

Marty Dick (R, TI): Je dois dire que les propos de Monsieur Jenny, qui "bagatellisent" certains aspects de la sécurité, me paraissent assez inquiétants. Nous nous apprêtons à décider la construction d'un tunnel ferroviaire qui sera ouvert dans douze ans au plus tôt; déjà douze ans avant, la plupart des experts nous disent que le standard de sécurité pour des trains à haute vitesse exige que l'on perce deux tunnels. Et on nous propose - douze ans avant, encore! - de renoncer à ce standard de sécurité: cela me paraît totalement irresponsable.

Imaginer et dire que le tunnel est la structure la plus sûre est une contrevérité que même un profane comme le juriste que je suis ne peut laisser sans réplique. Un accident qui peut être banal à l'extérieur d'un tunnel peut devenir une tragédie à l'intérieur, ne serait-ce que par le feu, la fumée, le manque d'oxygène, etc. Un tunnel est une structure dangereuse, tout le monde le sait, et Dieu sait si on le sait après ce qui s'est passé le tunnel routier du Gothard! Si le camion qui y a pris feu avait été à l'extérieur, cela n'aurait jamais eu les mêmes conséquences; les gens sont morts parce qu'ils ont été asphyxiés et ils n'auraient pas été asphyxiés s'ils n'avaient pas été dans un tunnel. Donc, je crois que renoncer à ce deuxième tunnel est un acte de totale irresponsabilité et qui pourrait nous coûter très cher!

Imaginez qu'un accident survienne dans un tunnel dont les standards ne respecteraient pas ceux que nous avons aujourd'hui déjà et que, dans ce train, il y ait un groupe de touristes américains: on peut imaginer qu'il n'est pas nécessaire que l'avocat Ed Fagan soit présent pour qu'une "class action" soit ouverte aux Etats-Unis contre la Confédération suisse, procédure qui coûterait beaucoup plus cher que le deuxième tunnel, aujourd'hui, douze ans avant son achèvement.