# L'invité de DP

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **31 (1994)**

Heft 1175

PDF erstellt am: **24.05.2024**

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

L'INVITÉ DE DP

# Après l'initiative des Alpes, qu'importe la N9 ?

**LAURENT REBEAUD**
conseiller national vert

Le comité de l'initiative des Alpes a de bonnes raisons de hurler au scandale. Rarement les autorités suisses auront été d'une pareille mauvaise foi. Avant le vote du 20 février, le Conseil fédéral affirmait que l'acceptation de l'initiative des Alpes rendrait impossible la construction du tronçon Sierre – Brigue de l'autoroute N9. Pire: dans certains débats publics, le conseiller fédéral Adolf Ogi est allé jusqu'à prétendre que l'initiative empêcherait toute nouvelle construction routière dans les régions de montagne !

Malheureusement pour nos autorités, ces visions d'horreur n'ont pas suffi. Le peuple et les cantons ont approuvé l'initiative. Le Conseil fédéral s'est dépatouillé comme il a pu, c'est-à-dire fort mal, pour que les conséquences de l'initiative ne soient pas aussi rudes qu'il l'avait annoncé. Il a commencé par proposer de soumettre aux restrictions de construction les tronçons de routes comportant au moins 10% de trafic de transit. Cette définition abstraite et arbitraire des routes de transit permettrait de fermer les yeux sur la N9, puisque le transit représente actuellement moins de 5% du trafic ordinaire entre Sierre et Brigue. Mais le parlement n'a pas aimé cette méthode, qui risquait de donner lieu à des contestations et à des procédures compliquées. Les Chambres ont préféré inscrire dans la loi les tronçons de routes de transit dont il sera interdit d'augmenter la capacité. Il s'agit des axes du San Bernardino, du Gothard, du Simplon et du Grand Saint-Bernard. Donc la N9 pourra être construite à quatre pistes entre Brigue et Sierre, en contradiction totale avec les affirmations du Conseil fédéral et du comité des opposants à l'initiative avant la votation.

Nous voilà avertis: tant que le Conseil fédéral n'aura pas explicitement décidé de changer de style et de méthodes, il ne faut pas accorder le moindre crédit à ses affirmations sur les conséquences possibles d'une initiative populaire.

La question qui se pose aujourd'hui est de savoir s'il faut s'acharner contre l'autoroute valaisanne pour obtenir une application de l'initiative des Alpes qui soit conforme au principe de la bonne foi. C'était, au Conseil national, l'avis de la gauche, des écologistes et de quelques radicaux rigoureux emmenés par la Zurichoise Vreni Spoerri. Cette coalition a été battue par la majorité parlementaire. Les seules possibilités qui restent pour modifier cette décision seraient un référendum contre la nouvelle loi sur les routes de transit ou une initiative spécifique contre la N9.

Le réalisme commande d'y renoncer.

Un référendum contre la nouvelle loi ne peut rien apporter de positif. Car cette loi est bonne ! Elle satisfait correctement les exigences de l'initiative quant à la capacité des routes de transit international. Les grands cols alpins ne pourront pas être élargis, et le tunnel du Gothard ne sera pas doublé. C'est l'essentiel. Par rapport à cela, le tronçon Sierre – Brigue est un détail. On ne peut pas vouloir sacrifier l'essentiel pour un détail.

Quant à une initiative rendant impossible la construction à quatre pistes du tronçon Sierre – Brigue de la N9, elle prendrait immédiatement l'allure d'une guerre contre le Valais. Cette N9 serait aux Valaisans ce que la Transjurane fut aux Jurassiens. Une telle initiative n'aurait pratiquement aucune chance de l'emporter devant le peuple et les cantons. Et même si une victoire finale était imaginable, le jeu n'en vaudrait pas la chandelle. Son seul effet serait d'enfoncer plus encore dans la tête des Valaisans l'idée fixe selon laquelle les écologistes et la Confédération se sont unis pour faire de leur pays une réserve d'Indiens.

Laissons donc tomber ce combat d'arrière-garde contre la N9, en nous souvenant que même les Hauts-Valaisans, pourtant généralement plus «verts» que les autres, ont refusé l'initiative des Alpes. La lutte contre la N9 a politiquement échoué. Mieux vaut en prendre acte, et consacrer son énergie à l'objectif principal de l'initiative des Alpes: le transfert du trafic marchandise de la route au rail. Nous n'avons que dix ans pour y parvenir. ■

## MÉDIAS

*Blick* et la chaîne alémanique *S Plus* collaborent pendant les championnats du monde de football. Une édition spéciale est diffusée dans les bureaux de poste.

Pour faciliter la lecture, les deux grands quotidiens de Zurich changent de présentation. Elle est déjà effective pour la *NZZ* depuis le 1er juin. Elle est prévue pour le 23 août pour le *Tages Anzeiger*. Dans les deux cas la matière est ou sera répartie dans six cahiers et parfois plus lorsque le nombre de pages sera important.

Nouvelle présentation du *Jura libre* avec un titre en deux couleurs. La transformation a débuté avec le numéro 2135 de la quarante-sixième année. La conclusion de l'éditorial: «Œuvrons donc à la pérennité du *Jura libre*. Merci de nous y aider, par votre fidélité». Le journal reste militant.

**IMPRESSUM**
Rédacteur responsable:
Jean-Daniel Delley (jd)
Rédacteur:
Pierre Imhof (pi)
Ont également collaboré à ce numéro:
Gérard Escher (ge)
André Gavillet (ag)
Jacques Guyaz (jg)
Yvette Jaggi (yj)
Charles-F. Pochon
Jean-Luc Seylaz
Forum: Laurent Rebeaud
Composition et maquette:
Murielle Gay-Crosier
Marciano, Pierre Imhof,
Françoise Gavillet
Administrateur-délégué:
Luc Thévenoz
Impression:
Imprimerie des Arts et Métiers SA, Renens
Abonnement annuel:
80 francs
Administration, rédaction:
Saint-Pierre 1
case postale 2612
1002 Lausanne
Téléphone:
021/312 69 10
Télécopie: 021/312 80 40
CCP: 10-15527-9