

## Swissmetro: la solution pour la Suisse d'après-demain ?



Vincent Bourquin est Dr Ing., Prof. EIA-FR (HES-SO) et vice-président du comité de Pro Swissmetro.

Swissmetro se développe et s'améliore continuellement parce que les principes qui ont guidé sa conception lui permettent de dépasser les limites des autres modes de transport et d'ouvrir de nouveaux horizons en termes d'environnement, d'efficacité, d'économie énergétique et de rentabilité économique. D'autres concepts similaires se développent dans le monde, mais Swissmetro, maintenu à jour et amélioré par des équipes industrielles et scientifiques, est toujours le plus avancé, le plus réaliste et le plus abouti.

Ne consommant qu'une fraction de l'énergie d'un train, Swissmetro permettrait d'atteindre les objectifs de la nouvelle stratégie énergétique de la Confédération tout en offrant de nouvelles capacités de transport, en complémentarité avec les réseaux ferroviaires et routiers, sur les lignes surchargées.

**La densité de notre habitat et la protection des paysages ne nous permet plus de nous développer en surface. Swissmetro est optimisé pour le souterrain, avec un tunnel construit industriellement, ce qui rendrait la mobilité économique, silencieuse et invisible.**

Les recettes du rail ne couvrant pas les dépenses d'exploitation et de maintenance, d'autres recettes doivent les équilibrer et tout nouvel investissement endette les générations futures. Swissmetro est rentable et permet non seulement de couvrir ses coûts, mais aussi de rentabiliser son infrastructure qui est moins onéreuse que le rail.

Swissmetro est basé sur un concept de sécurité intrinsèque qui lui permettra un meilleur niveau de sécurité que le rail dont la récente actualité montre les difficultés croissantes dans ce domaine.

Le contexte d'aujourd'hui renforce l'attractivité de Swissmetro sur tous les plans et pas seulement dans le contexte helvétique. Un certain obscurantisme, les barrières, les querelles et le conservatisme entravant son développement doivent être levés car les générations futures ont besoin d'innovations comme Swissmetro, permettant le développement durable de notre société.

Le temps est le bien le plus précieux qu'un système de transport puisse offrir à ses utilisateurs. La politique suisse des transports et ses milliards de francs d'investissement en places assises supplémentaires pour un temps de parcours inchangé peut paraître peu futuriste. Dès lors, Swissmetro est-il une solution adéquate? Quatre points plaident en sa défaveur:

**Une ligne Swissmetro, une fois réalisée, restera pratiquement immuable. Par contre, les centres économiques se déplacent au fil du temps et, avec eux, les besoins de la clientèle. Un réseau de chemins de fer est adaptable – Swissmetro ne l'est pas, et il deviendrait très vite «un vieux dinosaure».**

L'onéreuse infrastructure de Swissmetro ne remplit qu'un nombre limité de fonctions. Elle ne contribue en rien à la desserte régionale et pas davantage au transport des marchandises.

Le réseau européen de trains à grande vitesse et les systèmes de RER doivent notamment leur succès au fait qu'ils peuvent être mis en place graduellement et que chaque nouvelle ligne représente un progrès pour les utilisateurs. Swissmetro, au contraire, ne pourrait déployer ses effets une fois seulement que son réseau sera achevé et ce, au bout de décennies de travaux. Pendant ce temps, un Swissmetro fragmentaire concurrencera et affaiblira déjà le réseau ferroviaire existant.

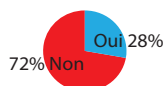
La complexité technologique des tunnels de base alpins (sécurité, contrôle et commande) donne un aperçu des exigences des lignes ferroviaires modernes. Le concept de tunnels hermétiques et de vide partiel de Swissmetro exigerait des prouesses technologiques d'une tout autre dimension encore. Il est illusoire de penser qu'on pourrait l'exploiter en toute fiabilité à des coûts abordables.

Vouloir rendre plus rapides les transports publics de Suisse est un objectif fondé. Il n'est guère imaginable qu'au milieu de ce siècle il faille toujours plus de quatre heures pour traverser notre petit pays. Pour cela, il est bien suffisant d'exploiter enfin tout le potentiel du rail classique en matière de vitesse!



Ulrich Weidmann est professeur à l'Institut de la planification et des systèmes de transport de l'EPF de Zurich.

## 1 THÈME 2 AVIS



Résultat du dernier sondage:  
**Faut-il construire un deuxième tube routier au Gothard?**

**La Suisse doit-elle avoir un Swissmetro?**  
Donnez votre avis sur [www.ate.ch/voter](http://www.ate.ch/voter)

