

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2021)
Heft: 2322

Artikel: Rail, les entonnoirs helvétiques et la Suisse contournée : au cœur de l'Europe, la Suisse, traditionnel passage ferroviaire, pourrait se voir contournée, et donc moins desservie : un tour chez ses voisins et les entonnoirs en cause

Autor: Béguelin, Michel

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1014465>

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>

cette dernière de les exercer, elles-mêmes étant prêtes à participer à leur mise en œuvre.

Il faut pourtant calmer ces municipalités dont les offres de places contrecarrent la position restrictive du DFJP. Le 16 septembre, KKS rencontre les représentants de l'Union des villes et de l'Association des communes suisses. La déclaration finale, visiblement rédigée avant la séance, provoque l'ire des villes suisses qui n'y voient pas le reflet de leur position. La semaine suivante, c'est au tour des grandes villes d'être reçues par le SEM.

Pas un pas

Pour son chef, Mario Gattiker, le «*désastre humanitaire*» sur les îles grecques n'a rien à voir avec la situation en Syrie et en Libye. Pour ces deux pays, la Suisse participe aux programmes de réinstallation en accueillant annuellement quelques centaines de réfugiés.

Quant à Lesbos, c'est d'abord l'affaire de la Grèce et de l'Union européenne. Gattiker promet pour le premier trimestre 2021 une étude sur les

voies légales d'accueil complémentaires. Une livraison maintenant annoncée pour le deuxième semestre.

KKS et le DFJP pratiquent avec efficacité la tactique de l'enlèvement: faire semblant d'entrer en matière sans jamais aborder le vif du sujet, répéter à l'envi les grands principes en se gardant bien de les appliquer concrètement. Aussi lorsque le Conseil fédéral et le parlement rejettent unanimement – à l'exception de l'UDC – les [motions](#) de Roberto Quadri et Martina Bircher – strict refus d'accueillir quiconque en provenance des camps grecs – ne font-ils pas un pas en direction d'une solidarité tant proclamée dans son principe.

Les enfants et les adolescents de Moria attendront donc encore, prostrés ou agressifs, insomniaques ou même pour certains tentés par le suicide, comme en [témoigne](#) une psychologue de Médecins sans frontières, active dans ce camp depuis cinq ans. Les décideurs politiques européens portent une lourde responsabilité, conclut-elle. Donc la Suisse également.

Rail, les entonnoirs helvétiques et la Suisse contournée

Au cœur de l'Europe, la Suisse, traditionnel passage ferroviaire, pourrait se voir contournée, et donc moins desservie. Un tour chez ses voisins et les entonnoirs en cause

Michel Béguelin - 29 mars 2021 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/38670>

Pour l'Europe ferroviaire de 2030 aux infrastructures modernisées, le transit par la Suisse n'est plus une option pour les voyageurs. Elle reste utile pour une partie des marchandises en Nord-Sud et retour, grâce aux investissements italiens en cours de réalisation. Et les signes annonciateurs ne manquaient pas.

Désormais la nouvelle donne se précise avec le plan de relance européen pour l'après-Covid. En matière d'infrastructures du trafic des voyageurs, ce plan prévoit une amélioration nette des itinéraires contournant le pays.

Il faut se rendre à l'évidence: pour les hautes performances, le réseau suisse n'est plus dans le jeu européen. En effet, les nouveaux flux résultant de la politique climatique et visant à remplacer les vols court-courriers par des itinéraires ferroviaires de haute qualité évitent notre territoire.

Avec des vitesses commerciales réduites, la Suisse n'offre aucun attrait pour le transit international. Par contre, en trafic de marchandises, le double axe Lötschberg/Gothard voit son rôle continental confirmé. Mais pas

renforcé: le Brenner va monter en puissance.

L'Allemagne, plus de voyageurs, moins de grande vitesse

Notre voisin du Nord avait annoncé la couleur [l'été dernier](#). En fait, pour l'Allemagne, il s'agit désormais prioritairement de numériser, de consolider et d'achever sans hâte excessive les projets en cours, tels l'axe du Brenner et ses accès vers Nuremberg (Prague), Berlin (Varsovie), les raccordements à la Scandinavie et les liaisons Ouest-Est (Stuttgart-Munich).

En clair, la réalisation de longues lignes nouvelles à très grande vitesse a perdu de son importance. Exemple particulièrement éloquent de cette relégation: la mise à quatre voies de l'itinéraire Karlsruhe-Bâle, qui avance avec une lenteur significative, dénoncée du côté suisse.

Certes, le but général reste d'augmenter les capacités du réseau allemand en vue de doubler le nombre de voyageurs «*Intercity*» à l'horizon 2030. Ainsi, le nombre de rames ICE va passer de 303 – qui seront modernisées – à 421 en 2026. Mais pour la grande majorité du réseau, la vitesse sera limitée à 250 km/h. Pour trois lignes particulières, dont la liaison vers Paris, elle pourra monter à 320 km/h. L'industrie indigène, Siemens en tête, dit merci !

Les liaisons avec la Suisse, concrètement avec Zurich et Bâle, seront consolidées (Stuttgart, Munich), voire développées (Hambourg-Tessin). En clair, le rail reçoit les moyens financiers de maintenir sa part, sans plus. Un vrai choix stratégique à hauteur de milliards d'euros – [12,7 milliards pour 2021](#) – réalisé dans le pays qui, par ailleurs, est celui de l'automobile en pleine révolution électro-numérique.

Frecce, l'Italie développe vigoureusement

En janvier dernier, l'Italie a présenté un plan de développement des infrastructures aussi ambitieux que précis. Elle prévoit d'investir massivement: [26,7 milliards d'euros](#) (p.20-21) pour le rail. Dont 14,8 milliards pour compléter et améliorer le réseau à grande vitesse, 3 pour l'extension du système de sécurité ERTMS et 8,9

pour le trafic inter-régional et régional, en particulier dans le sud de la Botte et à travers les Apennins.

Le trafic des marchandises entre les ports et les Alpes sera développé. L'axe du Simplon bénéficiera de la mise à 4 voies du tronçon Rho-Gallarate – pour ne rien dire du tunnel de base du Simplon entre Brigue et Domodossola réclamé par un comité piémontais. Le tronçon surchargé Milan-Chiasso sera équipé de l'ERTMS.

[Terzo Valico](#), la nouvelle ligne de base de Gênes vers la Suisse à travers les montagnes ligures, devrait être opérationnelle en 2023. L'axe européen Espagne/Paris – Balkans via Lyon-Turin-Milan-Vérone (Brenner) – Trieste va devenir progressivement une réalité au-delà de 2030, alors que la grande vitesse interne – *Freccia Rossa* – sera enfin prolongée jusqu'en Sicile.

La France à moyenne très grande vitesse

Au titre du plan de relance européen, contrairement à ses voisins, la France manifeste peu d'intérêt pour le rail. En tout et pour tout [4,7 milliards d'euros](#), dont 4,1 pour la SNCF, pour développer le secteur du fret et améliorer les infrastructures. Le tunnel de base du Mont-Cenis de 57,5 km, section principale de [l'axe Paris-Lyon-Turin](#), dont les travaux préparatoires ont commencé bien avant le plan. La contribution européenne au projet du tunnel de base à 9 milliards d'euros devrait passer de 40 à 55 %.

Mais la grande question reste le tronçon de ligne nouvelle de 140 km entre Lyon et l'entrée du tunnel de base. Un tracé préalpin TGV limité à 220 km/h, avec 7 tunnels totalisant... 86,5 km, pour le raccordement avec [la magistrale Paris-Marseille](#). L'enthousiasme pour prendre en charge un tel investissement paraît mesuré: rien n'est prévu à cet effet dans le plan de relance national.

D'où l'idée d'exploiter les lignes actuelles jusqu'à leur saturation. Une méthode que la Suisse pratique aussi: voir les itinéraires Lucerne/Zurich-tunnel du Gothard. Aux

dernières nouvelles, la Commission européenne tient tellement au raccordement performant à partir de Lyon qu'elle se dit prête à participer à son financement.

Pour les itinéraires avec la Suisse, c'est le *statu quo*. C'est-à-dire, les quinze rames Lyria 2N sur les infrastructures actuelles, en rotation entre Paris, Genève, Lausanne, Bâle et Zurich. Pour reprendre du trafic à l'avion et à la route après l'épisode Covid, il faut davantage de vision et d'ambition. Pour rappel, l'EPFL prévoyait, avant même les récents objectifs climatiques, une augmentation de trafic d'un quart entre les deux pays à [l'horizon 2025](#).

À noter que le plan de relance n'évoque pas du tout la deuxième étape à grande vitesse vers Paris du TGV Rhin-Rhône – entre Dijon et Montbard – ni la troisième vers Lyon. Ces deux étapes figurent pourtant en projets inscrits sur les cartes de la SNCF. Et leur intérêt pour les régions Franche-Comté, Bourgogne, Rhône-Alpes et la Suisse est évident.

Le plan de modernisation du continent

Les pays membres de l'Union européenne ont jusqu'au 30 avril pour faire connaître [leur avis à Bruxelles](#). Mais pour la Commission, le plan de relance n'est qu'une première étape d'un projet beaucoup plus important, rien moins que la modernisation du continent. Coût prévu: 750 milliards d'euros pour la période 2021-2027 – moitié en subventions, moitié en prêts – qui vont *booster* les différents plans de relance nationaux.

Même si ces montants concernent l'ensemble de l'économie et visent prioritairement le plein emploi à long terme dans un futur numérisé, une part substantielle reste dévolue au secteur des transports. Par exemple, dans ce cadre stratégique européen, le nouveau tracé de Lyon vers l'entrée ouest du tunnel de base du Mont Cenis a toutes les chances de se réaliser, d'où une liaison possible à grande vitesse Paris-Milan en quatre heures, évitant la Suisse.

Autre contournement envisagé, sur l'axe nord-sud de l'Europe: une nouvelle ligne du Brenner bien plus performante, en vitesse commerciale

voyageurs tout au moins, que celle du Gothard. Quant aux courants Ouest-Est, la transversale Strasbourg-Stuttgart-Munich s'annonce nettement plus performante que l'itinéraire via la Suisse.

Le mirage suisse des trains de nuit

Les trains de nuit avec wagons-lits et voitures-couchettes constituent un trafic de niche non rentable pour les réseaux, sauf rares exceptions (chemins de fers autrichiens, italiens et scandinaves).

Pour le modeste réseau CFF, ce trafic représente une double charge. D'une part, le matériel roulant demeure massivement sous-employé par rapport au matériel de jour et, d'autre part, les tracés nocturnes perturbent l'entretien d'infrastructures densément utilisées.

Car si la gare de Zurich peut s'honorer de constituer actuellement le deuxième centre européen des trains de nuit, elle le doit à sa proximité de la frontière autrichienne: tous les trains de nuit quittant et arrivant à Zurich circulent aux conditions de jour propres au réseau CFF, avant minuit et après six heures du matin. Zurich-Barcelone via Genève ou Zurich-Rome sont tout juste possibles pour les CFF, dans ces conditions.

Des faits têtus

L'expérience faite avec la liaison Thello Paris-Venise ([DP 2267](#)) aller et retour via Lausanne-Simplon – le Covid a supprimé provisoirement la liaison, mais les tracés restent prévus à l'horaire – montre bien les obstacles spécifiques à l'utilisation nocturne du réseau suisse.

Le plus important: le statut imposé de «*tracé de train marchandises*». Ce type de tracé offre aux réseaux une plus grande souplesse dans le respect de l'horaire (détournements, chantiers), afin de leur permettre les travaux d'entretien; mais cette grande souplesse pénalise dès 6 heures du matin les réseaux destinataires sur lesquels arrivent des trains aux horaires aléatoires (retard moyen de 97 minutes en 2019 pour le Thello).

La dimension réduite du réseau suisse et surtout la densité du trafic qui s'y déroule font que les trains de nuit en transit n'y trouvent pas de place, sauf peut-être un ou deux tracés compatibles avec les flux marchandises et en tolérant une grave dégradation du service pour les voyageurs.

La Deutsche Bahn, qui exclut de perdre de l'argent avec des trains de nuit classiques, prévoit de faire circuler de nuit des ICE normaux, intégralement en places assises, par exemple [entre Hambourg et Munich](#). Si ce genre de développement devait trouver un marché, alors tous les réseaux à grande vitesse se montreraient intéressés.

Mais de façon obligatoirement limitée: les interruptions nocturnes de circulation sont indispensables pour assurer l'entretien de l'infrastructure. Par conséquent, la Suisse ne se prête pas du tout à ce trafic.

Refaire du lien

Le rail a toujours été pour la Suisse un lien solide et structurant avec ses voisins. Pour la première fois, ce lien se défait. Certes par la force des choses. Au siècle passé, l'exiguïté du pays et sa topographie l'ont amené à jouer un rôle majeur dans l'électrification du rail en Europe.

Désormais, ces deux caractéristiques font obstacle au progrès, en l'occurrence la grande vitesse développée avec succès par la France, l'Italie ou l'Allemagne. Or cette performance devient incompatible avec la densité des villes suisses et donc la charge record du réseau national.

Ainsi se présente le nouveau défi à relever. Et si nous commençons par éliminer les lacunes suisses ([DP 2309](#)) persistantes dans les raccordements aux réseaux voisins, les deux entonnoirs du Sud-Tessin et de la région lémanique ?

Voiture électrique, panacée ou pas

L'apport du véhicule électrique individuel à la protection du climat nourrit les espoirs, mais le chemin est pavé d'embûches

Michel Rey - 28 mars 2021 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/38662>

Les voitures électriques ont la cote. En 2020, leur nombre a fortement augmenté (+ 49,8 %) de même que celui des hybrides rechargeables (+ 225,7 %). Ensemble, ces deux groupes représentent 14,3 % du total des [nouvelles voitures](#). Une bonne nouvelle pour le climat ?

D'ici 2050, la Suisse ambitionne atteindre la [neutralité carbone](#). À lui seul, le trafic routier est responsable d'un tiers des émissions. Aussi, doit-il réduire drastiquement sa contribution aux gaz à effet de serre. Et beaucoup d'espoirs sont placés dans la voiture électrique individuelle.

Dans sa [feuille de route pour 2022](#), la

Confédération s'est fixé l'objectif de faire passer la part de véhicules purement électriques ou hybrides à 15 % des immatriculations de voitures. Pour y arriver, la Confédération veut s'appuyer sur une amélioration et une diversification de l'offre, la mise en place d'infrastructures de recharge optimales et des incitations.

Cette stratégie risque toutefois de se heurter à beaucoup d'obstacles et demandera du temps à se concrétiser, comme le relève [Greenpeace](#). Même si elle est intitulée [L'électromobilité décolle](#), la dernière enquête du Touring Club Suisse de 2020 émet elle aussi des réserves. Les