

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 31 (1994)
Heft: 1156

Artikel: Swissmetro : les doutes du professeur
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1009290>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

Les doutes du professeur

(pi) *Philippe Bovy, professeur à l'Institut des transports et de planification de l'EPFL, a consacré un article à Swissmetro, publié par la revue «Ingénieurs et architectes suisses». Résumé des principales critiques.*

A LIRE, POUR EN SAVOIR PLUS

Jean-Pierre Weibel:
«Swissmetro en questions»
et Philippe H. Bovy:
«Swissmetro: un système incompatible», *Ingénieurs et architectes suisses* n° 3, janvier 1994. Diffusion: Imprimerie Bron SA, 1001 Lausanne. Tél. 021/652 99 44.

Swissmetro – Synthèse de l'étude préliminaire, EPFL, coordination Swissmetro, c/o CAST, CM Ecublens, 1015 Lausanne. Tél. 021/693 42 65.

1. Swissmetro est présenté comme un système de transport prêt à l'emploi alors que des recherches importantes restent à faire dans des domaines fondamentaux. Les promoteurs de Swissmetro estiment avoir besoin de 1300 millions de francs de «recherche et développement» avant le début des travaux. Ils disposent pour l'instant d'un crédit de recherche de 14 millions.

2. A cause de cette confusion, qui est entretenue par ses promoteurs et amplifiée par la presse, Swissmetro est à tort perçu comme pouvant se substituer à d'autres projets de portée nationale, comme Rail 2000 et les transversales alpines.

3. Il faut très sérieusement relativiser l'argument de la grande vitesse. Les opérations à effectuer lors de chaque arrêt seront en effet compliquées. Selon M. Bovy, il faut compter 15 à 20 minutes d'arrêt plutôt que 2 à 3 minutes comme le font les promoteurs du projet. Rappelons simplement que les stations devront être mises sous pression avant chaque transfert de voyageurs, puis remises sous vide, avant le départ du convoi. D'autre part, il faut tenir compte du temps d'embarquement et de transbordement de Swissmetro vers les autres systèmes de transport: les stations seront situées à une cinquantaine de mètres sous terre — il faudra donc y accéder. En comptant toutes ces opérations, le gain de temps par rapport à Rail 2000 corrigé à la

baisse se limite à 35 minutes sur un long trajet comme Genève – Zurich.

4. Swissmetro coûtera beaucoup plus cher que prévu, les premières estimations n'incluant pas les dispositifs de sécurité, ce qui pourrait doubler, voire tripler le prix du système. Il s'agira de trouver un moyen d'évacuation en cas de dysfonctionnement, d'accident ou d'acte de malveillance. La tâche n'est pas simple si l'on s'en tient à deux tubes dont les dimensions correspondent à deux centimètres près à celles du véhicule.

5. Les arguments de protection de l'environnement sont à démontrer. Le trafic le plus nuisible — marchandises — reste en surface alors que le trafic moins bruyant — voyageurs — est enterré. En écrétant le trafic CFF le plus rentable, les fonds à disposition pour lutter contre les nuisances de tous les trafics ferroviaires seront moindres.

6 Swissmetro est un système de transport mal adapté à la Suisse qui ne dispose pas de grandes métropoles suffisamment éloignées les unes des autres pour justifier la grande vitesse. Il est, de plus, non compatibles avec les systèmes de transport à grande vitesse européens, qui présentent l'avantage de s'intégrer au réseau classique. Avant d'être opérationnel, Swissmetro devra avoir construit le réseau entier, ou du moins une bonne partie de celui-ci, et toutes les stations correspondantes. ■

L'extrême droite dépose son initiative anti-européenne. Bonne nouvelle !

(ag) On ne savait plus s'il fallait y croire. D'une part les initiants, les Démocrates suisses et la Lega ticinese, peinaient à trouver les 100 000 signatures. D'autre part cette initiative était si maladroite, offrant l'occasion d'une contre-offensive au succès assuré, qu'on pouvait imaginer que les antieuropéens avaient renoncé à se découvrir avec une telle imprudence. Mais la bêtise est têtue. Ils ont été jusqu'au bout. Tant mieux !

Pour une fois le libellé de l'initiative n'est pas trompeur: «Négociations d'adhésion à la CE: que le peuple décide !» L'intention est claire.

L'ordre naturel des compétences, dans tous les pays démocratiques, est le suivant: le gouvernement négocie les traités et les signe (ou les paraphe); le parlement délibère et approuve et le peuple, comme c'est le cas en Suisse par exigence constitutionnelle, décide en dernière instance. Tout transfert de compétence crée l'imbroglio. Tel était le cas pour l'initiative non aboutie des pro-européens qui voulaient décider par voie d'initiative l'ouverture de négociation; telle est la faiblesse de l'initiative pour un deuxième vote sur l'EEE qui impose au Conseil fédéral non seulement l'obligation de renégocier, mais qui lui transfère le pouvoir parlementaire d'approbation.

Le succès de l'initiative des Démocrates suisses empêcherait pour longtemps toute négociation avec l'Union européenne. C'est sa faiblesse. Car ils sont nombreux les attentistes, ceux qui, comme on dit, ne veulent pas hypothéquer l'avenir. L'initiative, par-