

Argumentaire

**contre l'initiative
populaire fédérale**

**«pour la protection
des régions alpines
contre le trafic
en transit»**

Secrétariat

**Comité suisse contre l'initiative des alpes
c/o Union suisse des arts et métiers
Case postale 8108
3001 Berne
Tél. 031 381 77 85
Fax 031 382 23 66**

Argumentaire

**contre l'initiative
populaire fédérale**

**«pour la protection
des régions alpines
contre le trafic
en transit»**

Secrétariat

**Comité suisse contre l'initiative des alpes
c/o Union suisse des arts et métiers
Case postale 8108
3001 Berne
Tél. 031 381 77 85
Fax 031 382 23 66**

Table des matières

	Page
Avant-propos	3
1. Aperçu	5
2. Libellé de l'initiative	10
3. Interventions infructueuses allant dans le même sens que l'initiative des Alpes	12
4. Arguments contre l'initiative des Alpes	13
5. Réponses aux principaux arguments des auteurs de l'initiative	21
6. Résumé	23

Avant-propos

Le trafic voyageurs et marchandises transitant par les Alpes a occupé une place importante tout au long de l'histoire de la Confédération. Les anciens Confédérés étaient très conscients de l'importance économique énorme du trafic Nord-Sud et mettaient tout en œuvre pour l'encourager et le développer de manière ciblée. Un premier jalon historique fut posé avec la construction du pont du diable dans les gorges de Schöllenen. Outre le développement progressif de l'infrastructure des transports, les cantons primitifs avaient pour ambition permanente de contrôler le plus possible les voies de transit par les Alpes. La conquête du Tessin fut en premier lieu motivée par la politique des transports. La construction des tunnels ferroviaires au Gothard, Lötschberg et Simplon ainsi que celle des routes nationales traversant les Alpes ont constitué d'autres étapes dans la desserte des régions alpines par le trafic.

Tout au long de son histoire, le trafic transitant par les Alpes a assuré à la Suisse des ressources financières importantes et l'a aidée à créer des emplois. La place importante que le tourisme suisse occupe au niveau de notre économie nationale et dans notre politique sociale serait impensable en l'absence d'une infrastructure routière suffisante. Grâce à une politique des transports adroite, la Suisse a toujours réussi à maintenir les répercussions négatives du trafic en transit dans des limites tolérables. La limitation du poids à 28 tonnes et l'interdiction de rouler de nuit et le dimanche ont notamment aidé à limiter le trafic sur nos passages alpins à un niveau supportable. Avec la construction de la Nouvelle Ligne Ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), on s'apprête à créer l'infrastructure nécessaire en vue d'augmenter fortement la part des marchandises transportées par le rail. Cela permettra à la Suisse de maintenir les émissions du trafic de marchandises transitant par les Alpes à un niveau tolérable, même après l'an 2000.

Mais, aux yeux de certains groupements politiques, ces efforts énormes pour protéger les régions alpines ne sont de loin pas encore suffisants. A l'aide d'une initiative populaire radicale, ils envisagent de transférer sur le rail la totalité du trafic-marchandises transitant de frontière à frontière par les Alpes. Par cette revendication, ils acceptent délibérément que la Suisse viole de façon grossière le principe important de la non-discrimination des étrangers dans ce domaine central. Des mesures de représailles douloureuses de la part des

états concernés ne tarderaient pas à être prises. Les auteurs de l'initiative méconnaissent aussi le fait que le transfert complet du trafic de transit de la route au rail n'est techniquement pas réalisable dans le délai de transition de dix ans exigé, car les infrastructures nécessaires (Rail 2000 et les Nouvelles Lignes Ferroviaires à travers les Alpes) ne seront achevées que plus tard.

L'initiative des Alpes est extrêmement hostile à l'économie et conduit la Suisse tout droit dans une impasse au niveau de la politique routière. Elle nous contraint de violer de manière inadmissible des accords bilatéraux et multilatéraux importants. Et cela précisément à un moment où notre pays se rapproche de plus en plus des autres pays européens.

C'est pourquoi le Conseil fédéral et une majorité confortable du Parlement recommandent le rejet de l'initiative des Alpes. Un appel est lancé à tous les citoyens d'empêcher, lors de la votation populaire du 20 février 1994, le déraillement de la politique routière suisse et de rejeter massivement l'initiative des Alpes.

1. Aperçu

1.1. Objectif de l'initiative

L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic en transit» (initiative des Alpes) a été déposée le 11 mai 1990, par un comité ad hoc, avec 107 570 signatures valides. Cette initiative demande que la Confédération protège la zone alpine contre les effets négatifs du trafic en transit.

Cet objectif doit être atteint en forçant le trafic de marchandises transitant d'une frontière à l'autre à travers les Alpes à emprunter exclusivement le rail. Le transit des marchandises par la route est interdit. Les dérogations à cette règle ne sont accordées que si elles sont indispensables. 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 de l'adoption de l'initiative.

Pour éviter un accroissement du trafic-voyageurs dans la zone alpine, l'initiative demande que la capacité des routes de transit dans les régions alpines ne soit pas augmentée. Les routes de contournement destinées à désengorger les localités ne tombent pas sous le coup de cette disposition.

1.2. Appréciation de l'initiative

Dans les circonstances actuelles et futures, l'initiative des Alpes s'avère complètement déplacée. Alors que partout en Europe, les barrières et obstacles sont éliminés pour favoriser un développement harmonieux de l'économie et des relations mutuelles entre les pays et leurs populations, la Suisse s'apprête à dresser de nouvelles barrières. Les mesures contraignantes exigées par l'initiative à l'encontre du trafic-marchandises seraient en contradiction flagrante avec les autorisations accordées aux poids lourds étrangers de transiter par notre pays, autorisations qui figurent dans de nombreux accords bilatéraux entre Etats. Le transfert forcé du trafic de marchandises entraînerait à coup sûr des mesures de rétorsion de la part des pays concernés et ces dernières auraient des répercussions douloureuses pour toutes les branches, et pas seulement pour celle des transports.

Pendant des centaines d'années, les Alpes ont constitué un obstacle naturel au trafic entre les populations du Nord et du Sud de l'Europe. En début de ce siècle, cet obstacle a été éliminé par l'aménagement

des passages alpins à coup d'investissements énormes. Par une interdiction du trafic routier en transit, on cherche maintenant à transformer à nouveau la zone alpine en un réduit où le trafic en transit sera en majorité contraint d'emprunter le rail. Parallèlement, le développement futur des routes dans les régions alpines serait perturbé s'il favorisait, ne serait-ce que de façon infime, le trafic en transit.

Ces efforts traduisent un dogmatisme écologique. Ils sont basés sur une attitude égoïste qui méconnaît les rapports entre une économie basée sur la division du travail et le bien-être. Les interdictions et mesures contraignantes préconisées par l'initiative des Alpes exerceraient un effet paralysant sur l'ensemble de notre pays, et sur les habitants des régions alpines en particulier, effet qui serait être difficile à digérer.

1.3. Un non clair et net de la part du Conseil fédéral et du Parlement

Dans son message détaillé du 12 février 1992, le Conseil fédéral rejette cette initiative des Alpes. Il motive entre autres ce rejet en constatant qu'après la conclusion de l'accord sur le transit avec la Communauté européenne (CE) et l'adoption des NLFA par le peuple, cette initiative est désormais dépassée. Elle est par ailleurs contraire aux accords internationaux en matière de transports et de commerce, elle discrimine les étrangers et provoquerait des mesures de représailles. Elle est inefficace, car, d'une frontière à l'autre, seul le 7 pour-cent du trafic-marchandises global transitant par la Suisse à travers les Alpes serait concerné. Cette initiative étant irréalisable sur le plan pratique, il en recommande le rejet.

Le Conseil national s'est aligné le 16 décembre 1992 sur cette recommandation du Conseil fédéral et a rejeté l'initiative des Alpes par 93 voix contre 53. Le verdict du Conseil des Etats a été encore nettement plus tranché, cette initiative ayant été rejetée le 16 juin 1993 par 28 voix contre 8 (résultat de la votation finale du 18 juin 1993: 90 voix contre 60 au Conseil national et 23 voix contre 2 au Conseil des Etats).

1.4. Comité suisse contre l'initiative des Alpes

L'initiative des Alpes fera l'objet d'une votation populaire le 20 février 1994. La grande majorité des parlementaires fédéraux ainsi que de nombreuses associations et organisations économiques, agricoles, touristiques et routières ainsi que des régions de montagne s'étant prononcés contre cette initiative populaire, un «Comité suisse contre l'initiative des Alpes» a été mis en place au printemps 1993. Il est dirigé par le Conseiller national Dumeni Columberg et comprend au

total 118 conseillers nationaux et aux Etats. Le Secrétariat du Comité contre l'initiative des Alpes se trouve auprès de l'Union suisse des arts et métiers et du travail, Case postale, 3001 Berne.

Les parlementaires fédéraux suivants font partie de ce Comité suisse contre l'initiative des Alpes:

Présidence: Columberg Dumeni, Conseiller national, PDC, GR

Co-Présidence: Berger Jean-Pierre, Conseiller national, UDC, VD
Cavadini Adriano, Conseiller national, PRD, TI
Epiney Simon, Conseiller national, PDC, VS
Giezendanner Ulrich, Conseiller national, PSA, AG
Gros Jean-Michel, Conseiller national, PLS, GE
Seiler Hauspeter, Conseiller national, UDC, BE
Spoerry Vreni, Conseillère nationale, PRD, ZH

Membres: Allenspach Heinz, Conseiller national, PRD, ZH
Aregger Manfred, Conseiller national, PRD, LU
Aubry Geneviève, Conseillère nationale, PRD, BE
Baumberger Peter, Conseiller national, PDC, ZH
Bezzola Duri, Conseiller national, PRD, GR
Binder Max, Conseiller national, UDC, ZH
Bircher Peter, Conseiller national, PDC, AG
Bisig Hans, Conseiller aux Etats, PRD, SZ
Blatter Ulrich, Conseiller national, PDC, OW
Blocher Christoph, Conseiller national, UDC, ZH
Blötzer Peter, Conseiller aux Etats, PDC, VS
Bonny Jean-Pierre, Conseiller national, PRD, BE
Borer Roland, Conseiller national, PSA, SO
Bortoluzzi Toni, Conseiller national, UDC, ZH
Bühler Simeon, Conseiller national, UDC, GR
Bührer Gerold, Conseiller national, PRD, SH
Bürgi Jakob, Conseiller national, PDC, SZ
Büttiker Rolf, Conseiller aux Etats, PRD, SO
Caccia Fulvio, Conseiller national, PDC, TI
Camponovo Geo, Conseiller national, PRD, TI
Cavadini Jean, Conseiller aux Etats, PLS, NE
Chevallaz Olivier, Conseiller national, PRD, VD
Cincera Ernst, Conseiller national, PRD, ZH
Comby Bernard, Conseiller national, PRD, VS
Cotti Gianfranco, ancien Conseiller national, PDC, TI
Cottier Anton, Conseiller aux Etats, PDC, FR

Couchepin Pascal, Conseiller national, PRD, VS
Daepp Susanne, Conseillère nationale, UDC, BE
Darbellay Vital, Conseiller national, PDC, VS
Deiss Joseph, Conseiller national, PDC, FR
Delalay Edouard, Conseiller aux Etats, PDC, VS
Dreher Michael E., Conseiller national, PSA, ZH
Ducret Dominique, Conseiller national, PDC, GE
Eggly Jacques-Simon, Conseiller national, PLS, GE
Eymann Christoph, Conseiller national, PLS, BS
Fischer Theo, Conseiller national, PDC, LU
Fischer Theo, Conseiller national, UDC, AG
Fischer Ulrich, Conseiller national, PRD, AG
Flückiger Michel, Conseiller aux Etats, PRD, JU
Frey Claude, Conseiller national, PRD, NE
Frey Walter, Conseiller national, UDC, ZH
Friderici Charles, Conseiller national, PLS, VD
Fritschi Oscar, Conseiller national, PRD, ZH
Früh Hans-Rudolf, Conseiller national, PRD, AR
Gadient Ulrich, Conseiller aux Etats, UDC, GR
Gobet Alexis, Conseiller national, PDC, FR
Graber Rolf, Conseiller national, PLS, NE
Gysin Hans-Rudolf, Conseiller national, PRD, BL
Hari Fritz, Conseiller national, UDC, BE
Heberlein Trix, Conseillère nationale, PRD, ZH
Hegetschweiler Rolf, Conseiller national, PRD, ZH
Hess Otto, Conseiller national, UDC, TG
Hess Peter, Conseiller national, PDC, ZG
Hildbrand Franz-Josef, Conseiller national, PDC, VS
Huber Hans Jörg, Conseiller aux Etats, PDC, AG
Jenni Peter, Conseiller national, PSA, BE
Keller Anton, Conseiller national, PDC, AG
Kern Armin, Conseiller national, PSA, ZH
Küchler Niklaus, Conseiller aux Etats, PDC, OW
Kühne Josef, Conseiller national, PDC, SG
Kündig Markus, Conseiller aux Etats, PDC, ZG
Leuba Jean-François, Conseiller national, PLS, VD
Loeb François, Conseiller national, PRD, BE
Maître Jean-Philippe, Conseiller national, PDC, GE
Mamie Philippe, Conseiller national, PRD, VD
Maurer Ueli, Conseiller national, UDC, ZH
Miesch Christian, Conseiller national, PRD, BL
Moser René, Conseiller national, PSA, AG
Mühlemann Ernst, Conseiller national, PRD, TG

Müller Reinhard, Conseiller national, UDC, AG
Narbel Jean-Marc, Conseiller national, PLS, VD
Nebiker Hans-Rudolf, Conseiller national, UDC, BL
Neuenschwander Willi, Conseiller national, UDC, ZH
Oehler Edgar, Conseiller national, PDC, SG
Perey André, Conseiller national, PRD, VD
Philipona Jean-Nicolas, Conseiller national, PRD, FR
Poncet Charles, Conseiller national, PLS, GE
Raggenbass Hansueli, Conseiller national, PDC, TG
Reimann Maximilian, Conseiller national, UDC, AG
Reymond Hubert, Conseiller aux Etats, PLS, VD
Rhyner Kaspar, Conseiller aux Etats, PRD, GL
Rohrbasser Bernard, Conseiller national, UDC, FR
Ruckstuhl Hans, Conseiller national, PDC, SG
Rüesch Ernst, Conseiller aux Etats, PRD, SG
Rychen Albrecht, Conseiller national, UDC, BE
Sandoz Suzette, Conseillère nationale, PLS, VD
Savary Pierre, Conseiller national, PRD, VD
Schallberger Peter-Josef, Conseiller aux Etats, PDC, NW
Scheurer Jürg, Conseiller national, PSA, BE
Scheurer Rémy, Conseiller national, PLS, NE
Schmid Carlo, Conseiller aux Etats, PDC, AI
Schmidhalter Paul, Conseiller national, PDC, VS
Schmied Walter, Conseiller national, UDC, BE
Schwab Heinz, Conseiller national, UDC, BE
Segmüller Eva, Conseillère nationale, PDC, SG
Steinemann Walter, Conseiller national, PSA, SG
Steiner Rudolf, Conseiller national, PRD, SO
Stucky Georg, Conseiller national, PRD, ZG
Suter Marc, Conseiller national, PRD, BE
Theubet Gabriel, Conseiller national, PDC, JU
Tschopp Peter, Conseiller national, PRD, GE
Tschuppert Karl, Conseiller national, PRD, LU
Uhlmann Hans, Conseiller aux Etats, UDC, TG
Vetterli Werner, Conseiller national, UDC, ZH
Wanner Christian, Conseiller national, PRD, SO
Wyss Paul, Conseiller national, PRD, BS
Wyss William, Conseiller national, UDC, BE
Zimmerli Ulrich, Conseiller aux Etats, UDC, BE
Zölch Elisabeth, Conseillère nationale, UDC, BE
Zwahlen Jean-Claude, Conseiller national, PDC, BE

2. Libellé de l'initiative

L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic en transit», déposée le 11 mai 1990 avec 107 570 signatures valides, a la teneur suivante:

La constitution fédérale est complétée comme il suit:

Article 36^{quater} (nouveau):

- ¹ La Confédération protège la zone alpine contre les effets négatifs du trafic en transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic en 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 (nouveau)

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.

Plusieurs passages du texte de cette initiative sont flous et auraient par conséquent besoin d'être mieux définis. Les notions et passages suivants pourraient poser des problèmes d'interprétation:

– *Zone alpine:*

il n'est pas précisé ce qu'il faut entendre par ce terme, car la région des Alpes s'étend de la France à la Slovénie, en passant par l'Italie, la Suisse et l'Autriche. Les auteurs de l'initiative souhaitent-

ils réellement que la Confédération s’immisce aussi dans la politique des transports des pays voisins? Si le texte de l’initiative devait uniquement se rapporter à la partie suisse des Alpes, on ne sait toujours pas s’il faut entendre par là uniquement le massif alpin central ou si ce terme englobe également les zones de collines des Préalpes: une délimitation territoriale précise s’impose surtout en raison de l’alinéa 3, par lequel on souhaite empêcher l’augmentation de la capacité des routes de transit.

- *Effets négatifs du trafic en transit:*
cette formulation obligerait la Confédération à intervenir également au niveau du trafic de transit ferroviaire.

- *Degré de nuisance ne portant pas de dommages aux êtres humains, animaux et plantes:*
il sera bien difficile de fixer le seuil à partir duquel le trafic en transit aura atteint un volume qui fasse subir des dommages aux êtres humains, animaux et plantes et à leurs espaces vitaux. Il est également aberrant que la Confédération soit chargée uniquement de ramener les nuisances du trafic en transit à un degré tolérable, alors que les autres sources d’émissions sont passées sous silence et ne donnent lieu à aucune restriction, même si leurs nuisances sont manifestes.

- *Marchandises transitant à travers les Alpes:*
les marchandises peuvent être transportées par voie terrestre (route, rail, pipelines), aérienne ou fluviale. Dans l’optique des auteurs de l’initiative, seul le transport par le rail pourrait être envisagé après le délai de dix ans pour les marchandises transitant par notre pays. On ne sait pas non plus si les mesures correspondantes englobent également les véhicules routiers vides, destinés au transport de marchandises. Ces derniers représentent en effet le 20 pourcent environ du trafic-marchandises transitant d’une frontière à l’autre.

- *Routes de contournement destinées à désengorger les localités:*
ce passage est lui aussi très flou. La N4 sur l’Axen ou une route de contournement à deux voies au Sud de Viège sont-elles aux yeux des auteurs de l’initiative des routes de contournement pouvant être construites à l’avenir ou s’agit-il de liaisons qui ne seraient plus autorisées, parce qu’elles augmentent la capacité des routes de transit?

3. Interventions infructueuses allant dans le même sens que l'initiative des Alpes

3.1. Article constitutionnel pour une politique coordonnée des transports PCT

Le 12 juin 1988, le peuple et les cantons ont clairement rejeté l'article constitutionnel pour une Politique coordonnée des transports PCT qui cherchait entre autre à donner à la Confédération la compétence de délester les routes du trafic de marchandises sur de longues distances.

3.2. Initiative du canton d'Uri

Le 3 mars 1991, les citoyens uranais ont adopté dans une votation populaire par 6 695 oui contre 1 555 non une initiative cantonale au nom similaire, intitulée «protection contre le trafic en transit». Cette revendication qui a été rejetée par les chambres fédérales et qui n'a donc pas été soumise au verdict du Souverain avait en grande partie le même libellé que l'initiative des Alpes. Outre le transfert forcé du trafic en transit de la route au rail dans les 15 années à venir, cette initiative demandait toutefois en supplément que la Confédération prenne des mesures immédiates pour délester dans la mesure du possible l'espace vital du canton d'Uri du trafic de marchandises transitant par les routes.

4. Arguments contre l'initiative des Alpes

4.1. Après la signature de l'accord sur le transit et l'adoption des NLFA par le peuple, l'initiative des Alpes est dépassée

L'initiative des Alpes a vu le jour à une époque où la CE demandait avec insistance à la Suisse de laisser librement transiter les véhicules de 40 t dans l'ensemble de notre pays ou tout au moins par un couloir de transit. Ce contexte a entre-temps changé radicalement. Depuis le lancement de l'initiative des Alpes, beaucoup de changements sont intervenus! Dans le domaine des transports, de nombreuses décisions définitives ont précisément été prises et entérinées.

Citons en premier lieu l'accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération relatif au transport de marchandises par la route et par rail (cf. annexe, chiffre 7.2.). Cette limitation du poids représente un frein efficace contre une augmentation du trafic routier de marchandises en transit. Cet accord donne par ailleurs priorité au rail pour le trafic-marchandises en transit à travers les Alpes.

Le traité sur le transit n'est en rien touché par les revendications les plus récentes de la CE en ce qui concerne l'amélioration de l'accès du plateau suisse pour des véhicules d'un poids de 40 tonnes. Cette revendication ne concerne pas les poids lourds transitant par la Suisse, mais uniquement le trafic-marchandises étranger à destination de notre pays et le trafic inverse. Ce trafic est vital pour l'approvisionnement de notre pays en marchandises et pour notre économie. Un assouplissement de la limitation du poids pour les véhicules qui traversent notre frontière ne serait pas contraire aux objectifs de l'initiative des Alpes. Il entraînerait une réduction du nombre des courses effectuées par les poids lourds sur les liaisons routières reliant les frontières suisses aux centres économiques de notre pays et permettrait par conséquent de délester notre réseau routier d'une partie du trafic des poids lourds.

En donnant sa bénédiction à la construction des Nouvelles Lignes Ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), le Souverain suisse s'est non seulement prononcé en faveur de la construction de deux nouveaux tunnels de base au Gothard et au Lötschberg, tunnels dont le coût dépassera sans doute les 14 milliards de francs budgétisés, mais il a également donné son aval à des mesures d'appoint pour exploiter les capacités ferroviaires dans le trafic-marchandises en transit à travers les Alpes (cf. annexe, chiffre 7.1.).

En guise de solution de transition jusqu'à l'achèvement de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, le Conseil fédéral a finalement décidé le développement immédiat du ferroutage au Gothard et au Lötschberg et autorisé à cet effet des investissements d'un montant de 1,5 milliard de francs. Cela signifie que, dès 1994, la capacité du trafic combiné sera triplée et l'attrait de ce dernier s'en trouvera subitement amélioré.

Par toutes ces mesures, dont l'énumération n'est pas exhaustive, puisqu'on pourrait y ajouter le renforcement des prescriptions sur les gaz d'échappement des véhicules diesel, l'accord entre l'Allemagne, la Suisse et l'Italie sur le trafic combiné, l'accord européen sur les lignes importantes du trafic international et les installations y relatives (accord AGTC), la convention sur la protection des Alpes, etc., priorité a été accordée à la protection active et passive de l'environnement ainsi qu'au déroulement rationnel des transports, tout en préservant l'environnement. En ce qui concerne la protection des Alpes et le transfert du trafic-marchandises de la route au rail, ils contiennent des objectifs réalisables, contrairement à l'initiative des Alpes.

Cette initiative populaire est d'autant plus dépassée qu'elle représente même un pas en arrière en matière de protection de l'environnement, puisque la Suisse se verrait obligée de violer les accords internationaux sur les transports qu'elle a conclus avec les autres Etats européens en vue de protéger l'environnement, grâce à un transfert du trafic de marchandises routier vers le rail, et remettrait ainsi en question quelques mesures internationales pour protéger la zone alpine des nuisances du trafic en transit.

4.2. L'initiative des Alpes est excessive et contraire au principe du libre choix du moyen de transport

Les exigences de l'initiative des Alpes manquent leur but. Cette initiative souhaite interdire «d'une frontière à l'autre» le trafic-marchandises en transit à travers les Alpes. Après un délai de transition de dix ans, ce dernier se verrait contraint par l'Etat d'emprunter le rail. L'initiative touche ainsi au principe, très cher à notre pays, du libre choix du moyen de transport et indirectement aussi à la liberté du commerce et de l'industrie.

La législation suisse ne prescrit jusqu'ici pas aux usagers quel moyen ils doivent utiliser pour le transport de personnes ou de marchandises. Il y a peu de temps, le Souverain a refusé que la Confédération puisse contraindre le trafic-marchandises routier à emprunter le rail, en dérogation à la liberté du commerce et de l'industrie (article sur la Politique Coordinnée de Transports). Le renoncement aux mesures contrai-

gnantes correspondantes est en accord avec notre économie de marché. L'initiative des Alpes constitue une nouvelle tentative pour entamer le principe du libre choix du moyen de transport. Cela témoigne du peu de clairvoyance des auteurs de l'initiative et de leur opiniâtreté bornée.

A la place de mesures contraignantes supplémentaires, il nous faut une solution de rechange attrayante et le développement du trafic combiné, ainsi que la construction des NLFA, constituent une bonne solution. La politique routière suisse, qui repose sur un large consensus parmi les usagers, souhaite gérer les transports à l'aide de moyens qui soient adaptés au marché. L'intention est de transférer de la route au rail un volume de marchandises en transit le plus grand possible, mais cela non pas à l'aide de mesures contraignantes supplémentaires, mais en développant le réseau ferroviaire, pour le rendre attrayant. Une comparaison des prestations fournies par les différents modes de transport montre qu'une telle gestion fonctionne au niveau du trafic-marchandises en transit et cela sans contrainte de la part de l'Etat, mais en mettant en place les conditions-cadre correspondantes. Aujourd'hui déjà, la part du rail au trafic-marchandises en transit est 6 fois plus élevée que celle de la route. En 1992, 29,2 millions de tonnes de marchandises ont au total transité par la Suisse, dont 8,4 % par la route, 50,0 % par le rail et 41,6 % par les pipelines (cf. tableau de la participation des différents modes de transport au trafic de transit, chiffre 7.3. ci-après).

En Suisse, la réglementation du trafic routier est aujourd'hui déjà nettement plus restrictive que dans tous les autres pays européens: pour des raisons diverses, on s'acharne sur le trafic-marchandises routier en le frappant d'une limitation du poids à 28 tonnes, de l'interdiction de rouler de nuit et le dimanche, de prescriptions très sévères sur les gaz d'échappement, d'une taxe poids lourds, etc.

On ne saurait vouloir tout réglementer par des lois et prescriptions. L'interdiction unilatérale frappant le trafic routier en transit d'une frontière à l'autre, telle que l'initiative souhaite l'instaurer, serait en définitive exclusivement dirigée contre l'étranger. Cela est peu reluisant pour la Suisse, qui se targue d'être «le pays de la liberté» et cela d'autant plus qu'à l'étranger, les mesures contraignantes, dirigées contre le trafic-marchandises étranger, seront sans doute considérées comme égoïstes et discriminatoires (pour les éventuelles mesures de représailles, cf. chiffre 4.8. ci-après).

4.3. L'initiative des Alpes est peu réaliste, car il est impossible de mettre en place dans les dix années à venir les capacités ferroviaires nécessaires

Sur le plan pratique, la réalisation de l'initiative serait tout simplement impossible. Elle demande en effet que le trafic-marchandises en transit soit transféré de la route au rail dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle le nouvel article constitutionnel a été accepté, à savoir dès l'an 2004 au plus tard. Ce délai est complètement utopique et largement insuffisant pour réaliser les mesures nécessaires, notamment le développement du réseau ferroviaire.

La réalisation de «Rail 2000» connaît des retards inattendus. On sait désormais avec certitude que le tunnel de base du Gothard ne pourra pas être mis en service dans les dix années à venir. Mais la réalisation de ce chantier destiné au trafic ferroviaire est la condition sine qua non pour pouvoir mettre à disposition du trafic les capacités ferroviaires et de chargement nécessaires. Une accélération de ces projets de construction entraînerait, outre des difficultés de financement, des problèmes de capacité considérables au niveau de l'économie du bâtiment et des autorités (planification, établissement des projets, parcelles, traitement des oppositions, etc.).

Les terminaux disponibles à l'étranger n'étant pas non plus suffisants pour un transfert forcé et les pays voisins n'acceptant pas de les mettre sans autre en place, il faudrait aménager et financer, depuis la Suisse, dans les régions frontalières, de nouvelles installations de chargement. Le coût de ces terminaux supplémentaires serait considérable. De telles installations de chargement supplémentaires dans la région frontalière seraient aberrantes, déjà pour la bonne raison que le trafic combiné ne se déroule pas uniquement d'une frontière à l'autre, mais concerne un territoire beaucoup plus vaste.

Le délai de dix ans prescrit par l'initiative serait par ailleurs incompatible avec l'accord sur le transit qui a été conclu pour une durée de 12 ans. En cas d'acceptation de l'initiative, cet accord, qui est déjà en grande partie compatible avec les objectifs de l'initiative des Alpes, ne pourrait plus être honoré.

4.4. L'initiative des Alpes demanderait la mise en place aux frontières d'un appareil de contrôle disproportionné

Il faudrait mettre en place un appareil de contrôle disproportionné pour pouvoir appliquer systématiquement l'interdiction de transiter par la route faite au trafic de marchandises en transit. En effet, il n'est pas facile de distinguer depuis l'extérieur le trafic en transit de celui des

importations et exportations. Ces mesures toucheraient chaque année 450 000 poids lourds (situation 1992) et un nombre jusqu'ici inconnu de véhicules de livraison.

Les dépenses nécessaires pour effectuer systématiquement ces contrôles et pour empêcher les transporteurs à avoir recours à des moyens pour les contourner (p. ex. déchargement ou chargement de petites quantités de marchandises à l'intérieur de la Suisse) seraient disproportionnées par rapport aux résultats qu'on peut en espérer. Cela supposerait la mise en place aux frontières d'un personnel très nombreux (employés de douane) ou une augmentation des effectifs des polices cantonales (contrôles ponctuels sur les routes). Mais les auteurs de l'initiative n'indiquent malheureusement pas comment se procurer les moyens nécessaires pour financer cet appareil de contrôle de la Confédération et des cantons.

4.5. L'initiative rend impossible les améliorations urgentes des routes dans les cantons de montagne

L'initiative des Alpes comporte une interdiction d'augmenter les capacités des routes de transit dans la zone alpine. Cette interdiction ne frapperait pas seulement le Gothard, mais tous les passages alpins.

Concrètement, cette initiative s'oppose :

- à une autoroute à quatre voies dans le Haut-Valais (entre Sierre et Brigue)
- à l'aménagement de quatre voies sur la route du San-Bernardino et du Grand-Saint-Bernard
- à la mise en place d'un couloir pour les 40 t
- à la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard

L'interdiction d'augmenter la capacité des routes de transit s'appliquerait de façon uniforme à toutes les régions alpines. Dans la zone alpine, le réseau routier servant en premier lieu au trafic régional et local serait également concerné. Il serait pratiquement impossible d'apporter à ces routes les améliorations et modifications urgentes qui s'imposent dans l'intérêt des riverains et de la sécurité routière.

Cette initiative défavorise par conséquent les cantons de montagne. Elle touche le tourisme et les transports artisanaux et s'ingère massivement dans un domaine qui relève de la compétence des cantons. Il serait notamment impossible de réaliser l'urgente liaison autoroutière avec le Haut-Valais et l'aménagement de quatre voies sur l'autoroute allant de Brigue vers la Romandie devrait être arrêté. Le Valais qui a

déjà dû reconcer à un raccordement par le Rawil au réseau des routes nationales, serait donc défavorisé une fois de plus.

4.6. L'initiative des Alpes nuit au tourisme dans les régions alpines

L'interdiction de développer les axes de transit toucherait en grande partie aussi la desserte des régions touristiques importantes. En effet, tout développement d'un tronçon sur une route de transit, qui s'impose par exemple pour des raisons de sécurité routière, d'accès en été et en hiver ou pour améliorer les voies d'accès des nombreux villages et vallées reculés, entraînerait une augmentation de la capacité de transit et serait par conséquent interdit.

L'initiative des Alpes veut transformer les régions alpines en «Ballenberg de l'Europe» et résoudre les problèmes de transport par une interdiction de construire des routes. Cela touche notamment ceux parmi les cantons et vallées de montagne qui ne seront pas mieux reliés aux autres régions par les Nouvelles Lignes Ferroviaires à travers les Alpes et dont la desserte n'est pas non plus améliorée par le concept «Rail 2000».

La seule philosophie de l'initiative des Alpes est faite d'interdictions et d'empêchements et cette mentalité ainsi que la restriction du libre choix du moyen de transport se marient très mal avec l'attitude libérale que la Suisse a toujours eu à l'égard du tourisme. C'est pourquoi il faut prendre d'autres mesures incitatives pour résoudre les problèmes de transport qui se posent au niveau du tourisme. Les mesures contraignantes doivent se limiter aux transferts techniquement inévitables (interdictions d'accès au trafic d'excursions journalières, etc.)

4.7. L'initiative des Alpes accentue encore l'isolement de la Suisse face aux Etats européens

L'initiative touche des accords internationaux essentiels dans lesquels la Suisse a notamment pris les engagements suivants:

- l'admission des véhicules étrangers au trafic
- la garantie de non-discrimination des étrangers
- le renoncement à des mesures entravantes unilatérales, notamment à l'égard du trafic-marchandises (p.ex. par des distorsions de la concurrence ou des entraves commerciales, telles qu'interdictions ou limitations du transit)
- la garantie d'autoriser les poids lourds étrangers à transiter par notre pays et d'admettre sans limitation sur nos routes le trafic-marchandises en transit lorsque le poids des camions ne dépasse pas les 28 tonnes

- l'introduction d'un modèle de débordement pour le trafic combiné des camions dont le poids est excédentaire
- achèvement et amélioration du réseau des routes nationales
- simplification des formalités et contrôles aux douanes
- etc.

L'acceptation de l'initiative entraverait encore davantage la collaboration de notre pays au niveau international. Il serait en effet nécessaire de dénoncer les accords passés avec les autres Etats — dans la mesure où cela est possible dans le délai de dix ans — et de les renégocier dans un contexte politiquement défavorable.

Le marché intérieur de la CE qui repose sur le principe de la libre circulation des personnes, des marchandises, des capitaux et des services en vue d'éliminer les distorsions de la concurrence et les discriminations, devra être réalisé ces prochains temps. En vue de favoriser la concurrence et la liberté du commerce au-delà des frontières nationales, les entraves de toute sorte au commerce seront supprimées dans les autres pays européens. La liberté des services et celle du choix du moyen de transport, trafic routier y compris, forment notamment les piliers de la politique de la CE en matière de transports. La libéralisation croissante des marchés entraînera incontestablement une mobilité internationale accrue qui touchera également la Suisse, en raison de sa situation au centre de l'Europe.

Comme il nous faudra tôt ou tard entamer des négociations en vue de l'accès vital de notre pays au marché intérieur européen, l'initiative des Alpes vient vraiment mal à propos après le rejet de l'EEE par le Souverain suisse. En effet, après le non du peuple au traité sur l'EEE, la Suisse a un grand intérêt à ne pas laisser encore davantage se détériorer ses rapports avec les Etats membres de l'EEE. Après la votation populaire du 6 décembre 1992, notre position n'est pas des plus confortables et il serait mal vu que nous cherchions à imposer les mesures contraignantes préconisées par l'initiative, même si ces dernières n'entraient en vigueur que dans 10 ans. Une attitude raisonnable en matière de transit est aujourd'hui un impératif absolu.

Les restrictions demandées par l'initiative des Alpes nous mettraient définitivement à l'écart en matière de politique étrangère, d'une part vis-à-vis de l'Autriche, notre partenaire de l'AELE, car nous ne saurions simplement fermer nos frontières au trafic routier en transit et le laisser entièrement à la charge de notre voisin, mais d'autre part aussi vis-à-vis de nos voisins du Nord et du Sud. A l'heure où les autres Etats européens ouvrent entre eux leurs frontières, il serait particulièrement mal venu que nous dressions de nouveaux obstacles dans notre pays.

La Suisse ne saurait mettre à la disposition du trafic-marchandises international et notamment de celui entre les Etats voisins, qu'un seul et unique moyen de transport: le rail. L'introduction en Suisse de contrôles intensifs aux frontières pour déceler le trafic-marchandises en transit constituerait dans ce domaine délicat une véritable provocation vis-à-vis des autres Etats européens. A l'heure actuelle, nous ne pouvons tout simplement plus nous permettre ce genre d'exercices.

4.8. L'initiative des Alpes provoquera des mesures de rétorsion de la part de l'étranger

L'initiative des Alpes étant exclusivement dirigée contre le trafic-marchandises en transit d'une frontière à l'autre et touchant ainsi des intérêts vitaux des Etats européens, tout en préservant le trafic intérieur suisse ainsi que celui destiné aux importations et exportations, elle serait sans aucun doute interprétée par l'étranger comme une grave discrimination des poids lourds étrangers. La Communauté économique européenne n'accepterait pas cette discrimination.

Le transfert forcé provoquerait très probablement à l'étranger des mesures de rétorsion à l'encontre des transporteurs suisses. Concrètement, l'Allemagne pourrait p. ex. interdire aux entreprises de transport suisses de transiter par son pays pour se rendre en Hollande ou au Danemark. Ces entraves du trafic de marchandises risqueraient même d'inciter les pays étrangers à prendre des mesures de représailles dans d'autres domaines que celui des transports.

Cette initiative comporte donc des risques politiques considérables. Elle entraînerait par conséquent des répercussions extrêmement douloureuses pour plusieurs autres secteurs vitaux de la politique commerciale de l'économie suisse. Les intérêts des régions de montagne qui souhaitent maintenir des bases économiques assurant leur existence et les emplois devenus peu nombreux seraient également compromis.

5. Réponses aux principaux arguments des auteurs de l'initiative

Affirmation 1: L'écosystème des Alpes est particulièrement sensible et doit par conséquent être préservé

Il est exact que les Alpes représentent un espace vital d'une beauté incomparable qu'il s'agit de protéger efficacement. Pour cela, il n'y a toutefois pas besoin d'une initiative aussi extrême et unilatérale, basée sur des interdictions. La Suisse connaît aujourd'hui déjà une législation très stricte en matière de protection de l'environnement, de la nature et des sites. Pour réaliser des projets ou pour modifier des artères de transport importantes, il faut une étude d'impact sur l'environnement et la Suisse dispose, tant pour les véhicules à moteur légers que pour le trafic des poids lourds, des prescriptions sur les gaz d'échappement qui comptent parmi les plus sévères du monde.

L'initiative des Alpes ne tient par ailleurs pas les promesses qu'elle fait, car elle ne s'applique qu'au trafic-marchandises transitant d'une frontière à l'autre. L'ensemble du trafic intérieur ainsi que le trafic-marchandises routier de l'étranger en Suisse ou vice versa ne seraient pas soumis à cette interdiction. Il serait donc illusoire de croire que l'initiative des Alpes bannirait le trafic des poids lourds des Alpes.

Affirmation 2: En cas de rejet de l'initiative des Alpes, les NLFA aboutiraient à une débâcle financière

Cette affirmation est arbitraire et complètement tirée par les cheveux. Le DFTCE a fait établir des calculs de rentabilité en vue de la votation populaire du 27 septembre 1992 sur les NLFA. Ces calculs étaient basés sur l'hypothèse que le trafic-marchandises transitant par les Alpes ne serait pas soumis à des restrictions supplémentaires. On est arrivé à l'époque à la conclusion que, d'après le niveau des connaissances actuelles, les NLFA auraient atteint leur seuil de rentabilité après 60 ans environ. Mais même si les NLFA devaient, contre toute attente, ne jamais atteindre la rentabilité souhaitée, il serait, dans l'optique de l'économie nationale, complètement absurde de lui fournir la demande souhaitée en déplaçant les transports de force sur le rail. Les dommages qu'une telle mesure occasionnerait à l'économie dans son ensemble ne feraient qu'augmenter.

L'affirmation des auteurs de l'initiative est dénuée de toute base et prouve que ces personnes, dont la majorité a également combattu

les NLFA (quelle contradiction!), ne sont maintenant manifestement pas prêtes à reconnaître l'acceptation claire de ce projet du siècle par le peuple suisse.

Affirmation 3: Avec l'initiative des Alpes, notre pays rend un service à l'Europe, en lui présentant un concept de transports révolutionnaire

Il faut vraiment une bonne dose de naïveté pour croire que les Etats européens pourraient donner leur aval à des concepts de transports aussi extrêmes. Les expériences faites par la Suisse avec la limitation à 28 tonnes et l'interdiction de rouler de nuit et le dimanche auraient pourtant dû faire comprendre aux auteurs de l'initiative que la CE n'est pas du tout prête à s'écarter de la politique des transports qu'elle a adoptée présentement.

C'est donc quasiment faire preuve de cynisme que de vouloir faire croire que l'initiative des Alpes est eurocompatible. C'est exactement le contraire. Entraver le trafic Nord-Sud à travers la Suisse est contraire aux intérêts vitaux des Etats européens. Une telle discrimination ne serait pas acceptée et entraînerait inévitablement des mesures de représailles qui compromettraient encore davantage la collaboration de notre pays avec les Etats environnants.

Affirmation 4: L'adoption de l'initiative des Alpes permettrait de fluidifier le trafic en plaine

Il est vraiment étonnant de voir à quel point les auteurs de l'initiative défendent les intérêts des automobilistes! En réalité, le trafic-marchandises routier transitant par les Alpes ne représente qu'une petite partie du trafic global des poids lourds. Une adoption de l'initiative des Alpes ne délésterait par conséquent que de rares tronçons du réseau des routes nationales et sur ces derniers, cela ne serait le cas que dans une faible proportion. Il s'avère une fois de plus que l'initiative des Alpes ne tient pas les promesses qu'elle fait.

Affirmation 5: L'initiative des Alpes n'est pas une initiative basée sur des interdictions, car ses objectifs peuvent être réalisés par différents moyens

Par cette affirmation, les auteurs de l'initiative cherchent à nous faire prendre des vessies pour des lanternes. Il serait effectivement possible de renoncer à des interdictions généralisées et d'atteindre les objectifs de l'initiative par des taxes d'incitation d'un montant prohibitif. Mais cela reviendrait à une interdiction de fait et ne changerait par conséquent rien du tout.

6. Résumé

Les Alpes représentent incontestablement un espace vital d'une beauté incomparable qu'il faut préserver coûte que coûte. C'est pour quoi la Suisse a édicté au cours des années et décennies passées des prescriptions très rigoureuses en matière de protection de l'environnement, de la nature et des sites. La construction ou la modification de grands projets de transports, tels que les lignes ferroviaires ou les routes nationales, doivent par conséquent faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement. Les prescriptions sur les gaz d'échappement et le bruit en vigueur dans notre pays comptent parmi les plus sévères du monde et cela aussi bien pour les voitures automobiles légères que pour les poids lourds. Avec la construction de Rail 2000 et de la Nouvelle Ligne Ferroviaire à travers les Alpes, des voies de transport ferroviaires extrêmement performantes vont être aménagées. Elles permettront de transférer de la route au rail une part plus grande encore du trafic-marchandises transitant à travers les Alpes. Ces efforts de protection ne doivent toutefois pas nous faire oublier que la zone alpine constitue l'espace vital d'une grande partie de la population suisse, espace dans lequel elle exerce son métier et passe ses loisirs. La population des régions alpines a également droit à une infrastructure adéquate et à des voies de transports performantes. Notre tourisme en a également besoin, car il représente pour notre pays le troisième secteur d'exportation et fournit directement et indirectement dans les branches correspondantes quelque 500 000 emplois. Il s'agit également de tenir compte des aspects internationaux du trafic transitant par les Alpes. En sa qualité de petit pays pauvre en matières premières et dont l'économie dépend de multiples façons de celle des pays voisins, la Suisse ne peut tout simplement pas se permettre de limiter de façon disproportionnée le trafic international de marchandises ou de le rendre impossible.

Avec ses revendications excessives, l'initiative des Alpes, qui entraînerait pour notre pays des répercussions importantes et douloureuses, passe largement à côté de son but. Il s'agit de rejeter de façon claire et nette initiative populaire extrême pour les raisons suivantes:

- *Après la signature de l'accord sur le transit et l'acceptation des NLFA en votation populaire, l'initiative des Alpes est désormais dépassée:*
depuis son lancement, la Suisse a réussi à imposer dans l'accord sur le transit passé avec la CE la limitation à 28 tonnes. Le risque d'un raz-de-marée de poids lourds transitant par notre pays est ainsi écarté. Avec la construction des Nouvelles Lignes Ferroviaires à travers les Alpes (NLFA), la Suisse sera en mesure de proposer au trafic-marchandises ferroviaire une offre extrêmement attrayante qui entraînera un transfert supplémentaire de la route au rail.

- *L'initiative des Alpes est excessive et contraire au principe du libre choix du moyen de transport:*
la législation suisse ne prescrit jusqu'ici pas aux usagers quel moyen ils doivent utiliser pour le transport des personnes ou des marchandises. Ce principe important du libre choix du moyen de transport serait violé par l'initiative des Alpes.

- *L'initiative des Alpes est peu réaliste, car il est impossible d'achever dans les dix années à venir les capacités ferroviaires nécessaires:*
la réalisation du projet Rail 2000 et de la NLFA — conditions incontournables pour le transfert du trafic-marchandises de la route sur le rail ne pourra pas être menée à bien dans le délai de transition de dix ans.

- *L'initiative des Alpes entraînerait un appareil de contrôle disproportionné:*
les travaux nécessaires pour contrôler systématiquement le trafic-marchandises et pour empêcher les mesures prises par les transporteurs pour contourner les prescriptions (p. ex. déchargement et chargement en Suisse) seraient complètement disproportionnés par rapport au résultat qu'on pourrait en attendre.

- *L'initiative des Alpes s'oppose aux améliorations urgentes qu'il convient d'apporter aux routes dans les cantons de montagne:*
en effet, elle empêcherait pratiquement les améliorations nécessaires et les modifications urgentes sur les voies d'accès dans les zones alpines qui devraient être prises dans l'intérêt de la population de montagne et de la sécurité routière.

- *L'initiative des Alpes nuit au tourisme dans les régions alpines:*
la desserte des régions touristiques importantes serait compromise par l'interdiction de développer les axes de transit. A l'heure où les différentes régions touristiques se livrent une concurrence de plus en plus rude, des possibilités d'accès rapides et sans problèmes constituent un avantage qu'il ne faudrait pas sous-estimer.

- *L'initiative des Alpes conduit à un isolement encore plus prononcé de notre pays vis-à-vis des Etats européens:*
elle est contraire aux conventions bilatérales et multilatérales en matière de transports et de commerce et compromettrait gravement la collaboration de la Suisse avec les Etats de la CE et de l'EEE.

- *L'initiative des Alpes provoquerait des mesures de représailles de la part de l'étranger:*
la discrimination du trafic Nord-Sud par la Suisse toucherait des intérêts vitaux des Etats européens. Une telle discrimination ne serait pas acceptée par la CE. Les mesures de représailles seraient dès lors inévitables.

L'initiative des Alpes est excessivement hostile à l'économie, provoquerait des pertes importantes d'emplois et conduirait la Suisse tout droit dans une impasse au niveau de la politique des transports. C'est pourquoi un appel est lancé aux citoyennes et citoyens de rejeter massivement cette initiative excessive et irresponsable lors de la votation du 20 février 1994.

7. Annexe

7.1. Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Arrêté sur le transit alpin)

Art. 1 Buts

La Confédération réalise un projet de grande ampleur visant à préserver sa position en Europe sur le plan de la politique des transports et à protéger les Alpes de nouvelles nuisances. Le projet doit garantir un couloir ferroviaire performant, délester les routes du trafic-marchandises sur de grandes distances, servir au transport des personnes et entraîner une baisse de la pollution actuellement excessive.

Art.2 Mesures de promotion

Afin de promouvoir la réalisation des objectifs figurant à l'article premier et de parvenir à une bonne utilisation de la Nouvelle Ligne Ferroviaire à travers les Alpes, des mesures appropriées seront prises pour que le trafic-marchandises en transit à travers les Alpes se déroule principalement par le rail.

7.2. Accord entre la Communauté économique européenne et la Confédération Suisse relatif au transport de marchandises par route et par rail (Traité sur le transit; en vigueur depuis le 22 janvier 1993):

Art. 10 Facilitation du transport sur route

¹ Les Parties contractantes, dans le respect de la limitation à 28 t du poids total en charge autorisé et de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche en Suisse, et sous réserve des exemptions figurant à l'Annexe 6, s'emploient à faciliter le transport de marchandises par route.

² A cet effet, les autorités suisses prennent les mesures suivantes — à l'instar de la suppression, par le Conseil fédéral, de l'émolument pour dépassement de poids en zone frontière entrée en vigueur le 6 février 1990:

— Achèvement et amélioration du réseau des routes nationales

— ...

- ³ Sans préjudice des paragraphes 1 et 2 du présent article et des stipulations de l'accord sur l'espace économique européen s'il entre en vigueur entre la Suisse et la Communauté, la Suisse accepte que circulent sur son territoire les véhicules routiers immatriculés dans les pays membres de la Communauté qui respectent les dimensions et les poids de l'axe moteur fixés dans la législation communautaire, telle qu'elle se présente au moment de l'entrée en vigueur du présent traité.

Art.11 Protection de l'environnement

- ¹ Afin de mieux protéger l'environnement, les Parties contractantes envisagent notamment l'introduction de normes d'un niveau de protection pour réduire les émissions de gaz, de particules et de bruit des véhicules utilitaires lourds.

Art.14 Facilitation du passage frontalier et simplification des formalités

- ¹ Les Parties contractantes s'emploient à alléger et à simplifier les formalités pesant sur le transport, notamment dans le domaine douanier.

Art.16 Mesures unilatérales

Les parties contractantes s'abstiennent de prendre des mesures unilatérales visant à discriminer le trafic que permet cet accord.

7.3. Trafic de transit à travers la Suisse

D'après la statistique publiée par la Direction générale des douanes pour 1992, 29,2 millions de tonnes de marchandises ont transité par la Suisse, dont 8,4 pour-cent par la route et 50,0 pour-cent par le rail.

Marchandises ayant transité par la Suisse en 1992 (1991), réparties en fonction des modes de transport

Rail	14,6 mio de tonnes (50,0%)	(1991: 15,1 mio de t; 52,3%)
Pipeline	12,2 mio de tonnes (41,6%)	(1991: 11,78 mio de t; 40,3%)
Route	2,4 mio de tonnes (8,4%)	(1991: 2,2 mio de t; 7,4%)
Total	29,2 mio de tonnes	(1991: 29,0 mio de tonnes)

Le part du trafic transitant par notre pays d'une frontière à l'autre est infime, comparée au trafic-marchandises routier global (375,1 mio de t); elle n'est que de 0,6 pour-cent.

Le part du trafic transitant par notre pays sur la route (2,4 mio de t) ne s'élève qu'à 3,1 pour-cent du volume de marchandises global qui traverse les frontières suisses par le rail, la route, l'eau et les pipelines (78,5 mio de t).

Le trafic-marchandises en 1992 réparti en fonction des modes de transport (en mio de t)

	Total	Rail	Route	Eau	Pipelines
Importations	40,6	8,3	17,3	7,4	7,6
Exportations	8,7	2,6	5,4	0,6	0,1
<i>Transit</i>	<i>29,2</i>	<i>14,6</i>	<i>2,4</i>	—	<i>12,2</i>
Sous-total	78,5	25,5	25,1	8,0	19,9
Trafic int.	381,5	23,5	350,0	6,3	1,7
Total	460,0	49,0	375,1	14,3	21,6

Nombre de poids lourds transportant des marchandises et traversant les Alpes suisses par les passages routiers

Véhicules selon immatriculation (Suisse/étrangers)

Valeurs annuelles extrapolées en 1 000 véhicules

Source: le Trafic-marchandises transalpin; dénombrement des véhicules routiers transitant par les Alpes en 1992 (secrétariat général DFCE; Service d'étude des transports SET; mai 1993)

	Grand St-Bernard			Simplon			Gothard			San Bernardino			Total		
	1000 véh.	dont		1000 véh.	dont		1000 véh.	dont		1000 véh.	dont		1000 véh.	dont	
		CH	étr.		CH	étr.		CH	étr.		CH	étr.			
1981	57	25%	75%	11	32%	68%	171	58%	42%	73	60%	40%	312	51%	49%
1982	68	26%	74%	15	41%	59%	233	52%	48%	79	64%	36%	395	49%	51%
1983	64	24%	76%	23	52%	48%	283	50%	50%	79	65%	35%	450	49%	51%
1984	48	24%	76%	13	31%	69%	298	47%	53%	72	64%	36%	431	47%	53%
1985	43	22%	78%	19	28%	72%	353	49%	51%	75	66%	34%	490	48%	52%
1986	50	31%	69%	16	41%	59%	419	45%	55%	80	60%	40%	565	46%	54%
1987 ¹	49	35%	65%	20	47%	53%	468	45%	55%	86	62%	38%	623	47%	53%
1988	57	34%	66%	20	48%	52%	507	45%	55%	84	58%	42%	668	46%	54%
1989	58	31%	69%	21	31%	69%	538	44%	56%	82	63%	37%	699	45%	55%
1990	64	34%	66%	27	44%	56%	547	43%	57%	94	57%	43%	732	44%	56%
1991	67	29%	71%	28 ¹	38% ¹	62% ¹	603	42%	58%	101	58%	42%	799	42%	58%
1992	59	31%	69%	20	45%	55%	659	41%	59%	109	55%	45%	847	42%	58%

¹ Estimation! Aucun dénombrement n'a eu lieu au Simplon en 1991.

² En 1987, la route du Gothard a été fermée pendant une longue période ou n'était en service que de façon restreinte. Les indications figurant dans le présent tableau pour 1987 représentent pour tous les services de comptage une estimation des volumes de trafic pour des situations sans entraves à la circulation. Cf. également le rapport concernant le dénombrement effectué en 1987.

7.4. L'évolution du trafic transalpin routier entre 1984 - 1991 (France/Suisse/Autriche; en 1000 véhicules)

T = Nombre de véhicules total

M = Poids lourds marchandises

V = Véhicules voyageurs (= voitures + autocars, y compris camionnettes)

Transit alpin		1984	1987	1988	1989	1990	1991
Tunnel du Fréjus	T	578	754	845	929	995	1033
	M	225	355	420	478	532	556
	V	353	399	425	451	463	477
Col du Mont-Cenis	T	270	190	220	220	290	230
	M	46	10	10	10	10	10
	V	224	180	210	210	280	220
Tunnel du Mont-Blanc	T	1327	1566	1657	1822	1895	1927
	M	456	556	620	685	747	768
	V	871	1010	1037	1137	1148	1159
Tronçon F de Fréjus jusqu'à la frontière CH	T	2175	2510	2722	2971	3180	3190
	M	727	921	1050	1173	1289	1334
	V	1448	1589	1672	1798	1891	1856
Tunnel du Grand Saint-Bernard	T	606	620	619	659	661	627
	M	48	49	57	58	64	67
	V	558	571	562	601	597	560
Col du Simplon	T	595	670	631	670	679	696
	M	13	20	20	21	27	28
	V	582	650	611	649	652	668
Tunnel ferroviaire du Simplon (véhicules à moteur accompagnés)	T	54	93	87	97	98	91
	M	—	—	—	—	—	—
	V	54	93	87	97	98	91
Tunnel du Gothard (ouvert le 5 septembre 1980)	T	3680	4438	5165	5617	5700	5768
	M	298	468	507	538	547	603
	V	3382	3970	4658	5079	5153	5165
Col du Gothard	T	273	300	456	455	456	358
	M	3	3	5	5	5	4
	V	270	297	451	450	451	354
Tunnel du San Bernardino	T	1818	1988	1740	1849	1879	1970
	M	72	86	84	82	94	101
	V	1746	1902	1656	1767	1785	1869
Tronçon CH	T	7026	8109	8698	9347	9473	9510
	M	434	626	673	704	737	803
	V	6592	7483	8025	8643	8736	8707
Autoroute du Brenner	T	4329	5273	5464	5533	5293	5616
	M	843	999	1028	976	881	966
	V	3486	4274	4436	4557	4412	4650
Route du Brenner	T	2002	2066	2093	2060	1979	2119
	M	9	13	16	15	5	4
	V	1993	2053	2077	2045	1974	2115
Tronçon A Brenner	T	6331	7339	7557	7593	7272	7735
	M	852	1012	1044	991	886	970
	V	5479	6327	6513	6602	6386	6765
Total F, CH et A de Modane jusqu'au Brenner	T	15532	17958	18977	19911	19925	20435
	M	2013	2559	2767	2868	2912	3107
	V	13519	15399	16210	17043	17013	17328

7.5. Situation des immissions dans les cantons de montagne suisses

	NO ₂			O ₃		
	1990	1991	1992	1990	1991	1992
<i>Valais:</i>						
Les Agettes (rural)	7	7	6	448	464	626
Briggerbad (rural)	32	40	26	246	281	585
Eggerbad (agglomération)	16	18	16	532	412	466
Evionnaz (rural)	24	24	23	561	482	507
Les Giottes (forêt)	6	6	5	634	613	347
Massongez (agglomération)	28	36	26	429	250	376
Saxon (rural)	23	20	20	433	556	544
Sion (centre-ville)	57	56	39	108	22	140
Turtmann (rural)	—	24	19	—	17	228
Sion Nabel (rural/N9)	45	41	39	234	177	74
<i>Grisons:</i>						
Coire (centre-ville)	32	32	34	98	78	342
Davos (agglomération)	23	21	20	193	160	53
Roveredo (rural)	32	36	41	411	639	485
Zizers (rural)	36	28	29	149	150	78
<i>Uri:</i>						
Altdorf (centre du village)	59	57	—			
Amsteg (N2)	34	35	34			
Bürglen (rural)	29	24	—			
Erstfeld (N2)	43	43	39			
Flüelen (rural)	35	36	32	224	146	418

NO₂: Moyennes annuelles en microgrammes/m³ (valeur limite annuelle selon OPA: 30); les immissions polluantes sont à la baisse dans pratiquement toutes les régions des cantons de montagne et ne dépassent désormais la valeur limite qu'aux stations de mesures extrêmes.

O₃: Nombre de dépassements du seuil horaire de 10 microgrammes/m³; de nombreuses séries de mesures effectuées en Suisse depuis 1985 prouvent que les concentrations d'ozone fluctuent d'une année à l'autre, mais qu'elles ont globalement tendance à régresser.