

- La version orale du discours fait foi -

NON à un deuxième tube au tunnel routier du St-Gothard

par Andy Tschümperlin, président du groupe parlementaire socialiste,
Rickenbach (SZ)

Un comité bourgeois s'est formé au Tessin pour se battre contre un deuxième tube au tunnel routier du St-Gothard. Le président de la commune de Chiasso, Moreno Colombo (PLR), a motivé comme suit ce refus dans un article de presse:

Le sud du Tessin connaît des problèmes de circulation graves. Le chaos règne et de nombreux accidents se produisent sur l'autoroute entre Mendrisio et Chiasso. Cette insécurité inquiète la population. Il est donc important que le trafic de transit de marchandises soit transféré de la route au rail.

La Suisse a investi 24 milliards de francs dans le projet AlpTransit. Elle participe aussi au financement d'un terminal de chargement à Milan. Enfin, la population suisse a clairement exprimé sa volonté de voir le transit de marchandises transféré de la route au rail.

Moreno Colombo poursuit: le nouveau tunnel ferroviaire du St-Gothard sera inauguré l'année prochaine. Il est essentiel pour le bien-être des habitants du Mendrisiotto et du Sottoceneri, mais aussi pour le développement économique de cette région de réduire le nombre de poids lourds roulant sur l'axe nord-sud.

Voilà pourquoi le peuple du sud du Tessin est pour un transfert des transports de la route au rail.

Voilà pourquoi le peuple craint l'ouverture d'un deuxième tube au tunnel du St-Gothard dont les conséquences seraient une augmentation du nombre de bouchons, d'accidents et de la circulation dans le Tessin méridional, un développement fatal pour les habitants et l'économie de la région.

Le fait est incontestable: le sud du Tessin souffre de la plus mauvaise qualité de l'air de toute la Suisse. Il y a longtemps déjà que 40 médecins tessinois ont mis en garde contre cette situation. Près de 70% des habitants du Sottoceneri sont exposés à des concentrations de particules fines de plus de $30\mu\text{g}/\text{m}^3$, alors que la moyenne suisse est de 3%. Les particules fines provoquent une augmentation sensible des bronchites chez les enfants, le cancer des poumons, l'infarctus, des troubles du rythme cardiaque, des pressions excessives et des hémorragies cérébrales.

Il est évident pour moi que le tunnel du St-Gothard est pour le Tessin une liaison importante avec la Suisse alémanique. Mais tout ne dépend pas de cette route. La réfection du tunnel actuel peut être soigneusement préparée et un chargement des voitures et camions sur le train permet de compenser la fermeture de la route pendant la durée des travaux. Le Tessin n'est donc jamais complètement coupé, même pas par la route. Je ne dis pas qu'il n'y aura pas de difficulté. Mais ces problèmes sont normaux pour un grand chantier. Et si nous réfléchissons à plus long terme, nous constatons qu'un deuxième tunnel poserait des problèmes bien plus importants au Tessin.

Le Conseil fédéral et le Parlement prétendent que les deux tunnels ne seraient utilisés qu'à moitié. Quelqu'un dans cette salle croit-il vraiment ces promesses? Lorsque dans vingt ans le deuxième tube sera construit et que l'argent sera dépensé, ce sera un jeu d'enfant de modifier la Constitution. Et le Tessin aura bien du mal à rappeler que l'on voulait certes un deuxième tube vingt ans plus tôt, mais que celui-ci ne serait utilisé que sur une seule voie. Je ne vois pas non plus la Suisse construire pour trois milliards de francs un deuxième tunnel et ensuite renoncer à l'utiliser. Et c'est sans parler des pressions énormes que l'UE fera sur la Suisse.

Deux fois déjà la population tessinoise a dit non à un deuxième tube. Je suis totalement convaincu que c'est la meilleure solution pour ce canton. C'est aussi ce que pensent le comité bourgeois et une grande coalition d'associations.

L'habitant du canton de Schwyz que je suis voit les choses de la même manière. Des projets coûtant des milliards de francs sont également planifiés au nord du St-Gothard. Une initiative cantonale sera bientôt déposée dans le canton de Schwyz pour une réfection mesurée sans la construction d'un nouveau tunnel à Morschach. Ensemble avec mon collègue au Conseil national, Pirmin Schwander de l'UDC, nous tentons d'empêcher ce projet excessif à la Berne fédérale. Car nous savons qu'un élargissement de la route d'Axen et une augmentation de la capacité au St-Gothard provoqueront un trafic supplémentaire dans la vallée de Schwyz et sur la route de Rothenthurm – donc à travers plusieurs villages.

125 573 personnes ont signé en l'espace de trois mois le référendum contre le deuxième tube au St-Gothard. Les quelque 50 organisations, qui ont formé l'association "Non au deuxième tube au St-Gothard", ont déposé ces signatures le 13 janvier 2015 à la Chancellerie fédérale à Berne.

Plus de 10% des signatures attestées proviennent du canton du Tessin. C'est un signe clair et net: le Tessin ne veut pas d'un deuxième tube au St-Gothard. Moi-même comme Schwytzois je n'en veux pas non plus. C'est pour cette raison que j'ai fait aujourd'hui le déplacement au Tessin.

Voici encore une fois les six principaux arguments en faveur du NON:

Aplatir les Alpes sous les roues des camions? – NON

Le peuple suisse a chargé en 1994 la Confédération de protéger les habitants des vallées alpines contre le trafic routier de transit. Des milliards de francs ont été investis à cet effet dans les Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) au St-Gothard et au Loetschberg. Or, voilà la Berne fédérale qui dévalorise le projet TransAlp en augmentant la capacité de la route. Bientôt deux fois plus de poids lourds débouleront à travers les Alpes. Et ce n'est pas tout: ces camions en transit traverseront tout le Tessin, de Chiasso jusqu'à Airolo. Je le dis toujours: le St-Gothard commence à Bâle et à Chiasso.

Investir au faux endroit? – NON

Les milliards de francs d'argent des contribuables qui seront gaspillés au St-Gothard manqueront cruellement à d'autres endroits où les problèmes de circulation sont bien plus graves. Des centaines de milliers de pendulaires attendent tous les jours dans les bouchons et espèrent que leurs problèmes soient bientôt résolus. Si on construit le deuxième tube au St-Gothard, il ne restera plus

assez d'argent pour éliminer les vrais goulets d'étranglement, par exemple dans la région de Lugano ou dans le Mendrisiotto.

Attendre 20 ans pour plus de sécurité? – NON

Le deuxième tube ne pourrait entrer en service que dans vingt ans. Or, la sécurité sur ce tronçon pourrait être augmentée bien plus rapidement: par le transfert du trafic de marchandises sur le rail, donc moins de camions sur la route, par des glissières de sécurité encastrables dans la chaussée du tunnel et par des perfectionnements techniques sur les véhicules – par exemple, des systèmes d'assistance à la conduite pour empêcher des collisions frontales.

Enterrer trois milliards de francs? – NON

La réfection du tunnel du St-Gothard avec la construction d'un deuxième tube coûte trois milliards de plus que la réfection avec un chargement temporaire des voitures et poids lourds sur le train. L'Etat dépense beaucoup d'argent pour ce tunnel – sans contrepartie véritablement intéressante: si, comme on nous le promet, on n'ouvre qu'une voie par tunnel, les bouchons persisteront et l'argent des contribuables aura été jeté par les fenêtres.

Jeu avec des dés pipés au St-Gothard – NON

La Constitution et la loi interdisent le percement d'un deuxième tunnel au St-Gothard. Le peuple l'a décidé à plusieurs reprises dans l'urne. Or, la Berne fédérale se sert du prétexte de l'assainissement du tunnel existant pour tout de même réaliser ses vues. Le prétendu "tunnel d'assainissement" doublera la capacité de deux à quatre voies, si bien que la volonté populaire sera ignorée. Le Tessin n'y trouvera pas son compte.

Isoler le Tessin? – NON

L'actuel tunnel du St-Gothard est en si mauvais état qu'il devra être assaini déjà avant l'ouverture d'un éventuel deuxième tube. Durant cette réfection d'urgence, le tunnel restera fermé 140 jours sans solution de remplacement. Les voitures et les camions n'atteindront le Tessin que moyennant de longs détours. Si on renonce au deuxième tube, la réfection peut commencer plus vite et la circulation passera par un dispositif de chargement moderne des véhicules routiers sur le rail.