

Aujourd'hui, c'est la Saint-Sylvestre. A moins que nous ayons été dupés...

Thomas Burgener, membre du comité de l'Initiative des Alpes

Le nombre annuel maximal de poids lourds prescrit par la loi, soit 1 million, est déjà atteint à fin septembre, alors qu'il devrait l'être à fin décembre seulement. L'Initiative des Alpes «célèbre» donc ce jour la «Saint-Sylvestre des camions», même si elle n'a nullement le cœur à faire la fête. Pour que le transfert sur le rail se concrétise enfin, elle exhorte le Conseil fédéral et le Parlement à saisir l'occasion du futur assainissement du tunnel routier du Gothard pour mettre en œuvre la politique du transfert modal voulue par le peuple et créer une bourse du transit alpin.

En 1994, le peuple suisse a dit oui à l'article constitutionnel sur la protection des Alpes et, par là même, donné **mandat** au Conseil fédéral et au Parlement de faire passer de la route au rail les transports de marchandises franchissant les Alpes. Depuis 1999, l'objectif est le suivant: réduction du nombre de trajets poids lourds à travers les Alpes à 650'000 par année (pour les quatre cols confondus). La loi sur le transfert du transport de marchandises (LTTM), votée par le Parlement en 2008, stipule que cet objectif doit être atteint *«au plus tard deux ans après la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard»*. **«A titre d'objectif intermédiaire, le nombre de courses annuelles ne devra pas dépasser un million à partir de 2011»**. (art. 3)

Si l'on extrapole les chiffres fournis par l'Office fédéral des transports pour le premier semestre 2011 (premier rapport semestriel 2011), c'est vers fin septembre que le millionième camion franchira les Alpes suisses cette année. **Le contingent de l'année 2011 est ainsi épuisé, ce qui revient à dire que l'«année des poids lourds» 2011 est terminée.** Plus aucun poids lourd ne devrait donc franchir nos cols alpins durant les trois derniers mois de 2011. Mais ce ne sera évidemment pas le cas: le transport routier continuera de déferler à travers les agglomérations, les villes et les vallées alpines hautement sensibles du point de vue écologique.

Comment une **violation** aussi flagrante **de la Constitution et de la loi** est-elle possible? Pas plus que l'ancienne loi de 1999 sur le transfert du trafic, l'actuelle LTTM ne prescrit aucune mesure efficace. Au lieu de cela, le Parlement a repoussé pour la seconde fois le délai imparti pour la réalisation du transfert modal (le faisant passer de 2009 à 2018, soit deux années après la mise en service du tunnel de base du Gothard). Les mesures alors décidées se limitent – comme c'était déjà le cas dans la loi de 1999 – aux contrôles de poids lourds et à des mesures qui seraient mises en place de toute façon (réforme du rail, NLFA, RPLP).

Lors de la conférence de presse tenue le 7 février 1999 en marge des débats sur la LTTM, Andreas Weissen, ancien vice-président et aujourd'hui président d'honneur de l'Initiative des Alpes, a déclaré: *«Sans nouveaux instruments, le transfert ne sera pas réalisable même deux ans après la mise en service du tunnel de base du Gothard.»* C'est exactement ce qui risque maintenant de se passer. Le Conseil fédéral a bien reçu du Parlement le mandat de conclure avec les pays voisins des accords en vue de l'introduction d'une **bourse du transit alpin**, mais cela n'a jusqu'ici débouché sur rien d'autre que des études confirmant toutes la faisabilité de cet instrument, et **depuis que Doris Leuthard a repris la tête du DETEC, plus rien ne se fait sur ce dossier.** Même la réunion des ministres des Transports prévue en 2011 a été reportée d'une année. Pourtant, le Conseil fédéral a théoriquement déjà eu la possibilité, durant la phase de récession – avec Moritz Leuenberger comme chef du DETEC –, de relever de 12,5% le montant de la redevance globale sur le transit alpin (art. 5) afin d'accélérer le transfert modal. Les conditions nécessaires étaient alors remplies. Mais il ne l'a pas fait.

Pas davantage décidée à agir, une majorité du Parlement a laissé faire sans rien dire. Des initiatives cantonales tessinoise et uranaise demandant une accélération du transfert modal ont terminé dans les tiroirs. D'où elles ne devraient ressortir qu'après la publication du prochain rapport sur le transfert du

trafic (fin 2011), lequel n'apportera sans doute aucune surprise. On ne comprend toujours pas la passivité et l'inaction du Conseil fédéral et du Parlement. Ils continuent de fouler au pied le mandat du peuple en retardant sans cesse sa concrétisation. Une chose est sûre en tout cas: **nous combattons avec détermination toute tentative d'affaiblir l'objectif de transfert modal, comme l'envisagent certains.**

Au vu du «refus de servir» du Conseil fédéral et d'une majorité du Parlement, il n'est pas étonnant qu'aujourd'hui encore, beaucoup trop de camions traversent la Suisse. Afin de dénoncer cette situation scandaleuse, nous avons décidé, en nous fondant sur la loi en vigueur, de célébrer ce jour le Saint-Sylvestre et de proclamer la fin de l'«année des poids lourds» 2011. Un million de camions, c'est assez, le 1'000'001 sera de trop!

Le peuple suisse ne saurait connaître chaque année une nouvelle déception sur ce dossier! Par conséquent, nous demandons que soit mis **fin une fois pour toutes aux manœuvres dilatoires et aux fausses excuses! Il est plus que temps de faire une avancée concrète vers la mise en place d'une bourse du transit alpin et le transfert de la route au rail.** L'Initiative des Alpes et le Conseil fédéral ont démontré que le chemin de fer est capable d'absorber la totalité du trafic routier au Gothard durant les travaux d'assainissement du tunnel routier si ces travaux sont concentrés sur le semestre d'hiver. La condition préalable est l'existence d'une bourse du transit ou, tout au moins, d'un système de réservation permettant de réduire le trafic marchandises routier. **L'assainissement du tunnel routier du Gothard n'est donc pas une calamité nationale, comme d'aucuns le prétendent, mais indéniablement une chance à saisir pour la politique du transfert modal.** Mais s'il n'est pas réduit de moitié, le trafic marchandises routier ne pourra pas être raisonnablement maîtrisé durant la période des travaux. Saisissons donc cette chance – pour le bien des riveraines et riverains des axes de transit et pour la protection des Alpes en tant qu'espace vital, économique et récréatif pour la population qui y vit ou y séjourne. Nos instances politiques doivent cela au peuple suisse depuis 17 ans!

Viège / Erstfeld, 30 septembre 2011

Anhang:

Beispiele von bereits funktionierenden ähnlichen Börsensystemen:

CO₂-Emissionshandelssystem der EU

Der EU-Emissionshandel (European Union Emission Trading System, EU ETS) ist ein [marktwirtschaftliches](#) Instrument der [EU-Klimapolitik](#) mit dem Ziel, die [Treibhausgasemissionen](#) unter minimalen [volkswirtschaftlichen](#) Kosten zu senken.

Es wurde 2003 vom [Europäischen Parlament](#) und dem [Rat der EU](#) beschlossen und trat am 1. Januar 2005 in Kraft. Der Emissionsrechtehandel erfolgt in mehrjährigen Handelsphasen, um Schwankungen etwa in Folge von extremen Wetterlagen auszugleichen (milde Winter zum Beispiel bedeuten geringere Emissionen) und längerfristige Investitionssicherheit zu schaffen.

In den ersten beiden Phasen wurde von den EU-Mitgliedstaaten gemeinsam festgelegt, wie viele Emissionszertifikate (sprich Treibhausgasemissionen) den Unternehmen insgesamt zur Verfügung gestellt werden und unter welchen Bedingungen dies geschehen sollte. Die Verteilung der Emissionsberechtigungen auf die konkreten Anlagen oblag dagegen weitgehend der Entscheidungsfreiheit der Nationalstaaten. Sie wurde in sogenannten [nationalen Allokationsplänen](#) (NAPs) geregelt. In Phase III (ab 2013) wird es keine nationalen Allokationspläne mehr geben. Stattdessen werden die Emissionszertifikate zentral von der Europäischen Kommission vergeben. Zuständig ist hierfür der [Kommissar für Klimaschutz](#).

Der Handel findet in einem rein elektronischen System statt und erfolgt über Börsen, Makler oder [over the counter](#) (OTC), also direkt zwischen den Beteiligten. Es existieren mehrere Marktplätze für Emissionsberechtigungen, zum Beispiel die [European Climate Exchange](#) (ECX) in London, die Energiebörse [European Energy Exchange](#) (EEX) in Leipzig oder die [Energy Exchange Austria](#) (EXAA) in Wien. In Leipzig dient der EEX Carbon Index, kurz Carbox, als Referenzpreis für Emissionsberechtigungen. Unter dem [Kyoto-Protokoll](#) können Staaten [bilateral](#) ihre Senkungsverpflichtungen handeln.

(Auszüge aus Wikipedia)

Handel mit Flughafen-Slots für An- und Abflüge

Nach der weitgehenden Liberalisierung des Luftverkehrsmarktes 1978 ist der Slot-Handel durch die so genannte "Buy-Sell-Rule" seit 1986 gestattet. Diese Regelung erlaubt den freien Kauf, Verkauf und das Leasing von Slots in sämtlichen Kombinationen an demselben oder auch allen anderen koordinierten Flughäfen. Basierend auf dieser Regelung entwickelte sich ein reger Handel vor allem an den vier koordinierten Flughäfen in New York (JFK und LaGu-

ardia), Chicago (O'Hare) und Washington (National). Dritte sind in Form von Slot-Brokern und Finanzunternehmen beteiligt. Der Handel induziert aber keineswegs ein Eigentumsrecht an den gehaltenen Slots, diese stellen nur ein Nutzungsrecht unter Kontrolle der Federal Aviation Authority (FAA) dar. Verbreitet ist sowohl die Praxis des Verleasens gegen eine monatliche Zahlung als auch der Verkauf eines Slots mit anschließendem "Lease-Back".

(Aus „Europäische Verkehrspolitik“ Nr. 6/2007)

Fahrplantrassen für Züge

Seit der Liberalisierung des Bahnverkehrs und der organisatorischen Trennung von Infrastruktur und Betrieb, müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bei der Trassenvergabestelle (in der Schweiz www.trasse.ch) ihre Durchfahrtswünsche anmelden. Die Trassenvergabestelle teilt die Trassen je nach Verfügbarkeit zu. Der Trassenpreis ist nicht abhängig von der Verkehrsnachfrage, sondern wird durch gesetzliche Vorgaben bestimmt (Trassenpreisverordnung). Es sind also Konflikte möglich. Ein Sekundärhandel unter EVUs ist bis jetzt nicht bekannt.

Importquoten für landwirtschaftliche Güter

In vielen Ländern werden die Importe von Gemüse und Früchten zum Schutz der einheimischen Bauern permanent oder zeitweise reguliert. Die zugelassenen Kontingente werden versteigert und teilweise auch auf einem Sekundärmarkt gehandelt. Auch die Schweiz wendet ein solches System an.

40-Tonnen-Kontingente für den Schwerverkehr in der Schweiz

In einer Übergangszeit vor der generellen Erhöhung der Gewichtslimite auf 40 Tonnen waren erst gewisse Kontingente von 40-Tönnern zugelassen. Diese wurden auf die Schweiz und die EU aufgeteilt. Die EU selber teilt den einzelnen Mitgliedstaaten wiederum solche zu. Innerhalb der einzelnen Länder gab es verschiedene Zuteilmechanismen. Teilweise wurden die Kontingente über Versteigerung zugeteilt. Die erworbenen Rechte waren teilweise auch handelbar.

(ARE, ASTRA, BAV: Alpentransitbörse. Untersuchung der Praxis-tauglichkeit. Schlussbericht, 2007)

Acid Rain Program in den USA

Die Regierung Bush führte 1995 im Rahmen einer Änderung des Clean Air Act ein Handelssystem für Schwefeldioxid-Emissionen ein. Die Emissionsrechte wurden teilweise kostenlos verteilt, teilweise mittels Auktion auf den Markt gebracht. Die Zertifikate sind handelbar. Nach Einschätzung der Experten war das System ökologisch und ökonomisch erfolgreich: Das Re-

duktionsziel wurde erreicht, die Kosten waren geringer als bei einer traditionellen Umweltpolitik, die spezifische Massnahmen und Standards vorschreibt.

(ARE, ASTRA, BAV: Alpentransitbörse. Untersuchung der Praxistauglichkeit. Schlussbericht, 2007)