Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 34 (1997)
Heft: 1321

Rubrik: Transports

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: 07.12.2025

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

L'Italie est à l'Europe ce que le Tessin est à la Suisse

Dans l'édito de DP 1320, nous avions conclu que l'adhésion à l'Europe aurait un certain coût et que nous devions en fixer le montant. Mais, avant même d'appartenir à l'Union européenne, la Suisse doit en gérer les contradictions, nées de conditions géographiques et socioprofessionnelles très contrastées.
Ainsi les taxes alpines, correspondant au projet européen de favoriser le rail, pourraient-elles se révéler un obstacle à l'avance du dossier.

NOUS ÉCRIVIONS LA semaine dernière que la Suisse devrait se résoudre, si elle souhaite conclure les négociations bilatérales avec l'Union européenne, à augmenter ses subventions au rail plutôt qu'à exiger un prix de passage élevé pour les camions en transit. Car si les Quinze déclarent vouloir la vérité des coûts et favoriser le rail, ils n'y sont pas encore prêts. C'est en grande partie les contradictions internes à l'Union et la structure des entreprises de transport des pays du sud qui en sont la cause.

Redistribution au sud des Alpes

Une des difficultés tient au fait que l'Italie est à l'Europe ce que le Tessin est à la Suisse: le seul État situé au sud des Alpes. Obligés de les franchir pour leurs échanges avec leurs partenaires, ils considèrent l'un et l'autre une taxe élevée comme une discrimination par rapport aux autres cantons (pour le Tessin) ou pays (pour l'Italie), qui peuvent commercer entre eux sans avoir à s'en acquitter. Problème réel, mais difficile à résoudre autrement qu'en redistribuant au Tessin et à l'Italie une partie des taxes perçues pour compenser ce désavantage.

L'Italie a cependant dans ce domaine des intérêts contradictoires: souhaitant développer le port de Gênes et faire concurrence aux Pays-Bas dans le trafic maritime, elle a tout intérêt à voir le trafic combiné se développer: les populations alpines des pays de l'Union – en France et en Autriche, ainsi qu'en Italie même – ne sont pas prêtes à voir le nombre de camions traversant leurs vallées augmenter. Le problème, c'est que les entreprises de transport italiennes sont essentiellement des microstructures familiales. Elles tirent l'essentiel de leurs profits du transport lui-même et n'ont aucune souplesse, à l'inverse des grandes entreprises, davantage développées dans d'autres pays. Celles-ci tirent une part importante de leurs profits de la logistique liée aux transports et passeront au rail si les prestations offertes sont de qualité et que son prix est inférieur à la route.

La situation n'est pas très différente en France, où 85% des entreprises de transport possèdent moins de dix camions. Ce pays pourrait cependant être un allié de la Suisse, grâce à une ministre de l'environnement écologiste. Le gouvernement Jospin a néanmoins confirmé l'été dernier l'extrême prudence dont ses prédécesseurs avaient déjà fait preuve face aux routiers, lorsqu'il a renoncé à augmenter les taxes frappant le gazole. Les camions continuent donc, par ce biais, d'être indirectement mais largement subventionnés en France.

Quant à l'Autriche, elle refuse que les conditions faites à la Suisse soient plus favorables que celles dont elle a dû s'accommoder lors de son entrée dans l'Union. Elle tente d'obtenir par cette attitude la reconnaissance de la «spécificité alpine». Vienne encourage d'ailleurs la Suisse à rester ferme, de peur que son propre régime ne soit remis en question.

La spécificité alpine

La résolution de ces problèmes prendra forcément, dans une structure comme l'Union européenne où les blocages sont aisés, encore bien quelques années. La question est donc pour la Suisse de décider si elle préfère avoir raison toute seule dix ans avant tout le monde ou si elle défend sa position sur le long terme, tout en faisant, aujourd'hui, des concessions douloureuses en vue d'un rapprochement. *pi*

Erratum

UNE ERREUR DE transcription a entraîné un contresens d'interprétation historique dans l'article que nous avons consacré au débat qui s'est déroulé, dans les années 50 au Grand Conseil vaudois, sur le référendum financier obligatoire. (À lire la semaine passée dans *DP* 1320). L'introduction du référendum s'est heurtée à l'opposition décidée de tout le centre gauche, allant des radicaux, alors parti dominant, à la gauche, POP compris.

À rappeler clairement au moment où la proposition est réactualisée. *réd.*