

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 31 (1994)
Heft: 1179

Artikel: Capacité des tunnels : Précisions
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1009531>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.06.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'utopie de l'Europe des régions

(jg) L'Europe des régions est une utopie très romande. La figure tutélaire de Denis de Rougemont en fit une espèce de table de la loi, une référence obligée de tout discours de cantine. Naturellement, on a fini par s'apercevoir que le dépérissement des Etats n'est pas pour demain et que les identités nationales restent extrêmement fortes.

Cet intérêt helvète pour l'Europe des régions s'explique par la géographie: la présence de grandes villes comme Genève et

frontière-zone de contacts, nous assisterons au développement d'une place financière spécialisée de culture italienne.

Quelques remarques s'imposent. Si la ville de Lugano a pu devenir un pôle bancaire, elle le doit précisément à l'existence de la frontière, à cette différence, cette particularité d'être une ville de culture italienne hors d'Italie. Les Tessinois, obligés d'apprendre les langues, de faire leurs études hors du Tessin, sont des médiateurs, des passeurs entre le nord et le sud.

Une des métropoles économiques de l'Europe, la ville de Milan, se situe à quelques dizaines de kilomètres seulement de la frontière. Dans l'hypothèse de cette étude, dans la mise en place d'une Europe des régions et de cette frontière-zone de contacts, il n'est pas exclu que les habitants de Lugano, de Côme et de Varese, loin de constituer un réseau urbain, se retrouvent simplement satellisés par l'agglomération milanaise.

Cette vision est bien sûr un peu excessive. Elle explique peut-être certaines réticences tessinoises face à la construction de l'Europe et nous invite aussi à nous défaire d'un certain angélisme. Les frontières emprisonnent et protègent tout à la fois; il est fécond de les surmonter, il peut être destructeur de les nier. On n'en a pas fini avec elles. L'utopie régionaliste qui voudrait les abolir et ignorer l'Etat central apparaît comme un rêve gentil et naïf. ■

INDICATEURS STATISTIQUES

	Tessin	Varese	Côme
Superficie (km ²)	2810,77	1178,41	2066,84
Population	281 803	797 445	785 821
Habitants par km ²	100	677	380
Salaire horaire masculin dans l'industrie	18,43	9,31	
Salaire horaire féminin dans l'industrie	11,28		
Salaire horaire masculin dans les services	19,61	9,32	
Salaire horaire féminin dans les services	17,17		

Source des données

La Vie économique 8/94.

Bâle à proximité immédiate des frontières induit forcément des relations intenses avec les voisins étrangers. Mais c'est précisément l'existence même de la frontière, l'écart, la différence ainsi créé qui rend ces relations fructueuses et intenses. Sans ligne de démarcation, il n'y aurait plus qu'une ville et son arrière-pays, rien que de très banal en somme.

Une étude publiée par la *Vie économique* le démontre parfaitement. L'espace formé par le Tessin, les provinces de Côme et de Varese y est analysé comme un espace économique unique. Au départ, la frontière était une barrière, les évolutions étaient très distinctes de chaque côté. La frontière est ensuite devenue un filtre, elle s'est ouverte, mais les politiques nationales continuent à jouer un rôle prépondérant. C'est la situation qui prévaut aujourd'hui. Selon ce travail, la frontière est destinée à devenir une zone de contact où les différences nationales s'estomperont dans une intégration de plus en plus poussée entre les trois régions.

Aujourd'hui Côme et Varese sont avant tout des pôles industriels, alors que le Tessin est orienté sur la banque et le tourisme. Les services destinés aux entreprises sont assez faibles dans les provinces italiennes alors qu'ils sont très importants au Tessin. La complémentarité semble évidente et aller de soi. La création d'un pôle urbain Lugano/Côme/Varese s'affirmant face à Milan et à Zurich constitue l'objectif à long terme.

Ainsi les auteurs de l'étude considèrent que dans la situation actuelle d'une frontière-filtre, Lugano est un îlot pour les capitaux italiens alors que lors du passage à une

CAPACITÉ DES TUNNELS

Précisions

(pi) Nous écrivions dans notre dernier numéro que la ligne du Gothard est saturée avec 250 trains par jour alors qu'il pourra en circuler près de 1500 sous la Manche. Ce dernier chiffre correspond en fait à la capacité théorique de la ligne, à supposer qu'elle fonctionne au maximum de ses possibilités durant 24 heures. Dans les faits, les exploitants du tunnel sous la Manche prévoient au départ des pointes de trafic de 500 trains par jour (250 par sens); ils espèrent ensuite porter la capacité du tunnel à 700 trains par jour. Il faudra pour cela homogénéiser la vitesse des convois (les trains lourds, plus lents, occupent deux sillons horaires alors que les trains rapides n'en occupent qu'un). Au-delà, de sérieux problèmes se poseraient pour l'entretien de la voie et avec l'usure des rails. Dans son *Message sur les Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes*, le Conseil fédéral prévoit une capacité de 300 trains par jour (150 par sens) pour le Gothard. ■