

ET SI ON REPARLAIT DE SWISSMETRO?

(Autoroutes au bord de l'asphyxie et réseau ferroviaire saturé)

A la fin des années 70, un ingénieur visionnaire des CFF, Rodolphe Nieth, avait imaginé un train sans roues ni caténaire, filant à 500 km/h dans un tube sous le plateau suisse. Genève-Lausanne en dix minutes, Lausanne-Berne en un quart d'heure et Berne-Zurich en vingt minutes! Sans atteintes au paysage et sans nuisances sonores, ce train du futur, pour gens pressés, aurait propulsé la Suisse à la pointe de la technologie des transports terrestres du XXI^e siècle. Malheureusement Rodolphe Nieth ne s'appelle pas Bertrand Piccard qui peut s'appuyer sur l'héritage scientifique de son illustre grand-père, Auguste, pour promouvoir la réalisation de son avion solaire. Son projet de train fusée faisait peur aux CFF, ces dirigeants l'ont prié d'aller voir ailleurs.

Recueillis par l'EPFL, cet ingénieur, avec d'autres professeurs de cette école, avaient lancé une étude de faisabilité pour une ligne prototype entre Genève et Lausanne. Mais, à cette époque, nous vivions encore au temps des grands groupes industriels figés par la Guerre froide et ses commandes militaires; le mur de Berlin n'était pas encore tombé. En Suisse allemande, le projet des Romands ne plaisait guère, bien que des grands noms de l'industrie zurichoise, comme Sulzer et ABB, avaient été pressentis pour la réalisation du prototype. Dans ces années-là, on pensait, à tort, que Swissmetro mettrait en péril le réseau de surface des CFF. Vision erronée d'une majorité conservatrice qui se lança tête baissée dans la réalisation simultanée des NLFA du Lötschberg et du Gothard. Ces réalisations pharaoniques ont déjà engouffré des milliards de francs pour répondre à la demande de transport de l'Union européenne à travers les Alpes. Les concepteurs de Swissmetro avaient averti les CFF et les autorités de tutelle, que le concept Rail 2000 se heurterait aux limites d'un réseau ferroviaire hérité des compagnies privées du XIX^e siècle!

En Allemagne, Siemens développa son prototype de train sans roues, le «TransRapid» qui utilise la sustentation magnétique comme le projet du Swissmetro. Mais, construit en surface, la ligne d'essai allemande présentait des inconvénients majeurs comme, l'emprise au sol, le bruit et la vulnérabilité face aux conditions météorologiques parfois très défavorables. Ce qui a conduit les autorités allemandes à prononcer l'ajournement de la construction de la ligne projetée entre Hambourg et Berlin. Siemens s'est donc tourné avec succès vers la Chine qui a construit une ligne commerciale entre l'aéroport international de Shanghai et le centre de cette métropole. Pour demain, les Chinois ont planifié la construction de plusieurs lignes inter-ville pour le train du futur produit sur la base de la technologie fournie par Siemens. Après-demain peut-être, les Chinois proposeront aux Suisses la construction d'un métro à sustentation magnétique comme solution au problème des transports terrestres sur l'axe Genève-Zurich totalement saturé!

Jean-Claude Cochard, mai 2008, Les Avants.