

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 123 (1997)
Heft: 19

Sonstiges

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: 08.04.2026

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

Danemark dynamique – Suisse en panne

Par Jean-Pierre Weibel,
rédacteur en chef

On me permettra de citer ici notre revue: «*Le Danemark et la Suisse sont des pays comparables par leur superficie et le nombre de leurs habitants. Et si la Suisse est un pays de montagnes et de vallées, alors que le Danemark est une terre d'îles et de détroits, ces particularités du relief constituent autant d'obstacles à surmonter pour assurer la circulation des voyageurs et des marchandises sur l'ensemble du territoire. Ainsi la Suisse s'est attachée à l'aménagement des cols et au percement de tunnels à travers les Alpes, tandis que le Danemark a complété ses réseaux par des services de ferries et la construction de ponts pour relier ses îles. Or les transports modernes, tant routiers que ferroviaires, posent de nouvelles exigences avec des vitesses et des volumes de trafic en augmentation. Malgré les lenteurs et les difficultés, un réseau autoroutier et un réseau ferré à grande vitesse se mettent en place à l'échelle du continent européen et imposent de grands travaux d'infrastructure. En Suisse, il faut percer de nouveaux tunnels. Au Danemark, cette évolution ne peut plus s'accommoder de transbordements par ferries mais nécessite l'établissement de liens fixes à travers les détroits, mêmes s'ils sont larges de plus de dix kilomètres*¹. »

385

Poursuivons la comparaison: après une analyse approfondie du trafic et des possibles solutions techniques, les Danois se sont mis à l'ouvrage et neuf ans après le début des travaux, la liaison ferroviaire entre la Fionie et le Seeland est entrée en service il y a quelques semaines, réduisant à l'inactivité les ferries assurant jusqu'alors la traversée des véhicules ferroviaires. Les accidents de parcours n'ont pourtant pas manqué en cours de réalisation du tunnel ferroviaire de l'Est, notamment une venue d'eau massive dans l'un des deux tubes en cours de percement.

Les travaux se poursuivent en ce qui concerne le volet routier de ce franchissement du Storebaelt, comportant notamment le deuxième plus long pont suspendu au monde (1624 m de portée centrale). La mise en service devrait intervenir l'an prochain.

L'écologie n'est pas absente des préoccupations des concepteurs, puisque ce sont 7 à 8 % des coûts totaux d'environ 5,5 milliards de francs suisses qui sont affectés à la protection de l'environnement.

Autre projet ambitieux, la liaison routière et ferroviaire entre le Danemark et la Suède sous l'Øresund² est en travaux depuis 1993 et devrait être achevée vers l'an 2000. Ce sont plus de 4 milliards de francs qui s'ajoutent ainsi au coût du Storebaelt. L'ensemble de ces réalisations devrait être amorti en une trentaine d'années au plus.

Pendant ce temps, que se passe-t-il en Suisse? Le réseau des autoroutes ne sera même pas complété pour Expo 2001, le projet Rail 2000 – pourtant « redimensionné », comme on dit pudiquement – n'est pas sorti des fondrières de multiples oppositions et l'on ne peut se défendre de l'impression que chaque jour qui s'écoule nous éloigne de la réalisation des NLFA (également « redimensionnées »). Difficulté croissante à obtenir un consensus, frilosité politique et économique, régionalisme forcené, ignorance de la position de la Suisse dans les réseaux européens de transport, lassitude et morosité générales entretenues par les médias? Les causes de cet immobilisme sont multiples, contrairement aux remèdes. Une certaine Suisse est en panne, alors que des Suisses entrepreneurs s'attachent à démontrer par la création de PME que le dynamisme n'est pas lettre morte chez nous.

¹ BOSKOVITZ, PIERRE: « Traversée des détroits au Danemark: Storebaelt », IAS N°22 du 9 octobre 1996, pp. 394-401

² BOSKOVITZ, PIERRE: « Traversée des détroits: Øresund », IAS N° 26 du 4 décembre 1996, pp.492-496