

*Article paru dans Réalités neuchâteloises en juin 2001*

## **Non, Monsieur Leuenberger !**

Bien des secteurs des transports se sentent lâchés par celui qui devrait en premier lieu prendre leur défense, le ministre des transports dont le laxisme pourrait mener notre pays au bord de la crise. Trois dossiers, parmi d'autres souffrent de ce manque d'action.

### **La crise du Gothard**

Ici, la crise est en fait déjà déclarée ainsi qu'on a pu le constater. Le cumul de l'ouverture de nos frontières aux poids-lourds de plus de 28 tonnes, l'inexistence de solutions de délestage ferroviaire et une capacité routière à ses limites concourent aux kilomètres de bouchons observés de plus en plus fréquemment le long de la N2 et ailleurs.

Si les NLFA devraient résoudre en partie les problèmes dus aux camions en transit, il me semble douteux d'imaginer les bouchons disparaître complètement à l'entrée du tunnel du Gothard. Le percement d'un second tunnel risque de devoir s'imposer à moyen terme. A ce sujet, l'argument de l'initiative des Alpes interdisant l'augmentation de la capacité routière est spécieux. Il paraît tout à fait raisonnable de considérer que les riverains préféreront un flot continu de véhicules et place de kilomètres de bouchons polluants. Toutefois, l'aversion de notre président de la Confédération envers les consommateurs d'hydrocarbures ne va sans doute pas améliorer la question avant bien des années.

### **L'introduction des Eco-légers**

Victimes expiatoires de l'écologie des années 1980, les éco-lights restent interdits dans le ciel suisse, un fait unique au monde. Rappelons ici que les éco-lights sont des avions ultra-légers (moins de 400kg) propulsés par des moteurs peu gourmands en essence et aux émissions sonores très réduites. Ils sont des outils propres, silencieux et bon marché permettant à chacun de pouvoir s'initier aux joies de l'aéronautique.

L'aéro-club de suisse, l'association faîtière en matière d'aéronautique, a présenté il y a quelque temps de tels engins au groupe parlementaire des Chambres sur l'aviation et ont impressionné les spectateurs présents. Aucun doute que les premiers surpris ont dû être les écologistes en voyant évoluer un aéronef allemand aux couleurs de Greenpeace... Suite à cette journée, plusieurs interventions ont eu lieu au Parlement. Mais ce sujet ne semble pas être dans l'agenda du ministre des transports malgré sa promesse de faire avancer le projet. Ici, la tâche ne semble pourtant pas surhumaine...

### **L'accord de Berlin**

Suite à la dénonciation par l'Allemagne de l'accord régissant les approches aériennes en direction de Kloten sur son territoire, des négociations ont été engagées par les gouvernements des deux pays respectifs afin d'assurer l'accès continu au premier aéroport de notre pays. Sans doute mû par le dédain classique du littéraire ignorant de la technique, notre Conseiller fédéral s'est fait imposer un accord inacceptable en l'état.

Tout d'abord, cet accord est inacceptable en ce qu'il contrevient aux traités internationaux signés tant par l'Allemagne que par la Suisse. Il s'agit en particulier de la Convention de Chicago de 1948 et du traité sur le transit aérien. Ces deux accords garantissent, entre autres, la première liberté, à savoir le droit de survol d'un territoire étranger. Ce survol doit de faire à une hauteur minimale de 300m. Dans le cas de Kloten, les avions en approche se trouvent à 850m au-dessus de l'Allemagne. Tout accord prévoyant une restriction de la première liberté peut donc être considéré comme contrevenant aux accords multilatéraux préalablement signés.

L'accord « négocié » à Berlin crée de plus un dangereux précédent qui pourrait s'appliquer aux aéroports de Luxembourg, Singapour, etc... qui possèdent eux aussi des trajectoires d'approche sur territoire étranger. De telles restrictions pourraient signifier la mort de certaines places d'aviation.

Finalement, cet accord crée des inégalités entre les citoyens allemands dans le sens où les riverains des aéroports de Berlin, Stuttgart, etc... ne bénéficient pas des mêmes protections que ceux du Bade-wurtemberg, voisins de la Suisse.

L'argument de notre ministre des transports qui prétend que l'Allemagne pourrait être amenée à édicter des règles encore plus strictes en cas de refus de l'accord est fallacieux. S'il est vrai que nos voisins pourraient interdire certaines parties de leur espace aérien, ils le feraient en claire contradiction avec les accords en vigueur. Dans tous les cas, la Suisse serait gagnante en refusant ce faux compris, un recours en droit international lui donnant à coup sûr raison.

Si certains commentateurs sont allés jusqu'à souhaiter que M. Leuenberger se rende à Berlin en train, nous nous contenterons d'espérer qu'un autre ministre, mu par un sincère désir de représenter au mieux les intérêts de son pays et de son département, le remplace...

Yvan Botteron  
Conseiller général  
Président de section  
Les Ponts-de-Martel