Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 41 (2004)
Heft: 1593

Artikel: Initiative des Alpes : la route gagne toujours
Autor: Danesi, Marco
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1019061

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 11.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

La route gagne toujours

C'était la fête à Altdorf pour le dixième anniversaire de la victoire des défenseurs des Alpes. Même si les poids lourds roulent toujours de plus en plus nombreux.

Les camions adorent les Alpes. Dix ans après l'introduction de l'article constitutionnel qui devait le réduire, le transit des poids lourds a augmenté de 43%, selon les calculs de l'Initiative des Alpes. Ils étaient 985 mille en 1994, ils ont été presque 1,3 million en 2003. L'article peine à déployer l'effet escompté. Les mesures prises par le Conseil fédéral, à l'image de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) en vigueur depuis 2001, n'ont pas réussi à endiguer le flux interminable des camions. Il a fallu l'accident dans le tunnel du Gothard en 2001 pour limiter en partie le trafic. Et tant pis, si les routiers ont pris d'assaut le San Bernardino et le Brenner en Autriche et déplacé ainsi le problème. Les dépassements financiers dans la construction des transversales alpines (NLFA), qui pourraient décréter la mort d'un projet visionnaire mais démesuré, compromettent davantage l'espoir d'une issue favorable au rail.

Bref, la route gagne toujours malgré la volonté inébranlable des défenseurs des Alpes qui ont fêté le dixième anniversaire de leur victoire la semaine passée à Altdorf. Pour l'occasion l'Initiative des Alpes a organisé le onzième Congrès international ITE (Initiative Transport Europe) consacré à la politique du transfert modal dans l'arc alpin. Entre carnaval et bouchons on y a discuté rail et route. Et on s'est souvenu du bon vieux temps passé à combattre les poids lourds avant de remonter au front, car il reste beaucoup à faire.

Un pacte nouveau

L'Initiative des Alpes voit le jour en 1987. L'alliance contre les diables contemporains, avec roues et moteur, est conclue en 1989 sur la route du Gothard dans les gorges de Schöllenen, lieu symbolique et passage obligé vers le col depuis Altdorf, devenu le siège de l'association. L'initiative est déposée en 1990. Le premier août 1991, les Alpes en feux font de la résistance. Un pacte nouveau rappelle celui qui est à l'origine du pays. Les Alpes habitent l'imaginaire collectif. Le mythe tourne à plein régime. On vote en 1994. L'initiative l'emporte contre l'avis du Conseil fédéral et du Parlement.

Après la victoire des urnes, on se bat sur le terrain. Le comité d'action de l'Initiative des Alpes bloque pour la première fois l'autoroute du Gothard en 1996. Les lobbies économiques et routiers entravent la mise en pratique de l'article constitutionnel. La RPLP - clé de voûte de la stratégie gouvernementale - résiste au référendum en 1998. L'arrêté sur le financement des transports publics (FinTP) est accepté à une large majorité deux mois plus tard (cf. encadré). En revanche l'accord bilatéral avec l'UE sur les transports terrestres (cf. encadré) suscite l'indignation des associations écologiques. L'exception helvétique réclame des mesures d'accompagnement. On bloque à nouveau le Gothard à Göschenen. La Loi sur le transfert du trafic de 1999 qui s'en suit quantifie les objectifs en matière de transfert modal et met en place les instruments pour les atteindre.

Le temps des accidents - Mont-Blanc et Tauern (Autriche) en 1999, Gothard en 2001 - rassemble l'Europe verte. Le manifeste de la Montagne esquisse le profil d'un développement économique durable de l'arc alpin menacé par la pollution.

«Avanti», battu depuis, se charge de la riposte. Mais l'Initiative des Alpes réagit avec humour et sérieux. Elle suggère la création d'une bourse des droits de transit (cf. encadré) et décerne chaque année le «prix des transports absurdes». Migros et Coop se partagent la vedette de la première édition en 2002. Leurs crèmes fouettées parcourent plus de deux mille kilomètres, aller-retour, pour être conditionnées dans des bombes aérosol. En 2003 c'est le tour de Nestlé Waters primé pour les trajets à rallonge de ses eaux minérales. *md*

www.initiative-des-alpes.ch

L'arrêté sur le financement des transports publics

L'arrêté (FinTP) règle le financement des NLFA, de Rail 2000, du raccordement au réseau européen à grande vitesse, et des mesures de protection contre le bruit le long des voies ferrées. Le fonds destiné à ce financement est alimenté par les deux tiers du produit de la RPLP, par le produit de l'impôt sur les huiles minérales, par la TVA et par des crédits contractés sur le marché des capitaux.

Accord sur les transports terrestres conclu avec l'Union européenne

Parmi les accords bilatéraux négociés entre la Suisse et l'UE, acceptés en 2000, celui sur les transports terrestres consacre dans son principe la politique suisse des transports (RPLP, interdiction de circuler la nuit et le dimanche, etc.). En échange, l'UE a obtenu un relèvement progressif de 28 à 40 tonnes du poids maximal autorisé pour les camions à partir de 2005. Le tarif de la RPLP est plafonné à 2,7 centimes par tonne-kilomètre au lieu des trois prévus.

Système de réservation et bourse des droits de transit

Avec cette bourse, on vend aux enchères le volume maximal de trafic pour chacun des passages alpins. Pour pouvoir emprunter un passage alpin, le chauffeur routier doit présenter une autorisation de transit correspondante. Le prix de cette autorisation n'augmentera pas à l'infini, mais se situera à un niveau proche de celui du transport ferroviaire. Dès qu'il sera plus élevé, le transport par rail sera plus avantageux. Instrument précis de maîtrise du trafic, la bourse des droits de transit peut venir compléter la RPLP, un péage ou une taxe pour le franchissement des tunnels.