

RHÔNE TRANSPORT

Hyperloop Lyon/Saint-Étienne

Lyon à huit minutes de Saint-Étienne : le projet de train supersonique fait rêver. Trop peut-être ? Les Stéphanois s'enthousiasment, mais à Lyon, on fait un peu la moue. Des essais réalisés le 29 juillet dans le désert du Nevada ont, pourtant, été plutôt concluants.

À Saint-Étienne, certains élus, la Chambre de commerce et d'industrie (CCI), des chefs d'entreprise de la Loire, échangent depuis de longs mois autour de la table. Le stylo est à portée de main, prêt à signer. Alors que de l'autre côté des monts du Lyonnais, l'idée même d'un hyperloop est commentée avec un scepticisme teinté d'ironie. Sur le papier, il y a de quoi faire rêver les 6,5 millions de voyageurs par an qui utilisent la ligne SNCF existante entre les deux villes, et mettent à minima 45 minutes de Perrache à Châteaucreux. Sans compter les automobilistes habitués au paysage gris, industriel et pollué de la triste A47, comptant une bonne cinquantaine de minutes de trajet, quand tout va bien.

Direction : le futur

Imaginez-vous avec dix ans de plus. Vous descendez sur le quai du métro B à la Part-Dieu. Non, vous n'allez pas à la gare SNCF, ni au centre commercial. Vous prenez, comme 3 000 autres voyageurs par heure, une autre voie, un tunnel fléché indiquant "hyperloop". À quelques centaines de mètres se trouve une gare souterraine équipée des dernières technologies. Plus de tourniquets, ni cartes d'abonnement Téciely old school : vous êtes automatiquement détecté et ne passez pas si votre titre de transport n'est pas valide. Vous vous installez dans une capsule, debout ou assis, suivant le prix que vous avez payé.

Vous avez l'habitude, cela fait deux ans que vous faites ce trajet quotidiennement. Vous sentez à peine la propulsion de la capsule dans le tube qui vous envoie à 450 km/h vers Saint-Étienne, sur votre lieu de travail. Une grande

partie de votre trajet se déroule sous terre, mais vous ne le voyez pas, car il n'y a pas de fenêtre vers l'extérieur. La capsule ralentit, vous êtes arrivé dans la gare souterraine de Châteaucreux. Ça vous fait sourire ? Vous n'êtes pas le seul : « Il y a un an et demi, quand j'ai commencé à parler de l'hyperloop, je suis passé pour un fou, s'amuse Christian Brodhag, enseignant à l'école des Mines de Saint-Étienne, et fervent défenseur du projet. Mais il y a eu beaucoup de chemin parcouru depuis. » Et plutôt à grande vitesse. Il faut dire que les dernières démonstrations de la technologie hyperloop, savamment orchestrées à grand renfort de communication et de marketing, relayées abondamment sur internet, commencent à intéresser les potentiels investisseurs.

Le Canadien Transpod sur le coup

Car on ne parle pas d'apprentis modélistes qui travaillent sur des maquettes miniatures dans leurs garages, mais de trois grosses sociétés nord-américaines prêtes à se disputer un potentiel marché juteux : Hyperloop One, Transpod et Hyperloop Transportation Technologies (HTT). Hyperloop One vient de prendre une longueur d'avance en effectuant des tests en juillet, dans le désert du Nevada. La vitesse de 310 km/h sur une distance de 500 mètres a été atteinte. Plutôt prometteur. Mais c'est le canadien Transpod qui intéresse de près les Stéphanois. Ils ont reçu, début juillet, Sébastien Gendron, le président français de la société basée à Toronto. Cet ingénieur en aéronautique, passé par Airbus, prend au sérieux l'idée d'un hyperloop entre les deux villes. La visite a boosté les espoirs des Ligériens qui y voient la promesse d'un bond économique, et ce, d'autant plus, si des entreprises locales – certaines possèdent les compétences – sont associées à la construction du train supersonique. Sur les bords du Rhône, est-ce une vieille rivalité qui n'incite pas les Lyonnais à se rapprocher un peu trop de l'ennemi héréditaire ? La période des élec-



■ L'hyperloop permettrait de relier les gares de

tions, suivie des vacances d'été, n'aide probablement pas à obtenir des réponses. Du côté de la Ville, on renvoie vers la Métropole, qui répond sommairement : « Le projet relève encore de la phase Recherche et Développement ». Côté Département du Rhône, un élu, Renaud Pfeffer, aimerait secouer un peu le cocotier (lire par ailleurs) et souhaite rassembler autour du projet, mais rien de concret encore. Enfin la Région, qui compte des élus stéphanois, a manifesté un intérêt en mettant en place un "groupe de travail". Impossible, cependant, d'en savoir plus, ni sur la composition des membres, ni sur les délais de réflexion. Tout juste sait-on que le dossier atterrira sur les bureaux à la rentrée de septembre.

Élise Colin

elise.colin@leprogres.fr

C'EST QUOI ?

■ Un gros tube sous vide et des capsules

Avec une technologie avancée, à mi-chemin entre l'aéronautique et le ferroviaire. Le tube, sous vide, transporte les capsules, propulsées par un champ magnétique, généré par des moteurs placés à intervalles réguliers, à l'intérieur des tubes.

■ Une vitesse plus élevée que celle d'un avion

L'hyperloop peut théoriquement monter jusqu'à 1 200 km/h, même si aucun essai ne l'a encore démontré. Cependant, si le projet se concrétisait entre Saint-Étienne et

Lyon, il ne dépasserait pas les 450 km/h, étant donné la faible distance (car il faut compter un temps de freinage).

■ Un coût encore très incertain

Si la somme de 700 millions d'euros a été avancée dans un premier temps, il semble que le chiffre est trop optimiste : « Les nouveaux chiffres communiqués sont plus élevés », confirme Christian Brodhag.

■ Un transport de marchandises

Pendant la nuit, des transports de fret se feraient dans des capsules spéciales. Une façon d'alléger les

axes routiers des poids lourds ?

■ Un acteur déterminant

The Boring Company, la société d'Elon Musk, cet ingénieur et homme d'affaires américain qui a fait part de son souhait de participer à la colonisation de mars, s'intéresse de très près aux essais et se dit prêt à mettre des billes dans la partie. Surtout, il a pour idée d'améliorer les techniques pour creuser les tunnels, afin de réduire au maximum les coûts. Il a annoncé qu'il allait relier NYC et Washington en 29 minutes, contre trois heures en train actuellement.

Rédaction du Rhône

4 rue Montrouhet,

69002 Lyon

04.78.14.76.00

redaction69@leprogres.fr

economie69@leprogres.fr

Publicité

www.bjp-publicite.com

04.72.22.24.37

Web

www.leprogres.fr/rhone

Facebook

www.facebook.com/

leprogres.lyon

Twitter

leprogresrhone

ALERTE INFO Vous avez une info ?

0 800 07 68 43

Service & appel gratuits

LPRFILROUGE@leprogres.fr