

COURRIER

Goulets ou goulots, l'étranglement toujours

L'AVC ferroviaire qui a interrompu les liaisons entre Genève et Lausanne n'a certes pas coupé toute communication entre les deux pôles lémaniques, mais il a révélé à quel point cet unique tracé était susceptible à tout moment de mettre des dizaines de milliers de pendulaires dans l'embarras. L'autoroute n'est guère mieux; il ne se passe pas un jour sans qu'un froissement de tôles n'y bloque le trafic. Or une mobilité sans entraves est la clé du dynamisme économique en même temps qu'elle y est constamment mise à l'épreuve.

Genève en est la meilleure illustration, qui enchaîne depuis des décennies, avec un certain fatalisme, goulets et goulots sur son maigre territoire: une autoroute de contournement surchargée qu'à l'époque certains tenaient pour inutile, un CEVA contesté jusqu'au dernier moment alors qu'on ne pourrait plus s'en passer, ou encore une traversée de la rade, sorte d'Arlésienne locale, dont l'urgence n'est pourtant plus à démontrer. Mais un trou entre deux traverses de chemin de fer pourrait bien cette fois-ci faire bouger les choses, et rapidement. Le monde politique s'agite, les idées fusent, les projets ressortent des cartons. L'un d'eux, inlassablement porté par un ingénieur à la retraite, le vaillant Rodolphe Weibel, qui milite depuis 2013 sur son blog pour boucler la boucle ferroviaire en reliant l'aéroport à la section Genthod Bellevue («ainsi les trains ne rebrousseront plus chemin, évitant un deuxième passage par Cornavin»), semble enfin recevoir de la considération, alors que les experts ès sciences ferroviaires le regardaient jusqu'ici avec un certain amusement. Moins dédaigné, mais tout aussi mal mis en lumière, il y a le rapport d'avril 2014 des sections Vaud et Genève de la Citrap (communauté d'intérêts pour les transports publics) qui, outre d'autres idées du même visionnaire et de quelques autres, reprend le projet historique (1975) de train à grande vitesse des ingénieurs-conseils Bonnard & Gardel mandatés par les CFF eux-mêmes. On n'y nage pas en pleine fiction, mais on y trouve des audaces - viaducs, tunnels, tracés autoroutiers en surplomb - qui invitent plutôt à la rêverie. Et pourtant. Les solutions esquissées par les auteurs ne sont pas sorties de nulle part. Des voies ou routes suspendues, il en existe de par le monde, à Bangkok par exemple, où un viaduc autoroutier de 54 km de long traverse la ville de part en part au-dessus d'une highway. Alors, pourquoi pas un tunnel Genève-Lausanne sous l'autoroute, qui économiserait de l'espace, et permettrait incidemment de ne pas perdre les compétences acquises avec le creusement du tunnel de base du Gothard. Et pendant qu'on y est: le faire partir de la gare souterraine de Cointrin, comme le postulait le projet de «raquette» chère à Weibel! Après tout, le sous-sol de Kloten voit bien passer les trains qui poursuivent jusqu'à Saint-Gall et au-delà. Ce qui a été bon pour Zurich ne pourrait-il pas l'être aussi pour la métropole lémanique?