

19.02.2004 – 11:00 Uhr

## L'article constitutionnel sur la protection des Alpes a 10 ans: Une politique de refus et de sabotage

Altdorf (ots) -

Dix ans après l'inscription du mandat de l'Initiative des Alpes dans la constitution fédérale, le bilan que l'on peut tirer de la politique du transfert modal est décevant: les poids lourds sont aujourd'hui beaucoup plus nombreux à franchir les Alpes qu'à l'époque de la votation. L'Initiative des Alpes ne ménage pas ses critiques à l'encontre de la politique de refus et de sabotage menée par le Conseil fédéral et le Parlement. Confortée par le non écrasant au contre-projet Avanti, elle demande que des mesures efficaces soient enfin prises pour transférer les marchandises vers le rail.

Cela fait dix ans que le principe de la protection des Alpes figure dans la constitution fédérale et, d'après le texte constitutionnel, le trafic de marchandises devrait maintenant avoir été transféré sur le rail. Devrait, car on en est encore loin. Lors de la conférence de presse annuelle de l'Initiative des Alpes, son président, Fabio Pedrina, n'a pas ménagé ses critiques: «Même s'il n'y a pas eu d'inaction caractérisée des autorités fédérales depuis l'adoption de l'Initiative des Alpes il y a dix ans, on est loin de ce que le gouvernement et le Parlement avaient annoncé à l'époque concernant le transfert des marchandises sur le rail.» L'attitude du Conseil fédéral sur ce dossier s'apparente à un «refus de servir» le peuple, a-t-il estimé. Aujourd'hui, en effet, les poids lourds sont plus nombreux à franchir les Alpes qu'à l'époque de la votation sur l'Initiative des Alpes, a encore précisé Fabio Pedrina, qui a demandé des mesures de sécurité et de contrôle plus strictes, ainsi que la création d'une bourse du transit pour le trafic de marchandises traversant les Alpes.

Le président de l'Initiative des Alpes a salué comme des avancées positives sur la voie du transfert modal l'introduction de la RPLP, les décisions concernant les NLFA, la loi sur le transfert du trafic et le plafond de dépenses pour la promotion du trafic marchandises par rail. Mais l'effet bénéfique de ces mesures a été neutralisé par le relèvement du poids maximal autorisé pour les camions. Le faible recul du nombre de poids lourds sur les passages alpins au cours de ces trois dernières années est davantage imputable au marasme économique et au relèvement du poids maximal qu'à la politique de transfert modal, a estimé Fabio Pedrina. Pour parvenir - avec cinq années de retard sur le délai prescrit par la constitution! - à la réduction du trafic requise par la loi, il est nécessaire de prendre des mesures plus efficaces, a-t-il ajouté, notamment la création d'une bourse du transit alpin et l'adoption d'une ordonnance sur le transfert du trafic, dont le projet a été présenté lors de cette même conférence de presse par le directeur de l'Initiative des Alpes, Alf Arnold. Celui-ci a expliqué que si l'Initiative des Alpes a décidé d'élaborer ce projet d'ordonnance, c'est parce que le Conseil fédéral a négligé de donner suite dans les délais au mandat qu'il a reçu du peuple, alors qu'il dispose de toutes les compétences nécessaires à cet effet.

Christa Mutter, membre du Comité de l'Initiative des Alpes, a dénoncé une «politique de sabotage»: «Ces dix dernières années ont vu une succession de tentatives visant à remettre en question l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Toutes ont

échoué, la dernière en date étant le contre-projet à l'initiative Avanti. Le moment est venu pour notre pays, a-t-elle poursuivi, de ratifier le protocole de la Convention alpine relatif aux transports, qui donnera une légitimité internationale à la politique suisse des transports.»

Dans les pays voisins du nôtre, l'Initiative des Alpes a aussi été

perçue comme un signe d'espoir, une fois le choc de la votation digéré. «Toute une série de décisions populaires accordant clairement la priorité aux transports publics, a fait de la Suisse une Terre promise de la politique des transports aux yeux de beaucoup de spécialistes et des protecteurs de l'environnement», a déclaré le vice-président de l'Initiative des Alpes, Andreas Weissen. «Avec l'accord sur les transports terrestres, l'UE elle-même reconnaît aujourd'hui de manière officielle, du moins partiellement, le bien-fondé de cette politique.» Les accidents tragiques survenus ces dernières années dans plusieurs tunnels alpins ont suscité une prise de conscience, en particulier quant à la nécessité d'un dosage du trafic automobile lourd pour des raisons de sécurité, a-t-il estimé. «Il va s'agir maintenant de faire comprendre à l'UE qu'en plus de la RPLP, de l'interdiction de rouler la nuit, du développement de l'infrastructure ferroviaire et du renforcement des contrôles de poids lourds, d'autres instruments sont nécessaires pour traduire dans les faits la volonté du peuple suisse», a souligné Andreas Weissen, en ajoutant que «nos autorités doivent se ménager une marge de manœuvre suffisante si elles ne veulent pas trahir le souverain».

Initiative des Alpes

Pour tous compléments d'information:

Alf Arnold, directeur, Tel. +41/79 711 57 13

Fabio Pedrina, président, Tel. +41/79 249 29 42

Dossier de presse: [http://www.alpeninitiative.ch/f/PDFs/040219-pressemappe\\_f.pdf](http://www.alpeninitiative.ch/f/PDFs/040219-pressemappe_f.pdf)

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100002430/100472051> abgerufen werden.