

# „Ich bin auch ein Berliner“

Malgré le train allemand à grande vitesse ICE il faudra 8 heures et 24 minutes pour passer de l'Aar à la Spree, Berne – Berlin, soit une moyenne de 121,5 km/h.

**Daniel Mange** Malgré l'anémie du trafic ferroviaire international, il est encore possible aujourd'hui, en 2018, de rallier Berlin depuis Berne d'une seule traite, en train; sans la moindre consommation de kérosène, ni la plus petite émission de gaz à effet de serre. Mais, malgré l'aérodynamisme et la puissance de la rame allemande à grande vitesse ICE (Intercity-Express), il faudra tout de même 8 heures et 24 minutes pour passer de l'Aar à la Spree, soit une moyenne de 121,5 km/h, un peu supérieure à celle du meilleur train entre Genève et Lausanne (100,5 km/h). Pourquoi?

La tradition tout d'abord, qu'on ne bouscule pas, surtout en Suisse; notre convoi s'arrêtera donc à Bâle CFF (14 minutes), avec un rebroussement obligatoire, puis à la gare badoise (4 minutes): nul n'oserait suggérer de court-circuiter la gare centrale, via le raccordement marchandises, et d'honorer la seule gare allemande. L'infrastructure ensuite: en Allemagne, une partie du trajet profite de tronçons à grande vitesse, essentiellement de Fulda à Hildesheim, via Göttingen, puis de Wolfsburg à Berlin. Mais, entre ces axes modernes, c'est le réseau historique qui domine, voire le réseau préhistorique; de Hildesheim à Wolfsburg, la ligne frôle le territoire de l'ex-Allemagne de l'Est et la mise à niveau se fait encore attendre... entraînant un quart d'heure de retard pour notre périple.

Si le voyage reste long, l'hospitalité de la compagnie allemande DB (Deutsche Bahn) devrait inspirer les CFF: outre les journaux, généreusement offerts, et la liaison wifi disponible en permanence (avec une application situant le train sur la carte, avec sa vitesse), les passagers de 1<sup>ère</sup> classe peuvent commander à tout moment, à leur place, des mets froids ou chauds, servis par le personnel de la DB! Un seul bémol: si le mur de Berlin est bien tombé, des parois antibruit ont pris le relais sur des dizaines de kilomètres, nous privant de toute découverte de la région traversée.

Berlin abrite tous les deux ans l'exposition InnoTrans, «The future of mobility», consacrée au monde ferroviaire sous tous ses aspects, de la traverse

en béton au siège ergonomique des pilotes, du minuscule boîtier électronique jusqu'aux systèmes informatiques les plus sophistiqués, avec, clou du spectacle, une exposition en plein air des fleurons du matériel roulant, voyageurs, marchandise et d'entretien. Cette manifestation des superlatifs (2955 exposants de 60 pays, 138000 visiteurs et 127 véhicules pour l'édition 2016) démontre l'incroyable diversité et l'excellente santé du chemin de fer dans le monde.

Si la grande vitesse était le thème dominant des éditions précédentes, il faut reconnaître qu'aujourd'hui l'accent est mis sur le développement durable: économiser la dépense d'énergie en innovant du côté des moteurs électriques et de l'aérodynamisme, diminuer drastiquement ou supprimer la production de dioxyde de carbone en remplaçant les bus ou les

trains diesel par des véhicules électriques munis d'accumulateurs, voire de piles à combustible alimentées en hydrogène. Nos exploitants sont confrontés à des choix techniques difficiles, et les scientifiques seront appelés à la rescousse pour éclairer les pistes à suivre.

Quant aux projets d'automatisation du chemin de fer, rendue possible par les progrès de l'informatique et de la géolocalisation, ils sont très vigoureusement soutenus par la Commission européenne. Les buts recherchés restent l'accroissement de la capacité des lignes sans bétonnage, la sécurité, la diminution des coûts d'exploitation et l'interopérabilité, soit la possibilité de passer sans encombre d'un pays à l'autre. Décidément, le tortillard du siècle passé a disparu, et le train est aujourd'hui le fer de lance du transport moderne et du développement durable.

## Zusammenfassung und Rückreise

Der erste Teil des französischen Texts ist eine Beschreibung der Reise per ICE von Bern nach Berlin. Drei Dinge sind Daniel Mange besonders aufgefallen: Warum verkehrt der Zug von Olten nicht direkt nach Basel Badischer Bahnhof? Liesse sich der lange Aufenthalt in Basel SBB nicht vermeiden? Dann die grossen Unterschiede im Streckenausbau in Deutschland, wo sich Schnellstrecken und historische Abschnitte unschön abwechseln. Und schliesslich die kilometerlangen Schallschutzwände in Deutschland, welche jegliche Aussicht aus dem ICE verunmöglichen.

Im zweiten Teil folgen einige Höhepunkte der InnoTrans-Ausstellung in Berlin. Rein von der Fülle der ausgestellten Objekte lässt sich die Verschiedenartigkeit wie die ausgezeichnete Gesundheit der Eisenbahn ableiten. Während früher die Geschwindigkeit ein dominantes Thema war, ist es in der diesjährigen Ausstellung die Nachhaltigkeit, sei es beim Energieverbrauch oder beim Ersatz von dieselgetriebenen durch elekt-

rische Fahrzeuge (Busse und Loks). Die Fortschritte bei der Automatisierung des Betriebs sind ein grosses Thema auch für die EU: Software statt Beton, was zu grösserer Kapazität bestehender Linien, grösserer Sicherheit wie auch zu niedrigeren Betriebskosten führt.

Auf der Rückreise in die Schweiz hat Daniel Mange die neue „Schnellfahrstrecke“ Berlin – München getestet. Diese ist nicht durchgehend; sie unterteilt sich in bisherige Abschnitte sowie Neubauten für Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h. Dagegen bleibt München – Zürich im Moment noch ein Hindernis; Daniel Mange benützte den IC-Bus der DB. Trotzdem bleibt es für ihn eine Tatsache, dass die Zeit der Bummelbahn vorbei ist und die heutige Eisenbahn die Speerspitze sowohl des modernen Transports wie des nachhaltigen Wachstums ist.

Übersetzung: Andreas Theiler

**[citrap-vaud.ch](http://citrap-vaud.ch)**

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud