

**CAMIONS** Malgré l'adoption de l'initiative des Alpes, il y a 20 ans, le trafic de transit des poids lourds continue à augmenter. Les initiants tapent sur la table et les Etats en débattent en mars.

## Non à un deuxième tube au Gothard



La grande peur des initiants est que la construction d'un second tube routier au Gothard torpille définitivement la politique de transfert sur le rail. KEYSTONE

BERNE  
CHRISTIANE IMSAND

Il y a des anniversaires plus joyeux que d'autres. En dépit des bougies remises hier aux pères fondateurs du projet, le 20e anniversaire de l'adoption de l'initiative pour la protection des Alpes, le 20 février 1994, ne peut pas être une véritable occasion de réjouissance.

Force est de constater que l'objectif visé, à savoir le transfert sur le rail du trafic de marchandises transalpin, n'a pas été atteint. Il y a même aujourd'hui deux fois plus de camions sur les axes de transit que ne l'autorise la loi d'application, soit 1,2 million par année au lieu de 650 000. La grande peur des initiants est que la construction d'un second tube routier au Gothard torpille définitivement la politique de transfert. Le Conseil des Etats en dé-

battrà le 13 mars prochain. L'idée d'un second tube a été retenue par le Conseil fédéral afin de pouvoir procéder aux indispensables travaux de rénovation du tunnel sans avoir à le fermer pendant plusieurs années. Il assure que cela n'entraînera pas une augmentation de la capacité routière car, une fois les deux tunnels en service, chaque tube comporterait une seule voie de circulation.

### Cheval de Troie

Président de l'association «Initiative des Alpes», Fabio Pedrina ne croit pas à cette promesse. «Ce second tube est un cheval de Troie qui aboutirait fatalement à un tunnel à quatre voies», affirme-t-il. «C'est la fermeture temporaire du tunnel qui constitue la meilleure chance de concrétiser le transfert du trafic de marchandises de la route au rail.»

L'initiative des Alpes prône la mise en place d'une chaussée roulante pendant les travaux, à savoir le transport des véhicules par le rail, mais les camionneurs pourraient aussi être tentés de se rabattre sur d'autres passages alpins, comme le col du Simplon.

«C'est la crainte exprimée par le Conseil d'Etat valaisan», relève le conseiller national Mathias Reynard (PS, VS), «mais c'est une position égoïste et à court terme. Il faut plutôt jouer la carte de la solidarité alpine. Un deuxième tube au Gothard serait un appel d'air pour les camions européens et le Valais ne serait pas épargné. A contrario, la fermeture temporaire du tunnel routier n'entraînerait pas forcément un report de trafic sur le Simplon. Preuve en est l'expérience faite en 2001, après l'accident qui a entraîné la fermeture du Gothard pendant deux mois. On peut aussi interdire le col du Sim-

plon aux camions pendant les travaux d'assainissement.»

La Grisonne Silva Semadeni, présidente de Pro Natura, rappelle le précédent du tunnel du San Bernardino, dans les années 1990. «Il a été assaini et équipé d'une galerie d'évacuation sous la chaussée sur une période de dix ans, tout en restant en exploitation, avec seulement quelques jours de fermeture complète.»

### Bourse de transit

A long terme, l'Initiative des Alpes rêve de limiter le nombre de camions grâce à l'introduction d'une bourse de transit. Ce système permettrait de vendre aux enchères des droits de passage correspondant au nombre de trajets autorisés chaque année. L'Union européenne a renvoyé le projet aux Calendes grecques. Il n'est pas très éloigné d'une politique de contingents. ○



COMMENTAIRE  
CHRISTIANE IMSAND  
cimsand@arpresse.ch

### Pas de contingent pour les camions

Deux semaines après l'adoption de l'initiative UDC contre l'immigration de masse, personne ne mesure encore l'ampleur de ses répercussions. Sera-t-elle applicable sans concessions de part et d'autre? La comparaison avec l'Initiative des Alpes, qui voulait transférer le trafic de transit sur le rail, est riche d'enseignements. Le texte constitutionnel adopté il y a 20 ans se heurte toujours à des difficultés de mise en œuvre, car il est impossible de chasser complètement les camions européens des routes suisses. L'accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE exclut cette possibilité. Il admet en revanche l'incitation financière de la taxe poids lourd. Du fait de la remise en cause de la libre circulation des personnes, la clause guillotine pourrait sonner le glas de cet accord, à l'instar de celui sur la recherche, mais les partisans du rail estiment que cela ne ferait pas avancer leur cause. Malgré leur frustration, ils n'envisagent pas davantage de proposer l'introduction unilatérale de contingents de camions européens, car ils savent que ce serait contre-productif. Par contre, ils rêvent d'une mesure concertée sur le plan européen qui prendrait la forme d'une bourse de transit alpin. Comme ce n'est pas une priorité pour Bruxelles, l'Initiative des Alpes a dû accepter bon gré mal gré le report de ses objectifs. Et tout le monde trouve ça normal en dépit du verdict du peuple. L'UDC ne semble pas disposée à faire preuve de la même patience. Elle veut des contingents tout de suite. Et tout le monde trouve ça normal à cause du verdict du peuple. ○

### ÉTRANGERS

#### Plus de 60 000 arrivées en 2013

La Suisse a attiré encore davantage d'étranger en 2013. Au 31 décembre, ils étaient 61 570 de plus qu'au début de l'année, a indiqué l'Office fédéral des migrations. En 2012, l'augmentation avait été de 53 000 personnes. ○ ATS

### AVION DÉTOURNÉ

#### Le copilote-pirate en détention

Le copilote de l'avion d'Ethiopian Airlines, détourné lundi sur Genève, a été placé en détention provisoire. Le ministère public de la Confédération souhaite comprendre les conditions du détournement. ○ ATS

### ESPIONNAGE

#### Pas d'accord avec les Etats-Unis

La Suisse doit protéger des citoyens contre l'espionnage américain. La conseillère nationale Evi Allemann (PS, BE) exige que le Conseil fédéral imite son homologue allemand et entame des négociations avec les Etats-Unis pour conclure un accord mutuel de non-espionnage, mais l'exécutif rejette sa motion. ○ ATS

### ALTENDORF

#### Bâtiment industriel ravagé par le feu

Un important incendie a ravagé, hier matin, un bâtiment industriel à Altendorf (SZ), sur les bords du lac de Zurich. L'important dégagement de fumée était visible au loin. Un pompier a été légèrement blessé et trois personnes ont été incommodées par la fumée. Deux ont été hospitalisées. L'alerte a été donnée peu avant 8h, indique la police schwyzoise. Des policiers zurichois en patrouille sur l'autoroute A3, située non loin du lieu du sinistre, ont repéré la fumée. Arrivés sur place, ils ont constaté que d'importantes flammes s'échappaient du bâtiment de deux étages. Ce dernier abritait plusieurs commerces, dont une brocante et un magasin de sports nautiques.

L'incendie a mobilisé 140 pompiers de la région. Le montant des dégâts est évalué à plus d'un million de francs. ○ ATS

**ÉLECTRICITÉ** Le gel de l'accord avec l'Europe peut enterrer la libéralisation totale du marché.

## Doris Leuthard part rétablir le courant à Berlin

Sigmar Gabriel est-il le connecteur qui va rebrancher la Suisse à l'Europe? Le vice-chancelier allemand, en charge de l'énergie, recevra aujourd'hui à Berlin la conseillère fédérale Doris Leuthard. Et l'enjeu est de taille. Car quand l'Europe a manifesté sa mauvaise humeur, après le vote suisse sur l'immigration, elle s'en est prise en premier à l'accord sur l'électricité. Sans libre circulation, pas d'accords, a annoncé la Commission. Ce court-jus, c'est semble-t-il surtout une question d'agenda. Finalisé, l'accord règle de nombreuses questions techniques entre producteurs, acheteurs et réseaux électriques. A quelques jours près, il aurait pu être signé, mettant fin à des années de négociations.

Qu'attendre, dès lors, du voyage de la ministre à Berlin? «Rien!», lance Roger Nordman, pour qui la question ne va pas se régler dans les prochains jours.

Mais il confirme aussi, au passage, que la libéralisation totale du marché suisse (y compris pour les petits consommateurs privés) était prévue surtout dans le contexte d'un accord européen. «Hors accord, je ne vois pas qui peut vouloir de l'ouverture totale, à part quelques aficionados du marché.» Cette journée berlinoise pourrait donc ne pas être anodine pour la ministre de l'Énergie.

### L'éolienne allemande, sœur siamoise du barrage suisse

En effet, dans un marché européen de l'électricité très interconnecté, la Suisse joue les premiers rôles, grâce à sa localisation et ses barrages. La conseillère nationale verte libérale vaudoise Isabelle Chevalley s'étonne d'ailleurs que «l'Europe fasse les gros bras» au sujet du courant. «Nous sommes le château d'eau de l'Europe, l'Italie et la France s'échangent



Les barrages, un atout. KEYSTONE

du courant en passant par la Suisse et dans ce domaine, nous sommes très loin d'être des profiteurs.»

De fait, selon plusieurs acteurs du secteur, l'Europe est tout sauf unanime. Du coup, ce domaine n'est peut-être pas le mieux choisi pour faire pression sur la Suisse.

C'est justement l'Allemagne qui a, pour l'instant, le plus besoin de la Suisse. Grande productrice d'énergie renouvelable, elle génère un important besoin en «énergie de réglage». L'éolien, par exemple, ne se contrôle pas: il produit quand il y a du vent. Utiliser cette énergie pour remonter de l'eau dans les barrages suisses est une forme de stockage de courant, qu'on peut ensuite vendre au meilleur moment, en libérant l'eau du barrage. La France aussi est concernée, puisque son énergie nucléaire, produite en permanence indé-

pendamment des besoins, est vendue dans le même but, durant la nuit, par exemple. De plus, lorsque ces deux partenaires européens s'échangent du courant, c'est aussi par la Suisse qu'il passe, faute d'autres lignes, et cette situation durera encore un peu.

Les électriciens ne se montrent donc pas inquiets. «Nous espérons que Doris Leuthard puisse contribuer à ce que les discussions sur le plan technique entre les experts continuent. L'intérêt de l'UE pour un accord avec la Suisse est probablement identique à ce qu'il était auparavant», indique Céline Reymond, porte-parole de l'Association des entreprises électriques.

Le règlement des différends avec l'Europe dépendra surtout des relations avec les Etats voisins de la Suisse, et commencera donc notamment par de bonnes relations... bilatérales.

○ LUC-OLIVIER ERARD