

# Demain, un Swissmetro entre Genève et Lausanne!

..... **CHRONIQUE** .....



MARIE-HÉLÈNE MIAUTON  
MH.MIAUTON@BLUEWIN.CH

En ce moment, les politiques découvrent, mais un peu tard, combien les inerties du passé sont lourdes de conséquences aujourd'hui. Il en va ainsi des questions énergétiques, alors que la volonté conjointe de décarboner, de sortir du nucléaire et d'augmenter la consommation vertueuse d'électricité montre ses limites, avec un risque de black-out relevé par nos autorités. Il en va également ainsi du sous-équipement CFF en Suisse romande avec pour effet la situation d'engorgement actuelle. Désormais, chaque avarie, chaque accident de personne, chaque pépin sur la voie désorganise le réseau et place dans l'embarras des milliers d'usagers. Tout cela à l'heure même où la recommandation d'utiliser les transports publics se fait pressante.

Comment, dans ces circonstances, ne pas se souvenir du projet Swissmetro? C'est en 1974, il y a près de 50 ans, que Rodolphe Nieth, ingénieur aux CFF, proposait un système de transport révolutionnaire, basé sur trois principes. Les véhicules se déplaçant dans des tunnels de faible diamètre (4,5 à 5 m) à une profondeur d'au moins 30 mètres libéreraient les rails pour la desserte régionale, sans empiéter sur le territoire exigu de la Suisse. Evoluant sous un vide partiel (comparable à celui qui entoure un avion en très haute altitude), avec une propulsion par moteurs linéaires et une sustentation électromagnétique sans contact, donc sans usure ni consommation énergétique excessive, ce système de transport baptisé Swissmetro devait relier à grande vitesse les villes les plus importantes de Suisse.

En 1989, l'Office fédéral des transports (OFT) mandatait une analyse sur la faisabilité du projet, dont la réponse fut positive. Il en résulta une pré-étude financée par la Confédération et l'EPFL, puis une étude principale regroupant l'EPFL, l'EPFZ et une centaine d'entreprises suisses et étrangères. Parallèlement, une société anonyme était créée, possédant les droits du projet sous le nom de Swissmetro SA.

S'en sont suivies de nombreuses investigations scientifiques, techniques et expérimentales, qui mirent en évidence une vitesse de pointe optimale de 400 à 450 km/h, permettant de relier les grandes villes suisses, distantes de 50 à 100 km environ, en un temps de parcours moyen de 12 minutes. En 1997, une demande de concession fut déposée auprès de la Confédération pour la réalisation d'un tronçon pilote entre Genève et Lausanne. Aucune réponse officielle n'y fut donnée et la votation en faveur des transversales alpines en 1992 signa l'arrêt de mort du projet, qui a donc fini dans un tiroir. S'il en avait été autrement, la ligne serait active et nous ne connaîtrions pas les difficultés présentes.

Voilà comment la Suisse romande est restée orpheline d'un concept emblématique et d'une infrastructure qui aurait résolu tous ses problèmes. Car l'idée était si bonne qu'elle a été reprise à l'étranger, au Japon et en Chine notamment, où des trains à sustentation magnétique sont en fonction. Désormais elle s'incarne dans le projet Hyperloop lancé par Elon Musk, le fondateur de Tesla. Malheureusement, il s'agit de véhicules se déplaçant dans des tubes dressés sur des piliers qui impactent fortement le territoire au lieu des tunnels de Swissmetro, permettant de le ménager au contraire et de tenir compte de la densité de population sur le Plateau. Enfin, la vitesse de pointe d'Hyperloop se situant autour de 1200 km/h, elle est résolument inadaptée à la Suisse.

Que faire aujourd'hui que le train est passé (sic)? Plutôt que se lamenter du manque de vision de la Suisse, il convient de solliciter à nouveau l'esprit des bâtisseurs de la fin du XIXe siècle et du début du XXe, qui avaient su prendre des risques et investir pour la Suisse du futur! Un futur qui se présente à nous sous l'angle de contraintes économiques et climatiques, et nous incite à reconsidérer notre mobilité. Au lieu d'une ligne ferroviaire classique pour compléter la desserte Lausanne-Genève, une liaison par un Swissmetro actualisé serait trois fois moins chère en infrastructures et beaucoup plus rapide. Qu'attend-on pour se remettre au travail? ■