

Zurich se taille la «gare du lion»

> **Mobilité** Dans une semaine, la ligne diamétrale sera ouverte au trafic

> Dès 2015, les quatre voies transversales permettront d'aller plus rapidement à l'aéroport

> Le canton a une fois encore démontré son ingéniosité financière

Bernard Wuthrich

La plus grande gare de Suisse s'agrandit encore. Dans une semaine, la ligne diamétrale de Zurich, la Durchmesserlinie, et les deux nouveaux doubles quais souterrains de la Löwenstrasse, la rue des Lions, seront inaugurés et ouverts au trafic.

L'événement est de taille, car il accroîtra la capacité de la gare et permettra aux voyageurs de se rendre à l'aéroport de Kloten sans que leur train doive repartir en arrière en gare de Zurich, qui est en cul-de-sac. Les nouveaux quais porteront les matricules 31 à 34. Ils ont été construits sous le hall principal, à la hauteur des voies 4 à 9. Et sous la rivière Sihl, qui, à cet endroit, s'écoule entre la gare de surface et la station souterraine de Löwenstrasse.

Ces voies transversales réduiront les trajets de six à sept minutes, annonce Donatella Del Vecchio, porte-parole des CFF. Mais attention: les travaux n'étant pas totalement achevés (lire ci-dessous), seules les lignes du RER S2, S8 et S14 utiliseront les nouveaux rails au changement d'horaire partiel du 15 juin 2014. Pour le trafic grandes lignes, il faudra attendre décembre 2015. A cette date, les trains en provenance de Suisse occidentale seront canalisés vers la gare souterraine, d'où ils repartiront vers Oerlikon, l'aéroport, Saint-Gall et Romanshorn sans changer de direction.

Si la nouvelle infrastructure profitera aux pendulaires zurichois et aux clients de l'aéroport, sa genèse n'est pas allée sans mal. Tout remonte à une initiative populaire cantonale déposée en 1999. Dans le but d'empêcher les CFF d'étendre la gare principale en surface, elle demandait de créer une deuxième gare souterraine traversante pour le RER, en complément à celle qui se trouve du côté du Musée national.

Le Conseil d'Etat lui opposa un contre-projet, qui élargissait l'affectation des nouveaux quais au trafic Intercity et aux liaisons internationales. Le 23 septembre 2001, 82% de la population du canton approuva



Pour faire payer la Confédération, il fallait que la gare souterraine ne soit pas réservée au RER mais aussi au trafic des grandes lignes. ZURICH, 12 AVRIL 2014

ce contre-projet sous la forme d'un crédit d'engagement cantonal de 580 millions, sur un coût total alors estimé à 1,45 milliard (prix 2000).

Pionnier en matière de transports publics, Zurich a aussi été pionnier en ingénierie financière. Il avait déjà manœuvré habilement en 1989, lorsqu'il a donné naissance à son RER, le premier du pays, et à la Communauté tarifaire zurichoise (abrégée ZVV en allemand).

Le canton avait alors libéré 1,15 milliard pour financer cet ambitieux projet, dont le succès est indéniable. Mais il avait signé avec la Confédération et les CFF un contrat qui prévoyait le versement pendant trente ans d'une indemnité fédérale destinée à récompenser l'apport de voyageurs du RER sur le réseau CFF. A l'échéance du contrat, la Confédération aura ainsi versé 1,16 milliard à la ZVV, soit l'investissement initial à l'exception des intérêts. Cette particularité a été critiquée au parlement fédéral. Doris Leuthard a promis qu'elle resterait un «cas unique» (LT des 11 et 12.06.2012).

Aucune clause semblable n'a été prévue dans la convention de financement de la ligne diamétrale, con-

clue en septembre 2008. Néanmoins, Zurich a trouvé le moyen de mettre l'essentiel de la facture à la charge de la Confédération. «La solution était simple: il fallait faire en sorte que la nouvelle gare souterraine ne soit pas réservée au RER. Il fallait y faire passer du trafic grandes lignes, car celui-ci est entièrement financé par la Confédération», raconte un ancien cadre de l'Office fédéral des transports (OFT).

La Confédération paie les deux tiers de la facture de la ligne diamétrale, soit 1,354 milliard de francs

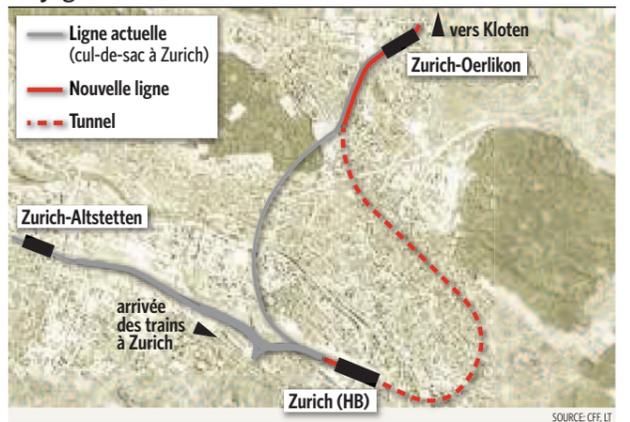
Le trafic grandes lignes fut ainsi intégré dans le contre-projet du Conseil d'Etat. Pourtant, à l'époque, se souvient cet ingénieur, l'OFT avait mené une étude qui concluait que la gare transversale n'était pas indispensable pour accélérer les rames Intercity. A l'instar de gares allemandes en cul-de-sac, il aurait été

possible de réduire à quatre minutes l'attente des trains en gare de Zurich, qui est de sept à neuf minutes en raison de correspondances.

Mais le canton est allé de l'avant. Recourant à l'instrument du préfinancement, il débloqua 500 millions, somme remboursable à terme à l'exception des intérêts (65 millions). «Cela a été l'élément déclencheur. Les travaux ont ainsi pu commencer trois ans avant que le financement soit bouclé», se souvient cet ancien cadre fédéral.

La convention différencie les coûts par type de trafic. Aux prix de 2008, la facture de la ligne diamétrale a été estimée à 2,031 milliards. Via la convention de prestations des CFF et le fonds pour les transports publics, la Confédération paie la totalité des coûts imputés au trafic grandes lignes, soit un tiers (677 millions). Les deux autres tiers relèvent du trafic d'agglomération. Le canton en paie la moitié et la Confédération l'autre par le fonds d'infrastructure. La Confédération finance ainsi 1,354 milliard, soit les deux tiers du projet au lieu de la moitié si la ligne diamétrale avait été réservée au RER.

Voyager vers Kloten sans revenir en arrière



Genève a fait plier les CFF

> Des habitants se sont entêtés à démontrer qu'une extension souterraine de la gare n'était pas plus onéreuse

En 2011, les CFF en sont convaincus: une extension de la gare de Cornavin – nécessaire pour faire face à la vertigineuse hausse du trafic (100 000 voyageurs en 2030 contre 50 000 actuellement) – doit se réaliser en surface. L'ex-régie fédérale assure que la réalisation de deux voies et d'un quai supplémentaires ne peut pas voir le jour en sous-sol. Beaucoup trop onéreux. Pendant près de deux ans, les CFF assistent à une levée de boucliers de la part d'un groupe d'habitants (le Collectif 500), dont la partie basse de leur quartier, celui des Grottes, se voit menacée de destruction par un agrandissement de la gare vers le nord.

En l'absence d'études précises sur le coût des différentes variantes, les CFF et le collectif se disputent les chiffres et s'accusent mutuellement de les manipuler. Les habitants prévoient la disparition de 380 logements contre 190 seulement pour les CFF. Le coût de l'extension souterraine promue par

les habitants est estimé «entre 800 millions et 1 milliard de francs», «1,7 milliard», rétorquent les chemins de fer fédéraux.

Au dossier de se politiser lorsque le collectif fait aboutir, quelques mois plus tard, une initiative populaire cantonale. A Berne, la délégation parlementaire genevoise grince des dents, dans l'attente d'un vote des Chambres fédérales sur la contribution de 790 millions de francs que pourrait injecter la Confédération dans le projet genevois.

Une avance de 400 millions

Il faut attendre le début de l'été 2013 pour que l'étude cofinancée par l'Office fédéral des transports, la Ville, le canton de Genève et les CFF soit révélée. L'extension souterraine estimée à 1,2 milliard de francs est retenue, mais elle coûtera plus cher: soit 400 millions de francs à charge du canton. Le chiffre précis du projet est toujours en cours, rappelle David Favre, secrétaire général adjoint du Département de l'aménagement. «Selon toute vraisemblance, le canton avancera cette somme dans l'attente d'un remboursement de la Confédération.» Un projet de loi est attendu «avant la fin de l'année». **Olivier Francey**

Un tracé tout neuf long de 10 kilomètres

> La ligne diamétrale relie Altstetten à la gare d'Oerlikon

Longue de 9,6 kilomètres, la ligne diamétrale, nommée Durchmesserlinie outre-Sarine, relie Altstetten, à l'ouest à Zurich, à la gare d'Oerlikon, en direction de l'aéroport et de la Suisse orientale.

D'Altstetten, le nouveau tracé emprunte un enchaînement de deux ponts, le Letzigraben (1156 mètres) et le Kohlendreieck (400 mètres), à une hauteur variant de 6 à 16 mètres au-dessus des voies existantes. Il s'enfoncé ensuite sous terre pour traverser ce qui constitue la pièce maîtresse de la ligne diamétrale: la gare souterraine de Löwenstrasse, construite 16 mètres au-dessus des voies 4 à 9 de la gare actuelle et au-dessous de la Sihl.

Elle offre deux doubles voies, ainsi que des quais longs de 400 mètres et élargis afin de répondre aux besoins d'un nombre de voyageurs en constante croissance. Un nouveau passage inférieur facilitera la transition entre les différentes zones de la gare.

Sous la Limmat et l'EPFZ

La réalisation de cette infrastructure complexe a nécessité des mesures exceptionnelles. En surface, trois quais ont été raccourcis de 100 mètres pour laisser la place au chantier. La Sihl a été temporairement détournée pour permettre la pose de piliers et de murs de béton. Le niveau de la nappe phréatique a dû être abaissé. Entre 12 000 et 18 000 litres ont été pompés sur le chantier chaque minute avant d'être reversés dans la nappe. La rivière

coule à nouveau à son emplacement habituel depuis mai 2011.

A l'est de la station de Löwenstrasse, un tunnel à double voie a été creusé sous la Limmat au moyen d'un tunnelier spécialement équipé pour racler la roche gorgée d'eau. Au-delà de la rivière, la galerie tourne en forme de S en direction du nord-ouest pour rejoindre Oerlikon. Le tunnel du Weinberg – c'est son nom – passe au-dessous de l'Ecole polytechnique fédérale, de l'Hôpital universitaire et du studio de la Radio alémanique. Des sorties de secours ont été installées tous les 500 mètres.

Le tunnel mesure près de 5 kilomètres. Il débouche sur l'entrée de la gare d'Oerlikon, où il a été nécessaire d'ajouter deux plateformes supplémentaires pour accueillir les nouvelles voies.

Ces travaux ont offert l'occasion d'accroître les surfaces commerciales. Dans les sous-sols de la gare de Zurich, 45 magasins vont s'ajouter aux 135 existants. Le nouveau passage sous voies aménagé sous les huit quais d'Oerlikon se double lui aussi d'une zone commerciale flamboyante neuve.

Les travaux ont débuté en 2005, après que le canton a voté un crédit de préfinancement de 500 millions de francs. Le 15 juin, la station souterraine de Löwenstrasse et le tunnel du Weinberg seront ouverts au trafic régional. Les ponts de Letzigraben et de Kohlendreieck seront achevés dans le courant de l'année prochaine. D'ultimes aménagements devront encore être effectués à Oerlikon jusqu'en 2016. **B. W.**