

Gothard: les faiblesses du plan B font la force du plan A

Matraquage et nervosité sont au rendez-vous de la campagne sur la construction d'un second tunnel routier au Gothard. Doris Leuthard ainsi que les comités favorables et opposés à ce projet, dont l'objectif est de permettre l'assainissement de la galerie vieille de 36 ans, sont entrés en scène tôt. Massivement. A coups de multiples conférences de presse, de griefs réciproques, d'arguments souvent idéologiques.

Si la campagne est aussi fébrile, c'est parce qu'aucune des deux solutions en discussion ne s'impose naturellement. Le percement d'un deuxième

Une campagne extrêmement fébrile

tube améliore clairement la sécurité, car il permet de séparer les courants de trafic et d'évi-

ter les chocs frontaux. On ne construit plus aujourd'hui de longs tunnels bidirectionnels, ni pour la route, ni pour le rail. Certes, ceux de l'Arlberg et du Mont-Blanc sont ou ont été assainis sans être doublés. Mais ils sont plus larges que le Gothard. Et la France songe à un second tunnel au Fréjus pour assainir l'ancien.

Le doublement du Gothard est cependant le fruit d'une interprétation audacieuse de la Constitution. Celle-ci interdit d'augmenter les capacités du transit routier alpin. Le Conseil fédéral a précisé dans la loi qu'«il n'est possible d'exploiter qu'une seule voie de circulation par tube». Il est ainsi exclu qu'il décide lui-même, sans modifier la Constitution et la loi, d'ouvrir deux pistes dans chacune des deux galeries. Les opposants prétendent le contraire: ils se trompent. En revanche, il faut leur concéder que nul ne sait comment les usagers se comporteront s'ils sont pris dans un bouchon et si aucun obstacle réel ne les empêche d'emprunter les voies de secours. Doris Leuthard devra donner des garanties à ce sujet si elle compte l'emporter le 28 février.

Le Gothard bis engloutit 2,8 milliards. C'est beaucoup d'argent. Cela met-il en péril des projets en Suisse romande? A priori non, puisqu'il est financé par le budget d'entretien des routes alors que les réalisations à venir seront couvertes par le futur fonds routier. Mais les deux pots sont alimentés par les mêmes ressources, qui pourraient diminuer à terme. Il faudra donc rester vigilant.

Le plan B ne coûterait qu'un milliard de moins. Or, rien ne dit qu'il soit réalisable. Il nécessite d'importantes installations pour charger les camions sur le train aux abords du nouveau tunnel ferroviaire. Or, celles-ci feront l'objet d'oppositions. De la part des communes, qui ont d'autres projets sur ces terrains, de riverains ou d'organisations environnementales.

Le 28 février, on a donc le choix entre: un deuxième tube qui flirte avec les limites constitutionnelles mais assure une liaison permanente avec le Tessin; et un système de transbordement suspendu à de nombreuses inconnues. La première variante tire sa force des défauts de la seconde.