Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 34 (1997)
Heft: 1320

Artikel: Quel est le prix des bilatérales?
Autor: Imhof, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1015290

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: 09.12.2025

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

Domaine Public
DP
JAA 1002 Lausanne
13 novembre 1997 – nº 1320
Hebdomadaire romand
Trente-quatrième année

Quel est le prix des bilatérales ?

La Suisse a la meilleure des politiques de transport. Personne ne le conteste, et il suffit de voir les dégâts causés par les camions dans les vallées alpines françaises et italiennes pour s'en convaincre. Mais la meilleure des politiques ne sert à rien si elle ne peut être appliquée. Et il est ridicule de s'y tenir mordicus si elle a pour effet de nous isoler durablement sur la scène européenne.

Alors, pourquoi ne pas changer notre fusil d'épaule? L'objectif reste de limiter le transit routier à travers les Alpes. Il est légitime et de son respect dépend la survie du canton d'Uri.

Mais le passage de la route au rail ne repose pas sur le prix à payer pour traverser la Suisse avec un camion: 410 francs selon la dernière offre suisse. Les transporteurs choisissent l'un ou l'autre mode de transport en fonction de la qualité de l'offre – dans ce domaine le rail a encore du retard – et de la différence de prix entre les deux systèmes. Cela signifie concrètement que si nous tenons à conclure un accord avec l'Union européenne, nous devons compenser la diminution de la taxe de transit pour un camion par une augmentation de la subvention au rail.

Si nous tenons à conclure un accord avec l'Union européenne, nous devons compenser la diminution de la taxe de transit pour un camion par une augmentation de la subvention au rail

Évidemment, cette politique serait douloureuse. Il faut admettre que ça fait mal de subventionner le transport de marchandises alors que l'on ne cesse de réclamer la vérité des coûts. Et le prix à payer par la Suisse sera élevé.

Ces deux arguments doivent cependant être relativisés. Une politique incohérente – subventionner le trafic marchandise – est admissible si elle permet des avancées dans d'autres domaines. Et elle n'est que provisoire: tout le monde sent bien que l'Europe va passer au rail.

Quant au prix de ce subventionnement pour la Suisse, il doit être mis en balance avec ce que nous coûtera une adhésion. Il est certain en effet que, si nous étions membre, nous serions un contributeur net, pour un montant estimé à 1,3 milliard de francs par année. Une contribution «volontaire» et immédiate pourra, au moment de l'adhésion, être valorisée auprès de l'Union qui finance déjà la réalisation d'infrastructures ferroviaires par ses pays membres.

On voit une nouvelle voie se dessiner. Au lieu de dire à l'Union «la traversée de la Suisse se fera à tel prix», nous devons déterminer ce que nous sommes prêts à payer sous forme de subventions supplémentaires au rail pour une conclusion des bilatérales ou, mieux, l'adhésion. PI