

**CULTURES** Le National a rejeté le projet de coexistence prévu après le moratoire.

# Forte opposition aux zones OGM

BERNE  
SANDRINE HOCHSTRASSER

Que ferons-nous au terme du moratoire sur la culture d'OGM en 2021? Le Conseil fédéral a imaginé la suite: un régime de coexistence entre les cultures classiques et celles génétiquement modifiées – «dans l'hypothèse d'une meilleure acceptation par les consommateurs et d'un intérêt réel pour l'agriculture». Il a présenté, cet été, un projet de loi pour autoriser des «zones OGM», enclavées et supervisées, avec des filières de production isolées du reste de l'agriculture.

Le Conseil national a sèchement rejeté cette idée, hier, par 142 voix contre 47. «Cela ne correspond à aucun besoin, ni à aucune demande», a asséné le socialiste valaisan Mathias Reynard. «La tendance actuelle est inverse: un grand nombre de nos voisins ont décidé d'interdire la culture d'OGM. Les labels 'sans OGM' sont en constante augmentation. De nombreux cantons suisses – dont le mien – ont également pris position pour une agriculture sans OGM. Surtout, il importe d'entendre les milieux concernés, à savoir les consommateurs et les agriculteurs: or, leur opposition est tout à fait nette.»

## Dégât d'image

S'ils soutiennent une culture d'OGM à des fins scientifiques, des élus des deux côtés de l'hémicycle ont exprimé leur profond scepticisme à l'égard d'une culture commerciale qui «terminerait l'image de qualité dont bénéficie l'agriculture suisse». «Celle-ci est trop petite pour mettre en œuvre un régime de coexistence» sans

risque de mélange, a averti Andrea Gmür-Schönenberger (PDC, LU). «Ce n'est pas étonnant si 90% de cette culture se concentrent dans cinq pays: les Etats-Unis, le Brésil, l'Argentine, l'Inde et le Canada. Avec des fermes qui font plus de 2000 hectares.»

«Cela ne correspond à aucun besoin.»



MATHIAS REYNARD  
CONSEILLER NATIONAL VALAISAN  
SOCIALISTE

Toutes les propositions d'assouplissement et d'ouvertures formulées dans ce projet de loi sur le génie génétique ont été retoquées. Même celles visant les chercheurs.

## Moratoire jusqu'en 2021

Les conseillers nationaux PLR Fathi Derder et Christian Wasserfallen ont plaidé en vain en faveur d'une «loi raisonnable»: «Le Parlement a mandaté le Fonds national suisse pour savoir s'il y avait un danger à exploiter des zones avec OGM. Les scientifiques ont répondu par la négative. Ce rapport, pour lequel nous avons engagé douze millions, nous l'avons mis de côté, pour ne pas dire à la poubelle. Les conclusions de nos scientifiques n'ont pas été écoutées», a fustigé Fathi Derder (PLR, VD).



La coexistence entre produits issus de culture OGM et plantes conventionnelles ne se fera pas en Suisse. KEYSTONE

Son groupe était seul à soutenir le projet du Conseil fédéral. La durée du moratoire était elle-même contestée. Alors que le gouvernement proposait de le prolonger jusqu'en 2021, une majorité de la commission voulait le faire durer indéfiniment. «Cela ne sert à rien de recommencer l'exercice tous les quatre ans, sans qu'une nouvelle découverte ou situation n'impose un nouvel examen», a souligné Christine Bulliard-Marbach (PDC, FR), au nom de la commission.

La conseillère fédérale Doris Leuthard n'a pas manqué de critiquer un «oxymore» – un moratoire illimité – «non conforme à

la Constitution et à nos engagements auprès de l'OMC (réd: l'Organisation mondiale du commerce)». Le vote s'est révélé serré: 98 élus contre 89 (et une abstention) ont finalement suivi la ministre sur ce point et approuvé une prolongation du moratoire jusqu'en 2021.

Nombre d'entre eux, du côté de l'UDC, ont voulu mettre un terme au moratoire... sans avoir accepté le plan pour la période post-moratoire. Interrogé, Jean-Luc Addor (UDC, VS) précise qu'il ne faut pas mal interpréter le vote: «Je suis contre la levée du moratoire. Et la majorité de mon groupe également. Il y

a peut-être eu du flottement, car nous étions dérangés par cette notion absurde de "moratoire illimité". Il aurait peut-être fallu que la commission vienne avec une proposition d'interdiction. Nous aurions pu alors avoir le vrai débat», note-t-il.

Un constat partagé par Fathi Derder, qui réclamait une levée du moratoire dès 2018. «Le débat a été placé au congélateur. C'est le statu quo! J'aurais préféré que nous adoptions une vraie interdiction. Cela aurait été plus honnête que de faire durer ce moratoire, voté en 2005, pour cinq ans.» A voir si le Conseil des Etats se montre plus déterminé. ●

COMMENTAIRE  
SANDRINE HOCHSTRASSER

## Le manque d'audace du Conseil national

Les conseillers nationaux avaient le choix. Ils auraient pu miser sur le futur: anticiper la découverte, dans 20 ans, d'un organisme génétiquement modifié qui permette de réduire la consommation de pesticides, un OGM qui enthousiasme paysans et consommateurs. Les élus auraient pu réfléchir alors à un système rigoureux pour encadrer cette future découverte, sans mettre en danger les cultures traditionnelles.

Ou alors, ils auraient pu estimer qu'un tel scénario – en plus d'être improbable – n'était pas souhaitable. Que le futur de l'agriculture helvétique reposait sur son image de qualité, son caractère authentique et naturel. Que l'introduction d'OGM représentait une expérience trop risquée pour les agriculteurs, ainsi que pour les consommateurs. Ils auraient alors songé à une interdiction formelle. Au risque de s'attirer les foudres de l'OMC et de restreindre la liberté des citoyens. Cela aurait, au moins, eu le mérite d'être courageux.

Mais hier, le Conseil national n'a pas pris de décision. Il a juste prolongé «un petit peu» le moratoire, sans rien prévoir pour la suite.

## ZURICH Vingt-deux chauffards arrêtés

La police a procédé à 22 arrestations et saisi cinq véhicules dans le cadre de trois actions contre des chauffards dans les cantons de Zurich, Argovie, Zoug, Schwyz et Saint-Gall.

Un conducteur a été mis en détention préventive sur demande du Ministère public. Les 21 autres personnes ont été libérées après avoir été interrogées, ont indiqué, hier, la police cantonale zurichoise et le Ministère public. Des procédures pour délits de chauffards et complicité de délits de chauffards ont été ouvertes.

Ces arrestations ont été effectuées dans le cadre de l'opération «Rapido», menée en novembre 2015. Des perquisitions ont alors permis de trouver des films montrant des conducteurs se livrant à des courses sur des routes cantonales entre juin 2014 et octobre 2015.

La plupart des courses ont été filmées par les conducteurs eux-mêmes. D'autres l'ont été par des passagers. Au total, 22 personnes âgées de 18 à 37 ans ont été arrêtées. ● ATS

**RAIL** Après les Etats, le National donne son aval à une enveloppe incontestée. Travaux nécessaires.

## Treize milliards pour l'infrastructure ferroviaire

La Confédération investira 13,2 milliards de francs dans l'infrastructure ferroviaire entre 2017 et 2020, soit 2,3 milliards de plus qu'entre 2013 et 2016. Après le Conseil des Etats, le National a adopté, hier, cette enveloppe incontestée.

Le National a ainsi mis sous toit ce projet soutenu par tous les acteurs, ou presque. L'UDC, craignant une augmentation des besoins en financement trop importante, s'est en partie abstenue. «La qualité de nos infrastructures nous est enviée à l'étranger», a relevé Martin Candinas (PDC, GR). C'est pourquoi il est important de continuer à investir, a ajouté Edith Graf-Litscher (PS, TG).

La somme sera partagée entre les CFF (7,6 milliards) et les chemins de fer privés (4,9 milliards). Près des trois quarts du plafond de dépenses, soit 9,7 milliards, seront consacrés aux contributions d'investissement, alors que 2,8 milliards sont prévus pour les indemnités d'exploitation.

Pour le reste, on peut citer les réserves pour les dépenses imprévues (dégâts dus aux phénomènes

naturels ou éventuels surcoûts) se montent à 500 millions.

Près de 125 millions iront à des investissements d'extension, dont la gare de Givisiez (FR), commandés dans le premier supplément à la convention de prestations 2013-2016, ainsi qu'au maintien de la qualité des aiguilles de raccordement. Environ 100 millions serviront à l'acquisition de véhicules dédiés à l'infrastructure.

## Rallonges

Avec les 13,2 milliards proposés, il devrait être possible de financer les travaux nécessaires pour maintenir la qualité des infrastructures. Le réseau ferré suisse, dont la valeur de remplacement atteint 126,1 milliards, est jugé en grande partie suffisant, voire bon.

La note attribuée ne suffit toutefois pas à garantir un bon état à long terme. Trois catégories méritent une attention particulière: les voies, les ouvrages d'art (le Chemin de fer rhétique doit assainir 340 ponts dans les 20 prochaines années) et les installations d'accueil (l'accessibilité aux handicapés doit être garantie d'ici 2023).



La qualité des infrastructures ferroviaires suisses est enviée, mais il faut investir. KEYSTONE

Pour les CFF (3075 km de tronçons à voie normale), l'état moyen des voies est jugé tout juste suffisant. La maintenance préventive n'a pas suffi. Côté BLS, le besoin de renouvellement de certaines installations de sécurité ou d'accueil et de certains immeubles qui se trouvent dans un état vétuste est supérieur à la moyenne.

Jusqu'ici, la Confédération répondait seule du financement de l'infrastructure des CFF et prenait

en charge, avec les cantons, les coûts non couverts des chemins de fer privés. Avec l'entrée en vigueur, cette année, du nouveau modèle de financement, elle sera l'unique responsable.

Les liquidités proviendront du nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), auquel les cantons verseront chaque année 500 millions. Le fonds sera aussi alimenté par les ressources générales de la Confédération, la TVA, les recettes de l'impôt sur les huiles

minérales, la redevance poids lourds et l'impôt fédéral direct. Les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire verseront 300 millions.

## Aménagements à Berne et Lausanne

Les besoins accrus pour l'infrastructure ne devraient pas entraver la réalisation des aménagements décidés par le Parlement dans le cadre des grands projets ferroviaires. Les projets financés selon l'ancien droit (708 millions) seront inclus dans les conventions de prestations pour 2017 et 2020, voire plus tard. On y retrouve entre autres des aménagements dans la région de Lausanne.

Les projets dont l'exécution n'aura pas commencé avant fin 2016 seront retirés de la liste et intégrés dans la planification des prochaines étapes.

L'aménagement de la gare de Berne est un cas particulier. Les mesures prévues par les CFF (345 millions) continueront d'être financées par le fonds actuel d'infrastructure, avec une contribution fédérale de 35 pour cent. ● ATS