

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 31 (1994)
Heft: 1160

Rubrik: Courier

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>

En route pour une nouvelle politique des transports

REPÈRES

Actuellement, les camions de 40 tonnes peuvent circuler dans les zones frontières et jusqu'à un nombre limité de ports francs. Il est prévu qu'ils pourront dans un proche avenir desservir en tout 29 centres d'échange pour le trafic combiné, avec un rayon d'action de 10 kilomètres. Cette entorse à la limite des 28 tonnes servira à acheminer jusqu'au rail des conteneurs d'un poids plus élevé.

La Suisse se distingue également au plan international avec l'interdiction qui est faite aux camions de circuler entre 22 heures et 6 heures.

Dans le cadre des négociations bilatérales entre la Suisse et l'Union européenne, celle-ci réclame une renégociation de l'Accord sur le transit et souhaite obtenir:

- l'accès du Plateau aux camions de 40 tonnes;
- une plus grande tolérance pour la traversée des Alpes avec des camions de 40 tonnes (des autorisations ne sont aujourd'hui délivrées que pour des marchandises périssables si les capacités de ferroutage sont épuisées).

(*pi*) La Suisse a montré une nouvelle fois dimanche que son rapprochement avec l'Union européenne se fera sur le mode conflictuel. Mais démocratique.

L'acceptation de l'Initiative des Alpes va contraindre le Conseil fédéral à redéfinir sa politique des transports. Et ce ne sont plus les ministres européens qu'Adolf Ogi devra promener en hélicoptère pour leur faire découvrir l'étroitesse de la vallée de la Reuss; il faudra maintenant qu'il emmène les responsables des organisations écologistes au-dessus du Plateau pour faire passer ce nouveau message: les Alpes étant protégées du trafic de transit de frontière à frontière, ce qui justifiait le maintien de la limite des 28 tonnes est tombé. Et la Suisse doit donc adopter les normes européennes de charge des véhicules.

Car il faut bien admettre que le maintien des 28 tonnes et la promotion du trafic combiné sont deux objectifs contradictoires, qui se justifiaient tant qu'il s'agissait de protéger les Alpes du trafic de transit. Mais dans dix

ans, quand l'interdiction de transit par camion entrera en vigueur, la situation sera bien différente. Car la Suisse comptera alors au moins 29 terminaux d'échange pour le trafic combiné. Et nombre des conteneurs qui y finiront leur course ferroviaire pour rejoindre, par camion, leur destination finale en Suisse, pèseront plus de 28 tonnes. Ils pourront être transportés par camion dans un rayon de 10 kilomètres. Les principales zones industrielles du pays sont ainsi desservies. Mais la proximité des terminaux, nécessaires à l'exploitation du trafic combiné, qui s'additionnent aux régions frontières où les 40 tonnes peuvent déjà circuler, crée de véritables couloirs. Ainsi pourra-t-on circuler de Vallorbe à Lausanne, et même jusqu'à Morges. On peut déjà le faire de Bourg-Saint-Pierre à Martigny ou de Chiasso à Bellinzone; et sur toute la superficie du canton de Genève. Sera également ouverte aux 40 tonnes, toujours pour desservir les terminaux ferroviaires, toute la zone du Plateau entre la



COURRIER

Les Romands auraient pu être majoritaires

Lors du scrutin sur l'Initiative des Alpes la participation au vote a été en Suisse allemande de 46,3%, en Suisse romande de 31,6%. La différence est de presque 15%.

La différence quant aux voix données est un surplus d'environ 70 000 «oui». Si la Suisse romande avait fait acte d'une même participation au scrutin que la Suisse allemande, nous aurions eu avec la même proportion de «non» romands un surplus national d'environ 10 000 «non». Il en était de même pour le scrutin de l'EEE.

Les politiques et les journalistes romands qui — une fois de plus — se répandent à haute voix et d'une façon peu démocratique en invectives contre la Suisse allemande et spécialement contre la Suisse centrale devraient d'abord réfléchir à la paresse de vote et à la négligence des devoirs civiques de leurs compatriotes immédiats avant d'entonner une pareille clameur épouvantable; c'est faire plus de bruit que de besogne. (...)

Jean Gottesmann, Einsiedeln (SZ)

(*réd*) Il est vrai que la lecture très grossière qui est faite de la carte de la Suisse après une

votation comme celle de dimanche ne traduit pas la réalité. Car si l'Initiative des Alpes a passé avec 70 000 voix de différence, il y a 100 000 Romands qui ont voté pour... On pourrait tout aussi bien en déduire que ce sont ces Romands qui sont «responsables» de l'acceptation de ce texte. La même remarque vaut pour l'analyse nationaliste et anti-européenne du vote. En premier lieu parce que les effets de cette initiative ne sont en rien comparables à ceux du refus de l'EEE; des commissaires européens se sont d'ailleurs réjouis de ce vote, tout comme l'Autriche, candidate à l'adhésion. Mais surtout, nombre de partis, d'organisations et de personnes qui soutenaient l'Initiative des Alpes étaient également favorables à l'EEE. Inversement, l'Association transports et environnement rappelle que 40% des parlementaires membres du comité contre l'initiative étaient également opposés à l'EEE... Enfin, même une lecture sommaire des résultats ne laisse aucun doute: nombre de Romands (et d'Alémaniques) ont voté oui aussi bien à l'EEE qu'à l'Initiative des Alpes.

Le vote du 6 décembre était anti-Communauté européenne, parce qu'il refusait un rapprochement institutionnel avec les Douze. Le vote du 20 février n'est qu'un élément de la construction d'une Europe des peuples et des citoyens. ■