

Pour une politique écologique des transports

Autor(en): **Leuenberger, Moritz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique Suisse en France**

Band (Jahr): **80 (2000)**

Heft 1: **Automobile : ça roule pour la Suisse!**

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-889273>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



© Chemins de Fer Fédéraux Suisses.

Pour une politique écologique des transports

Les grands traits de la politique suisse des transports ont été brossés par le ministre suisse de l'Environnement, des Transports, de l'Energie et de la Communication,



Moritz Leuenberger, le 25 octobre dernier à Lyon, à l'occasion d'une manifestation

organisée par la Chambre de Commerce Suisse en France, Région Rhône-Alpes / Auvergne.

Voici ses propos, condensés pour notre Revue.

« **L**yon vaut le voyage ». Cette phrase est inscrite dans le petit livre rouge – non, pas dans celui de Mao Tsé-toung –, mais dans celui d'un groupe français qui produit aussi des pneus et a causé un certain embarras au gouvernement français. Treize étoiles nous guident et nous attirent ici, nous autres Suisses (notre capitale, Berne, n'en a reçu aucune...). Vous comprenez qu'en tant qu'ancien enquêteur de Gault & Millau, je n'ai pas hésité une seconde à répondre à votre appel.

J'ai d'autant moins hésité que les relations entre nos deux pays sont excellentes, en particulier dans le domaine des transports. En témoigne notamment la signature récente, par Jean-Claude Gayssot et moi-même, d'une convention bilatérale sur les raccordements de la Suisse occidentale au réseau TGV.

Ces raccordements et les autres grands projets de transports répondent à un besoin fondamental de l'être humain : le besoin de mobilité. Les électeurs suisses l'ont exprimé souvent, notamment en acceptant de moderniser le rail pour 30 milliards de francs suisses. La France n'est pas en reste : elle veut investir

120 milliards de francs dans les dix prochaines années pour améliorer son infrastructure ferroviaire.

Les prévisions d'évolution du trafic présentent une constante sur le plan scientifique : elles se sont à chaque fois révélées fausses. On a toujours sous-estimé la croissance de la mobilité. Tout nouveau moyen de transport vient s'ajouter au trafic existant.

Sans l'acceptation des 40 tonnes, pas d'accord sur les transports terrestres et tout l'édifice des accords bilatéraux se serait effondré.

Il y a toujours eu des tentatives politiques d'entrer la mobilité. On a exigé l'interdiction des chemins de fer, parce que la vitesse démentielle de 30 km/h rendrait les passagers malades. On a interdit la voiture dans cer-

tains cantons suisses... Mais la mobilité ne se laisse pas réprimer, pas plus aujourd'hui qu'hier.

Que doit faire alors la politique ? Je pense qu'elle aussi doit réfléchir sur le sens et le non-sens de la mobilité. Mais imposer ses propres valeurs par des interdictions équivaldrait à une mise sous tutelle impensable. La mobilité en soi n'est ni bonne ni mauvaise. Elle recèle comme toute action humaine des chances et des risques.

Il s'agit d'optimiser ces chances et de réduire ces risques, et cela en fonction du principe du développement durable accepté par la communauté des Etats. Ce concept cherche un équilibre entre les trois pôles que sont le développement économique, la compatibilité sociale et la protection de l'environnement.

Les solutions ne sont plus nationales

Vu la croissance de la mobilité en Europe, il est évident que les solutions ne sont plus nationales mais européennes. Après le refus de la Suisse d'adhérer à l'EEE, il y a presque sept ans, la Suisse et l'UE ont voulu trouver des accords dans les domaines des transports ter-

restres et aériens. Les négociations n'ont pas été faciles et ont duré des années pour des divergences d'intérêts :

- La Commission européenne a défendu le point de vue du marché intérieur des transports et exigé que la Suisse adopte les limites de poids appliquées dans l'UE.
- La Suisse ne voulait pas renoncer sans contrepartie à la limite des 28 tonnes. Sa constitution pose le principe du transfert du trafic lourd de la route au rail. Elle voulait aussi accéder librement au marché des transports routiers et ferroviaires de l'UE.

■ Les pays du sud de l'Europe se sont opposés à « une barrière fiscale alpine ».

■ Au nord, les Pays-Bas surtout, pays de transports, voulaient la voie libre à travers les Alpes.

■ L'Autriche et la France ont demandé que le trafic de contournement soit repris par la Suisse. C'est légitime, car on estime qu'environ 600.000 camions évitent la Suisse à cause de la limite des 28 tonnes et passent par les Alpes franco-italiennes et autrichiennes.

La France a soutenu activement notre concept de transfert de la route au rail et joué un rôle très positif. Je vous en remercie ! Enfin, dernière « pièce de résistance », les 5^e et 7^e libertés dans les transports aériens. Nous sommes reconnaissants à la France de s'être ralliée à notre point de vue. Non sans obtenir une contrepartie substantielle : aucun vin suisse ne portera plus le nom de Champagne. Entre nous, le risque de confusion était en réalité minime...



© Chemins de Fer Fédéraux Suisses.

Les négociations ont abouti à la fin de l'année dernière. Le Parlement suisse a adopté les accords sectoriels il y a peu. Le peuple devra probablement encore se prononcer. Mon espoir est que les relations entre la Suisse et l'UE pourront se consolider sur la base des accords bilatéraux et que l'on pourra ensuite parler de l'adhésion.

Pour une politique durable des transports en Suisse...

Ces dernières années, la Suisse et l'UE ont engagé d'importantes réformes en liaison avec ces négociations. En Suisse, 1998 et 1999 ont été des années décisives pour la poli-

tique suisse des transports.

- Le Parlement a adopté la réforme des chemins de fer pour accroître la compétitivité du rail.
- Le vote positif du 27 septembre 1998 sur la taxe poids lourds est quasi-historique.

Le montant de cette taxe est calculé selon les kilomètres parcourus, le poids du camion et les émissions de gaz d'échappement. La

Environ 600.000 camions évitent la Suisse à cause de la limite des 28 tonnes et passent par les Alpes franco-italiennes et autrichiennes.





taxe est levée sur l'ensemble du territoire, sur les camions suisses et étrangers.

Son introduction est prévue le 1^{er} janvier 2001. Conformément à

Conformément à l'accord sur les transports terrestres, le taux augmentera par paliers.

l'accord sur les transports terrestres, le taux augmentera par paliers. En parallèle, la limite de poids des camions passera d'abord à 34, puis à 40 tonnes. Le taux maximal de la taxe poids lourds correspond à la

taxe de transit négociée entre la Suisse et l'UE, à savoir 200 euros (soit 325 francs suisses) pour un trajet Bâle-Chiasso (soit environ 300 kilomètres), et sera applicable dès 2008 au plus tard. En votant sur

la taxe poids lourds, le peuple suisse s'est aussi prononcé sur les accords bilatéraux avec l'UE. Car sans la taxe poids lourds, le passage aux 40 tonnes n'aurait pas été accepté en Suisse. Sans 40 tonnes, pas d'accord sur les transports terrestres ; sans cet accord, tout l'édifice des accords bilatéraux se serait effondré. Deux mois après la taxe poids lourds, le peuple suisse a accepté encore plus nettement le financement de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, comprenant notamment la construction de deux tunnels ferroviaires alpins, l'un au Lötschberg (ouverture prévue en 2006) et l'autre au Saint-Gothard (ouverture en 2012), ainsi que le raccordement de la Suisse

occidentale au réseau ferré français à grande vitesse.

Ici aussi, l'enjeu était européen. En plébiscitant la modernisation du rail, le peuple suisse a répété sa détermination à appliquer une politique écologique des transports.

En plébiscitant la modernisation du rail, le peuple suisse a répété sa détermination à appliquer une politique écologique des transports.

L'effet de cette détermination ne s'est pas fait attendre : deux jours après le second vote, la percée décisive a eu lieu dans les négociations bilatérales sur les transports terrestres. L'accord sur les transports terrestres prévoit une période de transition pendant laquelle la taxe poids lourds est réduite, mais d'importants contingents de 40 tonnes sont déjà autorisés.

**Responsibility
Reliability
Transparency**



Integrated solutions for supply chain management

www.panalpina.com

PANALPINA
on 6 continents

The Integrated Forwarder

Des mesures spéciales dites d'accompagnement étaient nécessaires pour soutenir les chemins de fer pendant la période de transition.

... d'importants développements

La politique des transports de l'UE a aussi connu d'importants développements liés directement aux négociations engagées avec la Suisse :

- En 1998, la Commission de l'UE a reconnu dans le Livre blanc intitulé « Prix équitables pour l'utilisation de l'infrastructure » la nécessité d'imputer progressivement au trafic lourd les coûts externes qu'il occasionne.
- Le gouvernement allemand (l'ancien comme le nouveau) veut introduire une taxe kilométrique pour les poids lourds dès 2002.
- La nouvelle directive sur l'eurovignette destinée aux camions et un péage spécial pour le Brenner constituent une première application des principes formulés dans le Livre blanc.

Solidarité des pays alpins

Dans le processus bilatéral, l'UE et la Suisse ont défini ensemble une nouvelle politique commune des transports. Elles ont ainsi reconnu que l'arc alpin (et pas seulement les Alpes suisses) doit être protégé dans l'intérêt de tout le continent. A côté de l'Autriche, la France s'engage activement au sein de l'UE pour l'aménagement d'une politique coordonnée des transports pour la région alpine.

C'est ainsi que le Ministère français des transports a commandé un mémorandum sur l'harmonisation de la politique de transit des pays alpins à l'intention de la Conférence des ministres des transports de l'UE. Cette initiative a été prise bien avant l'accident du tunnel du Mont-Blanc. Je me félicite également que Paris ait récemment défendu avec succès à Bruxelles l'interdiction de circuler le samedi soir et le dimanche pour les



© Chemins de Fer Fédéraux Suisses.

camions. Quant au tunnel de base à travers le Mont-Cenis, sa planification va de l'avant. Les accidents des tunnels du Mont-Blanc et du Tauern en Autriche nous ont rappelé les risques accrus que le transport routier transalpin des marchandises fait courir à l'homme et à l'environnement. La fermeture du tunnel a profondément modifié les conditions de vie dans la région, notamment à Chamonix.

Elle a aussi montré combien la vallée dépend économiquement du tunnel. Ces deux éléments, la protection de l'environnement et le développement économique, détermineront la formulation de la politique des transports pour la région alpine.

Notre politique des transports est-elle idéale ?

Nous devons cependant rester vigilants et nous demander si notre politique des transports est idéale. Suffit-il que les habitants des vallées de montagne soient protégés d'une mobilité débordante ?

Protéger les Alpes constitue-t-il un objectif suffisant pour une politique paneuropéenne des transports ?

Je me félicite que Paris ait récemment défendu avec succès à Bruxelles l'interdiction de circuler le samedi soir et le dimanche pour les camions.

Au fait, pourquoi protéger spécialement les habitants des montagnes ? Les habitants des agglomérations urbaines auraient-ils moins de valeur ? Près des grands axes de trafic en agglomération, le

long des autoroutes ou à proximité des aéroports intercontinentaux, ils souffrent tout autant du bruit et des émissions polluantes. Pour moi, le traitement réservé aux Alpes doit perdre son caractère particulier et profiter à tous. La protection des Alpes n'est pas l'aboutissement de la politique européenne des transports, mais son commencement et son catalyseur.

D'autres mesures doivent suivre. La Suisse reste une tache blanche sur la carte politique de l'Europe, mais elle ne l'est plus sur la carte des transports. Nous le devons en grande partie à la coopération des pays alpins. Ils nous ont aidés à nous rapprocher de l'Europe. Ils ont aussi fait avancer la politique commune des transports, contribuant ainsi à l'intégration européenne. Car l'Europe se construit par les transports, comme le disait avec raison François Mitterrand. 