



| | | | | | |
|--------|----------------|----------------|-------------|-----------------|----|
| 13. 20 | Wankdorf | Zollikofen | Burgdorf | APFOLTERN-WEIEN | 12 |
| 13. 25 | Ausserholligen | Köniz | | SCHWARZENBURG | 1 |
| 13. 30 | Wankdorf | Zollikofen | | BIEL/BIENNE | 12 |
| 13. 32 | Ausserholligen | Kehrsatz | | BELP | 1 |
| 13. 32 | Zürich HB | Zola Ripetta → | Winterthur | ST. GALLEN | 7 |
| 13. 34 | Ottlen | Liestal | | BASEL SBB | 6 |
| 13. 34 | Fribourg | Lausanne | Genève | GENEVE-AEROPORT | 4 |
| 13. 35 | Thun Spiez | Viap Brig | Domodossola | MILANO | 3 |
| 13. 36 | Ottlen | | Brugg Baden | ZUERICH HB | 8 |
| | | Gümmenen | Kerzers Ins | NEUCHATEL | 13 |
| | | holligen | Langhau | LUZERN | 2 |
| | | gdorf | Erzgebirg | ZUERICH HB | 10 |
| | | schizen | Langenthal | THUN | 12 |
| | | Lys | | BIEL/BIENNE | 9 |

3e voie Genève-Lausanne

Romands, réveillez-vous!



C'est un projet envisagé depuis les années 80. Les autorités cantonales espéraient qu'il serait relancé par les Chambres fédérales. Mais, même dans sa version la plus modeste, il semble condamné à devoir attendre encore. Tout le monde est pourtant d'accord. Cette infrastructure est indispensable à l'essor du bassin lémanique. FELLEY



MOBILISATION Les élus serrent les rangs pour défendre ensemble leurs projets. De gauche à droite, Jean-René Germanier (radical, VS), André Bugnon (UDC, VD), Géraldine Savary (socialiste, VD), Daniel Brélaz (Vert, VD), Roger Nordmann (socialiste, VD) et Didier Berberat (socialiste, NE).

Par moments, Géraldine Savary se sent bien seule sous la Coupole fédérale. Après quatre années au Conseil national, elle a été élue au Conseil des Etats l'automne dernier. Et déjà un combat essentiel se présente. Les 31 janvier et 1er février 2008, la commission des transports dont elle est membre s'est emparée des projets ferroviaires ficelés dans le paquet «Rail 2000 deuxième étape». Un gros morceau à 5,2 milliards de francs. Mais aussi un gros problème.

Car, selon les CFF eux-mêmes, ce budget est loin

de suffire à désengorger tous les noeuds du réseau qui perturbent la fluidité du trafic. Pour y parvenir, il faudrait quelques milliards de plus. Parmi la dizaine des projets jugés absolument nécessaires mais pourtant différés, il y a la 3e voie Lausanne-Genève. Cette sacrée 3e voie, déjà prévue lorsque le peuple a voté en 1987 sur le principe de Rail 2000. Mais toujours pas au programme.

Géraldine Savary a trouvé ainsi son cheval de bataille. C'était tout vu. Elle allait faire le maximum pour que ce projet mythique soit réin-

tégré dans le paquet Rail 2000 deuxième étape, et éviter ainsi que sa réalisation soit renvoyée peut-être au-delà de 2030. La socialiste vaudoise s'est démenée, a rencontré une foule de personnes influentes. Mais les pesanteurs fédérales ne se renversent pas si facilement.

FRUSTRATIONS Depuis, la commission des transports du Conseil des Etats a siégé une deuxième fois. Moment difficile pour Géraldine Savary, qui ce jour-là n'a pas tardé à comprendre. Elle a tout de même déposé

sa motion pour que la nécessité de réaliser au plus vite la 3e voie soit reconnue. Peine perdue.

La majorité des membres de la commission étaient tombés d'accord pour prendre le paquet «Rail 2000 deuxième étape» tel que l'avait ficelé le Conseil fédéral, sans rien y rajouter. Pour ne pas ouvrir la boîte de Pandore: un traitement de faveur pour le projet lémanique aurait amorcé une guerre entre régions, chacune remontant au front pour défendre ses propres attentes ferroviaires. Car ce n'est pas la frustration



qui manque. Appelés à exprimer leurs besoins lors de la consultation sur Rail 2000, les cantons ont émis des vœux dont l'addition se monte à 40 milliards. Ainsi va le fédéralisme en Suisse, qui annihile tout sens des priorités.

«Mais tous les projets ne se valent pas», se fâche Géraldine Savary. Qui ne désarmera pas, c'est juré. Pour le bassin lémanique, la 3e voie est une infrastructure vitale. «En ce sens, c'est un projet pleinement romand, plaide la conseillère aux Etats. Car le développement économique du Léman a une effet d'entraînement pour toute la région, au sens large.» Alors Géraldine Savary plonge dans ses classeurs. «Regardez!» Graphiques et tableaux virevoltent.

DYNAMIQUE ROMANDE Ici, c'est la répartition démographique des classes d'âges dans les grandes régions du pays. Dans celle du Léman, la proportion des 20-39 ans (27,6% en 2006), où se recrutent les créatifs, est supérieure aux proportions des autres régions (Espace Mittelland: 25,9%; Suisse du Nord-Ouest: 26,5%; Suisse orientale: 26,3%; Suisse centrale: 27,3%). A une exception près, Zurich (28,6%). Mais quand on remonte aux plus jeunes, les

Lémaniques découvrent qu'ils ont l'avenir pour eux. Avec un taux de 22,7% pour la classe d'âge 0-19 ans, ils sont mieux équipés que le grand Zurich (20,9%).

Il y a plus fort. Cette fois, c'est le «total de l'emploi des secteurs secondaire et tertiaire dans les grandes régions» qui atterrit sur la table. Des chiffres qui parlent d'eux-mêmes, s'enthousiasme Géraldine Savary. La comparaison porte entre les années 2001 et 2007. Moyenne suisse: +5,4%. Evolution zurichoise: +2,4%. Il faut voir le sourire de la sénatrice vaudoise lorsqu'elle pointe le score lémanique: 6,8%, record national.

«Alors pourquoi?» La socialiste vaudoise passe à l'attaque. Pourquoi la région la plus prometteuse du pays n'obtient-elle pas une infrastructure indispensable pour que son potentiel de développement se concrétise? A ce stade, Géraldine Savary n'est plus seule. Tout le monde est d'accord. Le Léman doit avoir sa 3e voie.

Même le Jurassien Claude Hêche, conseiller national socialiste, est d'accord. Bien qu'il redoute que Vaudois et Genevois n'en fassent cavalier seul pour imposer leur projet. Alors il commence par rappeler



Géraldine Savary: «La 3e voie mérite une priorité absolue.»

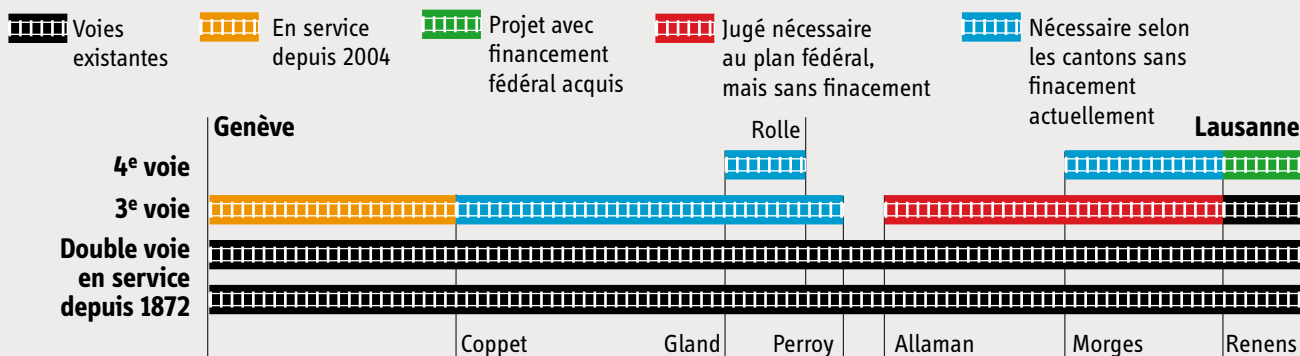
que les ministres de Suisse occidentale viennent de répéter leur volonté de faire front commun pour tous leurs projets, en bloc. «Sinon, l'universalité des prestations serait compromise», argue le Jurassien en soulignant la nécessité du doublement de la ligne du Pied du Jura, avec le percement du tunnel entre Gléresse et Douane, le long du lac de Bienne; ou encore de l'installation d'une seconde voie dans le tunnel de base du Loetschberg. Au total, les Romands chiffrent leurs besoins insatisfaits à 2 ou 2,5 milliards.

SI MODESTES Pourtant, enchaîne Claude Hêche, seuls 20% des projets de «Rail 2000 2e étape»

concernent les cantons romands et de Berne, qui regroupent 37% de la population suisse, et couvrent 45% du territoire national. Les Romands sont donc mal servis. Peut-être est-ce passablement de leur faute, tant ils ont mis de temps à saisir l'enjeu du rail, puis à défendre en force leurs besoins ferroviaires.

Ils restent bien modestes. Les Lémaniques parlent beaucoup de 3e voie, mais celle pour laquelle ils se battent actuellement est très partielle. Chiffrée à seulement 410 millions de francs, elle serait longue de tout juste 17 kilomètres entre Renens et Allaman. Objectif: renforcer la cadence des trains aux heures de

LA 3^E VOIE LAUSANNE-GENÈVE? UN ABUS DE LANGAGE



Pas fous, les Genevois! Classé parmi les projets de «Rail 2000 1^{er} étape», leur tronçon de 3^e voie est en service depuis 2004.

La première voie Genève-Lausanne a été mise en service en 1858. En 1872, elle était déjà doublée dans son intégralité. Un siècle et demi plus tard, le tronçon de 3^e voie que les cantons demandent entre Perroy et Coppet est une utopie. Du point de vue fédéral, on en reparlera après 2030.

Le projet de «3^e voie Lausanne-Genève» est un abus de langage. La Confédération n'envisage que le tronçon Renens-Allaman, sans proposer de financement. Pour répondre aux besoins futurs, les autorités vaudoises commencent à esquisser une 4^e voie.



ENTRE LAUSANNE ET GENÈVE Une fréquentation en hausse rapide.

D'ICI À 2020. Le nombre des passagers pourrait presque doubler.

pointe, rien de plus.

Lorsque ce tronçon sera réalisé - en 2020 ou en 2040, allez savoir - la 3e voie ne sera toujours pas faite. Demeurera le plus gros morceau, toujours à deux voies entre Allaman et Coppet. Dans ce secteur, la saturation qui menace est si grande que Vaud et Genève demandent l'achèvement de la 3e voie, et aussi la 4e voie sur un tronçon. C'est seulement avec cette réalisation que la cadence de toutes les sortes de trains (des omnibus aux Intercity) pourra passer de la demi-heure au quart d'heure. Coût estimé: 1,5 milliard. Ce projet, les Romands n'envisagent même pas de le faire figurer dans

«Rail 2000 3e étape».

Entre Lausanne et Genève, l'augmentation des passagers est pourtant phénoménale. Entre 1998 et 2005, la croissance de leur nombre a été de 55%. Selon les projections du canton, confirmées par les CFF, l'augmentation pourrait être de 80% à 100% pour les trains non-stop d'ici à 2020. Alors, pour faire face au plus pressant, Géraldine Savary renoncera certainement, comme ses collègues, à exiger que la 3e voie Renens-Allaman soit réintégrée à «Rail 2000 2e étape». A la place, le Conseil fédéral sera prié de revenir avec un projet de financement pour «Rail 2000 3e étape» d'ici à 2010. S'il y parvient, la concurrence res-

tera rude entre régions. Zurichois et Suisse centrale veulent le Zimmerberg, un tunnel à 1,1 milliard. Les Bâlois, avec les Argoviens et les Soleurois, se battront pour le Wisenberg, autre tunnel à percer au nord de l'arc jurassien. Son prix: 2,4 milliards.

La 3e voie Lausanne-Genève est loin d'avoir partie gagnée. Pour qu'elle se concrétise un jour pas trop lointain, il est temps que l'opinion publique se mobilise. Les CFF donnent un coup de pouce dans ce sens. Cette année, ils donneront un maximum de visibilité au 150e anniversaire de la première ligne Lausanne-Genève, qui en 1872 était déjà entièrement en dou-

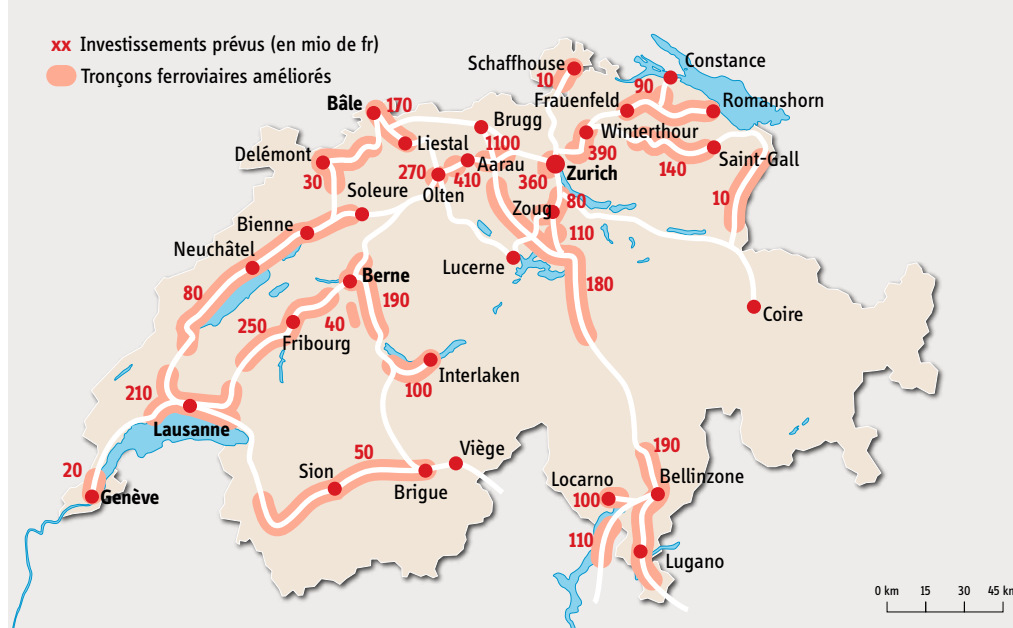
ble voie. En espérant parvenir à renouer avec le dynamisme de cette époque, le Canton de Vaud fera des CFF l'hôte d'honneur du Comptoir suisse, en septembre prochain. A croire que le souffle de la mobilisation s'est levé sur le Léman. | DA

Forum des 100

l'Hebdo

Lors de la rencontre du 22 mai, un débat sera consacré aux infrastructures nécessaires à la pérennité du développement économique de la Suisse romande.

RAIL 2000, DEUXIÈME ÉTAPE AVEC PROMESSE DE TROISIÈME ÉTAPE POUR LA SAINT-GLINGLIN



La Confédération veut-elle dégoûter les Romands à la seule évocation de ses projets ferroviaires? Elle a rebaptisé «ZEB» (abréviation alémanique) ce qu'on appelait «Rail 2000» lors de la votation populaire de... 1987. Ci-contre, les projets de «Rail 2000 deuxième étape» dont la mise en chantier ne commencera pas avant 2016 selon les conditions de financement actuelles. En 3e étape ou pire: la 3e voie Lausanne-Genève, le doublement de la ligne du pied du Jura, l'installation d'une 2e voie dans le tunnel de base du Loetschberg...



LES AUTRES ACTEURS



MORITZ LEUENBERGER. Le ministre socialiste des Transports est coincé. Parce qu'un même fonds finance les projets ferroviaires du Plateau et les nouvelles liaisons alpines. Comme le coût du chantier du Gothard explose, le crédit pour les liaisons intervilles se réduit.



MAX FRIEDLI L'Office fédéral des transports qu'il dirige est sous la pression du Département des finances. Il a dû retarder une nouvelle fois des projets inscrits dans le Rail 2000 des origines. Sa solution: un délai à 2010 pour trouver une nouvelle clé de financement.



ANDREAS MEYER Le nouveau patron des CFF semble bien disposé à l'égard des Romands. Son entreprise se limite à une festivité par an. En 2007, ce fut le percement du Gothard. En 2008, ce seront les 150 ans de la ligne Genève-Lausanne. Tout un symbole, voulu...



VERENA DIENER Du gouvernement zurichois, elle est passée au Conseil des Etats. Verte libérale, elle se bat avec la Suisse centrale pour le tunnel du Zimmerberg, sur la ligne de Lucerne. Devis: 1,1 milliard. Une alliance tactique pourrait être conclue avec les Lémaniques.



ROBERT CRAMER A Genève, depuis son élection en 1997, ce Vert s'est imposé en ministre du Territoire. Et s'est consacré au rapprochement de son canton avec la France. Le voilà élu au Conseil des Etats, où il ne pourra plus fuir aussi facilement ses voisins vaudois.



PASCAL BROULIS Président des Vaudois, il reste ministre des Finances de son canton. Il a l'occasion de défendre une vision globale pour sa région. Mais son rigorisme budgétaire l'emporte. Pas question d'un geste financier pour la 3^e voie, du ressort fédéral.



FRANÇOIS MARTHALER Ministre Vert des infrastructures vaudoises, il est aussi président de la Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale. Il pourrait jouer un va-tout pour anticiper la 3^e voie. Il préfère défendre en bloc les projets romands.



ROGER NORDMANN Le jeune socialiste vaudois qui monte bataille sur la question qui compte: le financement! Avec l'Association transport environnement, il prépare une initiative «taxe CO₂» pour détourner l'argent de la route vers les transports publics.



OLIVIER FRANÇAIS Directeur des Travaux à Lausanne, ce radical a fait son entrée au Conseil national en proposant la construction d'une ligne à grande vitesse entre Genève et Zurich. Au moment de défendre la 3^e voie, cette idée à contre-courant le laisse hors jeu.



CLAUDE HÊCHE Il est trop Jurassien pour ne pas voir venir le coup. Il donnera la répartition aux Lémaniques tentés de jouer en solo pour accélérer leur 3^e voie. Pour ce nouveau conseiller national, c'est bien simple: le fédéralisme qui préserve les régions est menacé.

NEUF PERSONNALITÉS ROMANDES



«UNE TRANSVERSALE EST-OUEST»
STÉPHANE GARELLI professeur IMD et directeur du Centre pour la compétitivité mondiale

«Je suis favorable à une troisième voie Lausanne-Genève pour deux raisons. La première est qu'il faut penser au développement des transversales Est-Ouest au milieu de l'Europe et pas seulement à l'axe Nord-Sud. Mais la priorité selon moi est le projet d'un RER lémanique qui relierait les régions de Vevey jusqu'à Genève, avec une ouverture vers Yverdon, et des trains cadencés plus fréquents. Il s'agit aussi de protéger les centres-villes de la voiture. Si on ne le fait pas, on se retrouvera dans une situation similaire à celle de Londres où il devient très difficile d'accéder au centre-ville en voiture pour cause d'engorgement. La troisième voie s'impose aujourd'hui et doit se transcrire dans une volonté politique prioritaire, mais il faut aller plus loin avec une desserte des transports publics qui corresponde à l'urbanisation de toute la région.» |



«UNE CAUSE QUI TRANSCENDE LES PARTIS»

CHANTAL BALET Cabinet conseil Fasel Balet Loretan

«Il est indispensable que l'arc lémanique se conçoive comme une ville dans ses infrastructures. Le développement de ces dix dernières années ne laisse pas de doute là-dessus. Personnellement je travaille entre Sion, Lausanne et Genève. Il m'arrive parfois, comme bien d'autres personnes, de faire le trajet Lausanne-Genève deux fois dans la journée. Mais ce qu'il manque aujourd'hui, c'est une cadence plus rapide entre les deux villes. L'intérêt de la 3^e voie est justement d'améliorer les trains rapides tout en conservant sur les voies existantes les trains régionaux. Sur ce dossier, la Suisse romande doit se mettre d'accord et mieux se défendre à Berne d'une manière unie. C'est une cause qui transcende les partis politiques, la droite ou la gauche. Tout le monde peut s'entendre sur cette réalisation, ce qui est assez rare...» |



«IL FAUT SURTOUT AMÉLIORER LES CADENCES»

PASCAL DÉCAILLET Producteur indépendant et journaliste à Léman Bleu, Genève

«Je suis pour une 3^{ème} voie parce qu'il y a aujourd'hui un engorgement évident du trafic pendulaire. Lorsque je vais d'une ville à l'autre, notamment entre Genève et Lausanne, je n'aurais pas l'idée de prendre la voiture. On ne peut pas faire grand-chose pour l'instant en ce qui concerne la vitesse, mais il faudrait surtout améliorer les cadences. Dans ce sens c'est un choix prioritaire. Je pense aussi qu'il faut élargir l'autoroute. Ce n'est pas le train contre la route ou l'inverse. J'ai le sentiment que dans les vingt prochaines années, en Suisse romande et dans l'arc lémanique, tout le monde bougera de plus en plus. Mais le choix des infrastructures sur le plan fédéral ne nous pas été favorable sous l'ère de Moritz Leuenberger, que je soupçonne d'avoir fait profiter davantage la région zurichoise que la Suisse romande. Les NLFA profitent essentiellement à la mobilité des Alémaniques.» |

S'ENGAGENT


«CETTE TROISIÈME VOIE EST UNE NÉCESSITÉ ABSOLUE»
PATRICK AEBISCHER président de l'EPFL

«Il est évident que dans vingt ou trente ans, la région lémanique constituera une sorte de mégapole polycentrique avec des centres de formation et de recherche en synergie. Plus on pourra communiquer, plus il y aura de mobilité entre les lieux et mieux ce sera. Dans le sens d'un développement durable, au lieu d'engorger les routes, le train et les transports publics sont des éléments centraux. Je crois beaucoup dans la 3^e voie pour contribuer à la résolution des problèmes de mobilité. Si sa réalisation tarde trop, cela causera énormément de problèmes pour l'avenir. Deux pôles de développement coexistent en Suisse dans la formation et la recherche. La région zurichoise a un temps d'avance. Il est donc essentiel que l'arc lémanique se dote au plus vite d'un réseau de communication plus dense et plus performant.» |


«UN TOTAL NON-SENS DE NE PAS INVESTIR»
STÉPHANE PICTET Cofondateur Virtual Network (Romandie.com)

«A l'heure du pétrole cher, des limitations d'émissions de CO₂ et de la saturation des routes, c'est un total non-sens de ne pas investir rapidement dans une 3^e voie. Le bassin lémanique connaît un accroissement démographique supérieur à la moyenne suisse et se doit de disposer de transports publics contribuant à une mobilité respectueuse de l'environnement, économiquement avantageuse, fluide et rapide. Nous sommes dans une problématique à caractère exponentiel et non linéaire, dans laquelle chaque point de croissance démographique engendre une explosion d'interactions négatives. Le Parlement et le Conseil fédéral doivent prendre conscience que cette question est hautement urgente. Les dommages collatéraux sur le plan de la santé ne sont pas négligeables, notamment au travers de l'agressivité et du stress que les usagers rencontrent au quotidien.» |


«LES QUARTIERS D'UNE MÊME AGGLOMÉRATION»
JEAN-CLAUDE BIVER Directeur de Hublot Nyon

«Je pense qu'à l'avenir, d'ici quinze à vingt ans, les villes de Genève et de Lausanne n'existeront plus. Elles seront les quartiers d'une même agglomération, avec d'autres quartiers comme Morges, Gland, Aubonne, Nyon,... Au XIX^e siècle, c'était différent. Les gens ont d'abord songé à une voie, puis sont passés à deux voies. Aujourd'hui, cela ne suffit plus. C'est un peu comme si la ville de Genève se contentait de deux lignes de tram. Personnellement, je prends le train aussi peu que possible, car les attentes des passagers ne sont pas entendues. Les CFF ne sont pas à l'écoute de la clientèle pour les horaires, le confort ou les services. Prenez le simple exemple de l'internet: on est coupé toutes les dix minutes. Le train a tous les atouts en main, mais il doit aller à la rencontre de ses clients.» |


«NOS CHERCHEURS PRENNENT LE TRAIN»
DOMINIQUE ARLETTAZ Recteur de l'Université de Lausanne

«Mon avis est lié à ma fonction. Depuis le début de la décennie, nous avons commencé à travailler intensément avec les Hautes Ecoles de l'arc lémanique. Un tiers de nos offres de master sont conjointes avec d'autres écoles, avec des regroupements par discipline. Les étudiants et les professeurs ont un besoin accru de mobilité. Dans le cadre de la même formation, ils peuvent être le lundi à Lausanne et le mardi à Genève. C'est également le cas pour la recherche qui implique une collaboration renforcée sur l'arc lémanique. Pour se déplacer, nos chercheurs, nos étudiants, nos professeurs prennent le train. Dans ce sens, la 3^e voie me semble une réponse appropriée pour fluidifier la mobilité. Aujourd'hui, nous nous déplaçons plus vite en transports publics qu'avec la voiture.» |


«LA MOBILITÉ NE DIMINUERA PAS»
DANIEL ROSSELLAT Directeur du Paléo Festival de Nyon

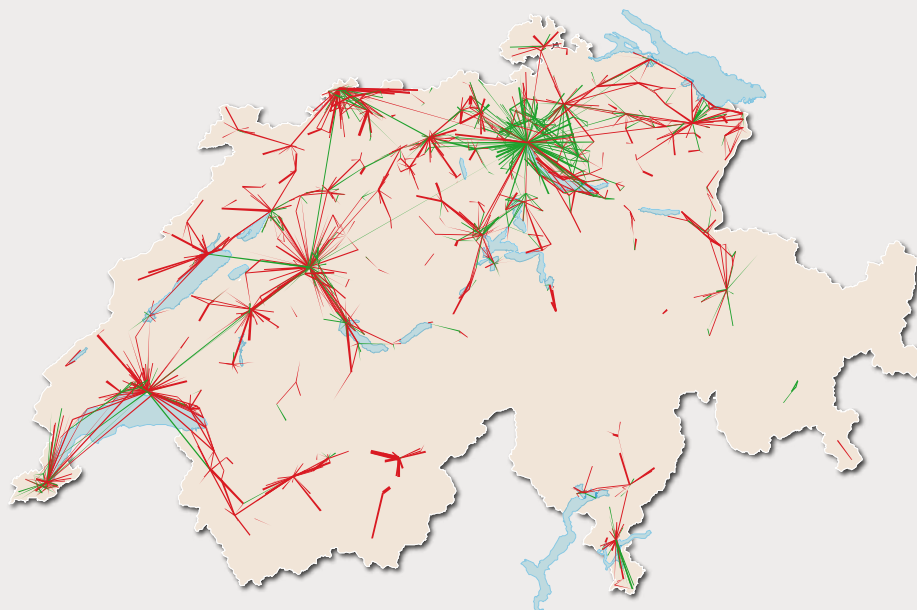
«J'ai participé autour des années 90 à un groupe de réflexion sur l'avenir de la Côte. Nous disions déjà qu'il y aurait un problème lié à la mobilité dans quinze ans. Nous pressentions la saturation de l'autoroute à l'horizon 2005 à cause du potentiel de zones à construire. La mobilité ne diminuera pas. Pour la seule ville de Nyon, il faut s'attendre à une augmentation de 5000 habitants ces prochaines années, dont la plupart se déplaceront notamment à Genève pour travailler. L'autoroute devenue une sorte de boulevard périphérique. C'est certain qu'il faut une 3^e voie CFF. Mais nous sommes en retard. Les Suisse allemands eux sont plus avancés, car ils sont plus sensibles à l'environnement. Ils ont manœuvré pour Zurich et les environs. Les Latins, nous avons un côté plus «bagnole» et nous subissons les conséquences d'un manque d'anticipation.» |


«IL FAUT CONSTRUIRE LA 3^E VOIE, ET LA 4^E EN MÊME TEMPS»
ROBIN CORNELIUS Patron fondateur de Switcher

«Ce n'est pas seulement la 3^e mais aussi la 4^e voie qu'il faut construire au plus vite. Ce chantier doit être pensé pour répondre aux besoins qui s'exprimeront dans vingt ans. Pour y parvenir, les gens influents et les visionnaires de cette région doivent se mobiliser. L'urgence est si grande qu'il faudrait mettre sur pied une sorte de plan Wahlen pour développer nos infrastructures. Le train, c'est déjà pas mal. Mais la qualité de son offre doit être améliorée pour rompre enfin cette impression fallacieuse de liberté qu'offre encore la voiture à tant de gens. On devrait lancer des opérations pour populariser la cause ferroviaire. Comme, par exemple, un concours ou un blog pour permettre aux jeunes d'imaginer le train du bonheur, le train idéal, opposé aux transports de malheur. Les trains sont encore loin d'offrir tous les services qu'ils pourraient dispenser avec un peu d'inventivité. Avec de tels projets, on donne un avenir à



1990-2000 ÉVOLUTION DE LA PART DE PENDULAIRES EMPRUNTANT LES TRANSPORTS PUBLICS



- Augmentation de la part des transports publics
- Diminution de la part des transports publics

10% 40%

Grâce à son réseau de S-Bahn inauguré en 1990, Zurich est la seule ville de Suisse à avoir réussi à vraiment augmenter le pourcentage de ses pendulaires empruntant les transports publics (en vert). Dans les autres agglomérations, la voiture a gagné du terrain (en rouge). Seul le trafic interurbain se fait de plus en plus en train.

LA RECETTE ZURICHOISE ON PAIE D'ABORD ET ON RÉCOLTE

Dès 1968 déjà, les Zurichois ont versé une rallonge à l'investissement de la Confédération. Et en 1990, ils ont payé la première étape de leur fabuleux réseau de trains régionaux. Depuis, la tactique a fait ses preuves et une demi-douzaine de cantons l'ont adoptée. Mais pas la Suisse romande.

Quand ils évoquent le réseau du S-Bahn zurichois, les politiciens romands laissent presque tous transparaître une pointe de jalousie. Quand elle ne se transforme pas en grosse louche de rancœur. Pensez donc: un train régional arrive en gare de Zurich toutes les 58 secondes. A Lausanne ou à Genève, il faut piétiner dans le froid durant 5 à 8 minutes...

A y regarder de plus près, les politiciens romands feraient pourtant mieux de s'en prendre à eux-mêmes. Car si les Zurichois ont leur S-Bahn, c'est parce qu'ils ont forcé leur destin en finançant eux-mêmes la part initiale à 80%. Sur les 653 millions de francs qu'a coûté la première étape RER zurichois inauguré en 1990, 523 ont en effet été payés par le canton. «Sans cet investissement, si nous avions seulement compté sur la Confédération, nous n'aurions pas de S-Bahn aujourd'hui», estime Dominik Brühwiler, chef de la planification au Zürcher Verkehrsverbund. Avec des conséquences dramatiques sur la ville et le canton tout entier.

Aujourd'hui, 355 000 pendulaires empruntent les trains régionaux chaque jour, soit 200 000 de plus qu'en 1990. Si l'on avait vou-

lu faire venir le même nombre de travailleurs par la route, explique-t-il, il aurait fallu une autoroute à 16 pistes. «On comprend bien que c'est impossible», poursuit Dominik Brühwiler. La croissance économique qu'a connue l'agglomération ces dernières années aurait donc été ralentie si le peuple zurichois n'avait pas accepté de finan-

Les 523 millions investis pour le S-Bahn ont largement été amortis.

cer le S-Bahn en 1982. «Du fait des rentrées fiscales supplémentaires pour le canton, l'investissement a été largement amorti.»

D'autant que pour les améliorations ultérieures du réseau, la Confédération a mis plus largement la main au portemonnaie: 490 millions entre 1993 et 2004 pour la deuxième phase du projet, contre 268 millions pour le canton; 232 millions entre 2005 et 2007 pour la troisième phase (96 millions le canton); et... 1,82 milliard pour la gare souterraine de la Löwenstrasse et le tunnel du Weinberg, qui, dès 2015, désenclavera enfin la gare de Zurich,

aujourd'hui en cul-de-sac. Pour ce chantier monumental, le canton ne versera que 729 millions, soit 40% seulement.

«La réalisation profitera essentiellement aux liaisons entre Saint-Gall et l'Ouest de la Suisse. Les trains n'auront plus à tourner et s'arrêteront trois minutes au lieu de dix», argumente Dominik Brühwiler. Pas question de trop financer le trafic national. Ce que le Zurichois oublie en revanche de souligner, c'est que le nouveau tunnel désengorgera l'entier du réseau S-Bahn, déjà complètement saturé aux heures de pointe.

On paie d'abord et on récolte ensuite. Voilà donc le truc des Zurichois. En fait, ils appliquent cette tactique depuis 1968. Cette année-là, en finançant une rallonge de 9 millions aux 25 millions payés par la Confédération, le canton s'offre l'amélioration de la ligne du train régional sur la Goldküste, afin de permettre une cadence semi-horaire. En 1973, même scénario. Le canton prévoit de payer 75 des 819 millions du futur réseau de métro et de S-Bahn, afin de pousser Berne à

verser le reste. Seulement voilà, à cause de l'opposition de la gauche, les Zurichois refusent. Dix ans plus tard, toujours grâce à la même tactique mais avec une part cantonale substantiellement plus élevée, ils acceptent.

COPIÉ DE ZOUG À SCHAFFHOUSE

Avec la naissance du S-Bahn naît aussi le Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) de Dominik Brühwiler. Contrairement à ce qui se passe en Suisse romande, c'est bien plus qu'une simple communauté tarifaire. En plus de coordonner tarifs et horaires, le ZVV planifie le futur réseau et, surtout, gère le fonds d'infrastructures de 90 millions par an intégralement alimenté par le canton. Cela a permis de financer juste ce qu'il faut pour débloquer les crédits fédéraux.

«Soit on se plaint et on attend des années, soit on fait certaines choses soi-même», estime Dominik Brühwiler. Aujourd'hui, du reste, les cantons de Schaffhouse, Saint-Gall, Zoug, Lucerne et les deux Bâle appliquent cette stratégie et financent des infrastructures aux CFF. Mais pas la Suisse romande. Elle croit toujours que le salut viendra de Berne. | TP