

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 31 (1994)
Heft: 1155

Artikel: Le gendarme et le camionneur
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1009282>

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: 16.01.2026

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

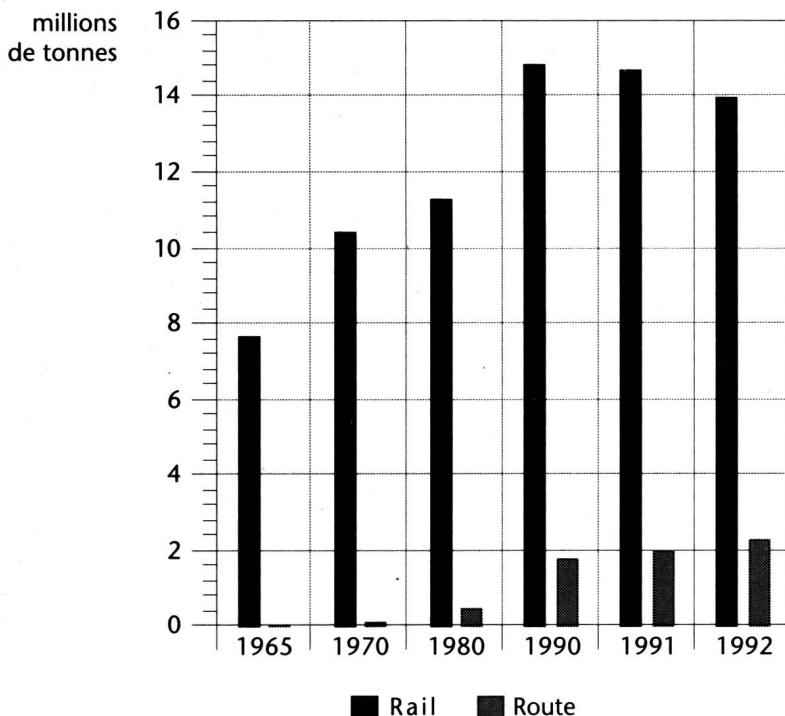
On ne peut être pour l'Initiative des Alpes et contre les 40 tonnes

L'Initiative des Alpes est applicable et eurocompatible. Mais elle rend caduque une autre mesure de protection contre le trafic de transit: la limite de poids à 28 tonnes.

(pi) Il faut d'emblée relativiser les effets de l'Initiative des Alpes. Si elle était en vigueur aujourd'hui, le Gothard serait délesté d'un tiers des camions qui y passent. Il en roulerait tout de même encore 1300 par jour (trafic intérieur, d'importation ou d'exportation), de même que 15 000 autres véhicules. Mais elle vise juste: la quantité de marchandises transportées par camion, en transit à travers

l'initiative. Elle poserait bien sûr quelques problèmes sur lesquels le Conseil fédéral insiste avec une coupable minutie; comme par exemple quand il se demande si elle s'appliquerait aux transports aériens et par conduite (pipe-line)... Plus sérieusement, c'est son incompatibilité européenne et sa non-conformité avec l'Accord sur le transit qui sont le plus souvent mises en avant. Mais l'Accord sur le transit échoit en 2004 et l'Initiative des Alpes prévoit un délai de dix ans, soit jusqu'en 2003, pour être suivie d'effets. Et comme l'Accord sur le transit, qui ressortit au droit international, ne contient aucune clause de dénonciation, il devrait être appliqué jusqu'à échéance. Ce qui reviendrait à attendre cette date pour interdire aux camions de transiter à travers la Suisse. On ne voit pas que les initiateurs ou le peuple s'en offusquent. **•••**

TRANSPORTS DE MARCHANDISES ENTRE LE NORD DE L'EUROPE ET L'ITALIE, EN TRANSIT À TRAVERS LA SUISSE



Quantités effectives de marchandises transportées. Source: LITRA.

la Suisse et utilisant les passages alpins s'est multipliée par 5 entre 1980 et 1992; elle a encore fortement crû ces dernières années (+32% en poids transporté entre 1990 et 1992), malgré les travaux importants consentis pour augmenter l'offre du rail. Durant ces deux mêmes années, la quantité de marchandises transportées par le rail a diminué (-6%). Ces chiffres pourraient suffire à démontrer que les seules mesures incitatives, comme l'extension de l'offre ferroviaire, sont insuffisantes à provoquer un transfert de la route au rail.

Il faut aussi relativiser les effets négatifs de

Le gendarme et le camionneur

Les adversaires de l'Initiative des Alpes imaginent les contrôles les plus tatillons pour s'assurer qu'aucun camion ne transite à travers le pays; et reprennent l'argument du Conseil fédéral: un contrôle sans faille est impossible et, partant, des camions pourraient passer entre les mailles du filet. Conclusion: il faut rejeter l'initiative.

Comme si l'on renonçait aux contrôles de vitesse sous prétexte qu'un automobiliste sur dix ne les respecte pas. Les adversaires de l'initiative partent du principe que les lois ne sont, par essence, pas respectées, et que seul un important dispositif policier est à même de les imposer à la population.

Avec pareil présupposé, l'Etat ne pourrait assumer aucune des tâches qui lui sont dévolues: des individus fraudent impunément le fisc, conduisent en état d'ébriété sans être arrêtés, font commerce de drogue sans passer devant le juge.

Si l'initiative est acceptée, elle sera respectée par la majorité et contournée par d'autres. Ni plus ni moins que des foules d'autres dispositions légales.