Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 29 (1992)
Heft: 1095

Titelseiten

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 07.07.2025

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

Domaine Public
DP
JAA
1002 Lausanne
10 septembre 1992 – nº 1095
Hebdomadaire romand
Vingt-neuvième année

Swiss made

Le scrutin du 27 septembre sur les Nouvelles transversales ferroviaires est une application avant l'heure de l'article 112 du Traité EEE. Celui-ci stipule: «En cas de difficultés sérieuses d'ordre économique, sociétal ou environnemental, de nature sectorielle ou régionale, susceptibles de persister, une partie contractante peut prendre unilatéralement des mesures appropriées dans les conditions et selon les procédures prévues à l'article 113». La Suisse a estimé que l'application du principe de libre circulation des marchandises sur son territoire et selon les conditions en vigueur dans la Communauté allait lui poser des «difficultés sérieuses».

Elle a donc, durant la phase de négociations, fait savoir qu'elle refusait de reprendre le droit communautaire concernant le poids des véhicules lourds et qu'elle souhaitait maintenir l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Afin d'éviter de la part de ses futurs partenaires des «mesures de rééquilibrage proportionnées», telles que prévues à l'article 114, elle a offert en contrepartie une augmentation rapide de ses capacités de ferroutage ainsi que, à plus long terme, la mise en service de nouvelles voies ferroviaires de transit nécessitant le percement de deux tunnels de base.

Cette affaire est riche d'enseignements. Elle donne l'exemple d'une situation concrète où le chapitre 4 du Traité EEE concernant les «mesures de sauvegarde» peut s'appliquer. Elle montre aussi dans quelles conditions cette application est possible.

Nous aurions pu, selon la lettre de l'Accord, simplement refuser de laisser transiter les camions communautaires, sans contrepartie. Mais cette attitude aurait entraîné de telles «mesures de rééquilibrage proportionnées» — on sait que l'avenir de Swissair est dans la balance — que le jeu n'en aurait pas valu la chandelle. Nous avons donc proposé notre propre solution, différente de celle de l'Autriche, et ces solutions ont été acceptées tant par la Communauté que par les autres pays de l'AELE.

Nous voyons également que la souveraineté des Etats est respectée: à condition qu'ils en évaluent et qu'ils en assument les conséquences, ils peuvent faire respecter leurs particularités, qu'elles soient politiques, géographiques ou sociales. Il faut noter d'ailleurs que ce principe n'existe pas à l'intérieur de la Confédération où il n'est pas imaginable qu'un canton n'applique pas le droit fédéral, fût-il prêt à offrir une contrepartie.

On est en droit d'estimer que le prix à payer est élevé, qu'il s'agisse des milliards qu'il faudra débourser ou des atteintes dont sera victime l'environnement.

Certes. Mais il serait injuste d'en accuser la Communauté, qui n'a fait que prendre acte de nos propositions. Ce n'est pas Bruxelles qui a exigé que nous percions les Alpes en deux endroits. C'est nous qui, sous prétexte d'assurer l'acceptation du projet par le peuple, en avons décidé souverainement. On se souvient encore du budget qui gonflait à chacun des passages en commission, puis devant le Parlement. Et ce n'est pas Bruxelles qui a exigé que le transit se fasse à travers le Gothard, là où les résistances écologiques sont les plus fortes. La Communauté se serait certainement contentée d'un axe Lötschberg-Simplon, moins coûteux et plus rapide à construire, où les oppositions locales sont moins nombreuses. Bruxelles se serait laissé convaincre. Mais pas la direction des CFF.

Paradoxalement, c'est cette volonté politique de répartir géographiquement les investissements qui compromet maintenant le plus l'édifice.

Il est bien vrai que ce vote est un premier test de notre capacité à composer avec les règles nouvelles de l'Espace économique européen — nous avons montré dans ces colonnes, textes officiels à l'appui, qu'un refus compromettrait sérieusement le Traité EEE (DP nº 1087 «Pas d'EEE sans NLFA»). Mais si la solution sur laquelle nous avons à nous prononcer paraît inacceptable à certains, c'est nous, et nous seuls, qui en sommes responsables.

PI