

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2018)
Heft: 2220

Artikel: Europe des transports : un patchwork sur la terre comme au ciel : qui osera coordonner le rail et les airs à l'échelle du continent?
Autor: Béguelin, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1023304>

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>

helvétique? La question mérite d'être posée dans un contexte d'instabilité financière majeure

où l'Etat pourrait à nouveau jouer le rôle de dernier recours. Car si la crise paraît surmontée, le système qui ne

l'a pas empêchée demeure en bonne partie inchangé, comme le souligne la [NZZ](#).

Europe des transports: un patchwork sur la terre comme au ciel

Qui osera coordonner le rail et les airs à l'échelle du continent?

Michel Béguelin - 30 septembre 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/33755>

En matière de transports performants, l'Europe perd de plus en plus de terrain par rapport aux autres continents. Un récent [audit](#) de la Cour des comptes européenne sur l'évolution de la grande vitesse ferroviaire porte [en anglais](#) un titre particulièrement éloquent: «*High-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork*».

De leur côté, en plein [boom du transport aérien](#), les compagnies se plaignent des contraintes particulières qu'elles subissent sur [notre continent](#). En l'occurrence, on dénonce les retards du [ciel unique européen](#), ce projet controversé qui devrait mettre fin à «*la fragmentation du ciel*». Les coûts de ce handicap qui sont estimés à quatre milliards d'euros par an.

Le rôle central de la Suisse

L'audit sur la grande vitesse ne porte que sur la moitié du réseau européen, plus précisément sur les quatorze lignes qui travaillent en dessous du seuil de rentabilité, fixé d'autorité à neuf millions

de voyageurs par année. Six pays sont concernés. Par un heureux hasard, nos quatre voisins font partie du lot.

L'audit fournit des données précieuses sur les coûts/avantages de la grande vitesse telle que nous la connaissons par les liaisons franco-suisse Lyria ainsi que par les réseaux allemand, italien et autrichien. Une mention particulière pour le cas de la liaison Munich - Vérone par le nouveau tunnel de base du Brenner, qui se posera dès 2027 en concurrente ou en complément de nos transversales alpines.

La confrontation est déjà décoiffante avec le [tunnel sous la Manche](#), hautement rentable lui, et du coup non concerné par l'audit. Avec le futur troisième membre du club des «*plus grands tunnels du monde*», les comparaisons promettent de belles leçons pour l'Office fédéral des transports et les CFF.

La grande vitesse européenne examinée a peu à voir avec celle pratiquée au Japon ou en

Chine où les trains roulent à 300/350 km/h. Pour le voyageur, c'est la vitesse moyenne sur la totalité d'une liaison qui est déterminante. Sur notre continent, les vitesses moyennes demeurent basses, de l'ordre de 160 km/h.

Quatre raisons à cette différence, à commencer par la fréquence des arrêts: sur les 14 lignes auditées, la distance moyenne entre les arrêts varie entre 41 et 110 km, chaque arrêt rallongeant de 4 à 12 minutes le temps de parcours total. Il y a aussi le mélange très fréquent des trafics voyageurs et marchandises ainsi que l'incorporation plus ou moins importante de tronçons classiques dans l'offre à grande vitesse et, enfin, l'obstacle persistant des frontières. Toutes les liaisons touchant notre pays souffrent plus ou moins fortement de ces contraintes.

Liaisons ferroviaires avec les pays voisins

Les liaisons [avec la France](#), les moins perturbées par le trafic

des marchandises, offrent le meilleur rapport qualité/prix: Paris à trois heures de Bâle, Genève et Delémont; trois et demie de Lausanne; quatre de Zurich, Berne et Neuchâtel.

A noter que l'audit ne dit rien des contributions suisses à l'amélioration du réseau français: le TGV Rhin-Rhône n'est qu'une liaison Dijon-Mulhouse, tandis que les tronçons rectifiés Dole-Vallorbe et Mâcon-Genève ne sont même pas mentionnés. Et pourtant, ces contributions, qui totalisent 300 millions de francs, ont été déterminantes pour la réalisation. Il est vrai qu'elles ont fait l'objet d'un accord passé en 2003 directement entre la France et la Suisse, hors UE donc. Une illustration supplémentaire du *patchwork*.

Avec l'Allemagne, toutes les liaisons dites à grande vitesse passent par Bâle. En Suisse, les trains ICE, aptes à 250-300 km/h, roulent dans l'horaire cadencé des Intercity (IC) indigènes sur les lignes Coire-Zurich et Interlaken-Berne. Sur le sol allemand, la vitesse moyenne est de l'ordre de 150 km/h. La liaison Zurich-Munich est enfin en cours d'amélioration, avec une participation financière suisse. Mais il ne s'agit toujours pas de grande vitesse.

L'Italie a investi pour améliorer les lignes Turin-Milan-Venise et Milan-Rome-Naples. Mais, là aussi, le nombre d'arrêts imposés par la densité de l'habitat provoque une réduction de la vitesse

moyenne.

Vers la Suisse, rien n'est prévu, hormis les actuelles liaisons avec Milan et Venise. Il se peut que dès la mise en service du tunnel de base du Monte Ceneri, en complément au Gothard, une liaison Milan-Zurich-Francfort soit demandée par l'un ou l'autre opérateur italien. Mais, sur le sol suisse, il ne peut s'agir que d'une relation aux performances IC classiques. D'autant que, sur cet axe, le trafic marchandises est prioritaire. Le peuple l'a voulu ainsi et l'Europe l'a admis en son temps avec l'accord de transit.

Côté Autriche, l'audit européen sur la grande vitesse englobe l'axe du Brenner, entre Munich et Vérone. Actuellement en construction, le tunnel de base de 64 km (y compris l'évitement d'Innsbruck) sera mis en service en 2027. On peut prévoir que le trafic des voyageurs y sera plus nettement prioritaire qu'à travers les Alpes suisses. En tout cas, du côté allemand, on s'attend à une baisse du trafic des marchandises sur cet itinéraire.

Cette prévision étonne eu égard aux perspectives contraires annoncées pour le corridor ferroviaire Gênes/La Spezia - Rotterdam qui traverse la Suisse. Car l'Italie investit massivement dans les [infrastructures portuaires et ferroviaires](#), dans la perspective de récupérer dès 2022 le gros du trafic maritime en provenance de Chine. Ceci explique-t-il cela?

Quoi qu'il en soit, la vitesse moyenne des trains voyageurs par la nouvelle ligne du Brenner ne devrait pas dépasser 115 km/h selon l'audit.

A noter qu'actuellement sur la ligne de base du Gothard, entre Lucerne et Lugano, la vitesse moyenne est d'environ 80 km/h, selon l'horaire qui prévoit deux arrêts intermédiaires. La mise en service du nouveau tunnel du Monte Ceneri en 2020 ne devrait améliorer les choses que dans une mesure insignifiante. Par l'autoroute, le parcours Francfort-Bâle-Zurich-Lugano-Milan sera toujours plus rapide que par le train.

Détricoter, coordonner, numériser

L'évolution en cours autour de la Suisse en matière de grande vitesse démontre que le système ferroviaire arrive au bout de ses possibilités au centre du continent. Et chez nous plus encore que chez nos voisins. Dans la logique économique actuelle, réduire les temps de trajet entre métropoles reste un critère du niveau de développement. Pour preuve *a contrario*, il suffit de voir le handicap par rapport aux Etats-Unis, à la Chine et au Japon.

En conséquence, il faudrait envisager en Europe de nouvelles technologies, du genre Swissmetro, obligatoirement souterraines du fait de la densité de l'habitat. Le rail semble

disposer encore de deux petites cartes. La première: contribuer, avec la route, à mettre une partie du trafic des marchandises sous terre pour dégager des capacités en surface pour les voyageurs. Et la seconde carte: développer une coordination avec l'aviation pour les distances entre 300 et 600 km - à définir de cas en cas.

Dans la première option, l'[Allemagne](#) commence à l'intéresser au concept de Cargo sous terrain ([DP 2197](#)). Dans la seconde, il s'agirait de réduire l'encombrement du ciel européen et la pollution engendrée par ce trafic croissant.

Si toutes les liaisons entre grandes villes continentales,

d'une durée effective inférieure à quatre heures environ, se faisaient systématiquement par le rail, le ciel serait dégagé d'autant. Et notre air deviendrait un peu plus respirable. Mais qui va prendre les initiatives nécessaires et assurer le suivi ? Les effets négatifs du *patchwork* européen risquent de se faire sentir très longtemps.

L'Islam entre dans les écoles, enfin, et sans faire de bruit

Après la Nouvelle Histoire des Suisses, celle du monde...

Charlotte Robert - 29 septembre 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/33751>

En 711, les Arabes musulmans entrent en Espagne et l'occupent entièrement ou en partie jusqu'en 1492. Pendant ces 781 ans d'occupation, des jardins magnifiques, des monuments, des lieux de culte sont construits autant par les musulmans que par les chrétiens ou les juifs. Mais beaucoup plus important, les philosophes et les scientifiques de toute l'Europe viennent apprendre des Arabes et découvrir les écrits de l'Antiquité qui sont traduits à Tolède du grec vers l'arabe, l'espagnol (ordinaire) et le latin.

Tout cela je le lis dans le nouveau manuel d'histoire pour les écoles romandes et tessinoises. Le chapitre «*El-Andalus*», le nom que les Arabes avaient donné au califat de Cordoue, tient autant de pages que l'Empire romain ou

les royaumes barbares. Cette période-clé de notre histoire, sans laquelle l'héritage égyptien, grec et romain ne nous serait pas parvenu - ou beaucoup plus tard par de nombreux détours - est enfin enseignée à nos enfants.

Et ces livres sont magnifiquement illustrés, pas dans le sens du luxe mais dans le sens de l'abondance et de l'intelligence du choix: des photos d'intérieur de mosquées, d'églises de synagogues, étonnamment ressemblantes; une carte de Tolède au 11^e siècle avec tous les monuments religieux, des enluminures - dont une représentant un musulman et un chrétien jouant aux échecs, un plan d'une pompe à eau, et des photos d'objets utilitaires de toute sorte.

En outre une bonne partie du

texte est constitué de citations d'auteurs de cette période: Al-Idrisi, Alvaro de Cordoue, Jean de Saint-Arnoul, Ibn Abdun, Averroès (selon lequel Cordoue est la ville du monde où il y a le plus de livres), ou de traducteurs comme Jean de Séville, Daniel de Morley ou Gérard de Crémone.

Il suffit de revenir quelques pages en arrière, au chapitre sur les royaumes barbares, pour se rendre compte que l'arrivée des Arabes en Europe a eu un impact considérable. C'est grâce à l'apport des musulmans que la Renaissance a eu lieu.

Je n'ai jamais eu la chance d'apprendre cela à l'école, et l'un de mes voisins qui a fait de longues études universitaires m'a avoué qu'il n'avait même aucune idée du fait que les Arabes avaient occupé