

Des pendulaires zurichoïses s'arment pour sauver leur bateau

Zurich Tous les matins, une cinquantaine de passagers larguent les amarres du quotidien pour célébrer la lenteur et l'amitié sur le «Gipfelischiiff», la navette lacustre qui les amène en ville

Catherine Cossy, Zurich

Le lac ressemble à un large fleuve tranquille. Seule la silhouette des Alpes glaronnaises se découpe sur une bande pastel annonciatrice de foehn. Peu avant 7 heures, le débarcadère de Thalwil s'anime d'un seul coup. Surgissant de la nuit, les passagers se saluent comme de vieux amis. Une femme récupère trois sacs en papier remplis de croissants frais, déposés comme chaque matin discrètement sous un banc par le boulanger du lieu. Depuis des années, les usagers de cette ligne – qui a pris le nom de «Gipfelischiiff» – se sont organisés pour que le voyage soit aussi agréable que possible.

Mais de lourdes menaces planent sur le bateau des croissants. Le 17 octobre, au passage de l'horaire d'hiver, il pourrait même vivre sa dernière sortie. La Communauté tarifaire des transports publics zurichoïses a décidé au début de l'été de supprimer cette course. Elle aimerait la remplacer par une croisière du soir au départ de Zurich. «Nous avons testé l'offre cet été, elle atteint déjà le même nombre de passagers que le bateau du matin, c'est très prometteur», explique la porte-parole de la Communauté tarifaire Beatrice Henes.

Ce matin, un seul sujet de conversation: quelles sont les chances de sauver cette liaison? Car ses

usagers sont plus que des pendulaires. Ils sont une communauté unie dans la célébration d'un voyage qui tient à la fois de la méditation, de l'art de vivre et de la cure d'amitié. «Avec le S-Bahn, je serais en 40 minutes à mon travail, avec le bateau, cela me prend plus que le double. Mais je savoure la qualité de vie: on trouve une place assise, on se parle, pas comme dans les trains», dit Fabio Würmli. A bord, un retraité est toujours là pour assurer la vente des croissants et du café préparé dans de grandes bouteilles Thermos. Il salue presque tout le monde par son prénom. «Je n'ai pas vu Roger», s'inquiète-t-il. Il est en vacances, lui répond-on.

De l'aventure dans l'air

Le navire quitte la «Côte des Rhumes», comme les mauvaises langues appellent la rive gauche du lac de Zurich, et commence la traversée vers Erlenbach, sur la Goldküste la bien nommée, qui crépite de milliers de petites lumières. L'écumoire giclé, le moteur vibre, il y a de l'aventure dans l'air. «Cela fait 45 minutes de vacances chaque matin», dit la femme qui regarde défiler un ciel dramatique, calée à l'abri du vent à la poupe. A l'avant, un couple silencieux bien emmitoufflé savoure la symphonie des gris. Ils doivent passer deux collines avec l'auto postale pour prendre le bateau à

Thalwil. Médecins les deux, ils s'effrent ce plaisir une fois par mois. «C'est un bon départ, arriver lentement dans le quotidien», dit Daniel Messmer.

Christian Rinner fait partie du noyau dur des habitués. Autour d'un café et d'un croissant, les arguments sont une nouvelle fois affûtés: «C'est la seule desserte qui profite vraiment aux habitants des communes riveraines. Sinon, l'offre de la compagnie de navigation ne s'adresse plus qu'aux touristes», dit Christian Rinner.

Desserte de base ou luxe?

On comprend certes qu'il est plus agréable de respirer l'air du large que les vapeurs viciées d'un train régional où les places assises sont prises d'assaut. Mais où s'arrête la desserte de base et où commence le luxe? Valeria Rentsch ne voit pas de contradiction: «On construit à tour de bras sur la Goldküste. Les trains sont bondés. Et les CFF disent qu'il est impossible d'augmenter la cadence, car il reste un goulet avant d'arriver à Zurich. On devrait plutôt étendre l'offre des bateaux.» Selon la compagnie de navigation du lac de Zurich, le «Gipfelischiiff» atteint, avec une moyenne de 58,6 passagers par jour ouvrable, une fréquentation de 39%. En chiffres absolus, la petite croisière du soir a accueilli 64,6 passagers, mais comme le navire est plus grand, le

taux d'occupation n'atteint que 22%. Pour Beatrice Henes, la situation est claire: «Le Gipfelischiiff n'a qu'un cercle très restreint d'utilisateurs. La croisière du soir profite à beaucoup de Zurichoïses, eux aussi des contribuables.»

Les communes riveraines ne l'entendent pas de cette oreille. Thalwil, Erlenbach et Küsnacht, qui versent déjà 16 000 francs par saison pour maintenir le bateau du matin, ont fait recours ensemble auprès du gouvernement zurichoïse contre la décision de la Communauté tarifaire. Cette dernière reste de marbre. «La loi autorise les communes à financer cette liaison pour pendulaires, mais aux coûts effectifs, soit environ 100 000 francs par saison», explique Beatrice Henes.

La pression politique s'organise aussi. Une interpellation urgente a été déposée devant le parlement cantonal, signée par 74 députés. Alors que les S-Bahn desservent les deux rives du lac à une cadence élevée, le combat des mordus du «Gipfelischiiff» a quelque chose de donquichottesque. Ils le savent et sont nombreux à verser chaque année quelques centaines de francs à l'association privée qui s'engage pour le maintien de cette course. Le jour s'est levé. Aujourd'hui encore, à la Bürkliplatz, les pendulaires pas comme les autres débarquent, le visage rayonnant.