

## Communiqué de presse

<b>Sujet</b>	<b>Consultation sur la réfection du tunnel routier du Gothard</b>
Renseignements	Jürg Grossen, Conseiller national BE, +41 79 444 94 65 Markus Stadler, Conseiller aux Etats UR, +41 79 337 12 16
Expéditeur	Parti vert'libéral suisse, Boîte postale 367, 3000 Berne 7 Tél. +41 31 322 60 57, E-mail <a href="mailto:suisse@vertliberaux.ch">suisse@vertliberaux.ch</a> , <a href="http://www.vertliberaux.ch">www.vertliberaux.ch</a>
Date	18 avril 2013

### Les Vert'libéraux s'opposent clairement à un second tube routier au Gothard dans le cadre de la consultation

**Les Vert'libéraux refusent la construction d'un second tube au Gothard, telle que l'envisage le Conseil fédéral, tant pour des raisons financières qu'environnementales et de transports. Le système prévu avec une seule voie ouverte par sens de circulation n'est que poudre aux yeux. De surcroît, cette variante coûte des milliards et viole la Constitution fédérale. Le système prévu durant la période de réfection va également à l'encontre de l'objectif de transfert du trafic de la route au rail pourtant dûment ancré dans la Constitution fédérale. Les Vert'libéraux exigent qu'au lieu de construire un second tube au Gothard les infrastructures de transport disponibles dès 2017, à savoir la NLFA et le corridor de 4 mètres, soient judicieusement utilisées - par le biais d'une offre d'autoroute roulante pour les camions à travers le tunnel de base ainsi qu'un transport des voitures de tourisme par le tunnel sommital.**

Les Vert'libéraux refusent la construction d'un second tube au Gothard, telle que l'envisage le Conseil fédéral, tant pour des raisons financières qu'environnementales et de transports. Même si le devis pour les coûts de construction n'était par miracle pas dépassé, les surcoûts pour une telle variante d'assainissement s'élèveraient à plusieurs milliards. S'y ajouteraient tous les ans les frais induits pour l'exploitation d'un second tube se montant à au moins 40 millions de francs suisses. La promesse de n'exploiter qu'une voie par sens de direction n'est que poudre aux yeux. Il est d'ores et déjà prévisible que les cercles qui soutiennent maintenant un second tube « sans accroissement de capacité » réclameront dès les premiers bouchons survenus après la construction du second tube que les véhicules puissent emprunter la seconde voie. De plus, l'UE ne se privera pas de faire pression après la construction d'un second tube pour appliquer l'interdiction de restrictions unilatérales du trafic (art. 32 de l'Accord sur les transports terrestres).

### **La proposition du Conseil fédéral viole la Constitution**

Même le système à une voie par sens de circulation viole l'article sur la protection des Alpes dans la Constitution fédérale. Ce dernier précise en toutes lettres que la capacité des routes de transit dans les Alpes ne doit pas augmenter. Or, la proposition du Conseil fédéral entraînerait inévitablement cet effet, car une séparation du trafic par sens de la circulation permettrait une gestion plus fluide du flux de véhicules et par là d'accroître la capacité. Dès lors le changement de système ne devrait pas être simplement édicté dans une loi, mais être ancré directement dans la Constitution pour ainsi relativiser l'article sur la protection des Alpes.

### **Offre d'une autoroute roulante à travers le tunnel de base, transport des voitures individuelles à travers le tunnel sommital**

Le système de circulation prévu pendant la période de réfection contrevient également à l'objectif de transfert du trafic de la route au rail pourtant contenu dans la Constitution fédérale. Au lieu d'engloutir inutilement des milliards, mieux vaudrait saisir l'opportunité d'une réfection du tunnel routier pour en tirer le meilleur parti possible pour la politique des transports suisse. Le système transitoire est à aménager de sorte à gérer efficacement les flux de trafic tout en minimisant les dommages occasionnés aux régions concernées - tant au niveau économique que des émissions. Il s'agit de judicieusement utiliser les infrastructures de transport disponibles dès 2017, à savoir la NLFA et le corridor de 4 mètres - par le biais d'une offre d'autoroute roulante à travers le tunnel de base pour les camions ainsi qu'un transport des voitures de tourisme par le tunnel sommital.

Lien amenant sur la prise de position détaillée des Vert'libéraux sur la consultation (en allemand) :  
[http://www.grunliberale.ch/doku/vernehmlassungen/130418\\_Vernehmlassung\\_Gotthard.pdf](http://www.grunliberale.ch/doku/vernehmlassungen/130418_Vernehmlassung_Gotthard.pdf)