes s'inquiètent encore plus du court terme. L'accord avec Bruxelles prévoit, jusqu'au régime définitif de 2005, une libération progressive des contingents de 40 tonnes autorisés à franchir les Alpes à un coût moins élevé que les 300 francs par passage. Pour éviter de rendre la route trop attractive, Berne propose de subventionner le transport par rail jusqu'à hauteur de 300 millions par année. Les défenseurs de l'environnement exigent 500 millions.

L'exemple suisse

L'ambitieux programme suisse de transfert du trafic de la route vers le rail est un modèle pour un nombre grandissant d'Européens. La tragédie du tunnel du Mont-Blanc lui a offert un regain de considération. L'accord passé avec Bruxelles est entièrement orienté vers le transport combiné rail-route et l'Europe s'engage à l'encourager par la construction d'infrastructures et par des mesures fiscales. Rien n'est plus intrinsèquement international que les transports et la lutte contre la pollution atmosphérique. Le sauvetage des Alpes, qui sont également françaises, italiennes et autrichiennes, passe par la promotion du transport par rail à grande distance avec la généralisation des conteneurs et la construction de terminaux de chargement jusque dans les ports de la Méditerranée ou de la Mer du Nord. En se bloquant sur des positions rigides, et en menaçant de lancer un référendum, les défenseurs suisses du transport écologique prennent le risque de rompre toute collaboration avec l'Europe et de donner un violent coup de frein à la politique qu'ils ont eux-mêmes imaginée. *at*