

- la version orale du discours fait foi -

Oui à la réfection du tunnel routier du St-Gothard!

par Ulrich Giezendanner, conseiller national, Rothrist (AG)

Buon giorno amici dell' UDC

Per l'amore della mia seconda casa e per rispetto alla popolazione del Ticino, comincio il mio discorso per la seconda galleria al San Gottardo in italiano. Da 30 anni viviamo parzialmente nel bel Gambarogno e paghiamo qui una parte delle nostre tasse - importante per il Gambarogno e per il n o s t r o cantone TICINO. Per 20 anni, la nostra azienda di trasporto gestisce una propria filiale per il trasporto convenzionale e combinato in STABIO. Da Basilea, portiamo liquido ossigeno in container per gli ospedali Ticinesi sul treno ferrovia.

Mesdames et Messieurs, j'espère que vous avez compris mon italien. Vous avez sans doute remarqué que je ne connais pas seulement le Tessin comme touriste. Non, notre entreprise de transport est en route tous les jours au Tessin. Il y a deux ans environ, le tunnel ferroviaire du St-Gothard était fermé à la suite d'un éboulement de rochers. Nous avons été chargés d'alimenter les hôpitaux tessinois en oxygène liquide. Ce transport ne pouvait passer que par la route et uniquement par le tunnel routier du St-Gothard. Que se serait-il passé si le tunnel routier avait été fermé? Cet exemple nous rappelle une fois de plus à quel point le Tessin est une partie de la Suisse, une partie de notre pays. Nous avons la responsabilité de notre canton méridional. La population du Tessin a droit à la même solidarité que le reste de la Suisse.

La capacité des NLFA ne suffit pas

Les romantiques de la politique des transports, la gauche et les Verts en particulier, ne cessent d'avancer l'argument des NLFA. Les tunnels ferroviaires des NLFA offrent suffisamment de capacités pour le transport de personnes vers le Tessin et l'Italie, répètent-ils. Faux. Nous avons certes construit un tunnel ferroviaire avec deux tubes - vous avez bien entendu, deux tubes - mais nous n'avons pas prévu d'accès supplémentaires à ces tunnels, ni au Tessin, ni dans le canton d'Uri. Aujourd'hui déjà, la capacité est insuffisante. Je sais de quoi je parle. Notre entreprise charge chaque année plus de 10 000 conteneurs sur le rail. Permettez-moi de faire un bref calcul concernant le secteur des transports routiers:

Aujourd'hui, environ 1,3 million de poids lourds transitent par la Suisse. Selon l'article constitutionnel seuls 650 000 camions auraient le droit de traverser la Suisse par la route. Conséquence logique: nous devrions charger 650 000 camions sur le train. Une composition de la "chaussée roulante" peut transporter exactement 20 poids lourds de 40 tonnes. Cela fait 800 tonnes, plus le poids propre des wagons et de la locomotive, ce qui fait 1500 tonnes au total. Faites le calcul vous-mêmes! 650 000 camions à charger divisés par 20 (la capacité d'une composition ferroviaire), cela fait 32 500. Oui, Mesdames et Messieurs, simplement pour répondre à l'article constitutionnel actuel nous devrions faire circuler 32 500 trains supplémentaires. Si nous voulions ou si nous devons, à la suite de la fermeture complète du tunnel routier, charger sur le train la totalité

des poids lourds, il faudrait envoyer 65 000 compositions ferroviaires supplémentaires par le St-Gothard!

En plus, les voitures de tourisme

Et nous n'avons parlé que des poids lourds. A ces chiffres il faut ajouter les 15 000 à 20 000 voitures de tourisme qui traversent aujourd'hui le St-Gothard. S'il en allait selon la volonté des adversaires du tunnel de réfection, il faudrait les faire passer péniblement par la route du col. Et que se passe-t-il en hiver quand le col est recouvert de trois mètres de neige? Songez aux conséquences pour le tourisme! Les lunettes rouges et vertes des adversaires du tunnel d'assainissement par le St-Gothard sont devenues rouge foncé et vert foncé à l'époque de Moritz Leuenberger au point que ces gens ont perdu la vision. Malheureusement, ces milieux sont aveugles aujourd'hui ou peut-être veulent-ils éviter de perdre la face. Notons en passant que les adversaires d'un second tunnel se recrutent dans le même camp que les partisans d'une adhésion à l'UE. Saviez-vous que l'UE interdit la construction de tunnels autoroutiers à trafic bidirectionnel?

La sécurité avant tout

Je n'ai pas encore parlé de la sécurité supérieure des tunnels à trafic monodirectionnel. Chers membres de l'UDC, vous avez sans doute remarqué que nos ingénieurs ont planifié les nouveaux tunnels ferroviaires au St-Gothard, au Ceneri et au Eppenbergr avec une seule voie de circulation par tube. Pourquoi ? Pour des raisons de sécurité. Les personnes voyageant sur la route sont-ils donc moins dommagés? Les automobilistes tessinois qui prennent la route vers le nord valent-ils moins que ceux qui prennent le train? La statistique est parfaitement claire à ce propos. Il n'y a presque pas d'accident mortel dans le tunnel routier du Seelisberg dont les voies de circulation sont séparées par direction. Il n'en est pas ainsi au St-Gothard. Les hommes et les femmes tués sans leur faute dans le tunnel à trafic bidirectionnel du St-Gothard ne sont-ils pas le meilleur argument en faveur d'un tunnel sûr avec un tube dans chaque direction?

Améliorer la protection de l'air

Je m'étonne depuis longtemps que les populations des vallées d'Uri et de la Léventine ne se révoltent pas contre la pollution de l'air provoquée par les bouchons quotidiens – je dis bien quotidiens – sur ce tronçon. L'ancien conseiller fédéral et grand empêcheur du trafic automobile, Moritz Leuenberger, a souvent parlé des bouchons dus au trafic des vacances. Même si les automobiles sont plus propres aujourd'hui, elles continuent de produire des gaz d'échappement. A ce propos, j'ai entendu avec satisfaction la conseillère fédérale Doris Leuthard affirmer publiquement durant l'avant-dernière session parlementaire que les poids lourds de la catégorie Euro 6 traversent les Alpes plus proprement que les trains.

Tessin = Suisse

Chère Famille UDC, chaque tunnel doit être assaini de temps en temps. Le tunnel de réfection projeté au St-Gothard n'est pas seulement un investissement ponctuel; c'est bien plus un investissement de longue durée qui sert la sécurité routière et la protection de l'environnement. C'est aussi un investissement en faveur du canton du Tessin. Je répète, en faveur du canton suisse du Tessin. Pour conclure, Mesdames et Messieurs, je rappelle qu'après l'assainissement du

tunnel routier actuel, soit vers l'an 2032, les deux tubes ne pourront être franchis que sur une seule voie. Nous ne nous interrogerons pas ici sur l'utilité de cette décision, mais nous avons un article constitutionnel et l'UDC est un parti démocratique qui respecte les lois. Donc, il n'est pas question d'accroître la capacité. En revanche, la séparation des courants de trafic grâce à deux tunnels et, attendu depuis longtemps, l'aménagement d'une piste d'arrêt d'urgence accroîtront considérablement la sécurité. Les poids lourds ne seront plus soumis au système du goutte-à-goutte et il y aura moins, beaucoup moins de bouchons. Je vous prie donc d'approuver la construction d'un tunnel de réfection au St-Gothard. Merci de votre attention.