Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 31 (1994)
Heft: 1160

Artikel: Swissmetro : la part de rêve et de tolérance
Autor: Jaggi, Yvette
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1009335

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: 13.07.2025

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

SWISSMETRO

La part de rêve et de tolérance

Se réfugier dans la technique pour éviter la philosophie: voilà le vrai danger pour une société

(*yj*) Il paraît que le Suisse moyen — terrifiante expression pour désigner un être de pure abstraction — roule sur les rails du conformisme, sans espoir d'aiguillage divergent. Il paraît que dans ce pays les grands défis sont faits pour ne pas (ne plus) être relevés. Il paraît que de ce côté-ci de la Sarine les bonnes idées ont de la peine à germer, et encore davantage à se faire (re)connaître dans les centres de décision alémaniques, à Zurich.

Dans cette grisaille générale, tout ce qui ressemble à une innovation ambitieuse, à une audace d'entreprendre, à un dessein susceptible de conquérir une audience nationale, devient une occasion d'élan à ne pas briser et d'identification collective à cultiver comme une vaste thérapie de groupe, coordonnée par *Le Nouveau Quotidien* et tous les apologistes de la modernité.

Et quand un projet prend cette allure, il ne souffre plus même l'expression du simple doute scientifique; ses supporters se comportent en zélotes niais ou, pire, en sectaires aussi inconditionnels qu'étroits. Je crains que nous en soyons arrivés là avec le Swissmetro. Impossible désormais d'émettre un doute sur ce projet nullement achevé (voir l'édito de DP nº 1156), sous peine de s'attirer les foudres de ses partisans les plus fanatiques — sinon de ses concepteurs, beaucoup plus tolérants.

Certes, ni l'indispensable part de rêve collectif ni l'utopie d'aujourd'hui ne se jugent en termes de faisabilité. Ceux qui s'interrogent, avec un scepticisme souvent bienveillant, ne méritent pas pour autant de passer pour d'incurables ploucs. Ceux que l'enthousiasme n'emporte pas (encore) ne sont pas forcément des coupeurs de cheveux en quatre, quoi qu'en professe Jacques Pilet (*NQ*, 24.1.94); ni des lilliputiens aspirant à transformer la Suisse en Ballenberg, comme les en accuse Eric-A. Denzler, conseil en relations humaines de son état, qui philosophe occasionnellement dans *L'Agefi*.

Malheureusement pour ses inventeurs, heureusement pour le financement de son étude, le projet de Swissmetro a tout pour séduire le grand enfant qui demeure en chaque homme adulte et décideur. Cette rémanence, que je dénommerai volontiers «syndrome Märklin», explique à la fois le succès persistant des grands et petits trains et la fascination qu'exercent certains projets et matériels ferroviaires. M'étonnera toujours de voir comment, dans tout débat sur l'extension de l'offre de transports collectifs, et même dans les cénacles politiques où les ingénieurs sont minoritaires, la discussion porte systématiquement sur le matériel roulant, éventuellement sur les tracés et les conditions d'exploitation, jamais sur la question de la mobilité. Quant au point de vue de l'usager, de l'usagère, il n'entre pas vraiment en ligne de compte.

Se réfugier dans la technique pour éviter la philosophie: voilà le vrai danger pour une société. Bien plus grave qu'égratigner une part de rêve collectif. Tellement plus facile d'étudier des variantes techniques plutôt que de développer des visions à long terme. Plus gratifiant de déterminer le comment que de se prononcer sur le pour quoi, de choisir les voies et moyens que d'opter sur les objectifs et les fins. L'absence d'options philosophiques expresses ne signifie pas celle de choix politiques — bien au contraire, dans la mesure où le silence a lui-même bel et bien une signification. Derrière les critères en apparence purement techniques se cache toujours une politique.

Traité sur le mode émotionnel d'une part et comme une technologie nouvelle de l'autre, le projet Swissmetro garde l'avantage de poser des questions fondamentales sur la mobilité, sur le rapport que nous entretenons à l'espace-temps, (c'est-à-dire à la vitesse de déplacement), à la lumière du jour (ou au souterrain) et finalement aux mythes fondateurs d'une identité et d'une fierté collectives. ■

●●●

tés. Le coût de l'opération est devisé à 40 000 francs, procurés par les amis de cette radio.

La *Wochen Zeitung* et des journaux étrangers soutiennent le quotidien kurde *Özgür Gündem* («L'ordre du jour libre») en publiant, en allemand, quelques articles ayant provoqué la saisie du journal par les autorités d'Ankara.

La *Neue Zürcher Zeitung* du 11 février a publié un article fort bien documenté de Ernst Bollinger sur la concentration de la presse en Suisse romande. De quoi compléter le rapport que la Commission des cartels a consacré l'année dernière au même sujet.

Edipresse baisse le prix d'une partie de ses quotidiens: *Le Matin*, dont la mise en page sera modifiée, sera vendu dès le 1er mars 1 fr. 30 (1 fr. 80 actuellement); *La Tribune de Genève* et *24 Heures* passeront de 2 fr. à 1 fr. 60. La mesure est d'inspiration étrangère: des baisses ont porté leurs fruits en Angleterre et en Espagne, où elles concernaient des publications reprises par Edipresse.