Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue

française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1993)

Heft: 46-47: L'avenir des transports

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

Autor: Sacco, Francine

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847964

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 20.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Daimler-Benz prêt à investir

metresse interesse

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.

ll 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 mettrait, d'après son créateur, Genève à 57 minutes de Zurich et Bâle à 27 minutes du Tessin. Une utopie devisée 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.

SWISS

Pour l'instant

tracé sur les plans :

l'étonnant projet

"Swissmetro"

ani travarearait

qui traverseran

la Suisse par voie

souterraine

LE MESSAGER SUISSE

les Allemands

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 investissant 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-til 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'Ecole 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 Trottet, 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.

