

INTERPELLATION

Auteur AdG/LA, par Doris Schmidhalter-Näfen, Werner Jordan, Gilbert Truffer et Reinhold Schnyder
Objet Accès à Kandersteg par une route en terre et interruption du ferroutage
Date 12.11.2019
Numéro 5.0470

Le 15 novembre 2018, soit il y a plus de 360 jours, Werner Jordan soumettait au Conseil d'Etat les questions suivantes:

1. Le Conseil d'Etat soutient-il les exigences justifiées des communes concernées d'évacuer toutes les munitions de manière professionnelle?
2. Le Conseil d'Etat partage-t-il l'avis de spécialistes qui estiment le coût d'élimination de ces 3 500 000 kilos de munitions à au moins deux milliards de francs?
3. Qu'exige le Conseil d'Etat de la part du DDPS afin que la route entre Frutigen et Kandersteg ne soit pas fermée en continu pendant les travaux d'évacuation?
4. Le Conseil d'Etat est-il prêt à soutenir ceux qui exigent la construction préalable d'un tunnel dans le versant ouest de la vallée entre Frutigen et Kandersteg?
5. Si oui, les coûts de construction de ce tunnel doivent-ils être pris en charge uniquement par le DDPS ou en partie par l'Office de construction des routes nationales, puisque l'accès au ferroutage est désormais intégré au réseau de routes nationales?
6. La construction d'un tunnel rendrait l'accès au ferroutage plus rapide et plus sûr. Quelles conséquences la réduction du temps de trajet entre Kandersteg et Frutigen aurait-elle sur l'attractivité de cette liaison?
7. Le Conseil d'Etat est-il prêt à mettre sur pied une «task force» pour accompagner les tâches de planification en cours et défendre le point de vue du Valais?

La réponse du Conseil d'Etat était typique de Jacques Melly. Autrement dit: creuse.

«A l'exception de la demande en lien avec la création d'une Task-Force, les requêtes des postulants portent sur des objets qui ne se situent pas sur le territoire cantonal valaisan et ne relèvent donc pas de la compétence du Conseil d'Etat. Le traitement des problématiques soulevées est à charge du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS), du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et du canton de Berne, étant donné que le tronçon Lötschberg-Scheitel du BLS est la ligne de transport régionale et qu'il est propriétaire de la route principale suisse Spiez-Kandersteg, jusqu'à sa session au 01.01.2020 à l'Office fédéral des routes.»

Entre-temps, la situation d'accès à la ligne de ferroutage se détériore dramatiquement. Le Conseil d'Etat et nos parlementaires fédéraux doivent bientôt cesser de «se tourner les pouces».

Conclusion

1. La BLS accuse un recul dans le domaine du ferroutage. Ce n'est pas étonnant quand on considère qu'il faut souvent attendre jusqu'à 90 minutes avant de pouvoir embarquer sa voiture. L'Etat du Valais, qui est représenté au conseil d'administration de la BLS par Mme Stefanie Zimmermann, sait-il à quel point les chiffres du ferroutage ont chuté? Est-il prêt à faire vérifier par des experts indépendants si les travaux ne pourraient pas se faire autrement, plus efficacement, plus rapidement? Plusieurs experts en matière de rénovation de tunnels estiment que cela devrait être possible.
2. A partir du 1^{er} janvier 2020, la BLS ne chargera plus aucun bus de 20 places ou plus, pour des raisons de sécurité. Le Conseil d'Etat a-t-il connaissance de cette décision? Quelles mesures a-t-il prises pour la contrer? Pour améliorer la sécurité pour tout le

monde, ne faut-il pas une galerie de secours, comme pour le tunnel routier du Grand-Saint-Bernard?

3. Viola Amherd, la conseillère fédérale responsable de la question, veut faire évacuer toutes les munitions qui n'ont pas explosé, même si elle reste aussi l'une des nôtres. Cela implique l'évacuation du village de Mitholz et la fermeture de la route et de la ligne ferroviaire entre Kandersteg et Frutigen. Le canton de Berne a prévu une déviation par la rive gauche de la vallée. Une route en terre doit être construite pour permettre un contournement sur une seule voie (!) par des routes de campagne. Le projet est prêt à être mis en œuvre.

Le réalisateur documentaire Theo Stich tourne un film sur la catastrophe de Mitholz. Il a fait le point sur la situation pour le journal *Rote Anneliese*:

«Un grand merci pour l'article. Concernant la déviation, pour l'instant, il ne s'agit que d'aménager une route en terre. L'assemblée communale de Kandergrund se prononcera le 29 novembre 2019. Les véhicules ne pourraient circuler que sur une voie sur cette route à gauche de la Kander, qui assurerait l'accès à Kandersteg. Toutefois, le ferroutage au Lötschberg ne pourrait pas être maintenu, d'après ce que j'ai compris.»

Actuellement, ce document circule au sein des cercles intéressés. Les questions suivantes se posent: le Conseil d'Etat a-t-il connaissance de ce document? Si oui, depuis quand ? Et sinon, pourquoi? La déviation n'a-t-elle toujours rien à voir avec le Valais, comme il l'a affirmé il y a 360 jours? A partir de quand le Conseil d'Etat entend-il aller dans le sens proposé par Werner Jordan?

Jusqu'à présent, les médias haut-valaisans n'ont soit pas traité ce sujet, soit ils l'ont escamoté. Ou alors ils l'ont escamoté parce qu'ils ne voulaient pas le traiter.