

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

Artikel: Tu roules, tu paies
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1009283>

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: 18.04.2026

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

INITIATIVE DES ALPES, LE TEXTE

La constitution fédérale est complétée comme suit:

Art. 36 quater

1 La Confédération protège la zone alpine contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit de telle sorte que les êtres humains, les animaux et les plantes ainsi que leurs espaces vitaux n'en subissent pas de dommages.

2 Les marchandises transitant d'une frontière à l'autre à travers les Alpes sont transportées par le rail. Le Conseil fédéral fixe les mesures à prendre par voie d'ordonnance. Des dérogations à cette règle ne sont accordées que si elles sont indispensables; les conditions en sont spécifiées dans la loi.

3 La capacité des routes de transit dans les régions alpines ne doit pas être augmentée. Les routes de contournement destinées à désengorger les localités ne tombent pas sous le coup de cette disposition.

Dispositions transitoires art. 20

Le trafic des marchandises qui transitent par notre pays doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle l'article 36 quater, 2e alinéa, a été accepté.

●●●

Cela dit, il est vrai que tout blocage, notamment sur un dossier sensible que celui des transports, compliquera les négociations que nous aurons inévitablement à mener avec l'Union européenne, qu'elles soient bilatérales ou en vue d'une adhésion. Sans sous-estimer cette difficulté, il est aussi possible d'inscrire l'Initiative des Alpes, à supposer qu'elle soit acceptée, dans une redéfinition plus générale de notre politique des transports; on arrive alors à un système cohérent dont une partie est déjà en projet et qui devrait pouvoir être défendu auprès de l'Union européenne:

● Augmentation des capacités ferroviaires. C'est sans problème que le rail, qui dispose de réserves, peut prendre en charge, aujourd'hui déjà, les marchandises qui ont transité par la route en 1992. L'acceptation de l'initiative donnerait tout son sens au percement de deux transversales alpines. On

Tu roules, tu paies

Il ne faut pas le cacher, l'Initiative des Alpes est une solution extrêmement dirigiste pour résoudre imparfaitement un problème particulier. Mais elle a au moins le mérite de faire une proposition, ce que n'ont jamais fait ni le Conseil fédéral ni le parlement; tous deux considèrent que la seule construction des transversales alpines réglerait la question, ce que contredisent les statistiques. Sans parler du problème financier: peut-on investir autant de milliards sans en faire profiter les populations riveraines des axes routiers? Car toutes les prévisions montrent que, malgré les transversales ferroviaires, le trafic routier de transit continuera de croître.

Et la situation actuelle est particulièrement absurde: parce que le trafic routier est trop bon marché et ne couvre pas ses coûts, la Confédération subventionne le trafic de transit par rail. Résultat: on encourage la mobilité alors que l'on cherche à en diminuer les nuisances...

D'autres solutions? Elles existent et on espère bien que, si l'Initiative des Alpes est rejetée, la Confédération les étudiera sérieusement. Par exemple l'introduction de péages pour l'utilisation des passages alpins. Ou une taxation plus fine des transports par camion, ce que permettrait formellement une taxe poids lourds liée aux prestations. Et cela en conformité avec les projets européens d'un système électronique de mesure. Ainsi, les tarifs pourraient être différenciés en fonction des routes utilisées, augmentés au passage de tunnels, réduits pour l'approvisionnement des régions périphériques, etc.

sait en effet qu'un seul axe serait suffisant, au moins dans un premier temps. Mais avec Lötschberg et Gothard, on offre une alternative crédible au transit par camion qui serait interdit. L'obligation de transit par rail permettrait de fixer les tarifs ferroviaires en fonction des coûts réels, alors qu'aujourd'hui la Suisse subventionne le trafic ferroviaire de transit dont les prix, en l'absence d'une aide, seraient dissuasifs (le budget 1994 de la Confédération prévoit de verser 105 millions de francs aux CFF comme indemnisation du ferroutage).

● Perception d'une taxe poids lourds kilométrique. Nous aurons à nous prononcer le 20 février sur ce sujet; en cas d'acceptation, la Confédération aura la possibilité de prévoir une telle redevance, en remplacement de la taxe forfaitaire actuelle. Ce changement de système est indispensable pour rétablir de meilleures conditions de concurrence entre le rail et la route. Mais il ne faut pas surestimer son effet: il est peu probable que la taxe puisse être fixée à un niveau tel qu'elle provoque à elle seule un important transfert de la route au rail. Son prix et le moment de son introduction seront fixés en concertation avec l'Union européenne, ce qui limite les possibilités d'en faire un véritable instrument de notre politique des transports.

● Modification de la Loi sur la circulation routière pour autoriser la circulation des camions de 40 tonnes en Suisse. Nous avons déjà soutenu que les 40 tonnes devaient pouvoir circuler librement en Suisse, à l'exception du trafic de transit par mesure de protection de la région alpine. Cette position devient d'autant plus évidente si l'Initiative des Alpes devait être acceptée. Il faudrait en effet procéder à une nouvelle pesée des avantages et des inconvénients de notre actuelle limite de poids à 28 tonnes. Elle avantage, sur le plan interne, légèrement le rail par rapport à la route. Mais surtout, elle nous protège efficacement du trafic routier de transit. Une fois cette protection assurée par un autre moyen, les inconvénients des 28 tonnes l'emportent sur les avantages. On sait en effet qu'un camion de 28 tonnes provoque plus de nuisances par unité transportée qu'un de 40 tonnes et que le coût du transport est plus élevé.

Comme souvent dans les consultations sur les transports, aucun des camps n'est vraiment conséquent: les promoteurs de l'Initiative des Alpes entendent supprimer par leur texte la principale justification de la limite à 28 tonnes, mais aucun d'entre eux n'est favorable à l'abandon de cette norme qu'ils auront en grande partie vidée de son sens; et en face, les milieux routiers rejettent l'initiative et s'opposent aux mesures efficaces de protection des régions alpines, tout en réclamant l'ouverture de la Suisse aux 40 tonnes. ■