Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 30 (1993)
Heft: 1129

Artikel: Négociations suisse - Communauté européenne : des 40 tonnes en Suisse. Pourquoi pas?

Autor: Imhof, Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1011580

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: 10.12.2025

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

NÉGOCIATIONS SUISSE – COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE

Des 40 tonnes en Suisse. Pourquoi pas ?

(pi) On croyait l'affaire réglée par l'Accord sur le transit. Mais voilà que la Communauté européenne, par des canaux détournés pour l'instant, remet sur le tapis la question de l'ouverture de la Suisse aux camions de 40 tonnes. Quelques points de repère.

● **La Communauté européenne joue la naïveté.** Selon son interprétation, le but de l'Accord sur le transit qu'elle a ratifié serait de protéger les régions alpines et n'exclurait pas de nouvelles négociations sur l'ouverture de la Suisse aux camions de 40 tonnes, qui devraient logiquement pouvoir circuler librement sur les routes du Plateau. Et quand la Communauté parle de réciprocité, les 40 tonnes immatriculés en Suisse pouvant circuler sur son territoire, elle feint d'ignorer que la limite de 28 tonnes est justement une mesure territoriale et non discriminatoire: elle s'applique sans distinction à tous les camions, quel que soit leur pays d'origine.
Le but de ces nouvelles «idées», pour reprendre le terme d'Adolf Ogi, est d'obtenir que la Suisse *«donne un peu de mou. Toutefois*, ajoute la source communautaire, *nous nous faisons peu d'illusions, car nous savons que le Conseil fédéral n'a pratiquement pas de marge de manœuvre sur ce point»*.

● **La Suisse est ferme mais devra négocier.** Du côté suisse, la limite de 28 tonnes *«n'est pas négociable»* en dehors de l'Accord sur le transit qui prévoit de délivrer au maximum 50 autorisations journalières par sens pour le transport de marchandises périssables, pour autant que les capacités de ferroutage soient saturées. La position ferme du Conseil fédéral, si elle est justifiée durant cette phase de «pré-négociations» bilatérales avec Bruxelles, devra forcément être assouplie pour obtenir satisfaction sur nos propres demandes.
Rien ne nous permet, sauf à déclarer une guerre commerciale à la Communauté, de limiter l'accès de ses poids lourds sur sol suisse au-delà de ce que prévoit la loi et l'Accord sur le transit (respect des 28 tonnes et de l'interdiction de rouler la nuit et le dimanche); la Communauté pourrait par contre restreindre l'accès des 40 tonnes suisses sur son territoire en vertu de l'article 13 de l'Accord: *«En matière d'accès au marché, les deux parties contractantes* [Suisse et CE] *déclarent leur intention de se l'accorder dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen ou, le cas échéant, selon des modalités à définir dans le cadre d'un accord bilatéral»*. L'Accord EEE ayant subi le sort que l'on sait, c'est bel et bien maintenant un accord bilatéral qui doit être négocié. C'est donc dans ce cadre qu'il faut situer les nouvelles «idées» de la Communauté.

● **Un vieux problème.** Faut-il donc lâcher du lest sur notre limite de 28 tonnes, la question du trafic de transit étant réglée par ailleurs ? Cela reviendrait à autoriser les camions lourds européens à pénétrer en Suisse, mais pas à la traverser.

● **La question du cabotage.** La rationalité (et l'écologie, ajoutent certains...) voudrait qu'un camion belge faisant une livraison à Neuchâtel et chargeant à Lugano pour le trajet de retour ne soit pas astreint à rouler à vide en Suisse entre ces deux localités. Or il n'a pour l'instant pas l'autorisation de faire du cabotage — du trafic interne en dehors de son pays d'origine. Cette pratique est désormais autorisée à l'intérieur de la CE et celle-ci cherchera à obtenir que la Suisse l'autorise aussi. Ce qui pose deux problèmes:
1. c'est une mesure protectionniste dont profitent nos camionneurs qui tombe (mais le cabotage devrait en contrepartie être autorisé à l'étranger aux camions suisses);
2. mais surtout, si les camions communautaires de 40 tonnes devaient être autorisés à la fois à pénétrer en Suisse et à y faire du cabotage, cela reviendrait à leur offrir un régime plus favorable qu'aux camions suisses, toujours soumis, eux, aux 28 tonnes. Seule solution: faire tomber la limite de 28 tonnes et adopter les normes de poids européennes.

● **Une solution... pas si mauvaise.** Cette solution serait viable pour la Suisse, pour autant que la question du transit soit réglée par ailleurs dans un réel esprit de protection des régions alpines. On assisterait probablement à un léger accroissement des transports par route, mais ils pourraient être compensés grâce au nombre restreint de trajets nécessaires au transport des marchandises pondéreuses (il faut deux camions de 28 tonnes pour transporter la charge d'un camion de 40 tonnes — les deux véhicules ayant par ailleurs les mêmes dimensions extérieures).
Disons franchement que personne n'est au clair sur ce point: les routiers laissent supposer, en se basant sur la seule logique arithmétique, que le nombre de trajets sera divisé par deux, ce qui est évidemment faux; David Asséo, de l'Association transports et environnement (ATE), s'en tient à une position de principe qu'il défend en se référant notamment à l'usure des routes et aux fonds ainsi distraits d'autres tâches urgentes (modération de la circulation, mesures de sécurité en faveur des vélos et des piétons, etc); il combat aussi les 40 tonnes pour éviter de *«mettre le doigt dans l'engrenage d'autres revendications»*. Des garanties de financement et un engagement à long terme devraient pouvoir satisfaire ces deux préoccupations légitimes.

● **La question du transit.** Reste donc le problème du trafic de transit pour lequel la limite de 28 tonnes a un effet limitateur, ce qui favorise le transport par rail, plus écologique. Pas question donc d'autoriser sans restriction le passage des 40 tonnes à travers les Alpes: l'important est d'obtenir que le volume de camions en transit et les nuisances

Dans son Message du 7 octobre 1986 concernant la modification de la loi sur la circulation routière, le Conseil fédéral ne voit aucune raison de remettre en question la limite de 28 tonnes: *«Elle empêche de manière efficace l'accroissement du trafic des poids lourds étrangers transitant par la Suisse et permet ainsi de maintenir dans des limites raisonnables les nuisances (...) ainsi que les perturbations du trafic provoquées par ces véhicules.»* D'éventuels avantages pour le trafic intérieur ne sont jamais évoqués.

qu'ils provoquent restent constants, ou mieux: qu'ils diminuent. Une solution pourrait être recherchée en s'inspirant du modèle autrichien qui n'autorise le passage que d'un nombre limité de véhicules «propres», selon le principe des «points écologiques». Ce modèle, qui n'est pas parfait parce qu'il ne tient pas compte de l'ensemble des nuisances provoquées par les camions, devrait être adapté en tenant compte de ces données et de la mise en service progressive de capacités ferroviaires supplémentaires.

● **La marge de manœuvre.** Les 28 tonnes sont inscrites dans la loi et toute modification devra être approuvée par le peuple, à moins de réussir à convaincre les milieux écologistes de ne pas lancer de référendum. Mais on sait que, pour nombre d'entre eux, les 40 tonnes symbolisent les «méchants» gros culs européens, fossoyeurs d'une politique des transports respectueuse de l'environnement.

● **L'Initiative des Alpes** est à verser au même dossier: elle propose purement et simplement d'interdire la traversée de la Suisse aux camions, qu'ils pèsent 28 ou 40 tonnes. Paradoxalement, son acceptation pourrait contraindre le Conseil fédéral à assouplir sa position en ce qui concerne le trafic origine/destination pour éviter des mesures de rétorsion de la part de la Communauté.

● **Les NLFA.** Notons encore et enfin que les nouvelles négociations qui s'annoncent devraient permettre à la Suisse de rediscuter les NLFA avec Bruxelles: l'Accord sur le transit prévoit expressément l'ouverture de deux axes, dans un délai de 7 à 10 ans pour le Lötschberg et de 12 à 15 ans pour le Gothard. Finalement, un nouveau marché pourrait prévoir:
– abandon de la limite de 28 tonnes par la Suisse;
– adoption de nouvelles mesures drastiques de protection contre le trafic routier de transit sur le modèle autrichien, sérieusement revu et adapté à la situation suisse;
– engagement suisse d'ouvrir dans un premier temps un nouvel axe ferroviaire de transit, le second ne se faisant qu'au moment où les capacités existantes sont épuisées ou en voie de l'être.
Un marché qu'il ne suffirait pas de négocier avec Bruxelles, mais qu'il faudrait aussi faire accepter par le peuple suisse, avec, à la clé, l'économie d'un tunnel alpin... ■

SWISSAIR

Le réflexe vieux-Suisse

(*pi*) Touchante unité entre le *Nouveau Quotidien* — journal suisse et européen — et l'UDC — qui veut par ailleurs privatiser CFF et PTT — pour réclamer une intervention de l'Etat et empêcher ainsi Swissair de se fondre éventuellement, à terme, dans une grande eurocompagnie.
La compagnie nationale n'a jamais fait mystère des conséquences d'un isolement de la Suisse: on se souvient des annonces qu'elle avait fait paraître à la veille du scrutin du 6 décembre. Elle ne fait aujourd'hui que tirer les conséquences d'une situation politique qui est à son désavantage — même si d'autres raisons sont aussi à l'origine d'un rapprochement programmé avec KLM, SAS et Austrian Airlines.
L'attitude du Conseil fédéral n'est pas moins étonnante que celle des pro-Européens soudain frileux ou des chantres du libéralisme qui se découvrent interventionnistes. La Confédération est représentée au conseil d'administration de la compagnie dont elle détient 6,2% des actions. De deux choses l'une. Soit son représentant était absent ou dormait pendant les séances où le projet Alcazar était discuté, et il n'en a pas informé ses supérieurs. Ou, plus vraisemblable, le Conseil fédéral était parfaitement au courant et a poussé un coup de gueule aussi étonnant qu'inutile dans le seul but de flatter le réflexe vieux-Suisse du *Blick* et du *Nouveau Quotidien*. C'est du gouvernement par gesticulations. ■

BROCHURE

Le sport et l'enfant

(*ag*) Petit à petit, la résistance s'organise contre le dressage des enfants au sport de haute compétition, exploitation honteuse où se mêlent le goût du lucre parental, leur ambition de gloire transposée sur leurs enfants et le chauvinisme national. Les médecins, la presse, la télévison font part de leur inquiétude, non sans une forte dose d'hypocrisie dans les médias si l'on tient compte des pages et des heures d'antenne qu'ils consacrent sans distanciation critique au chauvinisme sportif.
Il faut à tout prix lire la brochure de Paulo David *La Protection des droits de l'enfant dans le sport de haute compétition*. On y trouvera une documentation sur des faits scandaleux. Par exemple, pour ceux qui admirent l'AC Milan, champion d'Italie: *«Que faut-il penser aujourd'hui de Luigi Quarticelli, onze ans, dont les parents ont signé un contrat professionnel avec le club du multimilliardaire italien Silvio Berlusconi ?»* Ou dans un domaine qui, chez nous, est moins médiatisé, ce sont des milliers d'enfants de cinq à dix ans qui sont transférés vers les pays du Golfe persique, notamment les Emirats Arabes Unis, pour participer comme enfants-jockeys très légers de poids à des courses de chameaux. Sont présentées aussi les conventions de droit international qui s'efforcent d'endiguer ces abus. Ainsi les tribunaux civils belges ont pu casser la prétention des clubs qui voulaient soumettre à versement d'indemnités le transfert d'enfants à un autre club.
Ces réactions doivent être amplifiées pour que puissent être attaqués les abus de la formidable machine du sport-spectacle. Les points d'attaque doivent être d'une part la télévision qui, par retransmission, se rend complice des abus d'entraînement sur des mineurs; et d'autre part le CIO qui, en se réfugiant lâchement derrière le point de vue des fédérations, renonce à son rôle fondamental de moralisateur du sport. ■

La Protection des droits de l'enfant dans le sport de haute compétition, édité par Défense des Enfants-International (DEI), section suisse, case postale 618, 1212 Grand-Lancy 1.

PUBLICIS

L'éventail des salaires

(*ag*) La période de forte croissance s'est traduite par un élargissement du spectre des salaires, là où des compétences rares étaient requises et aussi dans les professions proches du vedettariat, de la publicité, du consulting.
Révision à la baisse. Publicis, une des premières agences de publicité française, de taille européenne, vient de proposer un plan salarial à son personnel: légère augmentation des salaires les plus modestes, puis abattement progressif sur le haut. Le plan a été adopté par tous. Significatif d'un renversement de tendance. ■