

# Le Gothard, un test de crédibilité pour Leuthard

## La rédaction

**Judith Mayencourt**  
Cheffe de la rubrique  
Suisse



Doris Leuthard le martèle sur tous les tons: non, le percement d'un deuxième tube routier au Gothard n'a rien d'une manœuvre cachée pour démonter à terme l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Il n'est pas question, et il ne sera jamais question, affirme-t-elle, de doubler les capacités routières du tronçon. Ou, selon la formule favorite des milieux routiers, de faire sauter l'unique goulet d'étranglement sur l'axe nord-sud.

La conseillère fédérale réussira-t-elle à convaincre les Suisses? L'affaire semble mal emmanchée. Selon un sondage publié hier par les adversaires du projet, plus de la moitié des Suisses apporteraient peu de foi aux promesses de la ministre des Transports. Bien sûr, la campagne n'en est qu'à ses débuts. Et si la bataille du Gothard est un sujet familier pour les citoyens d'outre-Sarine, en Suisse romande, on commence tout juste à s'y intéresser. Les avis vont encore évoluer.

Il n'empêche, la votation du Gothard ressemble bel et bien à un nouveau test de crédibilité pour Doris Leuthard. Ses promesses font office d'argumentaire et laissent la place au doute. Pour quelle raison construirait-on un deuxième ouvrage, si ce n'est pour l'utiliser, et l'utiliser de manière rationnelle, c'est-à-dire dans la totalité de ses capacités! La Suisse, championne du monde des tunnels, a quelque expérience en la matière. Mais jusqu'ici, on n'a jamais vu qu'il soit nécessaire de

creuser un deuxième tunnel pour assurer la rénovation du premier. Et d'ailleurs, c'est bien sur une rénovation ordinaire - avec deux variantes, fermeture totale ou fermeture partielle - qu'a longtemps travaillé l'Administration fédérale. La construction d'un nouvel ouvrage répond-elle réellement à une nécessité impérieuse? Ou est-elle le fruit des pressions externes au nom d'intérêts bien compris? On ne peut pas s'empêcher de se poser la question.

L'autre interrogation, elle, porte sur la politique des transports mise en œuvre au Gothard. Le percement de la NLFA, qui a englouti 24 milliards de francs d'investissement, avait pour but de permettre le transfert de la route au rail. Et au moment où l'on est enfin à

---

«La ministre demande de croire à la nécessité du projet et à son opportunité politique»

---

bout touchant, prêt à récolter les fruits d'un effort colossal, voilà que l'on recule et que l'on met en doute les bénéfices à attendre de la nouvelle ligne ferroviaire alpine! Voilà qui est étrange et déconcertant. Tout comme l'est le soutien des CFF au projet, alors que l'entreprise serait la première à bénéficier d'une fermeture temporaire du tunnel routier! Même avec la meilleure volonté du monde, on a de la peine à comprendre la logique.

La ministre nous demande de croire à la nécessité pratique du projet, à son opportunité politique, et enfin à ses garanties financières. C'est un acte de foi, là où l'on aurait aimé davantage d'arguments.