Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **31 (1994)**

Heft 1156

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

Domaine Public
DP
JAA
1002 Lausanne
27 janvier 1994 – nº 1156
Hebdomadaire romand
Trente-et-unième année

Quelques détails à régler...

Aramis est un projet génial de transport urbain dont le réseau est composé de lignes classiques en site propre. Y circulent de petits véhicules, sans conducteur, qui se déplacent grâce à un contrôle électronique en fonction de la programmation du premier voyageur qui l'occupe. Pratique: vous attendez simplement à une station qu'une cellule vide ou programmée pour votre destination passe. Dans les zones de grand trafic, les petits véhicules s'assemblent en trains, sans toutefois se toucher physiquement; à chaque embranchement, le convoi perd les «wagons» qui changent de destination ou en reçoit de nouveaux. Grâce à ce système, ne circulent pour une destination que le nombre de cellules nécessaires et l'attente est quasi nulle.

Ce projet, sur lequel ont travaillé durant des années des ingénieurs français, n'a jamais vu le jour. Les journaux qui le présentaient ont pourtant tous publié des dessins présentant stations et cellules, avec des détails sur leur équipement et leurs dimensions au millimètre près. Mais sans marketing, sans des images auxquelles s'accrocher, sans ces détails qui font sérieux, Aramis n'aurait jamais obtenu les fonds nécessaires à une étude si poussée. Et d'autres projets n'auraient jamais profité des retombées de ces années de recherche fondamentale.

Swissmetro est un projet génial qui allie les avantages de l'avion et ceux du train. Ses concepteurs ne sont pas encore d'accord sur la longueur des rames (50 ou 200 mètres ?), mais ils savent déjà qu'elles seront construites en Al 2024, un matériau utilisé en aéronautique, que le train sans rail «volera» en sustentation magnétique à 20 mm de son système de guidage et de propulsion et que le prix du billet Lausanne – Zurich aller-retour sera de 120 francs environ. Un calendrier publié en mars 1993 prévoit l'ouverture du premier chantier en 1996 et une mise en exploitation en 2004.

Pourtant, Swissmetro en est au stade de la recherche scientifique et technologique à long terme, pour laquelle 14 millions de francs sont à disposition. Cette somme ne sera de loin pas suffisante pour qu'une demande de concession puisse être déposée. Et des questions fondamentales, qui touchent notamment à la sécurité des installations et à la circulation sous vide, n'ont été qu'approchées. De plus, les chantiers de surface, un tous les 15 kilomètres, poseront des problèmes, ainsi que l'excavation de 26 millions de mètres cubes de matériaux, la construction des stations et des puits de pompage n'étant pas comprise dans ces chiffres. Quant au calcul de rentabilité, il apparaît comme assez fantaisiste: même en raflant l'entier du trafic Intercity (ce qui est une hypothèse optimiste) et jusqu'au tiers du trafic routier en fonction de la distance, il manquera encore à Swissmetro les trois quarts des voyageurs nécessaires à équilibrer ses comptes. Avec, il faut le rappeler, des prix élevés.

On le voit, les questions ne manquent pas. Mais la confusion entretenue par ses promoteurs et l'unanimité qui entoure Swissmetro en Suisse romande ne sont pas propices au débat scientifique. Et c'est en s'excusant, avant de passer pour un traître, que Philippe Bovy a décidé de lancer ce débat. Il pose pourtant des questions pertinentes et n'émet que des réserves fondées.

Même si, après des études plus approfondies, le sort de Swissmetro devait être le même que celui d'Aramis, ce qu'on ne lui souhaite pas, les ingénieurs n'auraient perdu ni leur temps ni l'argent qui leur a été confié. Car cette fusée souterraine est un formidable terrain de recherche dans des domaines aussi divers que l'électromécanique, la mécanique des roches, la physique métallurgique, sans oublier la planification, l'aménagement du territoire et l'économie.

Mais rien ne justifie de ranger au rayon des ringards et des peureux ceux qui rappellent simplement que des années et quelques milliards de francs nous séparent encore d'un éventuel avant-projet qui s'appuie sur un travail approfondi et sur une expérimentation fiable. A ce stade des recherches, financées pour moitié par des fonds publics et qui prétendent aboutir à une mise en pratique, les règles élémentaires veulent que le doute puisse s'exprimer librement. Nous ne pensions pas avoir à rappeler que lui aussi sert la science.

PI