

Circuler d'une fiction à la réalité au Gothard

L'invité

Michel Béguelin
Ancien conseiller
aux Etats



Dans une réflexion parue le 2 février dernier, M. Reymond, directeur du Centre Patronal, se transporte en 2063. Soit. A ce moment, la ligne de base du Gothard, avec sa jumelle du Lötschberg-Simplon, aura progressivement, dès 2022, permis de transférer sur le rail l'essentiel du trafic routier transalpin. La part du rail était déjà de 63% en 2013, du temps de la vieille ligne de montagne, avant l'ouverture de la ligne de base et la mise en service intégrale du couloir de ferroutage Bâle-Italie.

Elle est passée à près de 90% autour de 2030. Ainsi, l'objectif fixé par le peuple en 1998 à travers le financement des NLFA se rapproche. Grâce à l'exploitation en modules de 750 m, les trains de 1500 m de trafic combiné, semi-remorques principalement, sont monnaie courante, les wagons sont silencieux depuis 2025. Le transfert des camions de la route au rail améliore sensiblement la qualité de l'air et la sécurité.

Par ailleurs, à cette époque, l'entretien du tunnel routier ne pose aucun problème: 8 à 10 semaines par année de fermeture nocturne offrent des possibilités régulières, alors que, pour des travaux plus importants, la route du col (17 km de plus que via le tunnel) est utilisable toute l'année, suite aux travaux déjà entrepris en première étape de 2010 à 2019 et qui ont été complétés en seconde étape jusqu'en 2030. La route du col est située à la même altitude que celle du

Simplon, ouverte toute l'année depuis le début des années 2000 déjà.

L'éventuel détournement de trafic de transit se fait au niveau européen, soit par la ligne de base du Brenner (ouverte en 2027, nouveau plus long tunnel du monde), soit par celle du Mont-Cenis. Quant au fret destiné au Tessin, il passe par le tunnel de base selon le système combiné rail-route interne RailCare développé dans les années 2010-2020.

Revenons en 2016. La vision ci-dessus est parfaitement réaliste. Ce n'est pas de la fiction: les sites Internet Hupac AG, RAlpin AG et RailCare, entre autres, en sont la preuve. Les partisans du deuxième tube routier ignorent totalement ces réalités. M. Eperon, du

«Le tunnel de base fait plus que doubler les performances de la ligne de montagne»

Centre Patronal, a même dit à *Forum* (sur la RTS le 1er février) «le tunnel de base n'est pas prévu pour les camions»... Enorme!

Le constat est sidérant: tout est fait avant le 28 février pour faire croire au peuple que la mise en service de 2017 à 2022 de la ligne de base n'a rien à voir avec le tunnel routier (voir le silence imposé aux CFF). Or le tunnel de base, avec les compléments du Monte-Ceneri et du couloir de ferroutage Bâle-Italie, fait plus que doubler les performances de la ligne de montagne, à des coûts bien plus bas! Le progrès sera gigantesque, aussi pour le Tessin! Et cela change tout: entre autres, le deuxième tube routier est vraiment inutile.