

Raccomandazione Marty Dick. San Gottardo. Prolungamento del periodo di apertura della strada del passo

[Einreichungsdatum 04.10.01](#)

[Date de dépôt 04.10.01](#)

[Ständerat/Conseil des Etats 03.12.01](#)

Marty Dick (R, TI): Ces dernières années, les interruptions de trafic et les bouchons aux deux entrées du tunnel du Gothard se sont multipliés d'une manière spectaculaire. Les nouvelles concernant ces kilomètres de bouchons et ces heures d'attente se multiplient et se répercutent sur les ondes des radios de toute l'Europe, ce qui crée non seulement un dommage d'image, mais aussi un dommage économique. Ce n'est certainement pas un hasard si, alors que le tourisme suisse a dans son ensemble, ces dernières années, enregistré une tendance positive, le tourisme tessinois est, cette année, en contre-tendance et enregistre un résultat négatif.

Le 30 novembre 1998, j'ai présenté une interpellation (98.3539) sur la sécurité du tunnel du Gothard. Evidemment, l'accident du Gothard, celui du Mont-Blanc et celui qui a eu lieu en Autriche n'étaient pas encore survenus. J'avais interpellé le gouvernement sur la sécurité, en exprimant aussi des doutes sur la sécurité du Gothard, à la suite d'un événement personnel qui m'était arrivé. J'ai eu un petit accident dans le tunnel, un pneu a éclaté et je me suis trouvé dans une de ces niches à devoir essayer de changer la roue de mon auto. Je vous assure que c'est une expérience choquante, même si à plusieurs reprises, comme visiteur à divers titres, j'avais été dans le tunnel. C'est quand vous vous trouvez dans une situation de stress dans ce tunnel, que vous mesurez la dimension du danger qu'il présente, avec les immenses camions qui se croisent à 80 kilomètres à l'heure à moins d'un mètre de distance. Il ne fallait pas être un grand spécialiste pour prévoir qu'un de ces jours, il allait y avoir un grand accident.

Cette interpellation a été discutée, vous vous en rappelez peut-être, en mars 1999.

Au cours de la discussion, notre ancien collègue, M. Daniöth, avait démontré comment les statistiques du Conseil fédéral étaient fausses lorsqu'il établissait une comparaison entre le nombre d'accidents par kilomètre au Gothard et le nombre d'accidents au tunnel du Seelisberg. Dans le Seelisberg, la plupart des morts ont été à déplorer quand l'un des deux tunnels était fermé et que, dans l'autre, il y avait un trafic bidirectionnel comme dans le Gothard.

Dans cette même discussion, on avait aussi mis en évidence comment la sécurité dont parlait le Conseil fédéral était une fausse sécurité. C'était une sécurité qui permettait de limiter la dimension, les répercussions ou les conséquences de l'accident, mais ce n'était pas une sécurité qui pouvait empêcher l'accident.

Ce mois de mars 1999, j'entamais mon intervention en disant: "J'espère qu'il ne faudra jamais rappeler ce débat dans le futur." J'avais ajouté qu'il n'était pas difficile de prévoir qu'un de ces jours prochains, il y aurait un terrible accident.

Quelques jours après cette discussion, nous avons eu la tragédie du Mont-Blanc. Le 4 octobre 2001, j'ai déposé cette recommandation qui est maintenant en discussion. Quelques jours après, il y a eu le terrible accident au Gothard. Donc, cette recommandation est antérieure à la tragédie du Gothard.

Qu'est-ce que demande en fait cette recommandation? En partant du principe que, de plus en plus souvent, il y a des interruptions qui peuvent même être très longues dans le temps - comme celle que nous vivons actuellement -, je ne demande pas au Conseil fédéral l'impossible, mais tout simplement de prolonger le plus possible la période d'ouverture de la route du col du Gothard.

Cette recommandation n'a absolument rien à voir avec le deuxième tunnel routier du Gothard, elle a à voir avec la situation précaire des voies de communication entre le sud et le nord des Alpes. Nous savons que le chemin de fer a des limites quantitatives, car c'est une ligne du XIXe siècle. Si tout le trafic routier était transféré sur le rail, on aurait besoin de sept tunnels ferroviaires au moins. Il est donc impossible de transférer l'ensemble du trafic sur le rail. Compte tenu de la fragilité de ce tunnel, car il suffit d'un petit accident à l'intérieur pour que le trafic soit bloqué pendant des heures, je demande simplement que l'on fasse le nécessaire. Il y a naturellement des interventions à faire pour qu'on puisse tenir ouverte le plus longtemps possible une route qui est magnifique. C'est une route nationale de dimension remarquable qui contourne maintenant Göschenen, donc aucune voiture ne passe par Göschenen, Andermatt et Airolo, et qui a des ouvrages qui ont coûté très cher. Aujourd'hui, cette route est ouverte du début juin, première moitié de juin selon la situation, jusque vers la fin octobre, deuxième moitié d'octobre. Alors, je pense qu'on peut effectivement faire tout son possible pour que, surtout dans les grandes périodes de trafic - je pense à Pâques, surtout à l'Ascension où il y a un trafic énorme et où il y a des bouchons spectaculaires à l'entrée du tunnel, des bouchons qui prennent jusqu'à cinq ou six heures d'attente pour les automobilistes - on puisse avoir la route du col ouverte.

La deuxième requête est que l'on ait un système d'information sur l'autoroute qui dise tout simplement: "Attention! Il y a x kilomètres de colonnes au tunnel du Saint-Gothard." De cette façon, au moins ceux qui connaissent la situation peuvent sortir de l'autoroute et prendre la route du col. Il est vrai que la radio assure ce service, mais si, comme ça m'est arrivé plusieurs fois, vous captez l'information juste quand vous arrivez derrière la colonne, vous attendez deux ou trois heures. Si vous l'aviez su avant, vous auriez pu prendre la route du col. Je ne crois pas que c'est demander la lune au Conseil fédéral.

Pourtant, le Conseil fédéral a dit non à l'ouverture prolongée de la route du col. Il dit même non à ce système d'information électronique sur l'autoroute. Je dois vous dire que je ne comprends vraiment pas l'attitude du Conseil fédéral.

Après l'accident gravissime qu'il y a eu dans le tunnel du Gothard, un accident qui n'était pas seulement prévisible, mais qui a été expressément prévu, après des semaines où un canton est en difficulté parce que, sans ce tunnel, l'artère principale qui le relie au reste du pays, ce canton est isolé, la plupart des entreprises tessinoises font face à des coûts supplémentaires. En effet, tous les camions qui font des livraisons à partir de la Suisse alémanique paient aujourd'hui une taxe supplémentaire, ayant à faire un immense tour

AB 2001 S 831 / BO 2001 E 831

par le San Bernardino, donc des kilomètres en plus que quelqu'un doit payer; après tout cela, je ne comprends absolument pas cette fermeture totale de la part du Conseil fédéral. En une demi-page, il liquide l'argument: rien sur l'évolution des dernières dix années; rien sur les conséquences économiques que cette situation a sur la Suisse italienne; pas une parole de compréhension pour une région qui est coupée du reste du pays.

Je ne demande pas, avec cette recommandation, de construire le deuxième tunnel. C'est une autre discussion qui se

fera ailleurs, mais permettez-moi de dire qu'il est choquant, pour un Suisse italien, de voir qu'au Baregg, qui a déjà quatre pistes, on construit un troisième tunnel - et ça sera un tunnel à six pistes -, qu'au Belchen, comme je l'ai lu la semaine dernière, sans scandale aucun on prévoit aussi de construire un troisième tunnel, donc six pistes et pas deux pistes comme sur l'artère principale du Gothard. Je ne comprends vraiment plus rien.

Je vous invite, chers collègues, à relire ma recommandation calmement et je vous demande, en votre âme et conscience, si vraiment je suis en train de demander l'impossible. Je peux même vous dire que cette recommandation, je la présente au nom de tous les parlementaires tessinois. Nous en avons discuté et c'est la position de la députation tessinoise. Cette recommandation veut que l'on ait une vision stratégique des liaisons avec le sud des Alpes pour les prochains 15 à 20 ans, car il est évident pour tous que les prochains 15 à 20 ans, nous n'aurons pas le deuxième tunnel.

Ces prochains 15 à 20 ans, on aura une augmentation du trafic, on aura une multiplication des accidents dans le tunnel du Gothard. Je vous demande d'imaginer seulement une seconde ce que cette tragédie au Gothard aurait donné si ça s'était passé au mois de mai, à l'Ascension, ou au mois d'avril, à Pâques. Cela aurait été le chaos sur toutes les autoroutes nord-sud.

Je pense donc que cette requête méritait une autre attention de la part du Conseil fédéral, qui est certes surchargé, mais au moins de la part de l'administration. Une demi-page et en disant simplement que c'est trop cher, sans donner de détails, ça me paraît un peu désinvolte.

J'aimerais vous signaler que, jusqu'au début des années cinquante, la route du Gothard était pratiquement ouverte toute l'année. Il y avait peut-être 10 à 20 jours de fermeture par année. La bonne vieille Tremola était tenue ouverte pratiquement toute l'année, et l'hospice du Saint-Gothard était habité et ouvert toute l'année. Et voilà qu'au XXI^e siècle, tout ça n'est pas possible. D'ailleurs, je ne demande pas l'ouverture toute l'année, je demande de réduire autant que possible la période de fermeture, pour qu'il y ait une alternative valable.

Je me demande ce qu'il y a contre la route du col du Gothard. J'espère que beaucoup d'entre vous la connaissent. C'est une route nationale très large, les cars peuvent croiser partout. Ce matin, je l'ai empruntée. La radio annonce "équipement d'hiver". C'est une fausse nouvelle, on pouvait y rouler à bicyclette ce matin, la route était parfaitement sèche. Le thermomètre affichait plus 5 degrés en haut du col où j'ai pris un café; il affichait moins 5 degrés à la sortie du tunnel, à Göschenen.

Donc, je ne comprends pas pourquoi on interdit le passage aux bus, alors qu'on laisse monter les bus à Saint-Moritz, à Verbier, dans toutes les vallées tessinoises où il y a une petite route, tandis qu'aujourd'hui, sur une route du Gothard parfaite, on interdit le passage des bus, créant ainsi un préjudice à l'ensemble de la Suisse italienne.

Pour toutes ces raisons, estimant que je ne demande vraiment pas l'impossible, que je ne prévois pas des termes contraignants pour le Conseil fédéral, que je dis "autant que possible", je crois que nous pouvons voter sans réticence cette recommandation. Je crois que ce serait un message utile à une région qui, aujourd'hui, se sent vraiment un peu oubliée.