

Pétition en faveur du 2^e tube

Au Tessin, la résistance s'organise contre la fermeture éventuelle du tunnel routier existant. Un comité, comprenant également la section Ticino e Moesano des Routiers Suisses a même été créé pour défendre cette idée.

Ces gens ont élaboré une pétition visant à demander le maintien de l'ouverture du tunnel routier existant et la construction d'un second tube. L'existence du canton du Tessin dépend du tunnel du Gothard et de l'initiative des Alpes, raison pour laquelle les Tessinois font de la résistance. En 2009 déjà, le Parlement du canton du Tessin avait adopté une résolution visant à demander à la Confédération de construire un second tube pour ce tunnel. Entre-temps, un comité contre la fermeture du tunnel et pour la construction d'un second tube a vu le jour. Les partis politiques tessinois soucieux de l'économie du canton, les associations concernées par les transports routiers (parmi lesquelles figure Ticino Turismo), ainsi que Francesco Ferriroli, de la section Ticino-Moesano des Routiers Suisses font partie de ce comité.

Le tunnel routier du Gothard devra être assaini et modernisé au plus tard à partir de 2020 (jusqu'en 2025). Déjà du temps de Moritz Leuenberger, on avait planifié de fermer

complètement ce tunnel durant une période de 900 jours. On parlait aussi de plusieurs fermetures partielles. Les voitures passeraient par le col, alors que les poids lourds devraient emprunter la chaussée roulante, tout en sachant que les temps d'attente pourraient être (très) longs.

Mis à part quelques camions suisses qui roulent vers l'Italie pour approvisionner le Tessin, cette fermeture ne générerait pas grand monde. Même si les conducteurs de cars postaux du canton de St-Gall donnent leur avis sur la politique des transports, cela ne va pas changer grand-chose dans les transports internationaux: de tels arguments ne tiennent pas la route, car le tunnel du Gothard appartient à l'identité de tout le pays, ce qui explique le côté émotionnel du débat, même si peu de gens ressentent personnellement les effets d'un tel projet. Parmi eux figurent en premier lieu les Tessinois, car ils savent que leur économie ne fonctionnerait pas sans les échanges pratiqués au nord des Alpes. Le Tessin est alimenté par le tunnel du Gothard, son industrie travaille (aussi) avec la partie du monde située de l'autre côté du Gothard. D'autant plus qu'on commence à se demander comment

l'économie va se comporter en Italie. De son côté, l'Astag craint aussi «une mise en danger de l'approvisionnement du canton du Tessin et des dommages massifs pour l'économie de ce canton», sans compter que les déviations mises en place pour le trafic privé conduiront inévitablement à l'augmentation du nombre des accidents et des bou-

chons, sans parler des émissions nocives dues à une consommation de carburant revue à la hausse, comme l'a déclaré Adrian Amstutz, président de l'Astag. L'Association suisse des transports routiers

demande donc aux autorités d'agir rapidement, en «réalisant un second tube au nom de la sécurité routière».

Toutefois, ce n'est pas encore suffisant. Les Tessinois ont besoin du soutien de l'association des Routiers Suisses. Ils ont lancé une pétition afin de démontrer l'importance du tunnel du Gothard pour leur canton. Ils demandent donc que l'on examine à nouveau la solution de la construction d'un second tube tout en renonçant à la fermeture du tunnel existant.

Le texte de cette pétition, qui court jusqu'au 15 décembre 2011, peut être consulté sur le site Internet www.2tunnel.ch. (dp/hps)



Le temps, c'est de l'argent

L'objectif consiste à assainir le tunnel routier du Gothard d'ici à 2025. Malgré toutes les réflexions visant à instaurer des mesures d'accompagnement pendant ces travaux, le second tube ne devrait pas être terminé avant 2035. A condition qu'on décide de le construire. Il ne faut pas négliger le facteur coûts: la construction d'un second tube reviendrait à quelque deux milliards de francs, tout en engendrant des frais annuels de l'ordre de 35 millions de francs. L'assainissement du tunnel existant (sans la construction du second tube) devrait coûter 1,23 milliard (voire plus?) en cas de fermeture partielle (y compris les frais liés à la gestion du trafic). La fermeture complète du tunnel reviendrait à environ 1,4 milliard, alors que les travaux d'assainissement devraient coûter quelque 752 millions. Les cantons concernés veulent que l'on construise ce second tube, qui porterait la facture totale à 2,2 milliards, assainissement du premier tube compris [source: www.vimentis.ch, 4.4.11].



Tunnel du Gothard: les Tessinois ne sont pas les seuls à vouloir un second tube.

Protection et conservation des places de travail

Avec Francesco Ferriroli, membre de la section des Routiers Suisses Ticino e Moesano, nous avons discuté des travaux de rénovation du tunnel routier du Gothard et de la construction d'un second tube.

SWISS CAMION: «A quoi vous attendez-vous lorsque le tunnel sera fermé? Conséquences sur le trafic, sur l'industrie...»

Francesco Ferriroli: «Nous nous attendons à être coupés du reste de la Suisse. Et à une augmentation massive du trafic sur la route du San Bernardino (déjà surchargée aujourd'hui), ce qui va encore augmenter le risque d'accidents. A un affaiblissement de l'industrie (au Tessin, mais également dans d'autres cantons de Suisse alémanique). En particulier dans le domaine des importations et des exportations du sud et vers le sud. Cette fermeture va entraîner des pertes d'emplois massives dans les domaines des transports et de la logistique. Il faut s'attendre à des pertes atteignant plusieurs milliards.»

SC: «Quand la section Ticino e Moesano a-t-elle décidé de se prononcer en faveur du maintien de l'ouverture du tunnel et de la construction du second tube?»

FF: «C'était au mois de décembre 2010, lorsque l'Ofrou nous a informés que le tunnel routier du Gothard serait fermé pendant 900 jours.»

SC: «Qu'est-ce qui a fait pencher la balance dans ce sens? Pourquoi et pour quelles raisons?»

FF: «La protection et le maintien des places de travail de nos membres des Routiers Suisses. Sur l'ensemble de la Suisse, éviter d'augmenter le taux de chômage, tout en protégeant notre industrie et notre économie.»

SC: «Mise à part cette pétition, avez-vous planifié d'autres activités politiques (p. ex. manifestations avec les associations intéressées)?»

FF: «C'est exactement pour cette raison que nous avons fondé l'association des intéressés portant le nom de «Comitato per il completamento del Gottardo» (www.2tunnel.ch).»

SC: «Qu'est-ce que cette pétition va apporter? Et quand?»

FF: «Les exigences de cette pétition sont les suivantes:

– tout mettre en œuvre (aussi en s'associant avec les représentants directement ou indirectement concernés des autres cantons, des autorités et des instances des pays européens) pour éviter que ce tunnel ne soit fermé pendant 900 jours (voire plus), afin de sensibiliser le public à la question du Gothard et de l'ensemble du problème;

– demander à la Confédération de calculer et de prendre en compte les pertes que l'économie subira au Tessin et dans le reste de la Suisse suite à la fermeture de ce tunnel;

– demander à la Confédération de recalculer

les frais effectifs liés à la construction du second tube;

– demander à la Confédération de prendre en considération la possibilité d'effectuer des travaux de maintenance plus modestes, ce qui permettrait de reporter de plusieurs années la fermeture du tunnel;

– prendre le rôle d'initiateurs sur la base d'une analyse sérieuse de la situation, si la Confédération venait à ne pas donner suite à ces exigences.»

SC: «A quel point espérez-vous voir la réalisation de ce second tube? Si on venait à le construire, ce chantier ne durerait-il pas une quinzaine d'années. Mieux vaut tard que jamais?»

FF: «Sur la base des études dont nous disposons, la construction du second tube constituerait la solution la plus sûre, la plus logique et la plus avantageuse financièrement parlant. Notre comité cherche à sensibiliser les services concernés et tente d'appeler les politiciens concernés à la raison.»

SC: «Francesco, nous te remercions de nous avoir accordé cette interview.» (hps)



Sascha Ferriroli: «Un 2^e tunnel représente la solution la plus logique...»

+ Un dépassement quelque peu singulier

Nous avons rencontré ce chauffeur à l'occasion de la dernière journée «Boxenstopp»: «Les Routiers Suisses m'ont sauvé la mise», nous a expliqué E. K., chauffeur domicilié en Alsace. Il aurait pu perdre son permis de conduire pour une affaire de distance insuffisante entre véhicules. Mais que s'est-il vraiment passé ce jour-là? Au début de l'année, E. K. roulait sur l'autoroute A1 (Est), à la hauteur de l'échangeur de Wankdorf-Schönbühl au volant de son semi-remorque. Soudain, une voiture le dépasse par la droite, avant de se placer juste devant lui et de l'obliger à s'arrêter un peu plus loin. Il s'avérera par la suite qu'il s'agissait d'une voiture de police banalisée. A l'occasion du contrôle qui a suivi, les fonctionnaires de police l'ont informé qu'ils allaient le dénoncer auprès du ministère public du canton de Berne pour non-respect de la distance de sécurité entre deux véhicules (espace mesuré variant entre 0,41 et 0,54 seconde). En lisant le procès-verbal qui lui a été adressé par le ministère public, E. K. apprend qu'il est condamné à

payer une amende de 1000 francs (dix jours-amendes à 100 francs), à laquelle il convient d'ajouter des «frais d'un montant de 500 francs et un retrait du permis de conduire de trois mois» (vu qu'il s'agissait de la première infraction de ce type), car son comportement a été assimilé à une violation grave des règles de la circulation routière. Ce chauffeur, dont l'existence professionnelle est désormais menacée, demande alors conseil auprès du service juridique des Routiers Suisses, afin de pouvoir faire opposition à cette procédure. Voici comment il explique les faits: «Le 18 janvier 2011, je roulais sur l'autoroute A1 (Est), à la hauteur de l'échangeur de Wankdorf-Schönbühl. A cet endroit, il y avait des travaux sur l'autoroute. J'ai donc adapté ma vitesse aux circonstances, tout en conservant un espace suffisant avec le véhicule qui me précédait. Soudain, une BMW... m'a dépassé par la droite. Cette manœuvre de dépassement m'a surpris, d'autant plus que cette voiture s'est ensuite «plantée»

juste devant moi, alors que nous roulions déjà lentement. Derrière moi, les véhicules se trouvaient si près que je craignais qu'un ralentissement supplémentaire finisse par provoquer une collision en chaîne. Les policiers m'ont alors ordonné de suivre leur véhicule afin de pouvoir me contrôler. Je n'avais encore jamais été amendé. Je suis conscient que mon permis de conduire m'est absolument indispensable pour pouvoir travailler. J'ai la conviction d'avoir agi aussi correctement que possible dans des circonstances réunissant des travaux sur l'autoroute, un trafic dense et une voiture qui me double sur la droite.» Le chauffeur E. K. a été entendu par un juge suite à son opposition. Comme elle a reconnu que sa version des faits était plausible, elle ne l'a condamné qu'à une amende de 500 francs, en lui expliquant qu'il ne lui était pas possible de faire mieux. Comme le cas a été qualifié d'infraction légère, les jours-amendes ont passé à la trappe et notre chauffeur a pu conserver son permis. (hps/MW)