

# Le rêve d'un «Hyper TEE»

Le réseau ferroviaire européen à grande vitesse: hétéroclite et inefficace.

**Daniel Mange** Coup de tonnerre dans un ciel clair: au moment où la grande vitesse sur rail s'impose des Pyrénées à l'Oural, le rapport 2018 de la Cour des comptes européenne est sans appel: «Réseau ferroviaire à grande vitesse européen: fragmenté et inefficace, il est loin d'être une réalité». Les dix experts lancent un cri d'alarme: depuis 2000, l'Union européenne a co-financé des investissements d'infrastructure pour 23,7 milliards d'euros, avec des résultats décevants.

Un grand nombre de critiques visent le rapport prix/performance des investissements: coût par kilomètre trop élevé, volume annuel des passagers insuffisant, lignes à très grande vitesse (300 km/h ou plus) parcourues par des trains beaucoup trop lents, durée excessive des chantiers avec des retards parfois supérieurs à une décade.

Le rapport ne condamne pas la grande vitesse, dont il souligne toutes les retombées positives. Mais le reproche fondamental concerne le réseau européen comme un tout: il n'existe tout simplement pas, tant les objectifs nationaux l'emportent sur une vision internationale. En particulier, les passages à travers les frontières sont négligés et les procédures y relatives trop lourdes. La conclusion des experts est sans



La rame tricourant Giruno.

Bild: Stadler

appel: une réforme radicale doit permettre le franchissement de ces frontières sans encombre et, grâce à l'informatique, tous les obstacles au niveau de la consultation des horaires et de la réservation des billets doivent disparaître, à l'image des pratiques du trafic aérien, uniformes dans le monde entier.

## Retour au mythique TEE ?

Les trains de prestige Trans-Europ-Express (TEE), lancés en juin 1957, sont nés sur les décombres des réseaux européens démantelés par la 2e guerre

mondiale. L'idée du fondateur, Frans den Hollander, président des Chemins de fer néerlandais, n'a pas été suivie jusqu'au bout: il rêvait d'une seule compagnie pour toute l'Europe, avec son personnel et son matériel. Le réseau TEE a d'abord été caractérisé par des trains rapides, à la pointe de la technique – on se rappelle de la rame suisse quadricourant qui se jouait des frontières entre Paris et Milan –, réservés à la première classe et renommés pour leur restauration. Ce réseau atteint son apogée en 1972, avec la desserte de près de 200 villes d'Europe. Les deux chocs pétroliers (1973, puis 1979) et la concurrence de l'aviation à bas coût amorcent le déclin du TEE; l'aventure se terminera le 31 mai 1987.

Aujourd'hui, la rame tricourant Giruno des CFF, construite par l'entreprise suisse Stadler, roule à grande vitesse (250 km/h); grâce au système européen de sécurité (ETCS, European train control system), elle circule indifféremment en Allemagne, Suisse, Autriche et Italie. Cette rame préfigure le nouveau TEE qui pourrait concurrencer l'avion sur des trajets de 1000 à 1500 kilomètres, sans pollution chimique (le gaz à effet de serre) ni sonore.

En suivant le rêve de Frans den Hollander, la généralisation du Giruno couplée à la gestion globale des horaires et de la billettique constituerait une première étape de ce nouveau TEE à grande vitesse... le «Hyper TEE»!

## Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Im ersten Teil fasst Daniel Mange einen Bericht des Europäischen Rechnungshofs vom Juni 2018 zusammen, der sich kritisch mit den Fortschritten beim europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz auseinandersetzt. Die deutschsprachige Fassung der Pressemitteilung sowie des ganzen Berichts kann unter [www.eca.europa.eu/de/Pages/DocItem.aspx?did=46398](http://www.eca.europa.eu/de/Pages/DocItem.aspx?did=46398) heruntergeladen werden. Die dreiseitige Medienmitteilung kann auch per E-Mail bei [pbs.theiler@bluewin.ch](mailto:pbs.theiler@bluewin.ch) oder per Post bei Res Theiler, Wylermatt 114, 3635 Uebeschi bestellt werden.

Im zweiten Teil erinnert der Autor an die Ära des TEE ab 1957, der auf den

Trümmern des europäischen Netzes aufgebaut wurde. Und er träumt davon, dass der Giruno aus dem Hause Stadler ein würdiger Nachfolger des von Frans den Hollander aus der Taufe gehobenen TEE werden könnte – zusammen mit einer gemeinsamen, europaweiten Angleichung der Fahrpläne wie der Fahrweise. Das wäre dann ein «Hyper-TEE».

Zusammenfassung: Andreas Theiler

**citrap-vaud.ch**  
communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud