

Appel au Conseil fédéral et au Parlement

En 1994 et en 2004, le souverain a clairement dit non à un deuxième tube au Gothard. Dans le Canton d'Uri, la population s'est prononcée cinq fois contre un deuxième tube (la dernière en 2011), au Tessin et dans les Grisons deux fois contre, jamais en faveur. **Les organisations partenaires du comité Avanti-Non de 2004 en appellent à respecter cette volonté populaire et à rejeter clairement toute tentative d'utiliser l'assainissement du tunnel routier du Gothard comme prétexte en faveur d'un deuxième tube.**

- Si un deuxième tube voit le jour, il est **objectivement impossible d'empêcher que la troisième et la quatrième piste soient mises en service. Il est donc impossible d'éviter l'augmentation de la capacité de l'axe, pourtant interdite par la Constitution fédérale.**
- Une plate-forme de **chargement d'automobiles au tunnel actuel du Gothard** et une **chaussée roulante pour les camions par le tunnel de base** permet d'absorber la totalité du trafic routier au Gothard durant la période de fermeture du tunnel routier, si ce dernier est fermé durant le semestre hivernal. Cela reste valable même si l'objectif de transfert du trafic n'est pas encore atteint à moment-là. C'est ce que démontrent plusieurs études de la Confédération.
- Grâce au chargement des voitures et à l'autoroute ferroviaire pour camions, le **Tessin ne sera jamais enclavé sur le plan du trafic routier.** De plus, il n'y aura **pas de trafic de détour par les Grisons ou le Valais.** Fin 2016, avant l'assainissement, le tunnel de base du Gothard sera en service, avec une cadence d'un train chaque demi-heure pour le trafic de personnes. Le Tessin n'aura jamais été aussi bien relié à la Suisse alémanique.
- La fermeture du tunnel routier du Gothard **ne portera pas préjudice** aux cantons voisins **du point de vue économique.** Ils profiteront même de l'assainissement. Cela est également démontré par une étude de la Confédération.
- L'assainissement sans deuxième tube **est au moins un milliard de francs meilleur marché** que la construction préalable d'un deuxième tube. Des problèmes de trafic plus urgents qu'au Gothard, avec ses 17'000 véhicules journaliers, pré-occupent les agglomérations.
- Un deuxième tube coûtera annuellement 20-40 millions de francs **de frais d'entretien supplémentaires.** Cela représente un coût supérieur à la construction d'une nouvelle installation de chargement, au moment du prochain assainissement du tunnel routier, vers 2070.
- D'après l'Office fédéral des routes, un **deuxième tube ne pourra pas être réalisé à temps.** Afin de garantir plus longtemps la sécurité de l'ancien tube, un assainissement d'urgence impliquant la fermeture totale serait nécessaire – sans possibilité de transfert sur le rail!
- Le Bureau de prévention des accidents (bpa) indique clair et net dans une expertise qu'un deuxième tube **n'apporte aucune sécurité supplémentaire.**

- **La politique de transfert voulue plusieurs fois par le peuple soutient l'assainissement sans deuxième tube.** Elle aide également la Suisse à mettre en valeur les investissements de milliards nécessaires aux NLFA vis-à-vis de l'UE.
- Par contre, construire un deuxième tube routier donnerait un **signal désastreux**: cela inviterait l'UE à envoyer encore plus de camions à travers la Suisse et à renoncer aux mesures de transfert du trafic de la route au rail. L'investissement pour les NLFA serait ainsi l'échec du siècle.

Les organisations signataires lutteront par tous les moyens démocratiques disponibles contre toute modification de l'article constitutionnel de la protection des Alpes et de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine.

Elles s'en appellent au Conseil fédéral et au Parlement pour que le trafic marchandises à travers des Alpes soit enfin transféré au rail, selon la volonté du peuple, au lieu d'enterrer la politique de transfert par la construction d'un deuxième tube routier.

1. Amis de la Nature Suisse
2. ASPO/BirdLife Suisse
3. Association des cadres des transports publics
4. ATE Association Transports et Environnement
5. CIPRA Suisse
6. Communauté d'intérêts pour les transports publics CITraP Suisse
7. Fondation Suisse de l'énergie
8. FSU, fédération suisse des urbanistes
9. Greenpeace Suisse
10. Initiative des Alpes
11. Médecins en faveur de l'environnement
12. Mobilité piétonne
13. Mountain Wilderness Suisse
14. Oeku – Eglise et environnement
15. Patrimoine Suisse
16. Pro Bahn Suisse
17. Pro Natura Suisse
18. Pro Velo Suisse
19. Professionnelles en environnement pee
20. Rheinaubund
21. SEV – Syndicat du personnel des transports
22. Actif-traffic
23. Union syndicale suisse USS
24. WWF Suisse
25. ALRA Associazione Liberale radicale per l'Ambiente
26. ASTUTI Associazione ticinese utenti trasporto pubblico
27. Associazione VivaGandria
28. Capriasca ambiente
29. Cittadini per il territorio
30. Coalizione per un collegamento sud-nord sostenibile e scorrevole
31. Comitato NO superstrada Stabio Est – Gaggiolo
32. Läbigi Stadt
33. Leventina vivibile
34. SOS Ambiente Mendrisiotto
35. Verein Alpeninitiativen Uri
36. Vereinigung Bündner Umweltorganisationen