

**Résolution à l'occasion de l'Assemblée générale de la CI TraP Suisse sur le lac de Brienz le 14 juin 2014**

## **Rénovation du tunnel routier du Gothard: 2ème tube inutile – grâce au chemin de fer**

*L'article sur la protection des Alpes (Art. 84 de la Constitution fédérale) exige que la région alpine soit protégée du trafic de transit, que le trafic de fret en transit soit transféré sur le rail, et que la capacité des routes de transit ne soit pas augmentée. Il n'y a rien à ajouter à cela, par contre cela doit être mis en oeuvre. La CI TraP Suisse exprime cette demande à l'occasion de son Assemblée générale, et s'engage activement à cet effet à titre de membre de l'alliance „Non au 2ème tube au Gothard“.*

D'un côté l'objectif de transfert fixé par la loi doit être poursuivi, et atteint sans atténuation – bien qu'avec retard -, d'un autre côté il faut renoncer à tout ce qui rend le transit alpin plus attractif pour le trafic motorisé. Ce serait sans aucun doute le cas avec la construction d'un deuxième tube routier à travers le Gothard, même si par la suite une seule piste de circulation était utilisée dans chaque tube. De plus, nous ne pouvons croire – et nous ne sommes pas les seuls - à la circulation sur une seule piste.

Dans deux ans le tunnel de base du Gothard sera mis en service. Cet ouvrage et la rénovation du tunnel routier offrent une chance unique de franchir l'étape décisive pour le report de la route sur le rail et d'apporter la preuve que l'ensemble du trafic à travers le Gothard peut être maîtrisé à long terme sur le rail. Il est certain que la population tessinoise acquerra la conviction, durant la rénovation, que grâce à une offre ferroviaire de qualité elle ne sera d'aucune manière coupée du reste de la Suisse.

Nous sommes confiants que les voyageurs s'habitueront si bien au chargement des voitures et au trajet confortable en chemin de fer, que le trafic individuel motorisé s'écoulera sans bouchons après la réouverture du tunnel existant rénové. Pour le trafic de fret à travers les Alpes nous sommes également optimistes: en 2013 la part modale du rail pour ce trafic a augmenté de 3 points pour atteindre 66%, tandis que les trajets en camion diminuaient d'un bon 5%. Avec l'introduction d'une bourse du transit alpin cette tendance doit être accentuée - notamment en vue de l'ouverture du tunnel de base en 2016 - de manière qu'enfin le transfert modal, objectif de l'article sur la protection des Alpes, puisse être atteint.