Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 69 (1989)

Heft: 3

Artikel: La position de la Suisse face aux Communautés européennes (CE) en matière de transports ferroviaires

Autor: Ogi, Adolf

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-887182

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: 08.07.2025

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

La position de la Suisse face aux Communautés européennes (CE) en matière de transports ferroviaires

M. Adolf Ogi, Conseiller fédéral, Chef du Département fédéral des Transports, des Communications et de l'Énergie, Berne

État neutre situé au cœur de l'Europe, la Suisse a toujours affirmé sa volonté de contribuer à la construction d'un « Espace économique européen dynamique et homogène » et, plus particulièrement, à la création du Grand Marché unique des Communautés européennes (CE) à l'horizon de 1992.

En ce qui concerne le domaine des prestations de services dans le secteur des transports, notre pays fournit depuis des décennies un apport irremplaçable pour favoriser les liaisons entre le Nord et le Sud de l'Europe. Outre sa fonction de pays de transit, la Suisse a un intérêt fondamental à offrir de bonnes liaisons avec les pays des CE. Un système de transports efficaces est en effet l'une des composantes essentielles permettant de garantir la compétitivité de nos industries d'exportation.

Plus concrètement, en vue de faciliter le transit communautaire, notre pays met aujourd'hui notamment à disposition :

☐ un réseau ferroviaire à grand débit avec deux traversées alpines (St-Gothard et Lötschberg/Simplon). Le programme « Rail + Bus 2000 » permettra d'améliorer encore notablement la qualité de l'offre des transports publics ;

☐ un réseau efficace de routes nationales ;

☐ des aides fédérales pour les investissements dans les installations de ferroutage et dans les tunnels, ainsi que des contributions d'exploitation destinées à réduire le prix de ce type de transport.

Notre pays prend déjà aujourd'hui à sa charge une large part du trafic des marchandises en provenance des pays membres des CE. En effet sur un trafic total à travers l'Arc alpin en 1986 de 58 millions de tonnes, la Suisse a transporté 17,4 millions de tonnes en trafic transalpin. Alors que dans notre pays plus de 80 % de ce tonnage était acheminé par le rail, ce coefficient tombe à 20 % en Autriche et en France. Ces données montrent d'autant plus combien il est urgent d'entreprendre des actions concrètes en vue de revaloriser les transports par chemins de fer.

L'Europe d'après 1992 et le processus de libéralisation qui y est lié place notre pays devant un défi majeur.

Ce processus a été engagé suite à l'arrêt de la Cour de Justice européenne du 22 mai 1985 qui exige notamment la libre circulation des biens et des services en matière de transports. Parallèlement à la réalisation de l'objectif de libéralisation, le Conseil des ministres « transports » du 14 novembre 1985 s'est fixé pour tâche d'éliminer progressivement les distorsions de concurrence.

L'harmonisation des conditions de concurrence, notamment en ce qui concerne son volet fiscal, étant relativement lente et difficile à réaliser, l'on constate en fait que les mesures communautaires contribuent avant tout à accélérer la mise en place de l'aspect « libéralisation ».

A ce propos, il ne saurait être question, pour le Gouvernement suisse, de laisser le trafic soumis aux seules conditions des lois du marché qui jouent pour le moment principalement en faveur du développement routier. Une telle philosophie reviendrait en effet à accepter à brève échéance une invasion des artères de transit par les poids lourds. Elle conduirait très rapidement au congestionnement de nos axes routiers principaux.

Dans cet ordre d'idées, la suppression de la limite des 28 tonnes aurait vraisemblablement un effet encore plus catastrophique et il est presque certain que le peuple rejetterait une telle proposition par voie référendaire. Dans ce sens, le Conseil fédéral, dans le cadre des négociations engagées sur les questions de transit entre les CE, d'une part, l'Autriche, la Yougoslavie et la Suisse, d'autre part, a clairement réaffirmé qu'il ne saurait être question de modifier cette limite. Il a également exclu de donner suite à la demande communautaire de mettre à disposition un couloir routier provisoire et exceptionnel pour les véhicules de 40 tonnes.

La Suisse met présentement tout en œuvre pour offrir une alternative optimale au trafic de transit purement routier. Toute solution en la matière doit avant tout permettre de garantir la qualité de vie des populations affectées par ce trafic et respecter les exigences de la protection de l'environnement. Elle ne peut donc passer que par la prise de conscience de la nécessité d'une répartition modale adéquate qui implique la réactivation du rôle du chemin de fer.

... La Suisse doit jouer un rôle de précurseur en matière de transport combiné et amener peu à peu l'Europe à reconnaître le bien-fondé de cette politique.

Pour ce faire, le Gouvernement suisse se propose donc d'augmenter considérablement les capacités du rail et plus particulièrement du transport combiné qui a déjà fait l'objet, ces dernières années, d'investissements considérables. L'amélioration de l'attractivité ainsi obtenue permettra d'absorber la plus grande part possible du trafic de marchandises prévu pour le futur, en conformité avec les attentes de la population des pays de transit.

Dans ce sens, le Conseil fédéral a décidé de réaliser deux nouveaux tunnels de base pour le trafic ferroviaire de transit à travers les Alpes suisses : il s'agit du Gothard, à titre principal, et d'un ouvrage à travers le Lötschberg, à titre complémentaire. En outre, diverses améliorations permettront de revaloriser la ligne du Simplon qui est étroitement liée à ce dernier passage, cela tant pour les voyageurs en trafic Est/Ouest que pour les marchandises en trafic Nord/Sud. Un raccordement de la Suisse orientale est également prévu. Le coût total de ce programme est estimé à 7,6 milliards de francs. Après réalisation, il sera possible de faire circuler 620 trains par jour, ainsi que des camions d'une hauteur d'angle de 4,20 m. Ce programme fera encore l'objet d'une décision du Parlement suisse qui sera soumise au référendum facultatif.

En outre, le Gouvernement suisse envisage également, à titre de solution transitoire jusqu'à la mise en service des nouvelles transversales, de réaliser un corridor ferroviaire permettant de transporter des camions de 40 tonnes et d'une hauteur d'angle de 4 mètres. Cette solution, qui devrait être opérationnelle d'ici à 1993/1994, permettra de transporter 477 000 véhicules, ce qui représente plus du quadruple des envois acheminés aujourd'hui par les services suisses de transport combiné. Elle constitue une alternative adéquate au corridor routier demandé par les CE.

Nous bâtissons donc en Suisse tout en investissant simultanément pour l'Europe.

Ces investissements ne seront cependant efficaces que si l'ensemble de l'Europe, et plus particulièrement les États voisins de notre pays, procèdent à des investissements coordonnés. Ceux-ci devraient avant tout permettre d'augmenter les capacités des centres de transbordement affectés aux transports combinés et le profil des tunnels ferroviaires situés sur leurs territoires.

Plus généralement, il convient en fait de mettre sur pied une nouvelle philosophie conduisant à une « renaissance » du rail dans le marché européen des transports et de formuler ensemble les stratégies communes pour l'avenir de ce mode.

C'est de cette nécessité que nous devons convaincre l'Europe.

Nous nous y employons avant tout dans le cadre des négociations formellement entamées cette année à la suite du mandat reçu par la Commission des CE le 8 décembre 1988. Elles devraient permettre de trouver des solutions concertées au délicat problème du transit à travers les Alpes. Mes efforts dans le cadre de ces négociations, ainsi qu'au sein de la Conférence européenne des Ministres des transports (CEMT), vont dans le sens d'une meilleure compréhension des spécificités du transport à travers l'Arc alpin. A ce propos, je constate que les contacts que j'ai eus ces derniers temps avec mes collègues-ministres européens et avec les responsables de la Commission des CE tant sur le plan bilatéral que multilatéral, ont contribué à une acceptation de plus en plus large du concept des transports combinés.

Le développement du transport combiné, et du transport par chemin de fer en général, représentent le seul moyen d'écouler la forte demande du trafic de marchandises prévue pour le futur. L'ouverture d'un corridor pour les véhicules de 40 tonnes irait à l'encontre d'une telle politique en ce qu'elle donnerait un signe pour la route. Il faut au contraire aujourd'hui engager des actions visant à une utilisation accrue des transports combinés. La Suisse doit jouer un rôle de précurseur en la matière et amener peu à peu l'Europe à reconnaître le bien-fondé de cette politique.

Je continuerai à m'engager pour que cet objectif se réalise. ■

Le professionnalisme de Bouygues et DTP -terrassement et ouvrages d'art- au service du TGV Atlantique