

# Initiative des alpes : une arme dangereuse

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **27 (1990)**

Heft 995

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1020324>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Une arme dangereuse

(pi) C'est sans surprise que nous avons appris la semaine dernière l'aboutissement de «l'initiative des Alpes», qui réclame l'interdiction du trafic marchandise de transit par la route et le plafonnement de la capacité des routes alpines de transit.

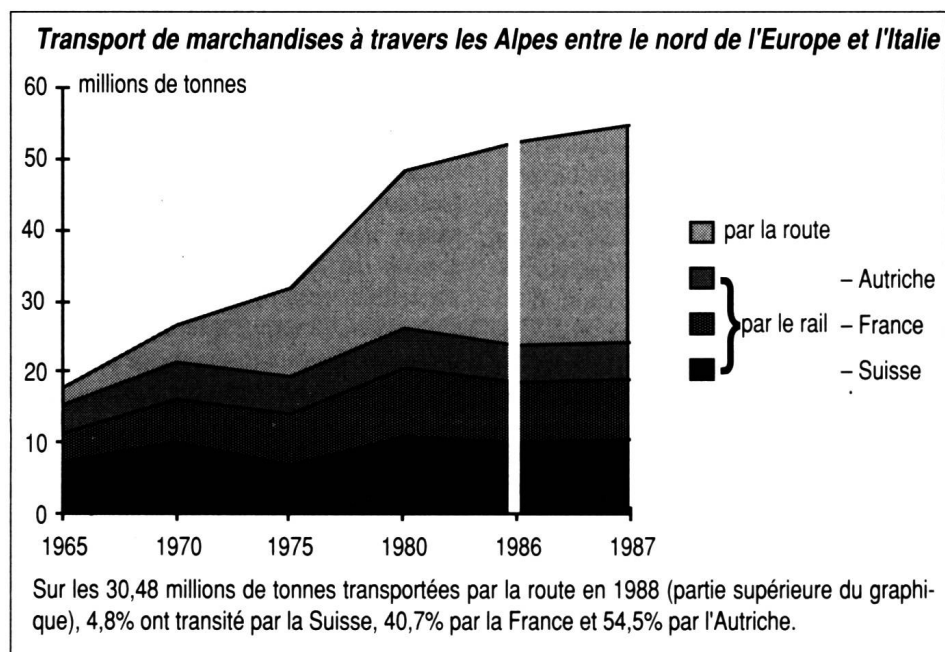
Cette proposition a le mérite de provenir directement des cantons concernés dont les organisations écologistes ont réuni, sans grand soutien dans le reste du pays,

jour dans des vallées très encaissées sans en retirer le moindre bénéfice.

Les mesures proposées par cette initiative visent la bonne cible. L'Europe des transports a de quoi effrayer, et obliger les marchandises à transiter par le rail, pour autant que ce système soit efficace, n'est pas une entrave importante. Et ce ne serait certes pas une régression que de faire reconnaître la limite naturelle des capacités de transit des Alpes, ni de

Bruxelles, d'être interprété comme un oui à la libéralisation de ce secteur.

Or les risques d'un échec existent. Aux milieux des transporteurs routiers viendront s'ajouter les grands clubs défenseurs de l'automobile. Ceux-ci refuseront de voter un texte interdisant par exemple le percement d'une seconde galerie au Gothard ou l'agrandissement d'autres infrastructures routières dans les Alpes. On imagine pourtant que bien des membres de l'ACS et du TCS apprécieraient une diminution du nombre de camions sur la route de leurs vacances. ■



les 110'000 signatures transportées à dos de cheval de Brigue à Berne. Et la grogne des cantons de transit, dont le 15% des citoyens autorisés à le faire ont signé l'initiative, est compréhensible: ils voient défiler jusqu'à 2000 camions par

provoquer une diminution du nombre de camions qui font des transports évitables, provoqués notamment par la division du travail et un subventionnement indirect des transports routiers.

Mais une fois de plus, l'initiative se révèle être une arme dangereuse et inadaptée au but final des initiants. En premier lieu parce que la Suisse a toujours été ferme sur la question du trafic traversant notre pays et que rien ne laisse supposer un changement d'attitude de la part du Conseil fédéral. Il entend maintenir le transit à son niveau actuel (les initiants visent certes une diminution importante) et promouvoir le trafic combiné rail-route. Mais surtout un échec populaire pourrait être catastrophique. Il affaiblirait très nettement la position de nos négociateurs sur cette délicate question. Un non à l'interdiction du trafic de transit risque bien, à

## Initiative populaire fédérale «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»

L'initiative populaire a la teneur suivante:

I. La Constitution fédérale est modifiée comme il suit:

Art. 36<sup>quater</sup> (nouveau)

<sup>1</sup> La Confédération protège la zone alpine contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit de telle sorte que les êtres humains, les animaux et les plantes ainsi que leurs espaces vitaux n'en subissent pas de dommages.

<sup>2</sup> Les marchandises transitant d'une frontière à l'autre à travers les Alpes sont transportées par le rail. Le Conseil fédéral fixe les mesures à prendre par voie d'ordonnance. Des dérogations à cette règle ne sont accordées que si elles sont indispensables; les conditions en sont spécifiées dans la loi.

<sup>3</sup> La capacité des routes de transit dans les régions alpines ne doit pas être augmentée. Les routes de contournement destinées à désengorger les localités ne tombent pas sous le coup de cette disposition.

II. Les dispositions transitoires de la Constitution fédérale sont complétées comme il suit:

Dispositions transitoires art. 19 (nouveau)

Le trafic des marchandises qui transitent par notre pays doit avoir été transféré de la route au rail dans un délai de dix ans à compter de la date à laquelle l'article 36<sup>quater</sup>, 2<sup>e</sup> alinéa, a été accepté.

fédéral en avril 1982. Et un large consensus au départ ne change pas grand-chose au calendrier d'une révision législative: le nombre d'étapes obligées avec blocages possibles, les agendas surchargés des députés de milice membres de commissions, les menaces référendaires et les procédures d'élimination des divergences entre Conseils national et des Etats font qu'il faut dans chaque cas plusieurs années avant qu'une proposition se traduise dans les faits. ■