Informations préalables
pour les médias

iniziativa
da las alps

30 ans de protection des Alpes
Succès à fêter et travail en perspective

Pour la protection des Alpes – hier, aujourd'hui et demain

Le 20 février 2024 marquera le 30e anniversaire de la victoire en votation. Des habitants engagés pour leurs montagnes s'étaient mis à la tâche quelques années auparavant pour amorcer une politique des transports visionnaire qui protégerait les Alpes : en fondant l'association de l'Initiative des Alpes en 1989 et en lançant l'initiative populaire, ils posèrent la première pierre d'une politique de transfert réussie en Suisse.

Sans notre travail continu et tenace, la Suisse aurait été écrasée par une avalanche de trafic encore plus grande. Ce constat n'est malheureusement que partiellement réjouissant. En effet, nos buts ne sont pas encore atteints : le nombre de camions sur l'axe nord-sud dépasse toujours l'objectif fixé. Aussi, après avoir fait quelques progrès durant plusieurs années, le nombre de camions sur les routes de transit augmente à nouveau. En plaine, le transfert modal se trouve à la croisée des chemins et une action de notre part devient ici une nécessité.

Outre le transport de marchandises, le trafic motorisé privé, qui est toujours plus dense, représente lui aussi un problème croissant pour les villages de montagne et leur population qui subit le trafic de contournement. Parallèlement, la problématique des embouteillages et du trafic de loisir est utilisée pour attaquer l'article de la Constitution et revendiquer plus de capacités sur les routes de transit : une aberration puisque chaque nouvelle route génère davantage de trafic.

Nous maintenons la pression pour protéger les Alpes des effets négatifs du trafic et demandons de remettre la politique des transports sur la bonne voie!

« Je me souviens bien de ce dimanche de votations en 1994. Le portable n'existait pas encore et dans le train de Brigue à Altdorf, je n'avais aucune information sur le résultat. En arrivant sur la place Lehnplatz et en voyant la population si joyeuse, j'ai tout de suite compris. Nous avons chanté tous ensemble et le président cantonal s'est même mis à danser. »

Andreas Weissen, président de l'Initiative des Alpes de 1989 à 2000

« Il faut davantage de transfert vers le rail. À l'Initiative des Alpes, nous avons sans cesse élaboré des solutions constructives et avons milité dès 2001 pour l'introduction d'une bourse de transit alpin de Berne à Bruxelles. Une idée qui trouve sa justification encore aujourd'hui et qui est demandée par divers acteurs européens. »

Fabio Pedrina, président de l'Initiative des Alpes de 2000 à 2014

« Avec une volonté d'action porteuse d'avenir, l'Initiative des Alpes a veillé à ce que la Suisse, en comparaison internationale, mène une politique des transports qui préserve les Alpes au lieu de les surexploiter. Or, la protection des Alpes ne va pas de soi et subit des pressions de toutes parts. Les Alpes ont besoin de notre initiative – aujourd'hui et à l'avenir. »

Jon Pult, président de l'Initiative des Alpes depuis 2014

L’histoire passionnante de l’Initiative des Alpes

iniziativa da las alps

1989 – Fondation de l’association et lancement de l’initiative

Nous fondons l’association Initiative des Alpes et lançons dans les gorges de Schöllenen l’initiative qui allait protéger les Alpes.

1991 – Feu dans les Alpes

Notre feu traditionnel brûle en faveur de la protection des Alpes chaque mois d’août depuis 1991.

1994 – Oui à l’initiative des Alpes !

Le 20 février 1994 est un jour historique : le peuple suisse approuve l’initiative des Alpes. Hansruedi Stadler, président cantonal d’Uri, danse à Altdorf.

1999 – Anniversaire de l’association

Nous organisons une conférence sur le thème de l’économie circulaire et critiquons le fait que le travail soit toujours plus délocalisé dans des pays produisant à moindre coût.

2000 – La protection des Alpes en danger

Le lobby routier demande un deuxième tunnel au Gothard. Nous combattons cette idée en enveloppant d’un voile la Pierre du diable à Göschenen UR.

2002 – La Pierre du diable, prix de la honte

Pour la première fois, nous décernons un prix aux entreprises dont les produits génèrent des transports particulièrement absurdes.

2004 – NON au 2e tunnel au Gothard!

Avec notre campagne de votation et le soutien d’autres organisations, nous écrasons le contre-projet à l’initiative Avanti du lobby routier qui demandait une extension massive des routes et quatre pistes au

2006 – Campagne « Forza »

Dans une campagne itinérante de Chiasso à Bâle, nous demandons une loi sur le transfert des marchandises et récoltons des milliers de signatures pour étayer notre consultation.

2012 – Saint-Sylvestre des poids lourds

Nous attirons l’attention le long des axes de transit sur le fait qu’en septembre déjà, le nombre de courses annuelles de poids lourds à travers les Alpes autorisées par la loi est atteint bien que l’année ne soit pas terminée.

2013 – 2e tube au Gothard – remise de la pétition

La pression pour la construction d’un 2e tube se maintient – tout comme notre engagement. Nous remettons 68 023 signatures auprès de la chancellerie fédérale dans le cadre d’une action publique.

2016 – La NLFA progresse

Une étape importante pour renforcer le réseau ferroviaire est franchie. Nous saluons l’ouverture du tunnel de base du Gothard à Erstfeld UR avec un cœur géant.

2016 – 2e tube routier est accepté

Malgré notre active résistance, le deuxième tube au Gothard (réfection du tunnel routier du Gothard) a été accepté par le peuple à 57 % des voix. Les deux tunnels à sens unique ne permettront cependant pas l’augmentation des capacités.

2017 – Le Cristal de roche, prix positif

En apposition à la Pierre du diable, nous récompensons désormais aussi les idées régionales futées.

2017 – Plus de contrôles de camions

Nous remettons auprès de la Chancellerie fédérale à Berne notre appel pour plus de contrôles des camions et pour la construction des centres de contrôle prévus.

2017 – Les marchandises au rail

Le rapport sur le transfert 2017 révèle que l’objectif de transfert légal n’est pas encore atteint. Nous réclamons de nouvelles mesures sur la place fédérale.

2018 – Reportage sur la sous-enchère sociale

Notre reportage multimédia « Vivre en cabine » révèle à quel point les conditions de travail des chauffeurs de camion sont précaires.

2019 – Anniversaire de l’association

Nous fêtons les 30 ans de l’association avec diverses actions et des anecdotes historiques.

2020 – TRANSFER NOW !

Dans le cadre d’une action près du portail nord du Ceneri, nous réclamons que la Suisse agisse de manière plus résolue pour mettre fin aux courses de transit illégales à travers les Alpes.

2021 – Les Alpes nécessitent une protection du climat

Nous lançons notre campagne de votation pour une loi sur le CO_2 efficace à Guttannen BE.

2022 – Stop aux transports de marchandises dangereuses au Simplon

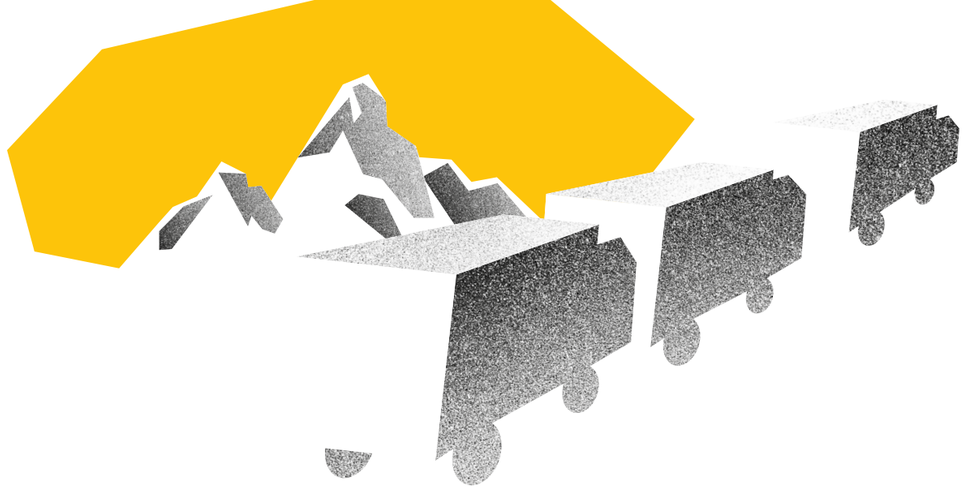
Nous appuyons par une pétition notre engagement continu pour un col du Simplon sans marchandises dangereuses.

Tout feu tout flamme pour les Alpes

Nous avons toujours été et resterons à l’avenir tant un mouvement militant qu’une organisation spécialisée et compétente en matière de politique de transfert et de protection des Alpes.

La protection des Alpes est ancrée dans la Constitution – qu'est-ce que cela signifie?

Il faut l'accord du peuple pour modifier la Constitution suisse. En 1994, nous avons réussi à convaincre le peuple suisse à dire oui à l'initiative pour la protection des Alpes. Les quatre alinéas de l'article 84 règlent depuis le « trafic en transit par les Alpes ». Nous poursuivons notre mission, car sa mise en œuvre complète se fait encore attendre!

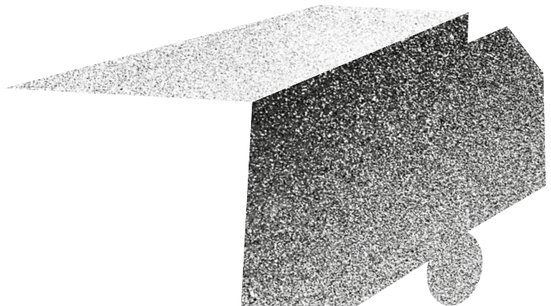


Art. 84 de la Constitution

§ 1 La Confédération protège les régions alpines contre les effets négatifs du trafic de transit. Elle limite les nuisances causées par le trafic de transit afin qu'elles ne portent pas atteinte aux êtres humains, aux animaux, aux plantes, ni à leurs espaces vitaux.

§ 2 Le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail. Le Conseil fédéral prend les mesures nécessaires. Les dérogations ne sont accordées que si elles sont inévitables. Elles doivent être précisées dans une loi.

§ 3 La capacité des routes de transit des régions alpines ne peut être augmentée. Les routes de contournement qui déchargent les localités du trafic de transit ne sont pas soumises à cette disposition.



1 Le fragile écosystème alpin est particulièrement touché par les effets négatifs du trafic. Grâce à l'Initiative des Alpes, les impacts du transport de marchandises transalpin tels que le bruit et la pollution ont diminué sur les axes de transit. La croissance du trafic motorisé privé et des camionnettes mine toutefois ce progrès. Nous poursuivons nos efforts pour préserver la région alpine en tant qu'environnement viable.

2 La mise en œuvre de l'alinéa 2 de l'article sur la protection des Alpes est réglée dans la loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM). Conformément à l'accord sur les transports terrestres avec l'UE, la limitation du transport de marchandises transalpin doit se faire de manière non discriminatoire. Cela signifie que les trafics intérieur, d'import-export et de transit doivent être traités de manière équitable. 650 000 camions sont autorisés à traverser les Alpes suisses par année. Cet objectif de transfert aurait dû être atteint au plus tard en 2018, deux ans après l'inauguration du tunnel de base du Gothard. Cependant, le Conseil fédéral fait traîner son mandat – aujourd'hui encore, ce sont 270 000 « camions illégaux » qui traversent les Alpes.

La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) est entre autres un instrument de transfert capital. Or, elle ne compense même pas la moitié des dommages générés par le trafic de marchandises routier. Pour que le rail soit vraiment concurrentiel avec la route, la Confédération doit continuer d'investir dans son infrastructure et augmenter les subventions.

3 La loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine (LTRA) régit l'exécution de cet alinéa. Il est mentionné concrètement dans la loi que les capacités du trafic ne peuvent pas être augmentées sur les quatre axes de transit alpin les plus importants. Or, le Parlement a opté malheureusement pour une application très limitée de l'article constitutionnel, seul le tronçon reliant Amsteg UR à Bellinzone y est intégré.

Grâce à l'alinéa 3, le tunnel routier du Gothard ne pourra être exploité à l'avenir que sur une seule voie par direction pour ne pas augmenter les capacités. L'initiative des Alpes a pour effet d'interdire la construction de nouvelles routes à travers les Alpes qui attireraient encore plus de trafic. Qui compte modifier la loi, devra attaquer l'article constitutionnel sur la protection des Alpes dans une nouvelle votation.

Certains milieux essayent à présent de pulvériser la protection des Alpes en voulant forcer l'exploitation sur quatre pistes du tunnel du Gothard. Or, y doubler les capacités ne réduirait pas du tout les problèmes. Bien au contraire, cela ne ferait qu'attirer encore plus de trafic et déplacer les bouchons jusque dans d'autres régions. Il faut des solutions rapides et audacieuses telles qu'une gestion du trafic intelligente et davantage de transfert vers le rail. Nous n'accepterons pas que de la protection des Alpes soit assouplie!

Contact

Floriane Kaiser
Responsable politique et communication en Suisse romande
Initiative des Alpes,
Association « Pour la protection des régions alpines »
Sandrainstrasse 3, 3007 Berne
E-Mail : floriane.kaiser@initiative-des-alpes.ch
Téléphone: +41 76 679 65 95 / +41 41 870 09 19