

Suisse

Monde
Economie
Sports

Randall Woodfin, le maire démocrate de Birmingham, ancienne capitale de la ségrégation raciale, incarne l'Amérique de l'espoir face à celle de Donald Trump.

JEAN-COSME DELALOYE
Pages 10-11



«Chantier du siècle»



Flanquée de Dieter Schwank, directeur d'AlpTransit, d'Ignazio Cassis, ministre des Affaires étrangères, de Norman Gobbi, président du Gouvernement tessinois, et de Vincent Durot, directeur des CFF, la présidente de la Confédération Simonetta Sommaruga a coupé le ruban rouge vendredi. AFP

Le nouveau tunnel de base du Ceneri est terminé

Simonetta Sommaruga a inauguré vendredi l'ouvrage du Ceneri, dernier maillon de l'axe nord-sud du ferroutage suisse. Tour d'horizon d'un projet pharaonique.

Julien Culet

D'Adolf Ogi à côté de son sapin de Kandersteg (BE) lors de ses vœux de l'an 2000 à Simonetta Sommaruga découpant une banderole à Camorino (TI). Deux présidents de la Confédération et vingt ans d'écart entre le début et la fin des travaux: le «chantier du siècle» de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) s'est conclu ce vendredi avec l'inauguration du tunnel de base du Ceneri. Ce troisième et dernier ouvrage de ce projet lancé dans les années 90 sera mis en service en décembre et sera destiné aux

voyageurs mais, surtout, aux marchandises.

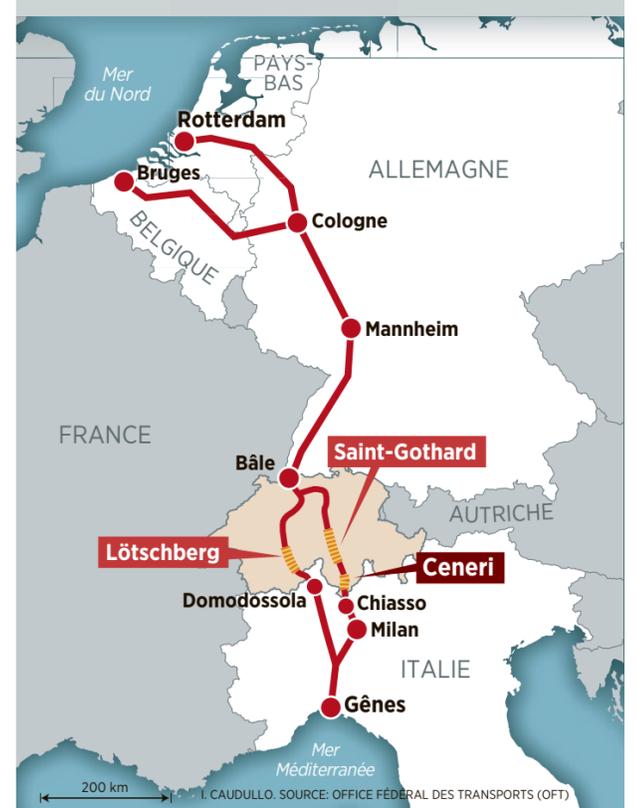
Cérémonie allégée

Cette révolution du trafic pour le Tessin, la Suisse mais également pour toute l'Europe a fait l'objet d'une célébration allégée en raison de la pandémie actuelle. La présidente de la Confédération était accompagnée du chef du Département fédéral des affaires étrangères (DFAE), Ignazio Cassis, et des autorités tessinoises. Simonetta Sommaruga a salué «un exploit accompli pour le Tessin,

pour notre pays, pour ses habitants et pour l'environnement» et une «décision courageuse» prise par le peuple suisse il y a trente ans.

La cérémonie animée par des musiciens jouant du cor des Alpes en costume traditionnel a vu la traversée d'un premier train inaugural, un Cargo International ralliant l'Italie depuis l'Allemagne. À terme, il y aura jusqu'à 350 convois, soit 170 de marchandises et 180 de voyageurs, qui emprunteront l'ouvrage chaque jour.

Les trois tunnels de base de la NLFA



La traversée des Alpes en cinq points

1 Plus de vingt ans de travaux

La construction de ce projet pharaonique a officiellement commencé par un premier dynamitage au tunnel de base du Lötschberg, le 5 juillet 1999. L'ouvrage de 34,6 km a été mis en service en 2007. Celui du Saint-Gothard détient encore le titre de plus long tunnel du monde avec ses 57,1 km de long. Une prouesse entamée en novembre 2002 pour une ouverture au trafic quatorze ans plus tard. Pour finir, la construction du Ceneri a débuté il y a un peu plus de dix ans, en mars 2010. Son entrée en service est prévue pour décembre. De nombreux tests sont prévus entre sa livraison de ce vendredi et l'arrivée du trafic de voyageurs et de marchandises dans trois mois.

2 Un coût faramineux

Le projet de Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) a fait l'objet de deux votations dans les années 1990. Par deux fois, en 1992 et en 1998, les Suisses ont accepté le projet. La réalisation de ces travaux étendus sur neuf cantons (BE, VS, SG, AR, ZH, SZ, UR, GR, TI) aura coûté environ 23 milliards de francs. Le financement a été assuré par un fonds alimenté notamment par la redevance sur le trafic des poids lourds. Il est désormais devenu le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) consacré aux projets de l'ensemble de la Suisse.

3 Des avantages considérables

La NLFA est un élément primordial de l'amélioration du trafic de fret en Europe. Elle permet de relier les ports de Rotterdam/Zeebrugge au nord à Gênes au sud, un axe stratégique important. Avec la construction de ces tunnels de base, à basse altitude, la circulation des trains de marchandises est facilitée par rapport aux ouvrages existants. Le but est ainsi de diminuer le nombre de camions qui traversent les Alpes. Ce sont encore quelque 900'000 poids lourds qui traversent les Alpes chaque année. Le Lötschberg a permis de réduire le trajet entre la Suisse alémanique et le nord de l'Italie de près d'une heure. L'association du tunnel de base du Saint-Gothard et du Ceneri porte pour sa part le temps de parcours entre Zurich et Milan à environ trois heures.

4 De multiples oppositions

Depuis sa création, le projet a suscité la grogne d'un large éventail d'acteurs. En plus du lobby automobile, les Verts s'y sont ainsi opposés lors de la votation de 1992. Ils estimaient ne pas avoir suffisamment de garanties d'un réel report du trafic de fret routier vers le rail. Ils craignaient aussi une péjoration du trafic ferroviaire cantonal. Chaque ouvrage a fait l'objet d'une avalanche de recours. L'Office fédéral des transports avait ainsi recensé 390 oppositions pour le seul tunnel de base du Saint-Gothard. Toujours au rang des protestations, l'inauguration du Ceneri s'est heurtée à une action des milieux écologistes, cette semaine. Ils ne s'opposent pas à la NLFA mais demandent au contraire une meilleure efficacité du trafic ferroviaire et un plus grand report de la route vers le rail.

5 L'avenir du ferroutage

La NLFA est terminée mais l'offre en trains va encore être adaptée ces prochaines années. L'Initiative des Alpes a inscrit dans la Constitution une limite de 650'000 passages de camions par an à travers le massif, loin des 900'000 actuels. Jeudi, la veille de l'inauguration du Ceneri, Simonetta Sommaruga a rencontré les ministres européens des Transports pour discuter de ces évolutions. Ils se sont prononcés pour un encouragement au fret ferroviaire et pour un renforcement de l'attrait du rail pour les voyageurs. L'Italie s'est ainsi engagée à aménager la ligne entre le Simplon (VS) et Novare d'ici à 2028 pour permettre le passage de poids lourds de 4 mètres de hauteur.