

Berne, le 26 mars 2013

Modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine.

Ouverture de la procédure de consultation

Madame la Conseillère fédérale ;

Madame, Monsieur,

Le PEV vous transmet ses remerciements quant à la possibilité de s'exprimer sur le projet mentionné. Le PEV, après examen attentif, **s'oppose à la construction d'un deuxième tube avec une seule voie ouverte à la circulation**. En effet, qui irait construire une piscine pour expliquer ensuite aux utilisateurs qu'on ne peut en utiliser qu'une moitié ? **L'absurdité** n'est pas moindre dans le cadre du projet proposé et défendu par le Conseil fédéral.

Construire un deuxième tube routier **sans permettre la circulation** sur les deux voies créées engendre **de l'incompréhension et des critiques dans la population** et auprès des **utilisateurs routiers**, en particulier en période de forte charge de trafic. D'un point de vue **international**, l'incompréhension sur cette situation absurde serait également très forte et la **position du Conseil fédéral serait fortement critiquée**. Des pressions de la communauté internationale sont à attendre en cas de construction d'un 2^{ème} tunnel. Le PEV estime que les **pressions exercées** par les groupes d'intérêts suisses et par la communauté internationale seront tellement importantes et insistantes que cela **conduira tôt ou tard à l'ouverture de la deuxième voie à la circulation**. Céder à ces pressions ira non seulement à l'encontre de la Convention sur la protection des Alpes, mais **minera également la crédibilité nationale et internationale** du gouvernement suisse. Or le PEV soucieux des enjeux écologiques et environnementaux à long terme, tout comme de l'intégrité de la Suisse vis-à-vis de ses engagements nationaux et internationaux, ne peut soutenir cela. Pour toutes ces raisons, **le PEV ne soutient pas la modification de la loi fédérale sur le transit routier dans la région alpine**.

Le **PEV soutient** par conséquent la variante de la fermeture totale avec une brève ouverture en été, soit la **solution 1B**, en parallèle avec la mise en place de mesures d'accompagnement, soit le **transport de personnes et de marchandises par le rail**.

Si l'ouverture de deux voies de circulation est contraire à la Convention sur la protection des Alpes, comme le mentionne le Conseil fédéral, **la non-promotion du transfert de la route au rail est elle contraire à la Constitution suisse**. En effet à l'article 84, alinéa 2, il est mentionné que « le trafic de marchandises à travers la Suisse sur les axes alpins s'effectue par rail ». Or, après 20 ans, cela n'est toujours pas réalisé et le PEV souhaite promouvoir les mesures allant dans ce sens là, plutôt que de créer des conditions idéales pour un transit sûr des camions dans le tunnel routier.

La solution 1B préconise la mise en place d'un concept **de ferroutage optimisé**, l'aménagement d'une **autoroute ferroviaire courte pour le transport des marchandises**, ainsi que la construction des stations de chargement nécessaire. Ces adaptations peuvent paraître **coûteuses**, mais uniquement si on les envisage de manière temporaire pour la durée des travaux dans le tunnel routier. Or, afin d'atteindre et de remplir les objectifs du transfert de la route au rail, le PEV propose d'envisager que les adaptations nécessaires pour **les mesures d'accompagnement soit rendues permanentes afin de favoriser le transfert de la route au rail**, en particulier en ce qui concerne le transfert de marchandise, mais également pour le transfert des personnes.

L'obligation de devoir utiliser le ferroutage durant la période des travaux, peut modifier **les habitudes des automobilistes** et agir comme déclencheur afin qu'une plus grande part choisisse à l'avenir d'utiliser le rail et le ferroutage. En outre, en limitant les passages des poids lourds dans le tunnel routier, **l'on limite non seulement la détérioration du revêtement routier, mais également et surtout la cause des accidents**. Ce sont en effet ces poids lourds qui sont responsables des accidents les plus importants. La question de la sécurité est ainsi réglée, de manière plus écologique et économique que ne le propose le Conseil fédéral dans le projet d'un deuxième tunnel et permet de plus de répondre aux exigences de la Constitution en matière de transfert de la route au rail.

L'on ne doit pas perdre de vue que ce deuxième tunnel, selon les estimations du Conseil fédéral, coûte quand même **1 milliard de plus que la solution 1B**. Or, cette question du coût **ne fait pas l'unanimité** puisque l'on parle même de 3 milliards supplémentaires nécessaires pour la construction d'un deuxième tunnel. Les coûts pour la mise en place de solutions d'accompagnement pour le transport de personnes et de marchandises par le rail peuvent également être évalués à la hausse, mais n'atteignent pas les frais engendrés par un deuxième tunnel. Ces montants injectés dans ce projet du Gothard ne pourraient par conséquent pas l'être dans d'autres projets importants et essentiels à la sécurité routière et à la fluidité du trafic.

De plus, soucieux de l'application des décisions prises de manière démocratique par le peuple, le PEV se doit de relever que **le peuple s'est déjà prononcé à plusieurs reprises contre un deuxième tunnel et en particulier les uranais**. La Suisse, pays à forte tradition démocratique, se doit d'appliquer la volonté de son souverain sans la remettre constamment sur le tapis, que ce soit sur cette question en particulier ou sur d'autres questions.

Nous vous remercions pour la prise en compte de notre opinion ainsi que pour le précieux travail accompli et vous transmettons, Madame la Conseillère fédérale, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

PARTI EVANGELIQUE SUISSE (PEV)



Président du Parti
Heiner Studer



Secrétaire général
Joel Blunier