

Renouveau des trains de nuit : pas pour la Suisse occidentale : le traitement indigne des seuls passagers en provenance d'Italie dans le train de nuit Paris-Venise et retour, interdit d'arrêt en Suisse

Autor(en): **Béguelin, Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2019)**

Heft 2267

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1020110>

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.

renforcer les exigences de liquidités nécessaires dans le cas d'un scénario de crise. Jusqu'à présent les banques dites systémiques, à savoir celles dont la faillite mettrait en danger l'économie nationale, devaient détenir des fonds propres correspondant au moins à 5% de la somme de leur bilan. De plus elles avaient l'obligation de disposer d'un coussin de liquidité supplémentaire de 4% de cette même somme. Cette deuxième exigence répond à la crainte que les banques en difficulté utilisent une grande partie de leurs fonds propres pour sauver leurs activités à l'étranger au détriment de leurs positions en Suisse.

Pour UBS et Credit Suisse, ce coussin passe maintenant à 5%. Ce point supplémentaire représente pour les deux banques une somme de 24 milliards de francs sous forme d'emprunts rapidement convertibles en cas de besoin, pour un coût annuel de quelque 170 millions par an. Analysant cette information, la [NZZ](#) elle-

même conclut: le contribuable n'a aucune garantie de ne plus passer à la caisse en cas de faillite de ces banques.

[Marc Chesney](#), professeur de finance à l'Université de Zurich, rappelle que la garantie implicite de l'Etat en cas de crise financière permet à ces banques de se financer à des taux préférentiels. Le FMI avait estimé leurs gains à 26,7 milliards de francs pour l'année 2012.

Cette garantie les incite à réaliser des opérations risquées. Comme avec les produits dérivés censés permettre aux entreprises de s'assurer contre différents types de risques, en réalité un terrain de jeu prisé par les spéculateurs. Ne figurant pas dans le bilan des banques, ils représentent un volume d'affaires colossal: en 2017 pour Credit Suisse, ce volume se montait à 28'800 milliards, soit 38 fois la somme de son bilan, 687 fois le montant de ses fonds propres et 43 fois le PIB helvétique. Autres opérations risquées: les

produits structurés, cette combinaison peu transparente de plusieurs dérivés qui a conduit à la crise financière de 2008 et qui, pour les banques helvétiques, représentent un volume de 275 milliards.

Chesney estime que le niveau des fonds propres devrait atteindre 20 à 30% de la somme du bilan pour que la garantie implicite de l'Etat disparaisse. En la matière, il ne fait pas figure d'extrémiste. L'économiste américaine [Anat Admati](#), de l'Université de Stanford et docteur *honoris causa* de l'Université de Zurich, préconise également un pourcentage du même ordre.

Jusqu'à présent les banques ont réussi à écartier cette exigence. Elles continueront donc à pouvoir emprunter à bon compte grâce au filet de sécurité de l'Etat et à jouer impunément dans le grand casino financier. Jusqu'à la prochaine crise que nombre d'analystes, dont le célèbre économiste [Nouriel Roubini](#), prévoient pour l'an prochain.

Renouveau des trains de nuit: pas pour la Suisse occidentale

Le traitement indigne des seuls passagers en provenance d'Italie dans le train de nuit Paris-Venise et retour, interdit d'arrêt en Suisse

Michel Béguelin - 13 décembre 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35839>

Deux tendances de fond revalorisent les trains de nuit en Europe. D'une part, l'essoufflement de la grande

vitesse de jour sur notre continent hors des liaisons existantes; d'autre part, l'exigence climatique imposant

de transférer du trafic aérien vers le rail, pour les distances les plus adaptées à ce dernier et disposant de marges de

capacité.

En bonne logique, notre réseau national, au cœur du continent, est appelé à jouer un rôle incontournable dans le futur marché européen. En fait, cette [renaissance des trains de nuit](#) éclaire cruellement quelques grosses lacunes du réseau ferroviaire suisse.

Depuis deux, trois ans, le marché des trains de nuits rebondit. En Scandinavie, à l'exemple de la Suède et de la Norvège où le taux d'utilisation approche les 100% avec un système de bourse des lits. En Europe de l'Est et en Allemagne où les chemins de fer autrichiens OeBB exploitent 24 liaisons *Nightjet* et *Euronight*. Il s'agit encore de marchés de niche que les Autrichiens, en particulier, ont toujours su rentabiliser.

L'obstacle le plus important pour une expansion significative reste la nécessité d'acquérir un nouveau matériel roulant adapté à la clientèle actuelle. Les producteurs européens - dont le Suisse Stalder - livrent au mieux quelques dizaines de wagons par an. Il faudra attendre 2022 pour mettre en service treize nouveaux trains de sept voitures permettant de répondre à la demande aujourd'hui programmée.

Zurich deuxième hub européen

Au départ et à destination de notre pays, des trains de nuit réguliers partent de Zurich (Bâle) à destination de

Hambourg, Berlin, Vienne/Budapest, Prague et Graz. Zurich est, après Vienne, le deuxième *hub* le plus important d'Europe pour ce trafic. Avec les OeBB, le plus important opérateur européen, les CFF jouent le jeu de la [collaboration internationale](#) la plus étroite. «*Ils gèrent les trains, les nettoient, vendent nos billets et nous font de la publicité*» se réjouissent les [OeBB](#). Le succès est indéniable et les développements certains.

La Suisse occidentale, soit Berne et Genève/Lausanne, n'est plus desservie par des trains de nuit, comme elle l'était jusque vers le dernier quart du siècle dernier, pour rejoindre la Côte d'Azur, Paris/Londres, Milan/Venise, la Côte adriatique et Rome. La dernière liaison, supprimée en 2005, fut le Pablo Casals Zurich - Barcelone.

Bien sûr, la grande vitesse ferroviaire diurne et le *low cost* aérien ont changé la donne, à Genève-Cointrin plus qu'à Zurich-Kloten. De toute façon la [priorité climatique](#) brasse maintenant les cartes partout en Europe. Par conséquent aussi pour le marché de la Suisse occidentale.

Le marché italien...

L'Italie, avec sa longue botte, exploite en 2019 un marché intérieur de trains de nuit qui a gardé son dynamisme, malgré les progrès remarquables de la grande vitesse sur le réseau national en forme de T soit: Turin-Milan-Venise et Milan-Rome-Naples, 20 trains par

nuit, plus quatre périodiques en fin de semaine. Les trains Torino/Milano-Lecce et vers la Sicile assurent évidemment la plus grande part du trafic. Un bel exemple de complémentarité.

Sur le plan international, il existe sept liaisons exploitées par les OeBB depuis l'Autriche et l'Allemagne: Vienne-Linz-Venise, Vienne-Florence-Rome, Vienne-Vérone-Milan, Vienne-Pise-Livourne, Munich-Salzburg-Venise, Munich-Salzburg-Florence-Rome, Munich-Salzburg-Vérone-Milan.

... et le train fantôme Thello

Depuis 2011, un train de nuit tout confort - wagons-lits, couchettes, voiture restaurant et bar, désormais wifi - traverse la Suisse de Vallorbe à Domodossola et inversement. Depuis Paris, les week-ends, il dessert Dijon, Milan, Brescia, Vérone, Vicenza, Padoue, Venise et revient le lendemain. Il est affrété par l'opérateur ferroviaire Thello, entreprise du groupe Trenitalia (70 convois par année environ; durant la semaine le train passe par le Mont-Cenis).

Mais la Suisse - pas les CFF, mais les autorités douanières - s'oppose fermement à un arrêt commercial sur son territoire. Aucun voyageur ne peut y descendre ou y monter; le [train fantôme](#) s'arrête à Lausanne pour des raisons de service exclusivement. Ce train est soumis dans notre pays à un statut original: il a reçu un tracé de train de fret, non pas

de train de voyageurs.

Du coup, la régularité de l'horaire s'en trouve très dégradée: «Entre janvier et septembre 2019, chacun de ces trains a cumulé un retard moyen de [97 minutes](#)(p 14) en Suisse.» Et cela pour deux causes principales: des contrôles douaniers dans le sens Italie-France et des chantiers d'infrastructure. D'où de nombreuses questions dont l'une, non ferroviaire, est déterminante pour l'avenir des trains de nuit dans notre pays: les contrôles administratifs aux frontières nationales.

Contrôles douaniers tatillons et discriminatoires

Au cours des années, dans le sens Milan-Paris seulement, ce qui est clairement discriminatoire, [Thello](#) (p. 15) a mis en place les procédures de contrôle suivantes avec les autorités italiennes et suisses: filtrage à quai à Milan avec la police italienne afin de renforcer les contrôles des documents des voyageurs, exigence de billets nominatifs, contrôle avec les douanes suisses concernant tout ce qui a été mis en place à Milan. En outre, la douane suisse effectuée, dès Domodossola, le contrôle de chaque compartiment et de chaque voyageur en les réveillant, contrairement au système classique où l'agent wagon-lit présente les documents de transport des voyageurs de tout le wagon sans les déranger. Selon l'occupation, les retards ainsi engendrés

peuvent s'élever entre 70 et 90 minutes.

A cette cause de retard s'ajoute en Suisse la difficulté représentée par des travaux particulièrement denses sur les infrastructures des grands axes proches de la saturation. Ensemble, ces deux causes expliquent le total moyen de 97 minutes de retard par train entre janvier et septembre 2019. On ignore si ces temps sont intégrés dans la statistique de la ligne du Simplon, l'une des pires du réseau.

La crédibilité de la Suisse mise en cause

Une chose est certaine: la «*qualité*» offerte sur son territoire par la Suisse aux trains Thello en provenance d'Italie est tout simplement désastreuse - à l'opposé de notre réputation d'excellence ferroviaire. Le nombre de voyageurs ainsi maltraités sur notre sol peut être estimé entre 20'000 et 25'000 par an. Et cette situation perdure depuis 2011.

Sur le plan strictement ferroviaire, la comparaison des deux marchés trains de nuit, soit Italie-Autriche et au-delà ainsi qu'Italie-Suisse et au-delà, donne des résultats impressionnants. Dans le premier cas, on compte sept liaisons quotidiennes confortables, sans dérangements, à l'horaire crédible. Dans le second, durant une quarantaine de week-ends, circule un véritable train fantôme sans arrêt,

systématiquement en retard, dans lequel tous les voyageurs sont réveillés au milieu de la nuit. Un service ultra réduit pour une part évidemment mineure du marché Paris-Milan aller et retour dont le potentiel global se situe entre 200'000 et 230'000 voyageurs.

Dans les conditions actuelles de contrôles douaniers en trafic nocturne voyageurs avec l'Italie, la Suisse est hors course dans la renaissance du rail. Aussi bien en ce qui concerne sa propre part de trafic que la part de transit en provenance ou à destination de l'Allemagne et du Nord du continent. Le fait est avéré.

Sur le plan purement ferroviaire, les chantiers d'infrastructures, tels par exemple les nécessaires travaux d'amélioration au sud du Simplon ou l'achèvement de la double voie dans le tunnel du Lötschberg, vont encore compliquer les choses à court et moyen termes. A noter que les [raccordements en Allemagne](#) aux deux transversales alpines souffrent des mêmes maux que chez nous. En Italie, heureusement, la situation devrait s'améliorer plus rapidement.

Pour tous ces aspects, l'Office fédéral des transports est à l'œuvre, en particulier en matière de coordination et de suivi des grands chantiers de part et d'autre des frontières. En revanche, l'OFT n'est pour rien dans le scandale du contrôle douanier suisse renforcé pour tous les voyageurs dans un train dont

ils ne peuvent pas descendre sur notre territoire. L'affaire n'est pas davantage de la compétence des CFF. Mais bien de celle de l'[Administration fédérale des douanes](#), rattachée au département fédéral des

finances.

Il est urgent de mettre fin au scandale des contrôles douaniers, qui ridiculise notre pays et contrecarre tous les efforts entrepris pour

développer le rail. La solution passe par une collaboration interne au niveau fédéral, entre les deux départements concernés. Elle devrait s'imposer sans délai, et si possible sans guerre de tranchées.

La densification d'une zone à bâtir demande une politique du logement ambitieuse

La pratique de la ville de Nyon en matière de construction fournit des pistes intéressantes

Michel Rey - 11 décembre 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35836>

La densification des zones à bâtir existantes des années 60, notamment des zones villas, s'avère complexe et aléatoire pour une commune ([DP 2265](#)). Difficile de coordonner les projets des nombreux propriétaires souvent jaloux de leurs droits de propriété.

De plus, un danger guette ces zones, surtout dans les communes soumises à forte pression démographique: le rachat de maisons familiales agrémentées souvent d'un jardin par des promoteurs immobiliers. Acquisées à un prix fort, elles sont démolies et remplacées par des immeubles d'appartements en propriété par étage. Il en résulte une *gentrification* sociale de ces quartiers qui perdent aussi de leur qualité (moins de verdure, plus de béton et de trafic). Est-il possible d'entraver cette évolution?

L'expérience menée par la

commune de Nyon, présentée à [Granges](#) par Bernard Woeffrey, est intéressante. Cette commune fait partie de l'agglomération du Grand Genève. Elle connaît une forte expansion démographique. En 50 ans, sa population est passée de 6'000 à 21'000 habitants. Et, d'ici 2030, la ville devrait en accueillir 8'000 supplémentaires.

Autant dire que Nyon subit une forte pression immobilière. La ville a déjà connu un fort développement dans les années 60. Elle héberge un patrimoine immobilier au bout de son premier cycle de vie, construit selon des normes énergétiques, phoniques et de confort qui ne répondent plus aux standards d'aujourd'hui. En 2030, 4 ménages sur 5 habiteront dans le parc immobilier existant. Une part non négligeable de cette population risque donc de devoir quitter son logement. Aussi les autorités sont-elles

condamnées à négocier avec les propriétaires, tant pour les transformations des immeubles existants que pour les nouveaux quartiers.

Encadrer les rénovations et transformations d'immeubles existants

Pour les propriétaires qui doivent procéder aux aménagements de leurs immeubles, les investissements peuvent se révéler conséquents. Ils sont alors tentés de répondre aux sollicitations des promoteurs immobiliers. Aussi la question d'une démolition / reconstruction plutôt qu'une rénovation est-elle envisagée. Elle est soumise à autorisation.

Avant d'entrer en matière, la commune de Nyon tente de s'assurer que l'option retenue est la meilleure et qu'elle prend en compte plusieurs aspects.