

## ***Il faut une étude de faisabilité!***

### ***Penser aujourd'hui à l'avenir d'après-demain***

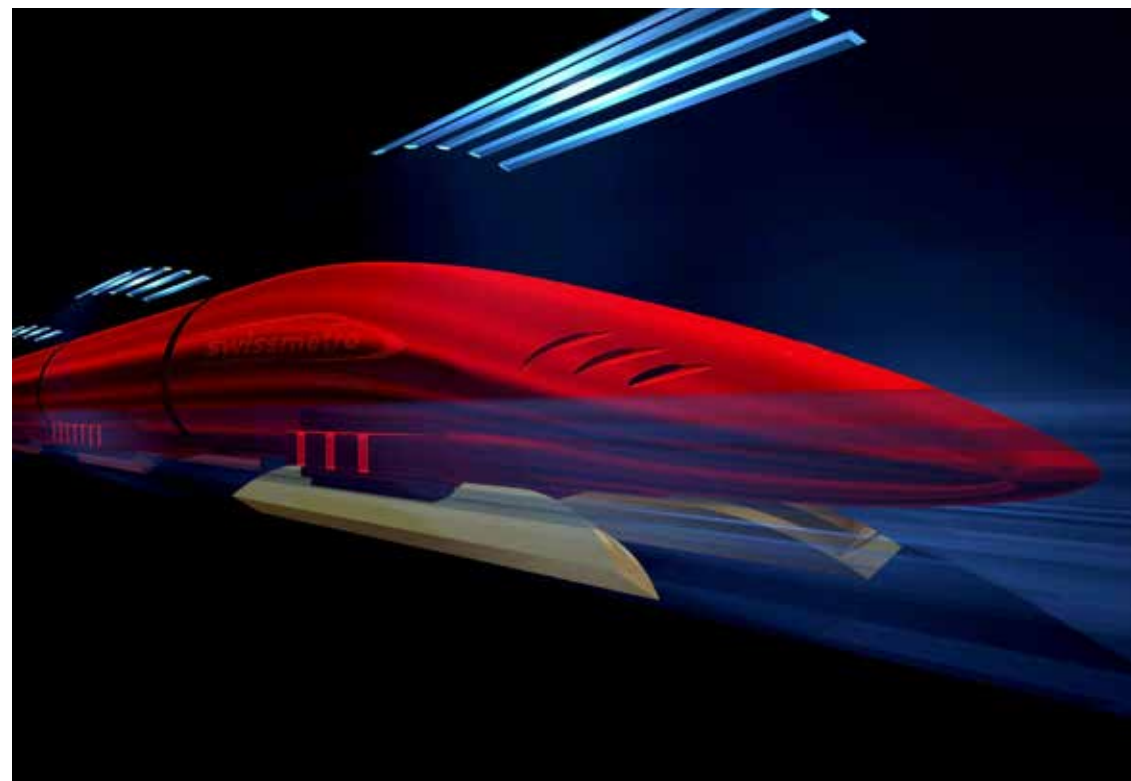
Le monde est à un tournant, entraîné par les possibilités presque illimitées de stockage et de traitement des données, les nouveaux réseaux sociaux et leurs implications sociétales. Contrairement à ces évolutions technologiques, la mobilité des biens et des personnes dépend d'infrastructures dont la planification et la mise en œuvre nécessitent beaucoup plus de temps et de participation de l'état. « Gouverner, c'est prévoir » a ici un sens tout particulier.

### ***Favoriser la concentration décentralisée***

L'aménagement du territoire suisse vise à concentrer la croissance démographique dans un nombre limité de villes et d'agglomérations bien desservies. C'est le seul moyen de protéger le paysage non encore bâti. Un métro est entièrement souterrain, pratiquement invisible après la construction et peut être construit par étapes comme le réseau autoroutier.

### ***D'où une étude de faisabilité***

De nombreux arguments plaident en faveur de la reprise des études sur un système de transport souterrain entièrement nouveau, Swissmetro, interrompu en 1999. Dans le cadre des décisions fédérales « Étapes de développement 2035 » pour la révision des perspectives à long terme 2050/60 des transports publics, il convient également de clarifier l'influence des nouvelles technologies dans le domaine de la mobilité. C'est sur cette base qu'il importe qu'une étude de faisabilité et d'impact soit lancée et financée pour une « vision de l'avenir ».



## ***Association metroswiss***

Worbstrasse 201  
3073 Gümligen / Bern

Tel +41 (0)31 950 41 41  
info@metroswiss.ch

***www.metroswiss.ch***

## ***En 15 minutes de Berne à Zurich !***

Les connexions rapides créent des capacités supplémentaires là où elles sont les plus nécessaires.

## Quelle est l'idée derrière ?

### Pourquoi une étude de faisabilité metroswiss ?

Dans les années 90, la Suisse, sous la direction de chercheurs de l'EPF de Lausanne, a commencé à développer un métro souterrain. Depuis, un quart de siècle s'est écoulé. De plus en deux générations, la population a augmenté de 50% pour atteindre 8,4 millions d'habitants. La mobilité s'est encore accrue. La fin de cette évolution n'est pas en vue. Il est temps de poser la question à la lumière de ces évolutions (10-12 millions d'habitants en Suisse).

## Problèmes urgents



### Embouteillages et perturbations se multiplient

La route et le rail sont surchargés en de nombreux endroits et pendant plusieurs heures bien au-delà de leurs limites de capacité. Il en résulte des pertes économiques, que ce soit en raison d'heures de congestion sur les autoroutes ou du fait d'un nombre croissant de perturbations sur le réseau ferroviaire, qui affectent la fiabilité du chemin de fer.



### Est-ce que « Plus de la même chose » est la solution ?

Pour le rail et la route, il existe des plans d'aménagement ambitieux et coûteux pour éliminer les goulots d'étranglement de la capacité. Ils ne doivent pas être mis en doute. Mais la question qui se pose est: et après ? Encore plus de la même solution ?



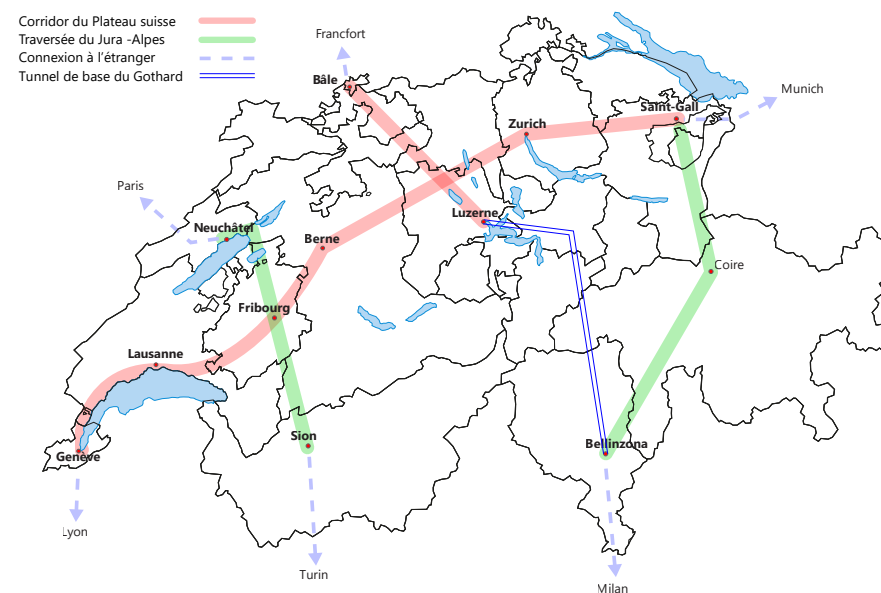
### Notre espace est limité

Non seulement les infrastructures, mais aussi l'utilisation de notre paysage sont à la limite. Des infrastructures de transport encore plus importantes ne peuvent plus être mises en œuvre dans ce contexte et avec une population sensibilisée

## La solution: un metroswiss

### En un quart d'heure, de Berne à Zurich - de Sion à Neuchâtel - de Coire à Saint-Gall

Dans un metroswiss, les véhicules de transport se déplacent à vitesse élevée dans un système de tunnels sous vide partiel. Ce dernier réduit le frottement au minimum, de sorte que le système fonctionne de manière très efficace sur le plan énergétique. Un réseau à l'échelle de la Suisse ne doit pas seulement desservir les grandes agglomérations existantes, mais aussi permettre cette accessibilité au transport dans les régions alpines et dans le Jura, ainsi que de s'intégrer à un réseau européen EuroTube.



### Capacité accrues pour les lignes de surface

Un metroswiss fait partie du système suisse de transport public. Il libère le réseau ferroviaire actuel du trafic interurbain, créant ainsi de la capacité pour une meilleure exploitation des grandes agglomérations et des villes moyennes

### Construction industrialisée de tunnels et IT4.0

La construction et l'exploitation d'un métro regroupent les nouvelles possibilités offertes par le BigData, la technologie de communication moderne et la construction de tunnels industriels en un nouveau système de transport innovant.