

20.02.2003 – 11:00 Uhr

Initiative des Alpes: Les mesures d'économie dans le transfert modal n'ont pas lieu d'être

Altdorf (ots) -

Neuf ans après le oui du peuple à l'Initiative des Alpes, le 20 février 1994, les initiates et initiants ne voient toujours pas venir le virage tant attendu en politique des transports: "L'accident tragique survenu en octobre 2001 dans le tunnel du Gothard et le dosage du trafic automobile lourd mis en place à la suite de ce drame ont entraîné une stabilisation du trafic de transit, comme l'exige la loi sur le transfert modal. Pour autant, on ne s'achemine toujours pas vers une réduction effective du trafic automobile lourd", a déploré le conseiller national Fabio Pedrina, président de l'Initiative des Alpes, lors de la conférence de presse annuelle de l'association. Celui-ci a donc demandé que soit mis sur pied rapidement une bourse des droits de transit alpin fondée sur un système de réservation des trajets.

Pour Fabio Pedrina, les économies que le Conseil fédéral propose de faire dans le crédit cadre destiné au transfert sur le rail du trafic de marchandises est une "marque de déloyauté envers le peuple, dont la crainte d'une vague déferlante de 40 tonnes a été apaisée avant le scrutin sur les accords bilatéraux par le vote de ce crédit cadre, précisément". Ces économies n'ont pas lieu d'être et se traduiraient au bout du compte par une aggravation des dommages à l'environnement, au réseau routier et à la santé de la population.

La construction routière peut être préjudiciable à l'économie

Bien que moins bien doté en infrastructures de transport, le Schächental, dans le canton d'Uri, connaît une meilleure situation économique que la haute vallée de la Reuss, pourtant reliée directement à l'autoroute A2 et au rail. C'est ce que révèle une étude menée par l'économiste Pia Steiner sur mandat de l'Initiative des Alpes et corroborant pour l'essentiel les résultats d'une étude plus vaste réalisée celle-là pour le compte du gouvernement britannique: l'évolution économique et démographique ne dépend pas directement du niveau de desserte par les voies de communication. D'autres facteurs peuvent se révéler plus déterminants. Même si un projet se justifie économiquement, l'amélioration de la desserte peut entraîner un flux de capitaux et/ou d'emplois au détriment de la région située à l'extrémité économiquement la plus faible de l'axe routier.

Pas de RPLP à tarif réduit pour les camions polluants

"Les camions de la nouvelle génération sont beaucoup moins propres dans la réalité qu'en laboratoire", a constaté Georges Darbellay, coordinateur romand de l'Initiative des Alpes. "Seuls les véhicules suffisamment dépollués doivent donc pouvoir bénéficier d'une RPLP (redevance poids lourds liée aux prestations) à tarif réduit." Les poids lourds de la catégorie d'émission EURO 0 (mis en service avant octobre 1993) doivent être exclus du transit alpin - c'est déjà le cas en France et en Autriche - et la taxe perçue pour le franchissement du tunnel du Grand Saint-Bernard doit être différenciée, comme la RPLP, en fonction des émissions polluantes. "Pour assurer une véritable dépollution des camions, les filtres à particules de suie et les catalyseurs DeNOx doivent être rendus obligatoires", a estimé Georges Darbellay.

Contact:

Alf Arnold

Tél. +41/79/711'57'13

Textes des interventions:

Internet : <http://www.initiatives-des-alpes.ch>

[010]

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100002430/100460336> abgerufen werden.