

Zeitschrift: Domaine public
Band: 43 (2006)
Heft: 1684

Artikel: L'union sacrée
Autor: Marco, Daniel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1008972>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Les régions du rail

Les frontières, cantonales ou nationales, sont perméables aux trains qui quittent peu à peu leur territoire sous l'impulsion des réformes des chemins de fer amorcées en 1996.

Au nom des Alpes

La rame du Matterhorn-Gotthard Bahn (MGB) s'envole depuis la gare de Brigue. Elle remonte la vallée de Conches, dribble la Furka - via un tunnel ouvert en 1982 qui a sauvé une ligne dans l'impasse - glisse vers Andermatt et descend à coups de crémaillère jusqu'à Goeschenen. Le Glacier-Express enjambe l'Oberalp et file vers Saint-Moritz. 144 kilomètres en tout, avec 33 tunnels, 128 ponts, 47 arrêts pour des milliers de voyageurs ravis chaque année de franchir 3300 mètres de dénivellation dans la fraîcheur moite d'un vin blanc du terroir.

Depuis 2003, BVZ Zermatt-Bahn SA et Furk-Oberalp SA ont fusionné. Valais, Uri et Surselva aux Grisons roulent désormais sur la même voie. La survie de chemins de fer performants, sinon rentables, condamne l'émiettement suicidaire des exploitants. Les Transports publics du Chablais

(TPC), résultat de la fusion de quatre lignes montagnardes totalisant près de trois millions de passagers par année, l'avaient compris en 1999 déjà. Les touristes veulent des paysages, mais aussi des moyens de transport fiables et confortables. Ni plus ni moins que les écoliers ou les pendulaires friands d'un resserrement des cadences. Il fallait des services à la hauteur du mythe alpin et des usagers indigènes, donc des structures adaptées, des investissements et un réseau de partenaires publics dans la région. La nouvelle société emploie 500 collaborateurs, modernise ses voitures, tandis que les gares de Brigue et de Viège rajeunissent, promises au va-et-vient incessant d'Intercity, TGV, S-bahn et convois historiques, sans oublier les marchandises catapultées entre le Rhône et l'Engadine, entre l'Oberland bernois et l'Italie voisine. *md*

L'union sacrée

Genève est en passe d'obtenir une participation fédérale importante et décisive au financement de la liaison ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA). Cette liaison est aussi importante pour le trafic d'agglomération que pour les communications nationales et internationales: la reprise de la ligne dite du Tonkin entre Evian et Saint-Gingolph pourrait être envisagée dans le prolongement de la mise en service de CEVA. Fait très rare à Genève, ce projet a réuni dans un même comité la quasi-totalité des organisations politiques, économiques et sociales du canton.

Ce comité a non seulement apporté un soutien inconditionnel au conseiller d'Etat écologiste Robert Cramer pour qui cette liaison est un projet prioritaire. Il a de plus développé ses propres activités de promotion, en particulier la mise en place d'une coordination intercantonale rapprochée avec Zurich et le Tessin; deux cantons qui, comme Genève, ont un projet semblable à CEVA.

Un bémol cependant, qui n'a rien à voir avec les initiatives genevoises, et que nous inspirent les compensations attribuées par le Conseil des Etats aux régions dites périphériques. Sous prétexte de la solidarité confédérale, on se refuse à admettre que ces régions ont besoin du développement des centres urbains pour ne pas stagner. *dm*

Le RER malgré la douane

Le Tessin et la Lombardie font voie commune depuis un an pour le bonheur de 20000 usagers quotidiens. En gare de Bellinzona, les convois frappés des logos des CFF et de Trenitalia pavosaient sur les quais. Tilo, une SA moitié suisse moitié italienne, assure le trafic régional au sud des Alpes, ignorant les frontières, même si les douaniers continuent de surveiller discrètement les rames qui défilent. La société couvre le réseau de Biasca à Milan. Davantage de liaisons pour toutes les gares, mêmes les plus esseulées. On prévoit également la construction d'une nouvelle ligne rapprochant Chiasso de l'aéroport international de la Malpensa (voir ci-dessous) via Varese, histoire de reconquérir une région réfractaire au rail. De nos jours, seuls 2% des personnes l'utilisent pour se déplacer. Tilo entend au moins doubler ce taux.

Quant aux syndicats, ils redoutent la privatisation et le morcellement de deux régies historiques, déjà à l'œuvre avec le développement du Cisalpino et ses pendolini italo-suisse en service depuis 1993 à travers la Suisse, l'Allemagne et l'Italie, et avec Swiss Rail Cargo Italy, qui envoie d'un bout à l'autre de la botte plus de 200 trains marchandises hebdomadaires. Pour faire face à la réorganisation du paysage ferroviaire, les cheminots des deux côtés de la douane collaborent désormais étroitement afin de défendre leurs intérêts et «d'unir ce que le capital divise», promet un syndicaliste italien.

Une alliance pour trois lignes

Tessin, Genève et Zurich comme les trois Suisses. Au nom du CEVA (cf. commentaire ci-contre), des Eaux-Vives à Annemasse, du FMV, rapprochant Mendrisio des aéroports milanais, et d'une ligne délestant la gare centrale zurichoise, les trois cantons ont conclu un pacte d'assistance mutuelle. Ils ont rassemblé leurs forces face aux hésitations financières du Conseil fédéral à l'égard des trois raccordements ferroviaires. En somme, il s'agissait de collaborer, à l'abri de la puissante métropole du bord de la Limmat, plutôt que de jouer une région contre les autres. *md*