

**Marty** Dick (RL, TI): J'ai posé la question de la sécurité du tunnel routier du Saint-Gothard. Ce sujet est de plus en plus la cause de fortes inquiétudes au sud des Alpes, pour ceux qui, comme moi, sont tenus de passer professionnellement par ce tunnel, même plusieurs fois par semaine. Si nous n'avons pas encore eu de catastrophe dans ce tunnel, c'est parce que nous avons eu vraiment une très grande chance. J'espère qu'il ne faudra jamais rappeler ce débat dans le futur, mais je dis que le tunnel routier du Saint-Gothard ne répond plus aux critères nécessaires de sécurité, contrairement à ce que les fonctionnaires qui ont rédigé cette réponse prétendent.

Je fais remarquer en passant, Monsieur le Conseiller fédéral, que le tunnel du Gothard n'a pas été planifié au cours des années septante. Il a été construit autour des années septante et planifié au cours des années soixante, lorsqu'on avait une projection du volume du trafic qui s'est révélée nettement en dessous de ce qui s'est réalisé par la suite.

Que le problème se pose de façon aiguë est aussi prouvé par le fait que les Gouvernements des cantons d'Uri et du Tessin demandent depuis longtemps et instamment que les centres de secours chimiques soient placés à Airolo et à Göschenen. Même les Chemins de fer fédéraux et les autorités militaires sont d'accord de collaborer dans le cadre d'une telle solution. Je remarque que cet important sujet déjà soulevé plusieurs fois n'est aucunement mentionné dans la réponse.

Je ne suis pas ici pour demander, Monsieur le Conseiller fédéral, le percement du deuxième tunnel. Ce que je demande, c'est que l'on affronte ce problème sans dogmatisme, sans parti pris, sans la dimension presque religieuse qui semble maintenant planer sur ce genre de débat. On nous dit toujours: "L'initiative des Alpes interdit de toute façon de faire quoi que ce soit. On n'en discute plus!" Or, permettez-moi une parenthèse. Relisez l'article constitutionnel issu de la votation sur l'initiative des Alpes: je vous défie de prouver que le citoyen suisse moyen a eu conscience qu'en votant cette article, il s'interdisait de construire un deuxième tunnel sous le Gothard non pas pour avoir plus de trafic, mais pour avoir un trafic sûr et pour garantir l'accessibilité au reste de son pays. L'initiative des Alpes, vu comment on l'emploie aujourd'hui pour couper à toute discussion, peut être définie comme une escroquerie à la démocratie.

A la lecture de la réponse, j'ai envie de faire une autre remarque un peu amère. J'ai l'impression que les fonctionnaires qui l'ont rédigée passent plus souvent par le tunnel du Baregg que par le tunnel du Gothard. Mais, voyez-vous, il y a une très grande différence. Au tunnel du Baregg, vous avez des alternatives, d'autres routes, un chemin de fer performant. Quand le Gothard est bloqué par n'importe quel petit accident, c'est toute une région qui l'est, c'est l'axe principal Nord-Sud européen qui est complètement bloqué, ce sont des régions entières qui en subissent de graves conséquences.

Les annonces radio concernant la fermeture du tunnel du Gothard se multiplient et sont diffusées aujourd'hui dans toute l'Europe. On entend toujours et de plus en plus fréquemment: "Formation de colonnes au Gothard", ce qui constitue une très mauvaise publicité pour le tourisme au sud des Alpes. Cela ne contribue certainement pas à améliorer les conditions-cadres d'une place économique qui est déjà dans une zone périphérique.

Hier encore, un accident en fin de compte assez banal a causé la fermeture totale du tunnel du Gothard pendant quatre heures, et ça a provoqué des perturbations dans le trafic pendant de nombreuses heures encore, jusqu'au soir très tard. Une fois de plus, la seule alternative, c'est un chemin de fer du siècle dernier absolument pas compétitif. Je rappelle qu'on fixe le début des séances de commission à neuf heures et demie à Berne et qu'aucun train n'arrive du Tessin pour cette heure; les Tessinois sont contraints d'utiliser, soit l'avion, soit la voiture.

Dans la réponse, on s'est bien gardé de donner certaines statistiques existantes, pourtant extrêmement éloquentes sur l'évolution. C'est finalement sur celle-ci que j'aimerais que l'on se penche et que l'on fasse des projections sérieuses sur l'avenir. En 1990, il y a eu 131 jours de dérangement au tunnel du Gothard. "Dérangement" cela signifie techniquement fermeture du tunnel ou passage des voitures au compte-gouttes. 131 jours en 1990 et 230 jours en 1998: ça, c'est l'évolution, entre parenthèses dans une période où il y a eu la crise économique. En 1990, on comptait 550 heures de dérangement au tunnel du Gothard et, en 1997, on a enregistré presque 1000 heures de dérangement. Avec la conclusion heureuse des accords bilatéraux, vous savez que la région du Gothard risque d'être soumise à des sollicitations supplémentaires.

Monsieur le Conseiller fédéral, permettez-moi pour conclure une très humble recommandation. J'appartiens à ceux qui ont une position très modérée sur ce problème, mais sachez qu'au sud des Alpes, il est en train de prendre une dimension qui pourrait très vite devenir une cause de très fortes tensions avec la Confédération. Je vous prie par conséquent de vous pencher personnellement sur ce dossier et de ne pas l'endéleguer simplement aux instances administratives. C'est l'accessibilité de toute une région qui est en jeu. Personne ne veut augmenter le trafic. Nous voulons simplement être reliés à notre pays par une infrastructure sûre qui nous garantisse une accessibilité normale, comme cela est le cas dans tout le reste du pays.