

Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (2016)

Heft: 2119

Artikel: Mer du Nord - Méditerranée à travers les Alpes suisses : le Gothard comme tronçon de l'un des axes du corridor ferroviaire Rotterdam-Gênes, et le tunnel sous la Manche comme élément de comparaison édifiante

Autor: Béguelin, Michel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1023402>

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: 29.03.2025

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

est déjà plus rare de ne pas la payer. Difficile de voler la vedette à l'artiste, même si certains spectateurs préfèrent visionner le spectacle à travers leur *smartphone* et rediffuser l'enregistrement. On peut raisonner de manière analogue pour le cinéma: une représentation en salle reste incomparable à ce que tout bon

bourgeois peut s'offrir sur son *home cinema*. En ce qui concerne la peinture, les musées et galeries nous offrent de nombreuses occasions de l'admirer, voire de l'acheter lorsqu'il s'agit d'artistes dont on apprécie le travail.

Les auteurs qui pourraient y perdre le plus sont les

écrivains, car leur œuvre est copiable à merci et il ne peuvent se mettre en scène comme d'autres. Mais là aussi, la mort du livre se fait attendre. Car peut-être qu'après avoir traité 321 courriels et parcouru 47 articles sur votre tablette, vous ne serez pas fâché de retrouver un bon vieux bouquin.

Mer du Nord – Méditerranée à travers les Alpes suisses

Le Gothard comme tronçon de l'un des axes du corridor ferroviaire Rotterdam-Gênes, et le tunnel sous la Manche comme élément de comparaison édifiante

Michel Béguelin - 18 avril 2016 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/29221>



Le corridor ferroviaire Rotterdam-Gênes dessert la zone économique la plus dense du continent.

Nulle part ailleurs le volume de transport de marchandises n'est aussi important que dans le [corridor Rhin-Alpes](#). D'où la nécessité de capacités correspondantes, sous la forme de deux doubles voies à hautes

performances sur toute sa longueur.

La Suisse accepte tout le trafic qui lui revient du fait de sa position au cœur du continent, mais elle le veut sur le rail. A cette fin, elle a doublé ses deux lignes transalpines historiques par deux lignes de base. Le Lötschberg-Simplon est en service (avec encore 22,7 km de simple voie). La seconde, la ligne du Gothard, le sera partiellement à la fin de cette année et totalement dès 2020, après la mise en service du Monte-Ceneri de base. Une belle avancée pour le corridor Rotterdam – Gênes.

Côté nord et côté transalpin

L'initiative du corridor revient aux Pays-Bas, accompagnés par l'Allemagne. Dès juin 2007, s'ouvre entre Rotterdam et la Ruhr la [ligne de la Betuwe](#) qui

s'étend sur 160 km à double voie. Dedicée exclusivement au trafic de marchandises, elle double le parcours classique. Au-delà, la vallée du Rhin comporte déjà deux doubles voies. Le tronçon Karlsruhe-Bâle, en cours de réalisation, sera achevé vers 2025, soit avant la double voie complète prévue au Lötschberg de base.

Du côté italien, deux doubles voies existent déjà dès Chiasso et dès Domodossola – en plus des deux lignes à simple voie via Luino d'une part, et via le lac d'Orta vers Novarre en évitant le nœud de Milan, d'autre part); mais elles doivent être mises au niveau des capacités du nord. Les travaux en cours, qui correspondent aux aménagements décidés et financés dans le cadre du [«corridor 4 mètres»](#), seront achevés en 2022.

Saleté d'amiante

Au nord de Gênes, pour un budget de 6,4 milliards d'euros, une nouvelle ligne de 53 km, dont un tunnel long de 37 km, est en construction afin de dégager les ports de Ligurie, tels Savone, Gênes ou La Spezia. Ces ports devraient recevoir dorénavant davantage de trafic en provenance d'Asie via le nouveau canal de Suez, une route qui permet un gain de six jours par rapport à la destination de Rotterdam.

Aux dernières nouvelles, le percement du tunnel est [suspendu](#) pour une durée indéterminée, les mineurs ayant rencontré une roche contenant trop d'amiante. La nouvelle ligne ne pourra certainement pas entrer en service en 2021 comme prévu. Les deux lignes historiques très accidentées n'offrent que des performances limitées. Mais il existe plusieurs autres possibilités, utilisables de façon transitoire ou durable.

Conteneurs ET semi-remorques

Pour le commerce maritime, le trafic des conteneurs demeure bien sûr prépondérant. Sur terre, avec environ 50 terminaux rail-route desservis par le corridor, les échanges internes le long de l'axe nord-sud se font naturellement intenses.

Et là, le trafic s'effectue de plus en plus par semi-remorques – en fait des conteneurs à roues – qui représentent 80% du parc des poids lourds. Les grandes

entreprises de logistique organisent leurs transports en combinant une petite flotte de tracteurs desservant les terminaux, alors que la grande flotte des semi-remorques passe par le rail (par exemple [Ewals Cargo Care](#) où une flotte de 440 tracteurs travaille avec 3'100 semi-remorques).

Pour les longues distances, cette combinaison s'avère optimale par rapport au système «*chaussée roulante*» où camion, remorque et chauffeur voyagent ensemble. Car le rail ne transporte pas de poids mort, les chauffeurs routiers ont des conditions de travail plus humaines – moins de découches.

Mais l'équipement des terminaux doit suivre. Les plus concernés par le trafic transalpin sont, entre autres, ceux de Köln Eifeltor, Freiburg im Breisgau, Singen, au nord et, au sud, ceux de Busto Arsizio-Gallarate, Piacenza, Novarre. Tout un réseau de trains-navettes relie ces terminaux.

A ce trafic de transit européen, s'ajoutent les trafics import-export et interne de la Suisse, dont la majeure partie s'effectue aussi par le mode rail-route. En trafic transalpin, la part totale du rail via la Suisse, en augmentation continue depuis 2001, a été de 69% en 2015, par la ligne de montagne du [Gothard](#). Avec les performances offertes par la ligne de plaine et ses trains bien plus longs, la proportion doit fortement s'améliorer.

Une comparaison édifiante: le tunnel sous la Manche

La capacité d'un axe ferroviaire se mesure d'après la fourchette des vitesses des trains qui l'empruntent. Plus les différences entre les divers convois sont grandes, plus la capacité diminue.

Pour le Gothard, au début tout au moins, il semble que les trains voyageurs rouleront à 200 km/h et les convois marchandises à 100 km/h seulement. Or cet écart est beaucoup plus large que dans le cas du tunnel sous la Manche, presque aussi long que le Gothard.

Dans le cas de l'Eurotunnel, les Eurostar, capables de rouler à 300-320 km/h, traversent le tunnel à 160 km/h, alors que les navettes camions, autos et trains marchandises circulent à 120-140 km/h. Grâce à cette modeste fourchette, l'Eurotunnel présente des chiffres éloquentes: en 2015, les seuls trains navette de camions ont transporté 1'480'000 véhicules, la barre des deux millions étant prévue pour 2020.

La Suisse en a compté un total d'un million sur la route à travers les Alpes en 2015. L'objectif de [limiter le transit alpin](#) par la route à 650'000 camions par an, c'est-à-dire d'en transporter 350'000 de plus par le rail, peut être atteint facilement, de par la seule technique ferroviaire.

Encore faut-il choisir pour le long terme la bonne fourchette

des vitesses entre les divers types de trains. En matière de gestion du trafic, le [Groupe Eurotunnel](#) présente un bilan remarquable. L'entreprise gère un volume impressionnant de trafics distincts (navettes camions, autos, trains marchandises, Eurostar) circulant sur une seule double voie avec les mêmes exigences d'entretien que les nôtres. La Suisse avec ses deux doubles

voies, Lötschberg-Simplon (sauf le tronçon provisoirement encore à voie unique) et Gothard de base, a largement les moyens d'y parvenir.

Reste évidemment la question de la gestion coordonnée, chez nous au quotidien, de l'ensemble des trafics du corridor, transit et interne. Trois acteurs sont concernés: le Bern-Lötschberg-Simplon, les CFF et l'organe d'attribution

[Sillon Suisse SA](#). Sauront-ils s'entendre pour constituer une seule entité? Reconnaitront-ils qu'il y va pour eux d'une double responsabilité: l'efficacité du corridor et la rentabilité des NLFA?

Ces interrogations constituent à la fois de beaux sujets de réflexion à long terme et de nécessaires options à prendre dans la décennie à venir.

Zurich: la ville qui aime les riches?

L'urbanisme rose-vert au défi

Michel Rey - 13 avril 2016 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/29195>

Les riches adorent la ville de Zurich, mais les catégories de population moins aisées sont condamnées à la fuir, affirme le [Tages-Anzeiger](#).

Le constat mérite d'être nuancé, mais il reflète une réalité. Explication.

Pour étayer sa démonstration, le quotidien zurichois se réfère à une statistique du fisc cantonal qui révèle un fort accroissement des contribuables à revenus moyens et supérieurs. Les recettes fiscales des personnes morales ont également augmenté (sans l'aide des grandes banques). Par contre, les classes de revenus inférieurs sont restées stables et même ont légèrement diminué.

Personne ne pouvait prévoir une telle évolution lorsque l'alliance rose-verte obtint la majorité en 1994, mettant fin à des décennies de pouvoir de la droite.

Les prévisions étaient pessimistes. La ville était condamnée à dépérir avec l'exode des contribuables aisés et des entreprises menacées par un fisc vorace. N'y vivaient que des fonctionnaires, les pauvres, les cas sociaux, les chômeurs et personnes âgées (en allemand toutes les catégories de population commençant par la lettre A).

Ce scénario catastrophe ne s'est pas réalisé. Alors que la ville passait de 440'000 habitants en 1963 à 358'000 en 1997, sa démographie est

depuis lors repartie à la hausse pour atteindre 410'000 habitants aujourd'hui. Et il s'agit de contribuables intéressants pour la ville. Comment expliquer ce renversement?

La nouvelle majorité rose-verte va mettre fin à une politique des partis bourgeois orientée vers le tout à la voiture, la construction de bureaux, la répression policière. Elle privilégie les transports publics, la création de zones à 30 km/h, une police de proximité et une politique foncière et immobilière s'appuyant sur les coopératives.

En un mot, une qualité de vie qui rend la ville plus attractive. Des espaces verts plutôt que du béton. Attractive pour les