

Revendications pour le futur

Mathias Reynard, conseiller national PS, Valais, membre du comité de l'Initiative des Alpes

Le Conseil fédéral et le Parlement n'appliqueraient les initiatives acceptées que lorsque ça les arrange. Ce reproche vient généralement de certains milieux de droite. En prenant l'exemple de l'initiative des Alpes, on observe en effet que celle-ci attend depuis déjà 20 ans d'être mise en œuvre. Mais on constate aussi que ses fondements sont actuellement menacés par le projet de construction d'un deuxième tube routier au Gothard - préparé justement par ces mêmes milieux !

Le Conseil fédéral et le Parlement ont laissé s'écouler pas moins de cinq ans avant d'enfin adopter la loi sur le transfert du trafic. Puis il a fallu encore une année jusqu'à sa mise en œuvre, le 1^{er} janvier 2001, conjointement avec la RPLP et l'accord sur les transports terrestres. Le délai pour le transfert du trafic a été repoussé deux fois – au total de 15 ans – cela malgré les exigences évidentes de la Constitution ! Il est en outre prévisible que cet objectif, à défaut de mesures efficaces, n'aboutisse pas non plus.

Afin de respecter la Constitution et la volonté populaire, l'Initiative des Alpes exige donc :

1. la reprise immédiate des négociations relatives à l'introduction d'une bourse du transit alpin (BTA) avec l'UE. Il s'agit alors de ficeler un paquet combinant, avec l'introduction d'une bourse du transit alpin, l'ouverture en 2016/2019 de la NLFA au Gothard et la fermeture obligatoire du tunnel routier du Gothard liée à l'assainissement. Une nouvelle étude menée par Astrid Epiney, professeur à l'Université de Fribourg et experte en droit européen, révèle (contrairement aux affirmations du Conseil fédéral entendues jusqu'ici) qu'une BTA est compatible avec le droit européen (voir les annexes).
2. que le délai de transfert « deux ans à compter de l'ouverture du tunnel de base au Gothard » soit respecté. En outre, le tunnel de base du Ceneri et le corridor 4 mètres au Gothard seront prêts en 2020 au plus tard. Il n'y a donc plus aucune raison de reporter la réalisation de l'objectif ni de la remettre fondamentalement en question !
3. que l'objectif de 650 000 poids lourds soit respecté. Les capacités ferroviaires sont disponibles aujourd'hui déjà.
4. que, comme mesure d'appoint, le centre de compétence trafic lourd sud prévu sur le site de Monteforno dans la Léventine soit réalisé. Il est incompréhensible de constater que l'OFROU n'avance pas dans le projet présenté en 2008 et dont l'approbation des plans a eu lieu en 2013. En parallèle à cette réalisation, un centre de contrôle du trafic passant par le San Bernardino est à construire sans tarder dans le Val Mesolcina.
5. qu'en particulier au centre de compétence poids lourds Erstfeld UR déjà en place (Gothard Nord), le taux de contrôles effectués selon les plans initiaux soit élevé à 10% au lieu des 5% actuels.
6. de renoncer à la construction d'un deuxième tube routier au Gothard et d'optimiser en revanche le concept de chargement. L'argent ainsi économisé (environ trois milliards de francs) peut être investi dans des problèmes de trafic plus essentiels en agglomération ou dans d'autres projets urgents.

Laissez-moi ajouter encore quelques mots : je suis enseignant en Valais et conseiller national. Je remarque, comme dans tous les secteurs, que l'argent est rare et qu'il est nécessaire de fixer de claires priorités. **C'est pourquoi, je ne comprends pas que le Conseil fédéral choisisse au Gothard la solution d'assainissement la plus onéreuse. Cette manière de faire contredit une gestion économe de l'argent du contribuable.**

De même, je peine à comprendre l'attitude de certains représentants des cantons de montagne qui, pour des motifs égoïstes et à courte vue, sont partisans d'un deuxième tube routier au Gothard. Ils s'accrochent à la croyance erronée de pouvoir libérer ainsi leurs vallées du trafic. Non : **les cantons alpins doivent poursuivre un intérêt commun pour que le trafic de marchandises soit transféré de la route au rail. Qui ouvre les vannes au Gothard, sape à sa base le transfert du trafic et récoltera finalement un surplus de poids lourds dans tout l'arc alpin.** Des mesures contre le trafic de transit sont nécessaires à tous les passages alpins ; celles-ci ne sont réalisables qu'au moyen d'une politique de transfert conséquente. Cela passe par une solidarité des cantons alpins !

Laissez-moi encore relever ce qui, la plupart du temps, passe à la trappe lors de discussions autour du Gothard : les questions concernant le climat et la consommation d'énergie accompagneront encore pendant des décennies le jeune politicien que je suis. Elles font partie des tout grands défis pour l'avenir de notre pays. **Un transfert conséquent du trafic de marchandises de la route au rail et le renoncement à la construction d'une deuxième galerie au Gothard contribuent de manière primordiale à la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, il sera possible de préserver la qualité de vie dans les Alpes en particulier.** Je ne veux pas que ma génération subisse un jour les déferlantes de camions à travers les Alpes qui nuiront encore plus à notre espace vital.

Mettons-nous enfin au travail pour que les marchandises soient transférées au rail, la NLFA est prête !

Savièse/Berne, le 20 février 2014