

SWISSMETRO

L'avenir de la Suisse ne peut plus attendre!

Mauvais signe: au lieu de remobiliser les Suisses autour d'une grande réalisation, Swissmetro devient une espèce de serpent de mer. On en parle à intervalles réguliers comme d'un projet fantastique et lointain, un rêve qui suscite autant d'enthousiasme que d'indifférence. L'autre jour au Cercle de la presse de Lausanne, Adolf Ogi envisageait la réalisation de ce puissant trait d'union en Romands et Allemands pour l'an 2020 (début des travaux!). De quoi refroidir tous ceux qui pensent que l'avenir de la Suisse ne peut plus attendre.

L'Office Fédéral des Transports s'est empressé de mettre ce dossier brûlant au frigo. Le projet Swissmetro ne s'inscrit pour l'instant dans aucun réseau européen, dans aucun cadre financier. Il doit céder la place à Rail 2000, même si Rail 2000 bat déjà de l'aile. Quelle que soit l'origine de son financement, qui pourrait être privé et international, Swissmetro passera aussi après les transversales alpines.

Du côté des concepteurs de Swissmetro, les études se poursuivent envers et contre tout. Et on cherche des fonds pour faire avancer le projet. Entretien avec Rodolphe Nieth, l'ingénieur lausannois qui a imaginé Swissmetro il y a déjà vingt ans.

SWISSE INFO: On entend souvent dire que Swissmetro est une utopie, bien que l'industrie allemande s'y intéresse de près. Où en est le projet?

RODOLPHE NIETH: Jusqu'à maintenant, les études ont consisté à faire des pré-choix. La construction d'un tunnel n'est pas un problème, mais des choix doivent être faits concernant les moteurs, la sustentation magnétique, les sas, les stations. Au départ, on a plusieurs possibilités, et petit à petit on élimine celles qui paraissent les moins bonnes. Les grands principes sont aujourd'hui arrêtés, mais certains doivent encore être testés, par exemple la taille des véhicules, la fréquence des convois.

SWISSE INFO: Les étapes qui restent à franchir semblent innombrables...

RODOLPHE NIETH: Il faudrait trouver 15 millions pour terminer les études. Dans trois ans, nous pourrions alors présenter un projet à Berne pour une demande de concession. Une fois cette concession obtenue, des sociétés suisses et étrangères s'intéresseront au financement de la construction. Swissair est déjà actionnaire de la Société Anonyme Swissmetro.

SWISSE INFO: L'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne vient de rendre un rapport au Département fédéral des Transports. De quoi s'agit-il au juste?

RODOLPHE NIETH: Ce rapport comprend une analyse de marché, une analyse technique et une analyse socio-économique. Il s'agit d'une étude préliminaire.



RODOLPHE NIETH: «Les fonctionnaires ont parfois de la peine à crocher sur un projet qui ne se réalisera pas de leur vivant...»

re. Ce n'est pas encore une étude de projet.

SWISSE INFO: Et quel accueil attendez-vous?

RODOLPHE NIETH: Ecoutez, tout ce qui est dit dans ce rapport confirme l'intérêt de Swissmetro, donc il ne peut pas être mal reçu. Si les gens lisent ce rapport et sont objectifs, ils ne peuvent pas faire autrement que de soutenir cette idée, parce que l'on démontre l'intérêt de Swissmetro pour la collectivité. Cela dérange peut-être profondément certaines personnes mais il faudra bien les convaincre. Quelques fonctionnaires ont parfois de la peine à crocher sur un projet qui ne se réalisera pas de leur vivant...

SWISSE INFO: Vous rencontrez donc des oppositions. Mais d'où viennent-elles plus précisément?

RODOLPHE NIETH: Les CFF ont toujours freiné le projet. Vous comprenez, un train sans roues, c'est comme une tra-

hisont. Mais aujourd'hui, une nouvelle génération prend le relais. Et ces gens verront les choses différemment. Les CFF peuvent tirer profit de Swissmetro, c'est évident. Compte tenu des difficultés qu'ils ont à construire en surface, ils ont tout intérêt à construire en sous-sol. Il n'y aurait pas d'expropriations, pas d'oppositions! Il est temps qu'ils passent à quelque chose de plus rationnel. Je tiens à préciser que mes patrons, au premier arrondissement des CFF (Lausanne), m'ont tout de suite félicité et encouragé. C'est de la direction générale qu'est venue la réaction négative.

SWISSE INFO: Le projet ne semble pourtant pas complètement bloqué? Qui le fait avancer?

RODOLPHE NIETH: L'élément moteur a été l'Ecole polytechnique. Le groupe de travail de l'EPFL est responsable de la partie technique, tandis que la Société Swissmetro S.A. s'occupe de la promotion et de la demande de concession.

SWISSE INFO: Et ça avance vraiment?

RODOLPHE NIETH: Ouï! Le projet va en s'accéléralant depuis ses débuts. Il y a bien sûr des périodes où l'on est obligé de batailler. Les médias en parlent par épisodes. Mais entre deux

«événements», je puis vous assurer que le travail se poursuit.

SWISSE INFO: Ne craignez-vous pas qu'à ce rythme, Swissmetro finisse par s'essouffler avant même d'avoir roulé?

RODOLPHE NIETH: Non, au contraire. Le temps travaille pour nous. Notre meilleur promoteur, c'est bien sûr Adolf Ogi. Mais ce sont aussi les difficultés des CFF. Elles montrent les limites du chemin de fer. Elles montrent qu'il faut maintenant trouver autre chose, avoir des idées nouvelles. Plus le temps passe, plus Swissmetro s'incruste dans les esprits.

SWISSE INFO: Est-ce que d'autres projets semblables existent en Europe? Swissmetro a-t-il un sens sans prolongement européen?

RODOLPHE NIETH: L'autre projet, c'est Transrapid. C'est la moitié de Swissmetro puisqu'il circule à l'air libre sur des viaducs. Mais les Allemands ont de la peine à le vendre. Lorsqu'on se déplace en ville, on change continuellement de moyen de transport. Nous voulons donc montrer que Swissmetro est viable sans prolongement au-delà de nos frontières. Ce serait le métro de la Suisse comme la RATP est le métro de Paris. Maintenant, si Swissmetro avait la chance de connaître des prolongements à l'étranger, tant mieux! Nous serions ravis que Swissmetro s'intègre dans un Eurométro.

SWISSE INFO: Que répondez-vous aux esprits désabusés qui affirment qu'un projet aussi ambitieux n'aboutira jamais dans un pays comme la Suisse?

RODOLPHE NIETH: Si vous me demandez combien de chances nous avons aujourd'hui, je vous réponds cent pour cent, au risque de paraître présomptueux! Il faudra bien trouver de nouveaux moyens de transport, mieux adaptés au vingt-et-unième siècle. Pour l'instant je ne connais pas de système plus performant.

Pierre-Gabriel Bierli

VINGT ANS DE GESTATION

1974

Rodolphe Nieth, ingénieur aux CFF, imagine un nouveau moyen de transport combinant des techniques connues: tunnel, sustentation magnétique (véhicules soulevés par aimantation) et propulsion magnétique.

1981

Un groupe de chercheurs de l'EPFL s'intéresse au projet. Premières études.

1983

Pour continuer ses recherches, l'EPFL demande des crédits à la Confédération, qui lui sont refusés.

1986

Mandatée par l'Office Fédéral des Transports, la firme allemande Dornier confirme la faisabilité du projet.

1988

Adolf Ogi apporte au projet un soutien politique et une publicité internationale.

1993

L'EPFL vient de remettre un rapport détaillé au Département des Transports, et recherche des fonds.

EN TRAIN COMME EN AVION

Un tunnel traversant la Suisse d'ouest en est et du nord au sud. A l'intérieur, des convois d'une capacité de 800 personnes environ se déplacent à une vitesse de plus de 400 km/h, soutenus magnétiquement à quelques centimètres des parois du tunnel, et propulsés également par la force magnétique.

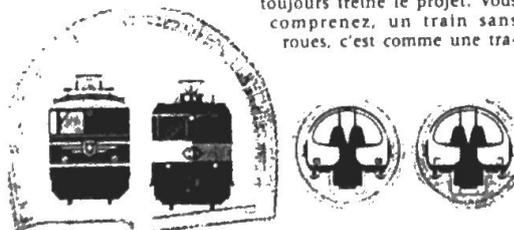
Des stations seront aménagées sous les grandes villes: Genève, Lausanne, Berne, Lucerne, Zurich, St-Gall, Bâle, Bellinzzone. Dans un second temps, ce sera Sion et Coire. Le déplacement entre chaque ville durera 12 minutes environ.

ON NE PARLERA JAMAIS ASSEZ DE SWISSMETRO

Le Jeudi 25 mars, de 9h.30 à 18h, l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne organise une JOURNÉE NATIONALE SWISSMETRO

INSCRIPTION AU 021/693.35.79.

- Description du projet (aspects techniques et socio-économiques)
- Faisabilité
- Etude comparative de systèmes de transports similaires
- Discussion générale



Swissmetro: un volume à excaver beaucoup moins important que pour un tunnel ordinaire