



**Retraite**  
Rodolphe Nieth bichonne son chalet de La Tzoumaz (VS) depuis 1969.  
CHANTAL DERVEY

# Swissmetro est né entre Lausanne et Berne

**Transports** Père du projet de train futuriste, l'ingénieur vaudois Rodolphe Nieth est à la retraite depuis douze ans. Mais il n'a rien perdu de sa verve et de son franc-parler

Federico Camponovo

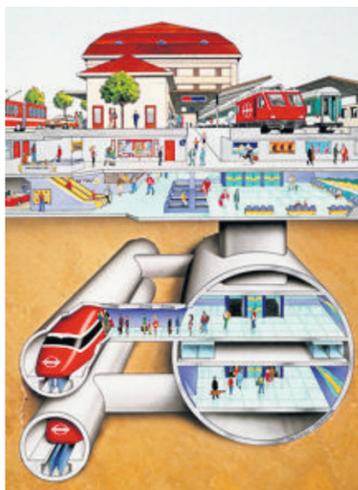
Plus de 4 milliards pour une nouvelle ligne entre Lausanne et Genève: au début de l'été, un groupe d'experts lançait un pavé dans la mare d'un réseau ferroviaire saturé. En évoquant le projet de nouveau tracé, indépendant de la ligne actuelle, *24 heures* présentait son pilote, Daniel Mange, comme celui qui fut, jadis, le «père de Swissmetro», obligeant ainsi l'ancien professeur à l'EPFL à rectifier le tir: «Non, ce n'est pas moi le père de Swissmetro, nous a-t-il courtoisement signalé, c'est Rodolphe Nieth.»

Rodolphe Nieth, un nom qui restera à tout jamais dans l'histoire des transports publics en Suisse. Le nom de l'ingénieur visionnaire des CFF qui avait imaginé, au début des années 70, un train sans roues ni caténaire, à sustentation magnétique, filant à 500 km/h dans deux tubes creusés sous le plateau, et reliant - tenez-vous bien - Genève à Lausanne en dix minutes, Lausanne à Berne en un quart d'heure et Berne à Zurich en vingt minutes. Las! Une fois encore, les circonstances ont donné raison à Charles Ferdinand Ramuz quand il disait que les grandes idées sont à l'étroit dans les petits pays: le projet, qui faisait peur aux CFF, connut un enterrement de première classe...

Quarante ans plus tard, Rodolphe Nieth, à la retraite depuis douze ans, a quant à lui pris de la hauteur. A 72 ans, bon pied, bon œil, il vous accueille à 1500 mètres, devant le chalet de La Tzoumaz (VS) qu'il bichonne depuis 1969. Le sourire malicieux, cet ingénieur lausannois, formé à l'Institut de technique des

«Que voulez-vous, les CFF sont ce qu'ils sont, la roue et le rail, et rien d'autre. Pourtant, avec les dépenses consenties pour le tunnel du Gothard, on aurait pu réaliser ce tracé»

Rodolphe Nieth, ingénieur à la retraite



Un croquis représentant une gare Swissmetro, réalisé en 1997.

KEYSTONE/SWISSMETRO

transports de l'EPFL, revient avec un plaisir gourmand sur une carrière pour le moins particulière. «En 1968, j'ai passé cinq mois à Cologne pour apprendre l'allemand, puis j'ai rejoint le bureau d'ingénieurs Sarrasin, à Lausanne, ce qui m'a notamment permis de participer à la réalisation de la place de la Riponne et des ponts de l'autoroute A9, se souvient-il. J'ai donc eu très vite d'importantes responsabilités.»

## Le déclin

En 1972, l'intérêt pour la politique des transports prend le dessus, et Rodolphe Nieth s'engage aux CFF, à Berne. Toutefois, son mariage avec une Française, sommière au Petit Central, l'empêche de s'installer dans la capitale. Il sera donc pendulaire pendant huit ans. «Swissmetro est né entre Lausanne et Berne, au cours des discussions avec des collègues qui prenaient le train avec moi. A l'époque, on parlait déjà des transversales grande vitesse, et les CFF dimensionnaient les ponts pour des trains roulant à 250 km/h. Pour ma part, j'ai toujours pensé que c'était inutile, qu'on n'atteindrait jamais une telle vitesse en surface, dit-il. Et le doublement des voies entre Genève et Lausanne, qui était aussi en discussion, me semblait irréaliste.»

Le déclin se produit entre 1973 et 1974. «Il faut savoir que la haute vitesse ferroviaire coûte très cher, surtout à l'entretien. Les déformations des voies, par exemple, croissent au carré de la vitesse, précise Rodolphe Nieth. La solution est donc de faire circuler le train dans un tunnel, pour éviter les atteintes au paysage, vidé de son air pour accroître la vitesse et d'utiliser la sustentation électro-

magnétique pour annuler l'effet de frottement. Deux livres, l'un consacré en 1890 aux tunnels, par un ingénieur dont j'ai oublié le nom, l'autre au TransRapid allemand, achèvent de me convaincre. Fin 1974, j'avais Swissmetro dans la tête.»

Au cours de ses trajets entre Lausanne et Berne, Rodolphe Nieth s'ouvre à un collègue qui travaille au sein de la Commission de la conception globale suisse des transports (CGST), créée en 1972 par le Conseil fédéral. «A ma grande surprise, il me donne raison, et je devine que ça mijote dans les hautes sphères fédérales. Puis, un copain qui bosse à l'OFIAMT (ndlr: Office fédéral de l'industrie, des arts, des métiers et du travail, ancêtre du SECO), me suggère de coucher le projet sur le papier. En 1977, à La Tzoumaz, j'écris donc le premier texte sur Swissmetro. Les mois s'écoulent, je continue à en discuter avec mes copains du métier, et on finit par se dire que le moment est venu de présenter une plaquette du projet au conseiller national Alois Hürliemann, président de la CGST. Sa réaction tient en une phrase: «Je vais voir, mais pas un mot aux médias!»

Néanmoins, l'entourage de Rodolphe Nieth ne tarde pas à l'informer que les CFF, craignant que le projet ne mette en péril leur réseau de surface, ont l'intention de faire en sorte qu'il ne voie jamais le jour. Cela ne le décourage pas. Mieux, il fait appel à quatre éminents professeurs de l'EPFL pour mettre sur pied une étude de faisabilité, qui conclut à l'intérêt de Swissmetro pour les transports, la collectivité et l'avenir. Dans la foulée, un postulat demandant que la Confédération étudie le projet coupe l'herbe sous les pieds du président de la CGST: accepté par les

Etats et repoussé par le Conseil national, il ne manque pas d'alerter les médias, *Blick* en tête. Swissmetro tombe dans le domaine public. «Je dois vous avouer que je prends peur, même si la situation m'amuse», confie Rodolphe Nieth, qui multiplie les exposés publics sur son projet.

Il est aujourd'hui impensable de raconter par le menu les événements qui précèdent le moment choisi par Rodolphe Nieth pour abandonner la partie. En résumé, les conseillers fédéraux se succèdent à la tête du département concerné par le projet (le dernier de la liste, Moritz Leuenberger, n'étant de loin pas le plus enthousiaste), les CFF maintiennent le pied sur le frein et le Conseil fédéral rechigne à donner son aval à un projet qui, à l'époque, est évalué à une quinzaine de milliards pour le tronçon Genève - Saint-Gall.

Ainsi, malgré le soutien apporté à la société Swissmetro SA par plusieurs leaders d'opinion, par le groupe franco-anglais GEC-Alstom, le canton de Genève et l'Etat de Vaud, le projet prend l'eau de toutes parts. «Que voulez-vous, les CFF sont ce qu'ils sont, sourit Rodolphe Nieth, la roue et le rail, et rien d'autre. Pourtant, avec les dépenses consenties par la collectivité pour le tunnel du Gothard, on aurait pu réaliser ce tracé...»

«En 2000, pratiquement tout le monde abandonne la partie, moi y compris», précise sans la moindre aigreur l'ingénieur qui, dans l'intervalle, conscient qu'il n'avait plus sa place aux CFF, est devenu en 1988 chef du Service des routes et la voirie de la Ville de Lausanne, un poste qu'il occupera jusqu'à sa retraite, heureuse, à La Tzoumaz.