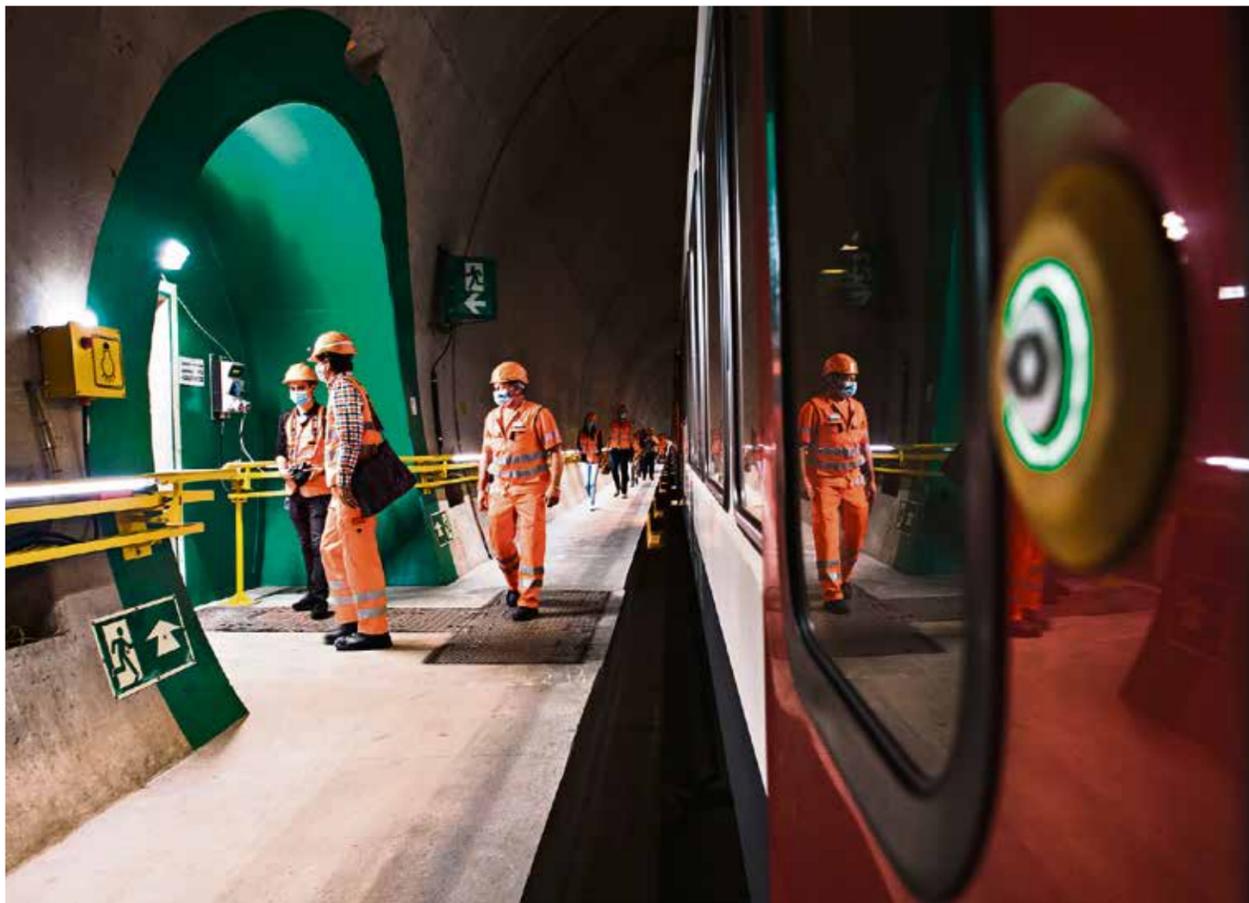
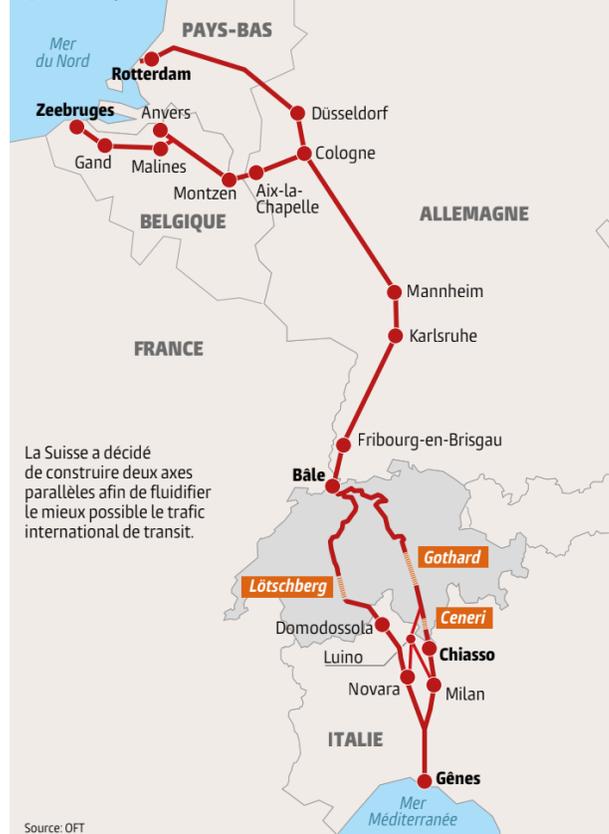


Le corridor européen du siècle

MOBILITÉ Avec l'ouverture du Ceneri, la Nouvelle ligne ferroviaire alpine (NLFA), imaginée il y a plus de 50 ans, s'achève pour la partie suisse. Trois tunnels de base ont été creusés. Leur réalisation a connu de nombreux rebondissements. Histoire d'un chantier pharaonique

UN PROJET EUROPÉEN

Les NLFA s'intègrent dans un corridor européen de transport de marchandises, qui relie les ports de la mer du Nord à ceux de la Méditerranée.



Dans le tunnel ferroviaire du Ceneri qui sera inauguré ce vendredi. (ALESSANDRO CRINARI/TI-PRESS/KEYSTONE)

BERNARD WUTHRICH, BERNE
@BdWuthrich

Pour Peter Füglistaler, ce vendredi 4 septembre 2020 est une journée particulière. Le directeur de l'Office fédéral des transports (OFT) participe à l'inauguration du tunnel ferroviaire du Ceneri, le dernier maillon suisse de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). En 1995, ce même Peter Füglistaler travaillait à l'Administration fédérale des finances (AFF). C'est lui qui a rédigé le rapport impitoyable qui réorientera le financement et la réalisation de la NLFA et qui, au passage, contribuera à pousser Adolf Ogi, alors chef du Département fédéral des transports, vers celui de la Défense.

Ce vendredi 4 septembre 2020 est une date importante pour le chantier du siècle, qui aura coûté 23 milliards de francs, une facture plus élevée que prévu au départ en raison de surcoûts techniques, géologiques et politiques. La mise en service intégrale du double axe de transit ferroviaire nord-sud doit doper le transport des marchandises par le rail et accélérer les relations interurbaines en direction de Milan.

L'idée d'une nouvelle liaison ferroviaire à travers la chaîne alpine remonte au début des années 1960. Les deux axes construits en 1882 au Gothard puis entre 1905 et 1912 via le Simplon et le Lötschberg restent des lignes de montagne. Les tracés grimpent à près de 1200

mètres avant de basculer sur les versants sud. Les lourds convois de fret y circulent à vitesse lente. En 1961, le Conseil fédéral nomme une commission afin qu'elle étudie la construction d'un tunnel de base à peu près à l'altitude de la ville de Berne, soit 500 mètres. Six variantes sont examinées. En 1970, la commission propose d'entreprendre rapidement le percement d'une galerie sous le Gothard. Le début des travaux est envisagé pour l'année 1975. «Survient alors la crise économique», rappelle l'historien bernois Hans-Ulrich Schiedt, spécialiste de l'histoire des transports.

Les deux votes des années 1990

Le projet est suspendu. Mais l'idée n'est pas abandonnée. Au début des années 1980, on reparle du transfert du trafic de la route vers le rail afin de préserver l'espace alpin de la pollution. «Les conditions environnementales ont changé, on parle de la mort des forêts, le projet de transversale alpine redevient urgent», résume Hans-Ulrich Schiedt. Cinq tracés sont étudiés.

Sous la houlette d'Adolf Ogi, une variante réseau composée de deux axes au Gothard et (redimensionnée) au Lötschberg est retenue. Le parlement dit oui, puis, à suite d'une demande de référendum, le peuple approuve le projet à 64% en 1992. Le coût est alors estimé à 14 milliards et le financement repose à 75% sur des prêts remboursables de la Confédération.

23

C'est, en milliards, le montant de la facture finale des trois tunnels de base de la NLFA.

Les enthousiastes oublient un peu vite qu'il y a, au Conseil fédéral, un ministre des Finances opiniâtre et économe qui se nomme Otto Stich. Le chef du Département fédéral des finances (DFF) n'a jamais cru à la variante réseau. «Il était clair dès le départ que le Gothard serait le cœur du dispositif. Mais le Lötschberg était nécessaire pour obtenir les majorités nécessaires. Or, Otto Stich était opposé au Lötschberg», se souvient le socialiste grison Andrea Hämmerle, ancien président de la Délégation parlementaire de surveillance de la NLFA. Otto Stich pense que le projet coûtera beaucoup plus cher et que l'on ne peut pas se contenter de le financer par des prêts fédéraux.

Otto Stich passe à l'offensive

Il passe à l'offensive. Dans une lettre du 27 février 1995, disponible dans un dossier spécial des Archives fédérales, il réclame d'autres sources de financement, soit l'impôt sur les carburants et

une taxe sur les poids lourds. Le département d'Adolf Ogi réagit mal. «Pour le DFF, les NLFA ne doivent être financées que par de nouveaux impôts. Ce qu'il veut vraiment, c'est faire du cinéma avec les NLFA pour assainir le budget», réplique son secrétaire général le 15 mars 1995. La guerre entre les deux départements (et leurs chefs) est déclarée. On finit par se mettre autour d'une table. Le 23 août est publié le rapport commun aux deux départements rédigé par Peter Füglistaler. Un financement spécial est proposé. «L'idée de base selon laquelle la NLFA pourrait progressivement couvrir ses coûts et serait rentable a toujours été illusoire», dit celui qui dirige l'OFT depuis onze ans.

Châinons manquants en Allemagne et en Italie

A la fin de 1995, Adolf Ogi remet les clés des Transports à Moritz Leuenberger. Le Zurichois présente au peuple un nouveau modèle en 1998. Un fonds pour les transports publics (FTP) est créé. Il sera alimenté par la TVA, l'impôt sur les carburants et la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP), qui compense la levée de la limite de 28 tonnes. La part des prêts remboursables ne doit pas dépasser 25%. Le peuple approuve à près de 64%, comme en 1992.

Comme prévu, le Lötschberg est achevé en premier. Il est inauguré en 2007. Mais il n'est pas complet: seul un tiers de ses

34,6 kilomètres est à double voie. Le doublement de l'entier du tracé est actuellement à l'étude. Long de 57,1 kilomètres, le Gothard est mis en service neuf ans plus tard, en 2016. Ce vendredi, c'est le tour du Ceneri, qui relie le nord et le sud du Tessin sur 15,4 kilomètres. «Contrairement à la politique de la santé ou à la politique sociale, où les blocages dominent, la NLFA est un modèle pour la politique suisse. Pour la réaliser, il fallait trouver un compromis, il fallait être prêt à des sacrifices: la gauche a accepté les camions de 40 tonnes en échange de la RPLP, qui, elle, était une affaire difficile à digérer pour la droite», relève Andrea Hämmerle.

Mais tout n'est pas terminé. Le gabarit des voies d'accès au Gothard doit encore être adapté. Et ça coince encore au nord et au sud. La Suisse a pris l'initiative d'investir elle-même 150 millions dans des aménagements sur sol italien, au bord du lac Majeur. Et l'Allemagne est en retard. «Ça bouge en Italie, mais pas en Allemagne», regrette la présidente de la Confédération Simonetta Sommaruga dans l'*Aargauer Zeitung*. Au nord de Bâle, la ligne du Rhin n'a pas les capacités nécessaires. Celle qui est aussi la ministre des Transports rencontre jeudi à Locarno ses collègues des pays voisins. Elle leur rappellera les engagements pris par le passé. Rédacteur du rapport de 1995 et désormais cheville ouvrière du projet, Peter Füglistaler conclut: «La NLFA a été conçue pour l'Europe.» ■

Un changement de paradigme historique pour le Tessin

TRANSPORT Le tunnel de base du Ceneri pourrait permettre la concrétisation de la «cité-Tessin». Mais selon l'expert Remigio Ratti, pour atteindre cet objectif, la réduction des temps de parcours entre les trois pôles du canton ne suffira pas

ANDRÉE-MARIE DUSSAULT, LOCARNO

«Moment historique», «changement d'époque», «avènement d'un âge d'or pour le Tessin»... Au sud des Alpes, l'inauguration du tunnel de base du Monte Ceneri suscite beaucoup d'attentes. Qu'en pense le spécialiste en politique de transport Remigio Ratti? «En soi, même si elle est indispensable, une infrastructure ne suffit pas au développement territorial. Il

faut des politiques qui l'accompagnent et un imaginaire collectif.»

Il reconnaît toutefois que les conséquences du nouveau tunnel au niveau régional sont potentiellement importantes. Bellinzzone, Lugano et Locarno – ensemble, les agglomérations représentent la moitié de la population du canton et les deux tiers des postes de travail – seront connectées entre elles. «Il s'agit là des prémices pour la réalisation de ce que les urbanistes appellent la «cité-Tessin», reliée par son «métro.»

Concurrencer la route

Le tunnel permettra de réduire de moitié les distances de parcours entre ces trois villes. Entre Lugano et Locarno, le

trajet en voiture prend une heure, si tout va bien; une heure et demie aux heures de pointe. «Avec le train, le même voyage prendra trente minutes au lieu du double, sans changement comme c'est actuellement le cas, et la course entre Bellinzzone et Lugano sera de quinze minutes; cela est décidément concurrentiel par rapport à la route, laquelle respirera davantage», fait valoir l'expert.

Or il ne suffit pas de lier les trois pôles pour que le concept de la «cité-Tessin» se concrétise, soutient-il; il faut aussi investir dans la mobilité régionale. A ce titre, le canton prévoit pour ces prochains quatre ans 461 millions de francs – un record – pour financer le transport public régional. Remigio Ratti souligne que la nouvelle

infrastructure, qui s'ajoute à celle sous le Gothard (57 km), attirera de nouvelles forces dans la région, mais elle a aussi l'effet contraire: drainer les cerveaux vers l'extérieur. «Avec un temps de parcours de deux heures entre Lugano et Zurich, on peut s'attendre à ce que plusieurs étudiants tessinois s'y transfèrent. Et qu'éventuellement ils restent travailler à Zurich, Zoug ou Lucerne.»

Positionné entre Zurich et Milan

Avec le tunnel de base du Ceneri, le Tessin ne sera plus une périphérie au-delà des Alpes, il s'intègre au réseau de la Suisse moderne urbaine, se félicite l'expert, rappelant cependant qu'il n'y a pas que le triangle Locarno-Bellinzzone-Lu-

gano qui est crucial pour le canton. «Il y a l'autre triangle urbain interfrontalier du Tessin contemporain: Côme-Mendrisio-Varèse (Malpensa), qui doit être en mesure de concurrencer les forces centripètes de Milan. L'inauguration du tunnel du Ceneri est l'occasion de faire valoir ce point essentiel afin que le Tessin arrive à se positionner entre Zurich et la capitale lombarde.»

Remigio Ratti relève que la région la plus méridionale du canton est le maillon faible de l'axe de transport nord-sud. «Bien relier Lugano, Mendrisio, Chiasso et Milan doit être pensé en mode intégré. Les temps sont longs, mais les décisions doivent être prises aujourd'hui, si on veut avoir des résultats dans vingt ans.» ■