

transports Mercredi 30 juin 2010

Lausanne–Genève en dix minutes

Par Bernard Wuthrich, Zurich

Un ingénieur zurichois propose d'utiliser la technologie de la sustentation magnétique, en service en Allemagne et à Shanghai, pour rapprocher les deux villes lémaniques à l'aide de trains ultrarapides

Lausanne–Genève en dix minutes? Pour l'ingénieur Niklaus H. König, ce n'est pas une utopie. Et ce n'est pas en ressuscitant Swissmetro qu'il compte atteindre cet objectif, mais un nouveau projet nommé SwissRapide Express (SRE) Ouest. Inspiré de la technologie expérimentée par le Transrapid allemand et exploitée à Shanghai avec le Maglev, ce projet est porté par le bureau d'ingénieur zurichois dont il est le patron. Comme Swissmetro, il s'agit d'un projet utilisant la sustentation magnétique (LT du 25.06.2010). Mais la différence avec le projet conçu naguère dans les locaux de l'EPFL est qu'il ne s'agit pas ici d'une ligne souterraine et sous vide d'air mais d'une construction aérienne.

Au départ, Niklaus H. König et ses partenaires ont lancé l'idée de relier Berne à Zurich par une ligne aérienne à sustentation magnétique. Le projet de SRE Est est d'ailleurs assez avancé. Un budget a été calculé: 9,7 milliards de francs. Un business plan détaillé a été élaboré. Un tarif a été estimé: pour une durée estimée à environ 15 minutes, le trajet Berne–Zurich devrait coûter une quarantaine de francs «selon les prix d'aujourd'hui», nuance Niklaus H. König. Un tracé a été esquissé: il longerait l'autoroute A1 sur quelque 135 kilomètres. Des contacts ont été pris, avec l'Office fédéral des transports (OFT) et avec les CFF, «qui seraient notre partenaire idéal, mais il peut y en avoir d'autres», précise-t-il.

Les priorités sont toutefois ailleurs. Entre Berne et Zurich, on vient tout juste de mettre en service une ligne classique à grande vitesse qui a ramené le temps de parcours au-dessous d'une heure. Et les autorités fédérales sont en train de se creuser la tête pour trouver des moyens financiers qui permettront de rendre l'ensemble du réseau plus performant, sous la forme d'un nouveau programme nommé Rail 2030.

Niklaus H. König propose ici une première réponse: le financement du SRE serait entièrement privé. Il ne s'agirait pas d'un «partenariat public–privé» (PPP) comme on l'entend généralement, mais d'un projet conçu et financé par des privés pour lequel les pouvoirs publics ne joueraient qu'un rôle d'accompagnement (autorisations, cadre légal, impulsions, etc.). Ce modèle porte un nom: il s'agit d'un «investissement privé pour un intérêt public» (PI2, selon l'acronyme anglais).

La situation se présente autrement entre Lausanne et Genève. Les besoins en infrastructures de transport sont établis. Mais les réalisations tardent. C'est pourquoi Niklaus H. König et ses partenaires se sont provisoirement détournés de Berne–Zurich pour s'intéresser à l'axe Lausanne–Genève. «C'est peut-être là que se construira le premier SRE de Suisse», confie-t-il dans son bureau du Technopark de Zurich.

Il imagine une ligne aérienne construite sur des piles hautes de cinq mètres qui longerait l'autoroute sur une soixantaine de kilomètres à une vitesse moyenne de 360 km/h. Temps de parcours visé: 10 minutes. Un peu plus si l'on prévoit des arrêts intermédiaires à Morges et à Nyon, ce qui, précise cet ancien cadre des CFF et de l'OFT, dépendra du bassin d'usagers et du développement régional. Idéalement, les rames pourraient se suivre au rythme d'une toutes les cinq minutes. Chacune pourrait être composée de six wagons de cent voyageurs.

On n'est cependant qu'au début des réflexions. Le business plan n'est pas fait, «mais celui que nous avons préparé pour Berne-Zurich contient déjà beaucoup d'éléments de base», commente Niklaus H. König. Il se veut optimiste: «Quand je vois ce qui s'est passé avec Swissmetro, je constate que l'intérêt pour ce genre de projets est grand.»

La ligne serait-elle simple ou double? «Nous pourrions envisager un seul rail et croiser dans les gares. Nous verrons lors des études de faisabilité. A long terme, toutefois, nous souhaitons proposer une double voie aérienne entre Genève et Winterthur», ajoute l'ingénieur zurichois.

Il assure que l'emprise au sol est bien moindre que celle d'une ligne classique car, sous les piles, les terrains peuvent être exploités, par exemple pour l'agriculture. «Les besoins en terrain sont six fois moins élevés que pour une double voie ferroviaire classique et vingt fois moins élevés que pour une autoroute», estime-t-il.

S'il se concrétise, le projet sera réalisé selon la technique mise au point par le constructeur allemand ThyssenKrupp, mais sous licence avec des partenaires suisses. On n'y est toutefois pas encore. Si Niklaus H. König évoque, dans son business plan, une mise en service autour de 2020, il sait que les études, les procédures et le travail de conviction prennent beaucoup de temps en Suisse. Surtout pour un projet qui ne s'inscrit pas dans la politique officielle.