

DP

DOMAINE PUBLIC

Analyses, commentaires et informations sur l'actualité suisse

Indépendant, différent, réformiste depuis 1963

En continu, avec liens et commentaires, sur domainepublic.ch

DP2189

Edition du
08 janvier 2018

DANS CE NUMÉRO

CH-UE: naïveté et arrogance (Jean-Daniel Delley)

Incident stupide et révélateur autour de la reconnaissance de la Bourse suisse par l'UE

L'avenir est à l'automatisation des trains (Michel Béguelin)

Une étape suisse et une première européenne

L'abonnement de transport «tout-en-un» (Michel Rey)

De la communauté tarifaire à la mobilité comme service intégré

Franz Gertsch ou le renouveau de la gravure sur bois (Pierre Jeanneret)

«Franz Gertsch visages paysages», Vevey, Musée Jenisch, jusqu'au 4 février 2018

CH-UE: naïveté et arrogance

Incident stupide et révélateur autour de la reconnaissance de la Bourse suisse par l'UE

Jean-Daniel Delley - 26 décembre 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32560>

Bruxelles accordera l'équivalence boursière à la Suisse pour une année seulement, renouvelable à condition que d'ici là les négociations sur l'accord institutionnel progressent de manière significative. Les réactions suscitées ici par cette décision traduisent tout à la fois la naïveté et l'arrogance helvétiques face à l'Union européenne.

Les [embrassades et témoignages d'amitié](#) échangés lors de la récente visite de Jean-Claude Juncker à Berne n'ont pu faire illusion longtemps. Bruxelles s'impatiente et doute de la volonté de notre pays de stabiliser ses relations avec elle, à savoir de parvenir sans tarder à un accord-cadre précisant les modalités de résolution des conflits liés à l'application des nombreux accords bilatéraux qui nous lient. Cette impatience est justifiée.

Après notre refus d'adhérer à l'Espace économique européen, Bruxelles a accepté de nouer avec nous des rapports particuliers sous forme d'accords bilatéraux, une solution soutenue alors par l'UDC. Ces accords nous ont ainsi ouvert les portes du marché européen, antichambre provisoire à une future adhésion à l'Union.

Dès lors qu'elle a compris que la Suisse ne visait plus cette adhésion, l'Union a voulu institutionnaliser ces relations pour garantir la reprise de son droit en constante évolution, son application correcte et permettre la résolution d'éventuels conflits entre les parties. Voilà plus de 10 ans que nous négocions sur ce sujet. A l'évidence, le Conseil fédéral traîne les pieds, tétanisé par la campagne permanente de l'UDC criant au bradage de notre souveraineté et soutenu, comme la corde un pendu, par des partis bourgeois pour qui il est urgent d'attendre. Certains espèrent tirer quelque avantage du Brexit, en quoi ils se bercent d'illusions quand on sait les conditions drastiques imposées à la Grande-Bretagne dans le cadre de la procédure de divorce.

Faut-il s'étonner ou même s'irriter de l'impatience des Européens lorsqu'ils observent cet attentisme helvétique et la cacophonie régnant dans la Berne fédérale à propos de notre politique européenne?

A peine le Conseil fédéral a-t-il décidé la poursuite de notre collaboration financière à la politique de cohésion de l'Union que l'un de ses membres, Ueli Maurer, [critique](#) publiquement cette décision, tout comme l'UDC et le PLR qui attendaient des

contreparties en matière d'accès des banques suisses au marché financier européen. Un comble quand on sait que ces deux partis ont proprement [vidé de sa substance](#) la loi sur les services financiers qui dès lors ne respecte plus le standard européen: les banques revendiquent le plein accès au marché unique, mais ne veulent pas en respecter les règles.

Politique de cohésion

Pour mémoire, notre apport financier n'est pas versé dans le fonds européen de cohésion, mais en faveur de projets que nous négocions directement avec les pays bénéficiaires et dont nous contrôlons de près le déroulement. Ainsi nous participons à la réduction des disparités économiques et sociales au sein de l'Union. La somme en jeu - 1,3 milliard sur 10 ans - reste modeste comparée aux 63,4 milliards versés par les Etats membres au profit des moins développés d'entre eux.

Cette participation fut décidée en 2003 et constitue une contrepartie à notre accès au marché élargi aux nouveaux membres de l'Union. Vouloir faire dépendre la poursuite de cette aide de nouveaux avantages concédés par Bruxelles revient à ignorer les raisons originaires de ce versement qui n'a jamais été un cadeau fait à nos partenaires européens.

De son côté, avant même de connaître la décision de

Bruxelles, [Schneider-Ammann](#) avertit que sans équivalence boursière, la Suisse ne déboursera pas un sou en faveur des pays de l'Est. Quant à la [présidente du PLR](#), elle évoque l'idée de renégocier les traités bilatéraux pour en extraire la clause-guillotine. Bref, le Conseil fédéral se montre incapable de parler d'une seule voix dans le dossier européen et des parlementaires y ajoutent encore leur grain de sable.

Face à cette cacophonie fédérale, Bruxelles a toutes les raisons de se méfier d'un partenaire qui veut profiter de l'accès au marché unique tout en esquivant les règles.

Pour justifier leur temporisation et leurs doutes à propos d'un accord institutionnel, la plupart des acteurs politiques se réfugient derrière un rejet supposé de

l'opinion publique. Mais ces acteurs, gouvernement en tête, n'ont rien fait pour expliquer l'importance et la nature d'un tel accord, laissant le champ libre au discours souverainiste de l'UDC. Or aujourd'hui, plutôt que d'ouvrir une guéguerre avec l'UE et d'attiser des émotions qui n'ont fait que trop de mal à nos relations avec Bruxelles, il s'agit de parler raison et intérêts. Et pour cela, ce n'est pas d'abord d'[un nouveau secrétaire d'Etat](#) dont nous avons besoin, mais d'un gouvernement se fixant une ligne claire et qui la communique.

Nous sommes demandeurs des accords bilatéraux, lesquels sont indispensables à la santé de notre économie. L'Europe exige que nous acceptions les règles du jeu de son marché unique: rien que de plus

normal. Et nous pouvons adhérer à ces règles sans pour autant solder notre souveraineté. Dans une [fiche technique](#), l'Association suisse de politique étrangère le montre clairement. L'adaptation de notre droit à l'acquis communautaire se réalisera conformément à nos procédures démocratiques.

De même les décisions des juges de la Cour de justice européenne (CJ) n'auront pas le dernier mot en cas de conflit d'interprétation par exemple. Les comités mixtes en place pour chaque accord bilatéral chercheront une solution sur la base des arrêts de la CJ. Si aucun accord n'est possible, des mesures compensatoires pourraient être prises contre la partie - la Suisse comme l'UE - qui n'accepterait pas le verdict de la CJ. On est donc loin d'une colonisation de la Suisse, comme le caricature l'UDC.

L'avenir est à l'automatisation des trains

Une étape suisse et une première européenne

Michel Béguelin - 06 janvier 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32581>

Les CFF ont choisi de médiatiser le 5 décembre dernier un essai nocturne de conduite d'un train de voyageurs sans intervention du mécanicien sur la [nouvelle ligne Berne-Olten](#). En fait, il s'agit d'une modeste étape suisse qui se situe dans une évolution en cours depuis le siècle passé - comme à

l'échelle européenne évidemment.

Pilotage automatique, comme dans les avions

La brève histoire du tronçon de 45 kilomètres [entre Mattstetten \(BE\) et Rothrist \(AG\)](#) illustre la stratégie suivie,

vitale pour la capacité concurrentielle du rail: combiner les critères «*plus de sécurité, plus de capacité et plus de vitesse*».

Or la vitesse des trains est de toute façon limitée dans notre pays par la topographie et par la fréquence des arrêts. A ce sujet, il convient de garder à

l'esprit une réalité de bon sens souvent oubliée: plus vous allez vite d'un point à un autre, plus les arrêts intermédiaires sont coûteux. Par conséquent, la vitesse optimale pour des trains «longue distance» à l'échelle suisse s'arrêtant cinq ou six fois sur son parcours, comme le font les bien nommés Intercity (IC), s'établit à 200 km/h. Au-delà de cette vitesse, la rentabilité de tels trains diminue.

Par ailleurs, comme en réalité sur toutes les lignes IC actuelles roulent aussi des trains de marchandises et des trains régionaux, les différences amplifiées de leurs vitesses respectives font s'effondrer la capacité globale de la ligne. Une solution perdant-perdant garantie, une certitude systématiquement niée par les visionnaires du 250 km/h et plus.

Entre Mattstetten et Rothrist, depuis le 21 juillet 2006, les trains roulent à 200 km/h, tous les véhicules moteurs nécessaires ayant été équipés de la signalisation en cabine, y compris tous les détails du tracé, de même que le contact direct avec le régulateur.

Ce système de sécurité dit «ETCS niveau II/GSM-R», au vu des expériences accumulées ces dernières années, atteint un niveau de fiabilité proche de 100%. Il fonctionne évidemment aussi dans les deux tunnels de base du Lötschberg (mis en service en 2007) et du Gothard (2015).

L'ensemble du réseau suisse à voie normale sera totalement

équipé en 2025. Et le réseau à voie étroite bénéficie d'un système adapté «standard ZBMS», géré par la compagnie des Chemins de fer rhétiques (RhB).

Conduite sans conducteur, mais avec limites

Les trains de voyageurs sans conducteur existent sous forme de métro depuis les années 80. En Europe, le premier et le plus connu est le [Véhicule automatique léger \(Val\)](#) de Lille, mis en service en 1983. Depuis 1998, utilisant une autre technologie, la ligne 14 du métro parisien permet à des rames de huit voitures de circuler jusqu'à 80 km/h à intervalles de 85 secondes et de transporter plus d'un demi-million de personnes par jour. La même technologie Alstom fait le succès du [M2 «vertical»](#) à Lausanne depuis 2007.

Mais sur de longues distances, à plus grandes vitesses, et surtout sur des lignes supportant différents types de trafics, la marche vers l'automatisation s'avère évidemment plus complexe. En Suisse, la première phase - dite ETCS I - s'achève à la fin de 2017: toutes les lignes à voie normale seront équipées de balises indiquant aux trains tous les détails des vitesses autorisées, soit au total 14'500 points de signalisation.

Il s'agit d'[une première européenne](#) significative, mais très modestement médiatisée dans le bulletin *OFT Actualités* de décembre dernier. Cette publication relève aussi que la

Suisse a fait sa part en matière d'interopérabilité du trafic régional transfrontalier, alors même qu'en Europe le système ETCS niveau II se développe plus ou moins rapidement, en raison d'intérêts nationaux résiduels.

En parallèle, il s'agit aussi de garantir la plus grande fiabilité possible des communications entre locomotives et centrale de régulation, un domaine où l'évolution technique est particulièrement rapide. Quand tous ces éléments fonctionneront ensemble pour tous les types de trains et par tous les temps - y compris avec 60 centimètres de neige! - la question de la conduite sans conducteur pourra se poser.

Les premières réponses positives concerneront sans doute certains trains de marchandises dûment choisis.

Présence humaine dans la cabine, facteur de confiance

Mais pour les trains IC et IR transportant jusqu'à mille voyageurs, roulant jusqu'à 160 ou 200 km/h en franchissant de nombreux tunnels, un accompagnement humain aux compétences élargies restera indispensable. Pour les voyageurs, cette présence personnelle témoignera toujours d'une forte préoccupation de sécurité ferroviaire, digne de la confiance des passagers.

En attendant, les mécaniciens actuels vivent toutes les variantes d'«aides à la conduite», une évolution

prometteuse et complexe vers

ce que le CEO Andreas Meyer appelle [«un avenir pas](#)

[seulement numérique](#)».

L'abonnement de transport «tout-en-un»

De la communauté tarifaire à la mobilité comme service intégré

Michel Rey - 20 décembre 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32549>

Un abonnement qui permet de profiter de tous les modes de déplacement, au-delà de la seule communauté de transports publics, est-ce la solution adéquate pour résoudre les problèmes de mobilité en ville? Des expériences pilotes dans des villes nordiques comme Göteborg en Suède et Oslo en Norvège devraient apporter des réponses.

L'objectif recherché est d'inciter des familles à laisser la voiture privée au garage et de la remplacer par des offres de transport - cartes, forfaits et applications diverses. En clair, la diversité des billets et titres de transport fait la place à un seul abonnement mensuel [«tout-en-un»](#). Pour environ 130 euros par mois, le titulaire de l'abonnement peut utiliser les vélos, le covoiturage, le bus, le tram, le taxi et même la location de voiture pour un week-end à la campagne par exemple.

Le «buffet à volonté» du transport

Les promoteurs de l'abonnement parlent d'une

sorte de «buffet à volonté» du transport. Ils cherchent à convertir les propriétaires de voiture en consommateurs de services. Une fois qu'ils ont acheté leur voiture, ils ont tendance à l'utiliser au maximum pour rentabiliser leur investissement. Il s'agit d'un grand défi: offrir aux utilisateurs une vie quotidienne aussi facile qu'avec une voiture privée. Et à un coût concurrentiel avec celui de cette voiture.

En 2013 et 2014 à Göteborg, 70 foyers ont participé à une première expérience six mois durant, en s'engageant à laisser leur voiture personnelle au garage. A l'issue de cet essai, 50% des usagers ont indiqué vouloir changer leur comportement. En 2018, l'expérience sera renouvelée à Göteborg et étendue à Stockholm.

Des actions similaires sont en cours à [Oslo](#) et à [Helsinki](#). Leurs promoteurs parlent de «la mobilité comme service». Un service qui devrait faciliter la mobilité dans la vie quotidienne, prendre en charge les problèmes logistiques au sein d'une certaine zone et

fournir toutes les informations pertinentes aux usagers. Un peu à l'image de la consommation d'électricité: on compte dessus sans y penser. On paie à la fin du mois et on fait confiance au système.

Une offre multimodale intégrée

Ce système ne manque pas d'attraits en proposant une offre multimodale intégrée, personnalisée et compétitive, de nature à répondre aux besoins de chacun en toutes circonstances. Mais les défis sont de taille. Il s'agit de proposer, via une plateforme unique, un service de mobilité complet d'un point A à un point B en combinant différents modes de transport, que l'on peut réserver et payer en une fois pour l'ensemble du trajet. Un peu à l'image des transports publics suisses qui permettent d'acheter un billet de transport valable sur le train, le bus et le bateau.

La plateforme doit fédérer des prestataires de services publics et privés qui s'adressent à des clientèles différentes, en appliquant des tarifs

spécifiques. Pratiquement, l'opérateur de mobilité à la carte propose des abonnements pour des combinaisons de modes de transport. Une fois l'abonnement choisi pour aller de A à B, différentes combinaisons des modes de transport public, privé ou partagé sont possibles, selon des critères choisis par le voyageur (plus rapide, moins cher, plus confortable). Le voyageur fait son choix, réserve, paie et se fait livrer un billet unique pour l'ensemble des trajets.

On imagine les difficultés liées

à l'intégration des différents services offerts sur la plateforme. Il s'agit de partager les données de chacun des transporteurs, d'unifier des tarifs, de trouver une clé de répartition des recettes. Les offres de transport doivent être financièrement attractives pour attirer une masse critique de voyageurs. Des expériences à suivre donc et qui pourraient résoudre en partie du moins le casse-tête de la mobilité urbaine.

On notera avec intérêt la décision récente du Conseil

fédéral concernant l'[ouverture](#) des systèmes de données et de distribution dans les transports.

Cette ouverture permettra l'accès aux informations utiles sur les réseaux ferroviaires et routiers, les arrêts et les stationnements, aux données d'exploitation (horaires, temps de parcours) et à celles concernant les prix (billet, stationnement, coût par trajet et par moyen de transport). Elle facilitera le développement de services de mobilité multimodale. Les propositions sont attendues pour fin 2018.

Franz Gertsch ou le renouveau de la gravure sur bois

«Franz Gertsch visages paysages», Vevey, Musée Jenisch, jusqu'au 4 février 2018

Pierre Jeanneret - 29 décembre 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/32570>

Le Musée Jenisch présente [22 estampes](#) (souvent de très grand format) d'un créateur suisse d'envergure internationale. Né en 1930, le Bernois Franz Gertsch est l'inventeur d'une nouvelle technique qui a renouvelé la xylogravure.

Un court film permet de comprendre celle-ci, que nous allons sommairement décrire. Sur des planches rigoureusement assemblées et formant de grands panneaux, l'artiste projette une image photographique sous forme de diapositive. Il s'est exprimé à ce propos: «*La réalité ne peut plus être saisie qu'avec un*

appareil photographique, car l'homme s'est habitué à considérer la réalité photographique comme le rendu maximal du réel.» Puis il marque les contours et l'intérieur des formes projetées – par exemple des branches d'arbres – d'un nombre infini de petits trous obtenus avec une gouge – couteau à lame en biseau. L'œuvre, encrée au rouleau, est ensuite imprimée sur du papier japon, ou du papier obtenu à la main à l'aide de fibres de mûrier et de lin préparé... au Japon, dans l'atelier du maître Heizeburo Iwano.

Par cette technique très

originale – dont on peut cependant craindre qu'elle ne devienne un peu répétitive et ne finisse par se muer en procédé – l'artiste obtient des œuvres étranges, dans la mouvance à la fois du pointillisme et de la peinture photographique. Elles tiennent certes de l'hyperréalisme, mais ont en même temps une véritable charge poétique.

Que représente Gertsch sur ses estampes monochromes? Des paysages de sous-bois, des plantes et des feuilles, qui ne sont pas sans rappeler ici et là la peinture chinoise *hua-hui* (fleurs et oiseaux). Celle-ci, de manière métonymique, évoque

l'ensemble de l'univers à travers quelques feuilles de bambou ou une branche d'arbre. Notons que la technique utilisée par l'artiste convient particulièrement bien pour représenter les eaux, dont on perçoit alors le mouvement et les reflets.

Nous avons été moins convaincus par les portraits exposés dans la deuxième salle. Les visages eux aussi monochromes, mais très pâles, presque évanescents, dégagent certes une impression à la fois d'étrangeté, de paix et

d'éternité.

Dès 1969, Franz Gertsch a abandonné l'abstraction pour revenir à la figuration. Une figuration qui cependant n'est pas la représentation fidèle du visible, mais sa transposition poétique, voire magique.

Ce magazine est publié par [Domaine Public](#), Lausanne (Suisse). Il est aussi disponible en édition eBook pour Kindle (ou autres liseuses) et applications pour tablette, smartphone ou ordinateur.

La reproduction de chaque article est non seulement autorisée, mais encouragée pour autant que soient respectées les conditions de notre [licence CC](#): publication intégrale et lien cliquable vers la source ou indication complète de l'URL de l'article.

Abonnez-vous gratuitement sur domainepublic.ch pour recevoir l'édition PDF de DP à chaque parution. Faites connaître DP - le magazine PDF à imprimer, l'eBook et le site - autour de vous! Vous pouvez aussi soutenir DP par un [don](#).

Index des liens

CH-UE: naïveté et arrogance

<https://www.letemps.ch/opinions/2017/11/23/suisseue-lamour-lamitie>

<https://www.rfj.ch/rfj/Actualite/economie/Milliard-de-cohesion-Ueli-Maurer-en-attendait-plus-de-l-UE.html>

<https://www.infosperber.ch/Artikel/Wirtschaft/Als-hatte-es-die-Bankenkrise-nie-gegeben>

<https://www.blick.ch/news/politik/bruessel-hat-bern-ueber-den-tisch-gezogen-zieht-der-bundesrat-die-ostmil-liarde-zurueck-id7736414.html>

<https://www.arcinfo.ch/articles/suisse/mise-a-mort-de-la-clause-guillotine-719136>

<https://www.nau.ch/politik/bundesrat-cassis-weibelt-fur-neue-europa-behorde-65279954>

http://www.sga-aspe.ch/wp-content/uploads/2017/11/SGA_FICHE-TECHNIQUE-SUISSE-UE_09.pdf

L'avenir est à l'automatisation des trains

<http://www.20min.ch/ro/news/suisse/story/Les-CFF-testent-le-premier-train-automatique-15769376>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_Mattstetten-Rothrist

https://fr.wikipedia.org/wiki/V%C3%A9hicule_automatique_l%C3%A9ger

https://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_M2_du_m%C3%A9tro_de_Lausanne

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home/actualites/oft-actualites/edition-actuelle/article-2.html>

<https://dima.sbb.ch/enroute/article/67497/andreas-meyer-ceo-declare-en-effet-une-base-solide-la-cle-du-succes-pour-un-avenir-pas-seulement-numerique>

L'abonnement de transport «tout-en-un»

<https://www.transportshaker-wavestone.com/maas-acceder-a-services-de-transport-clic/>

<https://ruter.no/en/>

<http://maas.global/>

<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-69153.html>

Franz Gertsch ou le renouveau de la gravure sur bois

http://www.museejenisch.ch/fre/exposition/franz_gertsch_visages_paysages