

Progrès par substitution

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **25 (1988)**

Heft 919

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1018302>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Progrès par substitution

Lundi va commencer la procédure de consultation en vue de la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). Son coût devrait se situer entre 9 et 20 milliards de francs environ, selon la variante qui sera choisie.

Un autre projet ambitieux en matière de transport fait régulièrement parler de lui: Swissmetro, ce train souterrain à très grande vitesse qui relierait Genève à Saint-Gall, avec des antennes possibles depuis la Suisse centrale en direction de Bâle et de Bellinzone. L'investissement pour le tronçon principal est estimé — par ses promoteurs — à environ 8 milliards de francs.

Pour comparaison, rappelons que l'achèvement du réseau des routes nationales coûtera 40 milliards d'ici à la fin du siècle.

Il est donc temps de s'interroger sur l'utilité de ces projets pour notre système de transport et sur l'amélioration ou la dégradation de la qualité de la vie qu'ils risquent de provoquer.

S'agissant du tunnel à travers les Alpes — même si, sur le plan interne, nous pouvons nous passer de cette réalisation — la Suisse se verra tôt ou tard contrainte d'offrir une solution pour le transit des marchandises de la CE. Nous avons le choix entre un corridor pour camions de 40 tonnes et un axe ferroviaire capable d'accueillir les poids lourds et les conteneurs de nos voisins. A nos yeux, le tunnel se justifie parce qu'il ne fera qu'absorber, de la manière la moins dommageable pour les populations concernées et pour l'environnement, un flux de trafic sur lequel nous n'avons pratiquement pas d'influence, mais que nous ne pouvons politiquement pas refuser.

Le cas de Swissmetro est tout différent. En rendant possible un trajet Genève - Berne en moins de trente minutes, les transports publics deviennent plus attractifs que la voiture. On offre même un système telle-

ment performant qu'il en résultera inévitablement une augmentation du trafic: l'homme est ainsi fait qu'il a depuis toujours utilisé les gains de temps dans le domaine des transports pour aller plus loin, plutôt qu'il ne les a consacrés à ses loisirs. Il ne fait donc aucun doute que Swissmetro sera utilisé — et peut-être même qu'il sera financièrement rentable. Mais il n'aura, à long terme, aucun effet sur le trafic routier: la place libérée sur les routes par les usagers de ce train express renonçant à leur voiture sera rapidement occupée par d'autres, qui laissaient leur auto au garage à cause des embouteillages... Tout au plus, sera-t-il possible de contenir momentanément les pressions qui se font sentir ici et là pour élargir certaines autoroutes.

Il faut néanmoins entrer en matière sur Swissmetro, parce que ce système représente un plus pour certains types de trajets. Certes, le projet tel que présenté — reliant entre eux les grandes villes — ne permet pas sans autre de satisfaire tout le monde. Mais en s'appuyant sur un réseau de transports régionaux bien conçu et performant, en utilisant judicieusement le rail libéré de la plus grande partie du trafic à longue distance, il sera certainement possible d'intéresser les habitants de la périphérie.

Reste à résoudre le problème de la «neutralité des nuisances» ou, mieux, de leur diminution grâce à Swissmetro. Pour l'instant, on nous parle de cet ambitieux projet comme d'une addition: il viendrait s'ajouter à ce qui existe déjà. De cette manière, impossible que le bilan énergétique et écologique global soit positif. De la même manière que la télévision en couleurs a remplacé les postes noir-blanc dans les foyers, Swissmetro n'est envisageable que s'il est conçu pour se substituer à ce qu'il a rendu obsolète. Dans cette optique, il faudrait envisager de changer l'affectation d'une partie du réseau autoroutier.