

Quel Rail 2030 ?

Le Conseil fédéral a soumis le message FAIF au parlement. Un document en deux volets, l'un financier, l'autre, stratégique. Le premier comporte aussi deux parties, un crédit de 3,5 milliards (à porter à 6) jusqu'en 2025 et un nouveau système de financement du rail à long terme (contre-projet à l'initiative de l'ATE). La partie stratégique contient la liste des investissements qui seraient nécessaires jusqu'en 2050 environ, sans fixer de priorités.

La partie stratégique contient un inventaire des besoins du réseau compte tenu des augmentations de trafic prévues. Essentiellement un problème de capacités, en respectant évidemment le principe de l'horaire cadencé systématique et son corollaire, « non pas aussi vite que possible, mais aussi vite que nécessaire ». C'est incroyable combien cette réflexion réseau a de la peine à pénétrer les esprits. Dans les médias, dans la politique, immédiatement c'est la réflexion « rapports de forces/préjugés » qui l'emporte et qui pollue le débat de fond. « Les Zurichois veulent tout, les Romands sont toujours pénalisés » ou alors la variante interne romande « l'Arc lémanique a tout, les autres régions n'ont rien » ; et toutes les sous-variantes cantonales, « capitale/campagne », « Haut/Bas », etc. Pour en revenir à l'exemple zurichois: le parlement cantonal vient d'accepter, par 160 voix contre 0, un crédit de 798,2 millions pour les transports publics en 2012 et 2013. Tous les Suisses doivent se réjouir de cette détermination dans la continuité et la cohérence. Car il y aura obligatoirement des effets positifs sur l'ensemble du réseau, aussi

bien pour les Romands qui se rendent dans la vaste agglomération zurichoise, que pour les Zurichois qui viennent à Lausanne par exemple et qui bénéficient des M1/M2 et tout le reste payés par les Vaudois.

Sur le tronçon Zurich–Olten, l'aorte du réseau national, circulent 550 trains par jour, bientôt 700 (les CFF vont jusqu'à dire 848). Les deux doubles voies arrivent à saturation. Mais si au nœud gordien d'Olten où se croisent les axes Nord–Sud et Est–Ouest, l'horaire commençait à

devenir progressivement aléatoire, les effets se répercuteraient d'un bout à l'autre de la ligne.

3 trains
IC
par



heure avec 2 minutes de retard fragiliseraient toutes les correspondances et commenceraient à perturber sérieusement le trafic des pendulaires entre Lausanne et Genève. Tous les jours. C'est aussi ça l'effet réseau. Par conséquent, il s'agit impérativement d'investir au bon endroit et à temps. En partant de ce qui existe/qui existera encore dans 30 ans (le matériel roulant aujourd'hui en cours de livraison) et en donnant systématiquement la prio-

rité aux investissements qui apportent le maximum d'effets positifs dans les délais les plus courts, le résultat est clair.

Il faut ponter l'aorte Zurich–Olten. En effet, essayer de la réparer par petits bouts, tout en maintenant une circulation de plus en plus dense, serait particulièrement coûteux et surtout durerait jusque vers 2050. Le pontage par une ligne nouvelle entre l'artère inaugurée en 2004 Berne–Roggwil (Rothrist) et Zurich–Altstetten raccourcit la distance Berne–Zurich de 11,4 km ce qui permet, avec le matériel roulant IC actuel et en commande, apte à 200 km/h, de relier Berne à Zurich en 45 minutes. Via l'itinéraire Olten–Aarau, il faudrait un nouveau matériel roulant apte à 250 km/h, avec adaptation correspondante de toute l'infrastructure entre les deux villes. Ce pontage de l'aorte doit être complété par l'accélération de la circulation de 10 minutes sur l'artère Berne–Lausanne. Dans ce cas, l'intervention sera allégée. Les nouvelles rames Bombardier WAKO peuvent gagner 6 minutes. Il reste à trouver 4 minutes en rendant l'artère moins tortueuse. Ainsi, globalement avec l'effet WAKO, le gain sera d'une demi-heure sur l'axe vital du pays, de Genève/Lausanne à Zurich/St-Gall, avec des améliorations en cascades sur toutes les artères adjacentes (celle du Pied du Jura par exemple). Donc aussi plus de recettes. Le tout est possible dès 2030 environ.

Avec une aorte régénérée, l'ensemble du corps se porte mieux, surtout les extrémités. L'idée est maintenant transmise aux autorités fédérales. On verra ce qui en résultera.

Michel Béguelin

Initiative des bourses d'études

Promouvoir l'égalité dans la formation

La formation est la ressource la plus importante de la Suisse. Il est essentiel d'en prendre soin, de la favoriser et de l'utiliser au mieux.

C'est uniquement possible si chacun(e) a les mêmes chances de bénéficier d'une formation postobligatoire. Aujourd'hui, le niveau individuel de formation dépend encore beaucoup trop de la situation socio-économique des parents. Pour cette raison, les

syndicats soutiennent l'initiative sur les bourses d'études.

Disparités cantonales

L'amélioration et l'harmonisation qu'elle propose encourageront l'égalité des chances et le droit de tous et toutes à la formation.

Selon le canton où elles habitent, deux personnes peuvent obtenir un soutien totalement différent, alors que leur situation sociale est la même. L'harmonisation prévue par l'initiative s'impose donc absolument.

Pour les syndicats, il est clair que les bourses d'études favorisent l'égalité des chances. Elles permettent à tous ceux et toutes celles qui le souhaitent et en sont capables de bénéficier de la meilleure formation.

USS