

Gothard

Le futur de la vieille ligne de faîte attise les appétits

L'avenir de la ligne de montagne fait débat. La région rêve d'en faire une attraction touristique

Lucie Monnat Airolo

Avec l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard, la vieille ligne de montagne deviendra désuète. Les CFF prévoient une chute de 9000 à 500 passagers par jour, tandis que le trafic marchandises devrait être totalement transféré sur la nouvelle ligne.

Dans la région, la question de son futur fait déjà débat. Jusqu'à la fin de 2017, le tunnel reste sur la liste des grandes lignes et les CFF assurent la desserte comme aujourd'hui. Après cette date, l'ancienne régie fédérale, qui estime les coûts de la gestion annuelle à 10 millions, rend la concession. Et n'entend pas être la seule à mettre la main au porte-monnaie. «Nous proposons un financement de l'offre en partenariat, explique Donatella Del Vecchio. Les CFF couvriraient la moitié du déficit, tandis que l'autre serait prise en charge par les cantons et l'Office fédéral des transports (OFT). La question est encore en suspens.»

Hors de question pour les cantons du Tessin et d'Uri de reprendre les frais à leur charge. Le conseiller national Fabio Regazzi (PDC/TI) promet déjà un bras de fer musclé avec la Confédération. «Cette ligne gardera une fonction importante, surtout pour les habitants de la région. Les cantons du Tessin et d'Uri estiment que c'est à la Confédération de la financer, car il s'agit d'un service public. A elle de faire en sorte de lui donner une seconde vie.»

Attrait historique

En attendant, le tunnel inauguré en 1882 attise les appétits. «L'ouverture prochaine du plus long tunnel ferroviaire remet en question l'exploitation de la ligne historique, avec ses tunnels hélicoïdaux, ses viaducs audacieux et sa nature spectaculaire, écrit Patrimoine Suisse dans un communiqué. Patrimoine Suisse demande donc qu'une candidature pour l'inscription de la ligne de faîte du Gothard au Patrimoine mondial de l'Unesco soit déposée dès maintenant.»

Une perspective qui fait pétiller



Un convoi international franchit le portail nord du tunnel du Saint-Gothard, à Göschenen. Le trafic marchandises devrait être totalement transféré sur la nouvelle ligne. KEYSTONE

les yeux du directeur de Ticino Turismo, Elia Frapolli. «Cet ouvrage est un vrai chef-d'œuvre de technique. La ligne pourrait devenir une attraction touristique en soi. On peut imaginer que les visiteurs arrivent par la vieille ligne, volontairement plus lente, afin d'effectuer un voyage historique. Et ils rentreraient par le tunnel de base.»

La transformation en une ligne touristique fait également partie des projets du Programme San Gottardo 2020 (PSG 2020), qui réunit des représentants du Tessin, d'Uri, du Valais et des Grisons. «La région a subi de nombreux revers, entre la fermeture des places d'armes, des fabriques de muni-

tions et la perte de postes de la Confédération. Cela fait beaucoup pour un périmètre de cette taille», explique l'entrepreneur Jean-Daniel Mudry, premier chef du projet. Soutenue par le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO), l'alliance intercantonale a reçu 83 millions pour dynamiser la région autour du vieux tunnel, et l'empêcher de mourir.

A la fenêtre de sa fromagerie d'Airolo, qui surplombe l'autoroute menant à l'entrée du tunnel routier, Jean-Daniel Mudry désigne la colonne de camions qui s'est formée depuis quelques minutes. «Avec le report du trafic marchandises vers le nouveau tunnel, nous

espérons que la région, autant du côté de Göschenen que d'Airolo, deviendra plus agréable. Cela permettra un premier contact avec le Tessin plus accueillant pour ceux qui choisiront la ligne historique.»

C'est l'OFT qui aura le dernier mot. D'ici là, à Berne, on répète que ces questions seront réglées en fonction de la première évaluation de l'impact de l'ouverture du tunnel de base, «à savoir probablement en 2025 au plus tôt».



Retrouvez notre webdoc spécial sur gothard.24heures.ch

La région réclame une halte à Biasca

● La nouvelle ligne ferroviaire ne passera plus entre Göschenen et Biasca, mais prendra ses embouchures plus bas, d'Erstfeld à Bodio. Pour se rendre à Airolo, à Biasca ou à Faïdo, les habitants de la région devront emprunter la vieille ligne, dont les horaires resteront inchangés.

Au Tessin, l'ouverture du tunnel de base n'est pas vue comme une bénédiction par tout le monde. Fabio Regazzi (PDC/TI) évoque de probables pertes d'emplois dans le secteur public (dues à la fin du chantier ou encore à la perte de nécessité pour les entreprises de tenir un

siège au Tessin). Il prédit aussi l'augmentation du trafic lourd et ferroviaire de transit, avec l'impact écologique et sur la qualité de vie qui l'accompagne. L'élu a déposé en 2014 à Berne un postulat demandant une halte à Biasca, considérée comme l'un des pôles industriels les plus importants du canton, pour la nouvelle ligne. «Il n'est pas normal que les habitants de la région ne profitent pas de la nouvelle ligne alors qu'ils vont en subir toutes les conséquences négatives, commente Fabio Regazzi. Garder un accès direct aux trois vallées serait la moindre des compensations.»

Fin avril 2016, la commission régionale des Transports Regione Tre Valli, la Commune de Biasca ainsi que l'Entente régionale pour le développement de Bellinzzone et les vallées ont aussi déposé une pétition de 8000 signatures auprès de la Chancellerie fédérale.

Ni le postulat ni la pétition n'ont encore été traités à Berne. Le Conseil fédéral a cependant déjà proposé aux Chambres de rejeter le premier texte. Avec les CFF, il préconise d'attendre de voir comment les choses auront évolué en 2017, date à laquelle la concession des CFF de trafic grandes lignes expire. **L.MT**