

<https://www.fakirpresse.info/devenons-tous-suisse>



Devenons tous Suisses !

- Le Journal - Dossiers -



Publication date: mercredi 7 mars 2018

Copyright © Journal Fakir - Tous droits réservés

En Europe, mais pas dans l'Union européenne, un petit pays résiste à l'invasion des camions. Tant bien que mal...

« **Ce vote est un nuage** qui va assombrir toutes les négociations à venir avec la Suisse. Quelle fiabilité pouvons-nous accorder à des accords conclus avec un gouvernement dont les décisions sont remises en cause par référendum ? »

L'Europe n'aime pas ça, les référendums.

Encore moins quand ils touchent à son cœur : les camions.

Alors, en ce printemps 1994, le commissaire européen aux transports, Abel Matutes, n'est pas content.

Pourquoi, cette colère ?

Il faut revenir quinze ans en arrière.

En 1980, le tunnel sous le Gothard ouvre. Une barrière physique est abolie. L'ouvrage relie le Nord et le Sud de l'Europe, entre l'Allemagne et l'Italie. Très vite, forcément, le nombre de camions explose : de 312 000 à son ouverture, ça triple, on passe à plus d'un million en 1995.

Les Suisses n'aiment pas ce défilé d'essieux.

D'autant qu'ils ont une tradition : en 1984, 86 % du fret se faisait par le rail, écrasant.

Ils résistent, refusent les poids lourds de plus de 28 tonnes - quand l'Union veut leur imposer des 40, puis des 44 tonnes.

Mais pire : ils votent.

Mal.

Très mal.

En 1992, la Suisse refuse par référendum l'adhésion à l'Espace économique européen (EEE).

En 1994, l'association l'Initiative des Alpes lance une votation sur la Protection des Alpes, afin d'intégrer à la Constitution l'article 84 :

« Le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail. Le Conseil fédéral prend les mesures nécessaires. La capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée. »

Malgré les menaces, le « Oui » l'emporte, à 52 %.

Le Conseil fédéral met ainsi en place une Loi sur le transit routier dans la région alpine. Elle interdit « *la construction de nouvelles routes qui déchargent ou complètent les routes existantes* » et « *l'élargissement de routes par des voies supplémentaires* »

« C'est inacceptable, tonne le ministre espagnol des Affaires étrangères. Si on doit dépendre d'une votation pour appliquer toute une politique, on est perdus... »

À Bruxelles, le ton monte.

Ces mesures sont sacrilèges.

Mais pour qui ils se prennent, ces Helvètes ? Ils se croient maîtres chez eux ? On fait un grand marché intérieur, et voilà qu'un petit bled minuscule gênerait le commerce entre la France, l'Allemagne, l'Italie, l'Autriche ? En guise de riposte, prévinrent les démocrates européens, les accords commerciaux seraient bloqués, les avions de Swissair n'atterriraient plus sur les aéroports hollandais, etc.

Pour défendre ce principe sacré, le libre-échange, on n'a pas lésiné sur les sanctions.

La Suisse flanche, un peu, beaucoup.

En 1998, les deux parties signent les Bilatéraux I. Les camions peuvent passer de 28 à 40 tonnes, la Suisse l'autorise. En échange, l'Europe accepte la Redevance sur le trafic des poids lourds, une taxe qui « *est destinée en premier lieu au financement des grands projets ferroviaire* », des tunnels pour les trains.

L'objectif, voté en 1999, c'est « *le transfert du trafic* » : « *En 2009, le nombre des trajets poids lourds en transit à travers les Alpes devait être réduit à 650 000 trajets au maximum.* » Contre 1,4 millions en 2000.

Diviser la circulation des camions par deux, en dix ans : voilà l'ambition.

Qui devient consensuelle : en 2001 survient un drame, un camion belge provoque un incendie dans le tunnel du Gothard, et onze morts.

« Si on doit dépendre d'une votation pour appliquer une politique, on est perdus... »

Soudain, l'Union européenne se convertit : elle rejoint les pays alpins dans le Processus de Zürich, appelle à « *prendre toutes les mesures nécessaires* », voire carrément « *certaines décisions volontaristes* », « *en même temps qu'il faut stimuler le transfert à des modes de transport moins nocifs, surtout un transfert au rail* », etc. Cet accès de folie va vite lui passer... Les Suisses constatent, en effet, un semi-échec. Malgré l'ouverture du tunnel de Lötschberg, malgré la redevance, le nombre de camions a un peu diminué, mais pas trop : il se stabilise autour de 1,2 millions.

C'est mieux que si c'était pire : 600 000 poids lourds sont quand même passés sur le rail. Mais on est très loin de la division par deux.

Le Conseil fédéral reprend alors une idée de l'Initiative des Alpes : créer une « *Bourse du transit alpin* ». Au nombre de 650 000 - l'objectif maintenu - des droits de transit seraient vendus aux enchères, sur Internet, aux plus offrants. Les autres devraient prendre le train...

Mais cette lubie, la Commission ne veut pas en entendre parler, même pas en discuter : « *Pour négocier, il faut être deux, explique en septembre 2012 la conseillère fédérale Doris Leuthard. Ni l'Union européenne ni les pays voisins ne veulent négocier avec nous.* »

On peut voir le verre un petit peu plein, quand même.

« *Regardez !* »

Avec Georges Darbelay, de l'Initiative des Alpes, on s'est donné un rancard en gare de Martigny. Passe un long train de marchandises, avec des voitures dessus : « *Elles viennent de France, elles vont vers le Nord de l'Italie.* »

On attend que le boucan de la locomotive s'éloigne :

« *La taxe poids lourd n'est pas assez élevée, parce que l'Union européenne ne veut pas que cette taxe augmente trop vite. Elle est obnubilée par la liberté de circulation des marchandises. Malgré tout, ici, deux tiers du fret s'effectue par le rail et un tiers seulement par la route.* »