

# Daimler-Benz prêt à investir : Swissmetro intéresse les allemands

Autor(en): **Sacco, Francine**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): - **(1993)**

Heft 46-47: **L'avenir des transports**

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-847964>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Daimler-Benz prêt à investir

# Swissmetro intéressé

Souvenez-vous, c'était en juillet 1991. Au moment

où Nicolas Hayek présentait sa dernière trouvaille, la

voiture Swatch-VW. Rodolphe Nieth, ingénieur de

son état, proposait un étonnant projet : le "Swiss

metro". Persuadé qu'à l'avenir, aucune nouvelle

construction de route ou de chemin de fer n'était

possible en surface, il affirmait que le seul moyen de

désengorger le trafic était de relier les villes suisses

par voie souterraine.

Il a donc inventé un train aux allures de fantôme (pas

de rails, il glisse sur un champ magnétique) propulsé

par un moteur linéaire et qui foncerait à 500 km/h.

De quoi donner des complexes au TGV. Ce train met-

trait, d'après son créateur, Genève à 57 minutes de

Zurich et Bâle à 27 minutes du Tessin. Une utopie de-

visée à 25 milliards de frs.s. en 1991, et dont l'apport

principal - le gain de temps - n'a toujours pas

convaincu grand monde en Suisse, semble-t-il.

Pour l'instant  
tracé sur les plans :  
l'étonnant projet  
"Swissmetro"  
qui traverserait  
la Suisse par voie  
souterraine.

# les Allemands

**B**oudé par les CFF et les dirigeants fédéraux pendant des années, le projet de train souterrain ultrarapide "Swissmetro" intéresse l'industrie allemande. Trois géants, dont Daimler-Benz, sont décidés à allonger de l'argent pour entrer dans la société Swissmetro S.A. en tant qu'administrateurs, en avril 93. Ainsi, le projet Swissmetro qui, souffrant des origines romandes, a toujours eu de la peine à s'imposer en Suisse alémanique, est aujourd'hui pris au sérieux par la grande industrie allemande.

La participation financière de Daimler-Benz, premier groupe industriel allemand, et des pontes Thyssen et AEG Westinghouse est devenue quasi certaine depuis le 12 novembre, date d'une rencontre, à Berne, avec les responsables de Swissmetro S.A.

Ces trois colosses ont déjà investi 1,8 milliard de marks dans le projet allemand Transrapid, réplique du Swissmetro à cette différence près que la construction du train est prévue à la surface du sol et non pas sous terre.

## Pas de mainmise allemande

"Swissmetro ne deviendra pas une succursale de Transrapid", tient à préciser Pierre Weiss, secrétaire du conseil d'administration de la société. En investis-

sant dans un premier temps quelque 150.000 frs.s., les promoteurs allemands obtiendront un siège au conseil d'administration mais seront de loin minoritaires, le capital de la société étant actuellement de 1,5 million de francs.

Mais la question du passage en des mains étrangères se posera sérieusement, plus tard, lorsqu'il s'agira de trouver des fonds importants. Swissmetro a déjà des contacts au Japon, en Italie (Fiat) et en France (SNCF). En outre, la société augmentera son capital par le biais d'une souscription en avril prochain, terme prévu pour l'entrée des gros bonnets allemands.

Pourquoi le projet intéresse-t-il Allemands et Japonais ? Pierre Weiss : "Parce que nous avons réussi à résoudre des problèmes sur lesquels ils ont buté". Notamment des questions de consommation d'énergie, de bruit, de rendement dans des conditions atmosphériques défavorables. Un institut d'analyse spécialisé, basé près de Vienne, s'est même prononcé en faveur de l'utilisation de la technologie, Swissmetro pour relier Berlin à Bonn.

## Etude prête pour Noël

Actuellement, l'École Polytechnique Fédérale de Lausanne met la dernière main à une étude préliminaire qu'elle remettra

aux autorités fédérales à la fin décembre. Le document, consacré aux choix techniques et à la rentabilité de Swissmetro, sera rendu public en mars 1993 seulement.

L'étape suivante, l'étude principale, portera sur la préparation de la construction d'un tronçon d'essai dont la localisation est encore indéterminée. Yves Trotter, coordinateur du groupe d'étude, marque une préférence pour une "percée" en Suisse alémanique, "car notre équipe est à 80% romande; ça aiderait à mieux faire passer le projet au niveau national". Le choix dépend toutefois de facteurs "politico-économiques".

## Recherche de fonds

Swissmetro S.A. cherche actuellement des fonds pour l'étude principale. Quelque 14 à 15 millions de francs suisses sont nécessaires. La société propose un financement réparti à parts égales entre l'industrie suisse et la Confédération. La réponse d'Adolf Ogi est attendue pour mars ou avril 93.

**Conçu par un ingénieur lausannois dans les années 70, le tracé de Swissmetro forme deux diagonales à travers le pays : Genève-St Gall et Bâle-Bellinzona, avec deux rallonges pour desservir Sion et Coire. La liaison avec un réseau européen à grande vitesse reste envisageable.**

