

ne : un enthousiasme à deux vitesses



de Lyon Part Dieu et Saint-Étienne Châteaureux en huit minutes. Visuel TRANSPOD

Une alternative à l'A45 ? Pas si simple

Si l'hyperloop peut constituer une alternative à la controversée A45 pour beaucoup, les deux projets ne sont pas incompatibles, pour d'autres. Les contraintes techniques, comme la construction d'ouvrages d'art (ponts, viaducs, tunnels), peuvent bénéficier à l'un comme à l'autre. Reste la question centrale du coût, puisque les deux ensembles dépasseraient les deux milliards d'euros. Enfin, les arguments des opposants à l'A45, contre les expropriations, par exemple, pourraient également être réutilisés pour l'hyperloop, qui ne souffrira pas de déviation, ne serait-ce que de quelques mètres. Cependant, la structure est présentée comme sans nuisances sonores et sans risque pour la sécurité, puisqu'il n'y a aucune voie à traverser. Enfin, pas de vis à vis, puisqu'il n'y aura pas de hublot des capsules vers l'extérieur. L'impact serait surtout visuel.

Renaud Pfeffer, maire LR de Mornant, vice-président du Département du Rhône

« Si la technologie, ça roule, derrière la politique doit suivre »



Photo d'arch. É. CHAUMET

Il est l'un des seuls élus rhodaniens à s'enthousiasmer publiquement pour le projet. Le maire de Mornant et vice-président du Rhône est aussi un farouche opposant au projet d'A45 qui aurait un impact dans sa commune. Il voit dans l'hyperloop une véritable alternative.

Un projet de cette envergure, ça paraît un peu fou, non ?

« Regardez dans les archives de l'INA (Institut national de l'audiovisuel, N.D.L.R.)... Dix ans avant la sortie du TGV, on a l'impression que des extraterrestres essayent de débarquer ! Imaginez Internet, il y a 20 ans... L'hyperloop, ce n'est pas un projet d'après-demain, c'est un projet de demain. Il faut que tous ensemble, on se force à réfléchir, à imaginer l'avenir. La mobilité, ça doit être un enjeu prioritaire. Le fret ferroviaire européen est dépassé. L'hyperloop doit être un projet européen et même mondial. Si ça marche, bravo à ceux qui l'auront essayé en premier ! Saint-Étienne et Lyon peuvent avoir cette audace, celle d'une région industrielle où est née la première ligne de chemin de fer intercontinentale. Il faut accueillir de nouvelles infrastructures. »

Qu'est-ce que ça changerait ?

« Deux villes qui deviendraient aussi proches, cela changerait la vie des gens, mais sans fragiliser l'Ouest lyonnais, qui est le poumon vert de Lyon, comme l'aurait fait l'A45. Je pense que l'A45 ne se fera pas. Et si elle se faisait, elle ne résoudrait pas les problèmes. Je me bats contre ce projet inutile et coûteux. L'A45 doit être abandonnée, c'est un projet débile et d'un autre temps. »

Si le projet se concrétise, il y aura aussi une emprise sur le territoire.

« Oui, on ne peut créer d'infrastructure sans faire de travaux. Même un moyen de transport volant a une emprise au sol puisqu'il faut créer des aéroports. On ne pourra pas éviter de passer dans des propriétés privées ou des lieux cultivés. Mais l'emprise serait bien moindre que celle d'une autoroute. »

Il semble que le projet ne suscite pas l'enthousiasme, côté Rhône...

« Je vais essayer de les convaincre ! C'est vrai que c'est difficile de commencer quelque chose qui n'est encore une réalité nulle part. »

Pourquoi ce manque d'intérêt, selon vous ?

« Les élections, je pense. Les élus étaient dans tout autre chose. Maintenant, on a trois ans devant nous, on va pouvoir s'y mettre. Ce n'est pas encore un axe de travail que j'ai développé, mais je vais prendre mon bâton de pèlerin. Nous allons formaliser tout ça, probablement à la rentrée. Si la technologie ça roule, derrière, la politique doit suivre. »

Propos recueillis par É.C.

Christian Brodhag : « Il faut lancer les études maintenant »

Après les tests dans le Nevada, les choses semblent se précipiter. On est pourtant loin des 1 200 km/h annoncés...

« La distance testée ne permettait pas de monter plus haut, surtout en comptant le temps de freinage. Il faut trouver des lieux qui permettent de tester sur une plus grande distance. Nous avons discuté de cela avec Transpod, soumettant l'idée de tests à l'aéroport de Bouthéon, mais la distance n'est pas suffisante. »

Ce projet n'est-il pas réalisable uniquement sur de longues distances, comme Abhu-Dabi/Dubaï (150 km) ?

« Oui, il y a plus de facilités techniques, mais il faut aussi prendre en compte le nombre d'utilisateurs potentiels pour

rentabiliser. Il n'y a pas de rupture scientifique, on est en train d'assembler des technologies existantes. La question, c'est celle du coût. Sera-t-il accessible ? »

Sur quelle technologie faut-il avancer pour réussir ?

« Sur les tunnels. Elon Musk (lire par ailleurs) aimerait diviser le coût de construction par dix. Il a d'ailleurs annoncé un tunnel entre New York et Washington pour y mettre l'hyperloop. Les Villes répondent qu'elles n'ont donné aucune autorisation ! Mais il faut dire que la communication fait partie du jeu, afin de lever des fonds. »

L'hyperloop est-il compatible avec les habitations et le relief existant entre Lyon et Saint-Étienne ?

« Effectivement, il ne faut pas des courbes trop marquées, un parcours rectiligne. Pour l'altitude, on peut absorber les écarts avec des pylônes. Certaines des simulations que j'ai faites avec mes élèves suivent le parcours de l'A47 actuelle. Et nous serions limités à 450 km/h, ce qui fait 8 minutes. »

Difficile de dévier le parcours, ne serait-ce que d'une dizaine de mètres ?

« Effectivement, la marge de manœuvre est réduite. Nous avons 12 kilomètres de rayon de courbure. Il y a des contraintes. »

Quelle est la prochaine étape ?

« Il faut lancer les études de faisabilité dès que possible. Il ne faut pas attendre et chercher les financements pour les réaliser. Transpod s'est dit prêt à y participer. »



Enseignant à l'école des Mines, C. Brodhag est devenu la référence sur le dossier de l'hyperloop. Photo d'arch. Y.F.

L'hyperloop, ce serait pour quand ?

« On nous annonce 2021. Je pense que c'est un peu optimiste. Mais pour nous, je pense que 2025 serait possible si on se mobilise. »

Propos recueillis par É. C.