Zeitschrift: Energeia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie
Herausgeber: Office fédéral de l'énergie
Band: - (2006)
Heft: [4]: Watt d'Or 2007

Artikel: Aiguillon pour la politique des transports
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-644503

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

Aiguillon pour la politique des transports

Selon le conseiller fédéral Moritz Leuenberger, chef du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), l'Association «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes) exerce une «fonction permanente d'aiguillon pour la politique suisse des transports». Avec la Bourse du transit alpin, l'Association a réussi un nouveau coup.

En 1994, l'Initiative des Alpes, première initiative populaire émanant des régions alpines, remporte un succès spectaculaire auprès du peuple et des cantons, donnant ainsi un signal clair à la politique suisse des transports: «La Confédération protège les régions alpines contre les effets négatifs du trafic de transit.»

Alf Arnold, directeur de l'Initiative des Alpes

INTERNET

Association «pour la protection des régions alpines»:
www.alpeninitiative.ch

Contact
Initiative des Alpes, Association «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»,
Case postale 28, Herrengasse 2, 6460 Altdorf
Alf Arnold, tél. 041 870 97 81,
alf.arnold@alpeninitiative.ch

Le marché doit régler la répartition des trajets en transit

Depuis lors, l'Initiative des Alpes jette un regard critique sur la politique. Mais les signataires de l'initiative ne se considèrent pas comme de simples contrôleurs de la volonté populaire. Il y a 5 ans, suite à l'émotion générée par le grave accident dans le tunnel du Gothard, ils se manifestent pour la première fois sur la scène politique en lançant l'idée d'une Bourse du transit alpin. En bref: les politiciens fixent le plafond des trajets autorisés à travers les Alpes et le marché en régit la répartition.

A cette époque, il était déjà clair que les outils politiques à disposition ne permettraient pas d'atteindre les objectifs fixés en 2000, soit la réduction des passages de camions de 1,4 million en 2000 à 650 000 en 2009. Ces outils avaient un caractère purement incitatif, mais ne visaient pas à un plafonnement. Par contre, la Bourse du transit alpin considère le plafond comme une directive politique et non pas comme un objectif. Elle mise sur le marché pour répartir les contingents. Alf Arnold, directeur de l'Initiative des Alpes, fut lui-même un peu surpris que le Département de Moritz Leuenberger réserve un accueil favorable au projet.

Succès à travers l'Europe

Une étude de faisabilité est mandatée, le conseiller national Fabio Pedrina, président de l'Initiative des Alpes, dépose un postulat au Parlement. Les auteurs de l'initiative ne baissent pas les bras: ils présentent leur projet sur différentes scènes nationales et internationales, participent à des foires spécialisées, s'adressent aux bureaux ministériels, aux lobbyistes et aux activistes régionaux de tout l'Arc alpin. Un travail constant de persuasion est accompli à tous les niveaux, de Liubliana à Bruxelles en passant par Berne. La première percée sur la scène nationale est le résultat de l'étude de faisabilité qui juge la Bourse du transit alpin comme un «instrument réaliste, efficace et concret de la politique des transports». Une seconde étude portant notamment sur les détails techniques est actuellement en voie d'achèvement. En novembre 2005, la Conférence des ministres des transports des pays alpins («Suivi de Zurich») apporte les premiers résultats concrets au plan international. A cette occasion, Moritz Leuenberger présente officiellement l'idée d'une Bourse du transit alpin au niveau européen. L'accueil est meilleur que prévu. En juin 2006, le «Livre blanc des transports» de la Commission européenne indique que l'introduction d'une Bourse du transit alpin fera l'«objet d'une étude».

Un aiguillon brûlant

La réalisation de l'objectif en matière de transfert n'est pas pour demain, même en Suisse, où le projet de loi du Conseil fédéral sur le trafic marchandises prévoit un délai supplémentaire de six ans, soit jusqu'à la mise en service du tunnel de base du Gothard. L'Initiative des Alpes persiste et signe en exigeant l'introduction de la Bourse du transit alpin par voie d'ordonnance à partir de 2008.

(fiu)