

Swissmetro : la part de rêve et de tolérance

Autor(en): **Jaggi, Yvette**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 1160

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1009335>

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.

La part de rêve et de tolérance

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

(y) 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 n° 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 1^{er} 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.