

Les trains suisses forment le réseau le plus dense au monde

Autor(en): **Herzog, Stéphane**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **49 (2022)**

Heft 6

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1052097>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les trains suisses forment le réseau le plus dense au monde

De plus en plus rapides et nombreux, les trains helvétiques offrent un nombre de connexions record. Le réseau né il y a 175 ans façonne le mode de vie des habitants. Plusieurs défis ont mis en lumière cette force ferroviaire.

STÉPHANE HERZOG

Les Suisses ont tendance à penser qu'il n'y en pas d'autres comme eux. Pour ce qui concerne le train, dont on a fêté en août les 175 années d'existence en Suisse, ils ont raison. Le réseau ferroviaire helvétique est le plus dense au monde. Répondant à la demande d'une population croissante, les trains sont plus nombreux. Leur vitesse est en hausse, ce qui autorise des déplacements plus longs. La qualité du réseau ferroviaire helvétique, sa beauté et ses prouesses techniques à travers les Alpes, attirent des touristes du monde entier.

Tout cela suscite aussi des défis. C'est le cas du Swiss Train Challenge, qui vise à fouler le sol des 26 cantons en moins de 24 heures. C'est possible avec un simple abonnement journalier, acquis au prix de 44 francs auprès des communes. En 2015, un journaliste de la RTS, a réussi ce pari en 19 heures et 46 minutes. L'équipe TV s'est appuyée sur les calculs d'un planificateur du trafic des Chemins de fer fédéraux (CFF), Philippe Morf. En 2016, un groupe de quatre jeunes Tes-



Plus haut, plus grand, plus rapide, plus beau? À la recherche des records suisses qui sortent de l'ordinaire. **Aujourd'hui: voyage sur le réseau ferroviaire le plus dense du monde.**

sinois a relevé le défi, bouclant l'opération en 17 heures et 19 minutes. L'équipe a pu compter sur des connexions parfaites, dans un pays où 91,9 % des relations sont effectuées dans les temps, selon les CFF.

Un défi pour les doctorants ludiques

En 2018, voilà que deux doctorants allemand et français de l'EPFL s'en mêlent. «Pour battre le temps record de la dernière édition, il devenait nécessaire de déployer l'artillerie lourde», racontent Dirk Lauinger et Emmanuel Clédât. Les deux scientifiques mettent en œuvre un algorithme couplé à un système d'information géographique. L'algorithme est exécuté sur un ordinateur de bureau. Il rend son verdict après 10 jours de calcul, proposant un itinéraire réalisable en 16 heures et 54 minutes. Dans les faits, la mise en pratique patine suite à une série de retards. En outre, le parcours prévoyait un trajet de 3.7 km en PubliBike entre Schaffhouse et la Thurgovie. Pas de

chance, les vélos en question sont hors-service!

Les anciens chercheurs de l'EPFL expliquent s'être lancés dans cette aventure par amour du train, en général, et du réseau ferroviaire suisse en particulier. «C'est un message politique en faveur d'un réseau ferré fiable et dé-

Le voyage le plus long d'est en ouest : de La Plaine à Scuol

Comment «ressentir» la taille du réseau ferroviaire suisse ? Nous avons choisi d'effectuer le plus long voyage possible d'ouest en est. Ce trajet de 461 kilomètres relie La Plaine (GE) à la gare grisonne de Scuol-Tarasp, où les rails s'arrêtent. Le voyage a commencé au petit matin, dans cette petite gare, dernière étape du train avant la France. De Genève à Brigue, le train pour Venise a filé à toute allure. À Brigue, les wagons rouges du Glacier Express se sont remplis de touristes du monde entier. Le voyage vers Coire, via le col de l'Oberalp, à plus de 2000 mètres d'altitude, n'a semblé durer qu'un

instant. La table où nous étions assis réunissait un couple d'Atlanta et un informaticien indien. Les premiers évoquaient des trains américains «peu fiables». Le second des trains archibondés. Nous sommes descendus à Coire, direction Landquart. De là, le train s'est échappé vers le sud-est et puis vers l'est, à travers le long tunnel de la Veraina. Dans cette vallée de Müstair où trônent des châteaux vertigineux, des villages aux noms chantants ont défilé : Sagliains, Lavin, Guarda, Ardez. À Scuol-Tarasp, l'annonce d'arrivée a été faite en romanche. Presque un autre pays, après 10 heures de voyage. (SH)

Netzkarte der Schweiz
Carte du réseau suisse
Carta della rete svizzera
Network map of Switzerland

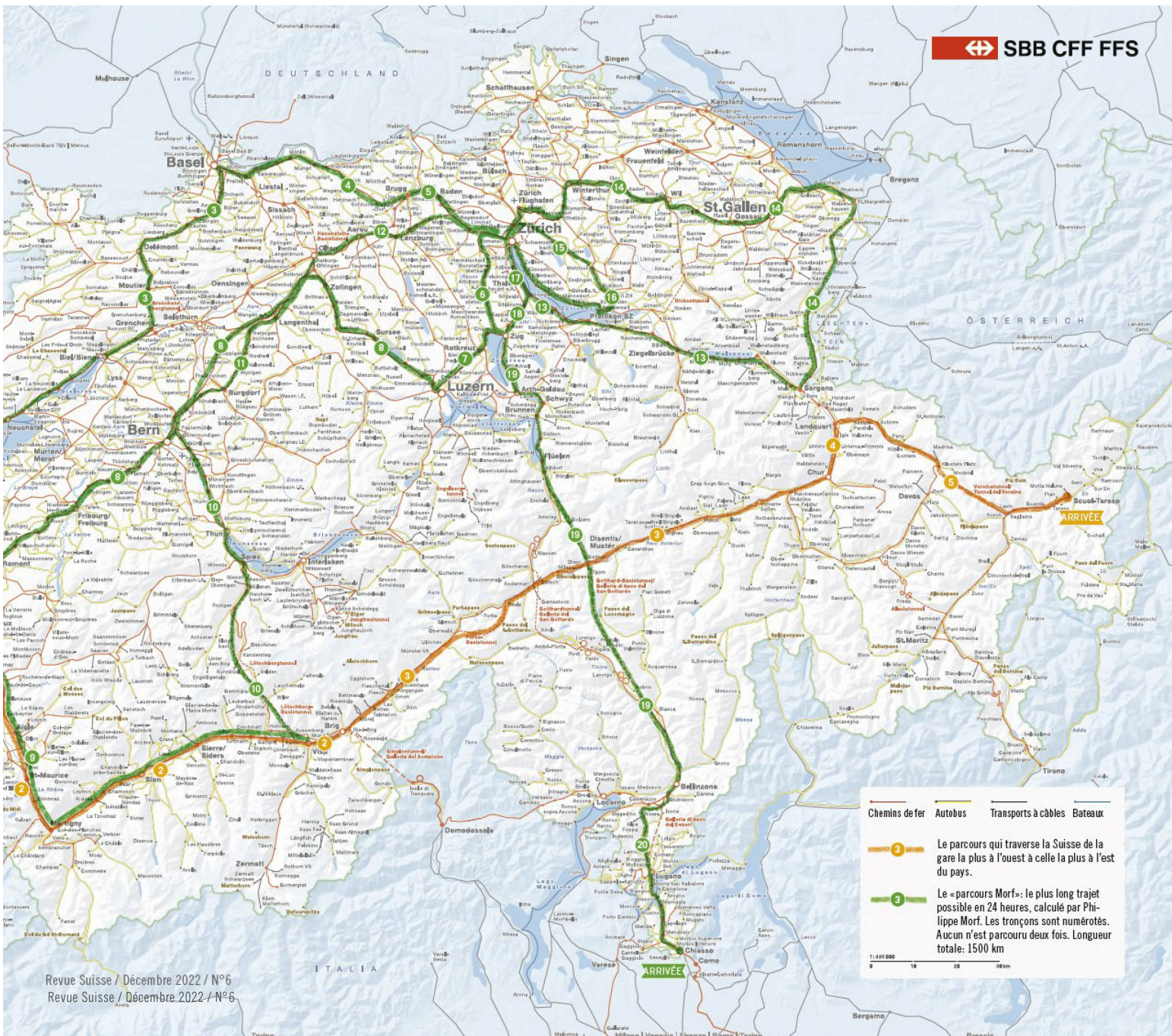




centralisé», lance Emmanuel Clédat, qui souligne «qu'un voyage en train pollue toujours beaucoup moins qu'un déplacement à quatre dans une voiture». Le maillage du réseau suisse suscite leur admiration. «Contrairement au réseau français, qui est organisé de façon radiale, avec comme

centre Paris», compare Emmanuel Clédat. Qui déplore l'abandon des petites lignes dans son pays. «Le réseau suisse est devenu ce qu'il est, car la Suisse n'a pas d'industrie automobile», analyse Dirk Lauinger. Cleui-ci décrit un réseau allemand moins centralisé qu'en France, mais qui fonctionne à

La Plaine (GE), gare la plus occidentale de Suisse, est encore plongée dans l'obscurité. C'est le point de départ de la grande traversée du pays d'ouest en est. Photo Stéphane Herzog



flux tendus. «En Suisse, les trains ne roulent pas toujours à la vitesse maximale, ce qui laisse une marge pour compenser des éventuels retards».

Le train est devenu un bureau

Les trains vont plus vite, on l'a dit, et les nouvelles technologies ont transformé les wagons en bureaux. «Un déplacement quotidien d'une heure trente devient acceptable dès lors qu'on peut travailler», relève Vincent Kaufmann, professeur d'analyse des mobilités à l'EPFL. C'est juste, «mais à condition d'avoir un abonnement en première classe», précise Pierre Dessemontet, géographe et actuel syndic d'Yverdon-les-Bains qui a étudié avec Vincent Kaufmann. Les deux spécialistes avaient planché sur l'impact du RER zurichois sur l'étalement urbain. «Dans les années 1990, l'allongement des parcours était porté par la voiture, alors qu'à partir de 2000, il l'a été par le train», explique Vincent Kaufmann. Le développement du



train participe à l'étalement des zones construites sur territoire, mais le fait n'est pas nouveau. «Au 19^e siècle, le développement des trams a entraîné celui des villes et donc provoqué un étalement urbain», rappelle Pierre Dessemontet. À l'inverse de la voiture, qui s'étale dans toutes les directions, «le train a cadré ce développement en concentrant le développement urbain autour des gares», précise le géographe.

Le train sépare habitat et travail

La rapidité des trains peut aussi favoriser la sédentarité. Au lieu de déménager à Berne, un fonctionnaire fédéral choisira peut-être de rester à Lausanne. Certes, le bilan carbone est positif, sachant que les trains ne représentent que 0,2% des émissions en CO₂ de tout le trafic terrestre. Mais Vincent Kaufmann craint un possible impact sur la bonne entente confédérale. «Avant, un travail à Berne par exemple exigeait de s'installer sur place, d'apprendre l'allemand ou le Suisse-allemand. Avec le train, ces contraintes, qui sont aussi des chances d'échanger, s'amenuisent».

À lire les chiffres, on peut avoir l'impression que les trains seront un jour capables d'absorber la majorité des déplacements. En réalité, le recours à la voiture continue d'augmenter. Il n'existe pas de report massif des transports individuels motorisés vers les transports publics. Parallèlement,

nombre de trains sont bondés aux heures de pointe. «Ils sont notamment occupés par des pendulaires longue distance. Donc il serait difficile d'accueillir tous les automobilistes dans des wagons», résume Vincent Kaufmann. Selon les prévisions de la Confédération, la demande concernant le trafic de voyageurs devrait augmenter encore de 11% d'ici 2050. Entre temps, le Covid-19 a modifié les habitudes. «Il est difficile de prévoir les effets structurels à long terme des changements induits par cette épidémie, notamment en matière de télétravail. Il faudrait disposer à nouveau d'une année normale, or la guerre en Ukraine, l'inflation, la crise énergétique sont là», commente le géographe et syndic vaudois.

Dans les trains de pendulaires, une ambiance souvent studieuse: le train est devenu un second bureau pour beaucoup.

Photo Keystone

Le réseau le plus dense au monde

Avec en moyenne 159 trains par jour sur chaque ligne, trafic de marchandises inclus, le réseau ferroviaire suisse est le plus dense au monde. Entre 2000 et 2019, il a presque doublé, selon l'Union suisse des transports publics. Ce mouvement a culminé en 2019 avec 21,7 milliards de kilomètres parcourus sur les rails. En octobre, le nombre d'abonnements généraux (voyage illimité sur tout le réseau) s'élevait à 406 000 unités et les demi-tarifs à 2,8 millions d'unités. (SH)



Fin des voies ferrées à Scuol, la gare la plus orientale de Suisse. C'est ici que s'achève la longue traversée du pays d'ouest en est.

Photo Stéphane Herzog