



02.040

**Avanti - für sichere
und leistungsfähige Autobahnen.
Volksinitiative**

**Avanti - pour des autoroutes
sûres et performantes.
Initiative populaire**

Zweitrat - Deuxième Conseil

[Botschaft des Bundesrates 15.05.02 \(BBI 2002 4501\)](#)

[Message du Conseil fédéral 15.05.02 \(FF 2002 4187\)](#)

[Nationalrat/Conseil national 10.12.02 \(Erstrat - Premier Conseil\)](#)

[Nationalrat/Conseil national 11.12.02 \(Fortsetzung - Suite\)](#)

[Bericht KVF-SR 20.02.03](#)

[Rapport CTT-CE 20.02.03](#)

[Ständerat/Conseil des Etats 10.03.03 \(Frist - Délai\)](#)

[Bericht KVF-NR 12.03.03](#)

[Rapport CTT-CN 12.03.03](#)

[Nationalrat/Conseil national 13.03.03 \(Frist - Délai\)](#)

[Ständerat/Conseil des Etats 11.06.03 \(Zweitrat - Deuxième Conseil\)](#)

[Ständerat/Conseil des Etats 12.06.03 \(Ordnungsantrag - Motion d'ordre\)](#)

[Ständerat/Conseil des Etats 16.06.03 \(Fortsetzung - Suite\)](#)

Marty Dick (R, TI): Au milieu des années septante, lorsque j'ai débuté ma carrière de magistrat, il y avait dans le canton du Tessin un mort tous les cinq jours et demi sur les routes du canton. Cela correspondait à des chiffres d'authentique guerre civile. Ce nombre de décès sur les routes - et ce qui s'est passé au Tessin s'est passé aussi au niveau national - a continuellement diminué. Pourquoi? Evidemment, la qualité des véhicules s'est améliorée. Mais le facteur déterminant a été l'amélioration de l'infrastructure. Au Tessin, cette connexion est particulièrement évidente: tout au long des travaux de construction de l'autoroute et lors de l'ouverture de nouveaux tronçons, le nombre de morts sur les routes a diminué d'une façon tout à fait parallèle.

Je crois qu'il est faux - et c'est une vision purement idéologique qui conduit à cela - de considérer l'autoroute uniquement comme porteuse de nuisances. L'autoroute, si elle est bien faite, peut s'insérer dans le paysage: l'autoroute tessinoise a été, dans le monde entier, citée dans des revues d'architecture pour son élégance et sa qualité architecturale; l'autoroute permet à des secteurs et à des régions éloignées de se développer; l'autoroute - et aujourd'hui, c'est cet aspect qui m'intéresse le plus - contribue à une sécurité nettement meilleure. Il y a au Tessin toute une série de villages et de bourgades qui, grâce à l'autoroute, ont réappris à vivre alors qu'auparavant, ils étaient traversés par tout le trafic de transit.

Il y a quelques années de cela, par le biais de mon interpellation "Galerie d'autoroute du Saint-Gothard. Sécurité et viabilité" (98.3539), j'avais soumis au Conseil fédéral le problème de la sécurité dans le tunnel du Gothard. Je tiens à préciser que lorsque j'ai déposé cette interpellation, il n'y avait pas encore eu l'accident en Autriche, ni celui du Mont-Blanc, ni évidemment celui du Gothard. Tout simplement, j'ai eu moi-même un accident: un pneu qui a éclaté dans le tunnel du Gothard. Bien que je prenne ce tunnel une centaine de fois par année, le fait de rester une demi-

heure dans une des niches et de voir ce qui se passait dans le tunnel m'a absolument impressionné et affolé. Après que vous avez répondu, Monsieur le Conseiller fédéral, à cette interpellation, il y a eu l'accident au tunnel du Mont-Blanc, puis celui en Autriche, et bien après celui en Suisse.

M. Hess nous a dit que le pouvoir politique ne s'était pas prononcé sur les deux tunnels routiers et que, lorsqu'on avait construit le tunnel du Saint-Gothard, il s'agissait d'un seul tunnel. C'est vrai, mais au niveau technique, lorsque les travaux ont été lancés par les ingénieurs, ceux-ci sont toujours partis du principe qu'il fallait percer deux tubes. Si les spécialistes, aujourd'hui - ceux qui ont l'oeil averti du technicien -, regardent la structure, ils voient parfaitement bien que le tube qu'il y a actuellement n'est que la moitié de l'ouvrage: comme l'éclairage est disposé, etc.

Ce qu'il m'importe de souligner, c'est que, dans les documents disponibles au moment de l'approbation de l'ouvrage au Saint-Gothard, on avait prévu que cette structure allait absorber tout au plus 1,5 million de véhicules par an. Aujourd'hui, il en passe 6 millions. Je crois qu'il se pose dès lors un problème de responsabilité: du chef du département, du Conseil fédéral et de nous. Si un nouveau désastre se produisait, je comprendrais qu'une victime intente une action judiciaire contre la Confédération. Parce que si une structure a été ouverte au trafic, si les techniciens disaient eux-mêmes qu'elle était adaptée au passage de 1,5 million de véhicules par an et si l'on tolère qu'il en passe 6 millions, dont des camions dont on ignore quel genre de chargement ils ont, je trouve qu'il y a une responsabilité qui pourrait être aussi pénale. Donc ne faisons pas de l'idéologie avec ce tunnel du Gothard, mais respectons simplement la vie et la santé des gens! Je trouve qu'au Gothard, on prend trop à la légère le problème de la sécurité.

Il y a un autre argument, c'est celui de l'accessibilité d'une région. M. Bieri nous dit, que d'après la statistique des

AB 2003 S 518 / BO 2003 E 518

passages, l'axe du Saint-Gothard ne serait pas prioritaire. C'est peut-être vrai! Mais sachez qu'au moindre accident au Saint-Gothard, toute une région reste bloquée parce qu'il n'y a pas d'autres alternatives. Dès lors, il est quand même un peu choquant de voir qu'on a construit une troisième galerie au tunnel du Baregg, sans aucun problème, alors qu'il y a d'autres possibilités routières de contournement juste à côté, qu'il y a un chemin de fer qui va permettre l'introduction dans très peu de temps d'un train direct Zurich-Berne chaque quart d'heure, et qu'on s'apprête aussi à construire une troisième galerie au Belchen.

J'ai donc de la peine à comprendre le pourquoi de cette discussion idéologique sur le Saint-Gothard! Je pense que les problèmes de trafic doivent être résolus avec d'autres moyens, autrement je devrais vous suggérer, pour limiter l'excédent de trafic sur l'autoroute Zurich-Berne, d'interrompre une des pistes sur 17 kilomètres, si telle est la solution pour contrôler le trafic.

Une toute dernière remarque. Ce Conseil, contre l'avis du Conseil fédéral, avait, il y a une année ou deux, transmis à l'unanimité - par 34 voix sans opposition - la recommandation 01.3571, qui demandait que la route du col soit ouverte le plus tôt possible, que l'on fasse donc les interventions nécessaires et que l'on mette sur l'autoroute des signalisations avancées pour que cette route du col puisse être utilisée plus fréquemment. Je constate que jusqu'à aujourd'hui, on n'a strictement rien fait dans ce sens. Je trouve cela aussi absolument déplorable.