

# GOTTARDO, ...e adesso?



Les Suisses ont un fort potentiel de résilience. Nous oublions vite et résistons longtemps. Nous sommes fiers d'avoir inauguré, avec un an d'avance et une facture inférieure de 25% au prix du tunnel sous la Manche, le plus long tunnel du monde. Pour passer à l'ouvrage, nous n'avons pas été nerveux. L'idée de ce tunnel de base date de 1947. Le coût total est de 12 milliards. Les réserves de la Banque Nationale Suisse pourraient payer cinquante-cinq tunnels de ce gabarit. Pourquoi alors ne construisons-nous pas Swissmetro?

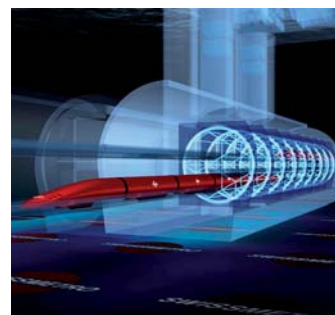
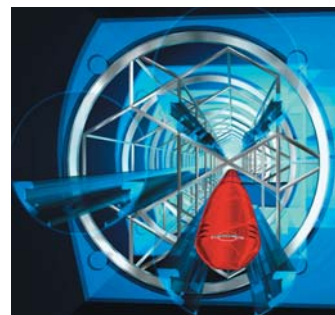
**Swissmetro** est une idée romande qui n'a jamais plu à la Régie des Chemins de Fer Fédéraux (CFF). Le team de direction de cette institution nationale, à laquelle la Suisse doit beaucoup, a perdu depuis 1990 tout dynamisme en matière d'amélioration de la mobilité dans notre pays. Curieusement, c'est la faute aux NLFA ou nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes. Ce chantier paraissait tellement fabuleux aux dirigeants des CFF et à nos élus qu'il occupait tout leur esprit. C'est oublier bien vite la capacité des visionnaires qui ont construit les chemins dans les Alpes, sous les Alpes et de ville en ville, il y a 100 ans déjà.

**Les CFF c'est une machine qui roule et les rails sont posés.** Nul besoin d'avoir un grand conseil d'administration et une équipe de direction surpayée pour déplacer quotidiennement moins de personnes que le métro de Paris. Il était impensable pour les comptables des CFF d'imaginer des voyageurs qui sortiraient de terre, apportés par un deuxième réseau. Pourtant, avec le taux d'occupation du territoire, la topographie et la géologie, le choix de Swissmetro est l'unique choix réaliste. Toutes les objections sont balayées. La faisabilité technique a été démontrée moult fois par l'EPFL et par des réalisations récentes à l'étranger.

**Le tunnel du Gotthard** mesure 57 km. Il y a deux tunnels et dans chaque tube on pourrait faire passer deux rames du type Swissmetro. Ainsi, techniquement

et pour un même coût, nous aurions construit 240 km de tube soit les deux voies Berne - Genève. Cette distance serait parcourue en 16 minutes. Avec un arrêt à Lausanne, il faudrait 22 minutes seulement. Nos élus nationaux pourraient ainsi retourner chaque soir à la maison, ce qui leur déplaît beaucoup.

**L'heure est venue** d'organiser sérieusement la mobilité sur notre territoire exigü. La technique est connue, vérifiée, appliquée. Les moyens financiers sont disponibles. Sur le plan écologique c'est la solution la meilleure. La géologie sera meilleure que sous les Alpes. Sur le plan économique c'est le bon moment pour faire des investissements. Dans la foulée, nous pouvons relier Berne à Zurich puis Bâle. Ce réveil de Swissmetro n'a rien d'utopique. En 10 ans, nous pouvons mettre le pied sur la Lune. A défaut de viser les étoiles européennes, construisons notre réussite, notre bien-être et réalisons un projet de société durable. NN



# Pomme avec le bour ? REBONDIR



Il est rageant de savoir que c'est le manque de vision et de courage de nos politiciens qui a coulé le concept Swissmetro, il y a seulement 10 ans. Toutes les études techniques avaient démontré la faisabilité et la rentabilité du système. Aujourd'hui, l'idée de base nous revient en pleine figure avec Hyperloop, made in USA. Un seul politicien, le Conseiller fédéral Adolf Ogi, croyait à cette idée, mais voilà, il n'était pas radical. Le monde de l'industrie et des Hautes écoles, ce n'était pas son fief. Il a manqué d'un peu d'orgueil. Dommage pour la Suisse.

**Parce que c'est américain**, Hyperloop serait nouveau et inédit? Certes, Elon Musk a des moyens. Il décide seul dans sa cuisine. Il sait exciter son public et présenter comme inédite une idée déjà testée, connue et éprouvée de nombreuses fois. Depuis le *Maglev* en Allemagne, l'idée d'un train sans roues était connue. A l'EPFL, avant l'ère Patrick, tout avait été testé depuis la propulsion, le design des véhicules et la faisabilité technique et économique. En 2003, le premier tronçon était prévu entre Bâle et Zurich, deux villes suisses avec un potentiel de demande évident.

**La révolution**, comme la taupe, avance en sous-sol pour sortir au bon moment. En Suisse, il n'y a pas de révolution mais parfois des évolutions. La secousse provoquée par Hyperloop Transportation Technologies est positive, si nous savons ressortir les cartons d'archives. Nous avons la capacité et les moyens de réaliser ce train du futur. Au lieu d'investir aux USA, notre Banque Nationale investira en Suisse avec de nouvelles entreprises suisses, pilotées par l'EPFL. **C'est possible.**

**Le concept suisse** est meilleur que le concept américain car Swissmetro n'aurait pas d'impact sur le paysage et le territoire. Notre sous-sol molassique permet

Swissmetro? Ce dossier n'était pas sexy pour Patrick Aebischer. Ce n'était pas son idée pour Fathi Derder. Peut-être que Guy Parmelin osera imaginer prendre le Swissmetro à Genève pour être à Berne en 20 minutes? Son ancêtre Agénor était un pionnier de l'aviation. Swissmetro c'est un avion sans ailes et un train sans roues. Pour doter notre pays d'un moyen de transport adapté à notre topographie, c'est la réponse efficace.

**Ce concept de grande vitesse** avec une faible consommation d'énergie, sans nuisance en surface, est totalement



de construire les tubes d'une façon sûre et économique, sans nuisance pour la population. Nos réseaux de transports routiers et ferroviaires sont à la limite de leur capacité. Si nous utilisons notre sous-sol, nous apportons une nouvelle couche pour les déplacements de personnes et de marchandises. Notre territoire est petit. Nous devons avoir de grandes idées. Qui osera ouvrir la boîte de

adapté aux besoins actuels. Nous gagnons en productivité et notre compétitivité sera améliorée. Nous avons construit le Gothard pour l'Europe.

**Un peu d'audace !  
Merci**

Réalisons le Swissmetro pour nous.

Comme les Américains, nous pouvons être sur la Lune en 10 ans.

**Osons rêver en grand et en 3D**

MB

