

Routes de transit : le Conseil fédéral comme un comité de campagne

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 1167

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1009405>

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.

Le Conseil fédéral comme un comité de campagne

Adolf Ogi a usé et abusé de l'argument: Initiative des Alpes et N9 à quatre pistes entre Sierre et Brigue étaient incompatibles. Elles ne le sont plus depuis que le peuple a voté.

«Si vous acceptez l'Initiative des Alpes, la N9 ne pourra plus être construite à quatre pistes jusqu'à Brigue. C'est absolument clair.»

Adolf Ogi, conseiller fédéral, le 16 décembre 1992 devant le Conseil national.

(pi) Si l'Initiative des Alpes, avant qu'elle soit votée, mettait tout le monde d'accord sur un point, c'est bien l'interprétation de l'interdiction d'augmenter la capacité des routes de transit. Que l'on reprenne le Message du Conseil fédéral (DP n° 1161), les déclarations du comité d'initiative dont la position n'a pas varié depuis son lancement ou les arguments des opposants, tous étaient du même avis: l'initiative interdirait la construction d'une autoroute à quatre pistes dans le Haut-Valais. On peut se référer à l'*Année politique suisse 1989* qui parle du lancement de l'Initiative des Alpes. On peut relire les communiqués de presse, dont celui de la Société suisse des entrepreneurs: «... et notamment la liaison autoroutière dans le Haut-Valais, en souffrance depuis longtemps, ne pourrait plus être réalisée». On peut reprendre un commentaire paru dans *Entreprise romande* du 14 janvier 1994: «Ceux qui se rendent dans les stations touristiques du Valais, par exemple, connaissent les inextricables bouchons qui se produisent dans la plaine du Rhône, générateurs de pollution. L'initiative les fera perdurer en interdisant le prolongement de l'autoroute jusqu'à Brigue, à moins que la plaine du Rhône ne soit pas considérée comme région alpine...» Pas l'ombre d'une hésitation dans la foule des articles, dossiers, services de presse consacrés à ce sujet avant le 20 février: Initiative des Alpes et N9 à quatre pistes entre Sierre et Brigue sont incompatibles.

Il ne s'agit bien sûr que de l'avis des initiateurs, de l'interprétation des journalistes et des arguments des opposants. Mais ils avaient de bonnes raisons de ne pas douter: car c'est bien Adolf Ogi qui a donné corps à cette interprétation. Il suffit pour s'en convaincre de revenir au débat des Chambres fédérales sur le sujet.

Le 16 décembre 1992, l'objet est à l'ordre du jour du Conseil national. Bernard Comby, radical valaisan, par ailleurs chef des Travaux publics dans son canton, déclare: «*En Valais, par exemple, cette disposition pourrait conduire à l'abandon d'une autoroute à quatre pistes dans le Haut-Valais*». Lorsque vient le tour d'Adolf Ogi, plus de conditionnel: «*Ich möchte Ihnen in Erinnerung rufen, dass diese Initiative jeglichen Ausbau der Transitsachen im Alpengebiet verbieten wird. Das müssen die Walliser, die Bündner, die Waadtländer wissen; dass müssen auch die Neuenburger, die Berner und alle anderen wissen: Dann ist es fertig mit dem Ausbau beispielsweise der Nationalstrasse*

im Oberwallis. Wir können diesen Ausbau nicht mehr vornehmen.»

Cette interprétation est tempérée par le socialiste grison Andrea Hämmerle. Adolf Ogi lui répond alors: «*Wenn Sie die Alpen-Initiative annehmen, kann die N9 nicht mehr vierspurig bis Brig gebaut werden. Das ist ganz klar*». Ce à quoi Peter Bodenmann répond: «*Es ist richtig: Vierspurig kann man die N9 nicht mehr bauen, aber zweispurig kann man sie noch bauen, und das reicht der Mehrheit der Oberwalliser Bevölkerung*».

Six mois plus tard, c'est la même interprétation qui prévaut au Conseil des Etats. Et le conseiller fédéral n'a pas manqué une occasion, dans les journaux et à la radio, pour l'exprimer publiquement.

Mais ce qui était *ganz klar* pour Adolf Ogi en décembre 1992 ne l'est plus en avril 1994: c'est bien une autoroute à quatre pistes qui sera construite dans le Haut-Valais.

Ce retournement pose un sérieux problème. Si la clause qui interdit d'augmenter la capacité des routes de transit dans les régions alpines n'était pas claire, et donc sujette à interprétation, elle a été clarifiée avant le vote par Adolf Ogi, qui s'exprimait devant le parlement en tant que représentant du Conseil fédéral. On peut penser que bien des Valaisans auraient voté différemment s'ils avaient eu l'assurance que la N9 ne serait pas mise en cause. Mais parlementaires et votants ont été trompés puisque l'interprétation qui a pesé dans leur décision n'est plus valable aujourd'hui. Une fois de plus, Adolf Ogi a trop parlé. Et il s'est moqué du parlement et du souverain.

La situation est d'autant plus absurde que la disposition finalement retenue pour déterminer les routes dont la capacité ne peut désormais plus être augmentée, à savoir la part du trafic de transit qu'elles supportent, n'est pas mauvaise. Mais elle arrive trop tard.

Pour qu'elle fût acceptable, Adolf Ogi aurait dû se taire sur ce point avant le vote, ou alors expliquer que l'Initiative des Alpes n'empêcherait pas la réalisation de la N9 à quatre pistes dans le Haut-Valais. Mais Adolf Ogi, qui aimait à se parer du titre de président de la Confédération, avait oublié les obligations liées à la charge de membre de l'exécutif fédéral: à propos de l'Initiative des Alpes, il s'est exprimé comme n'importe quel membre d'un comité de campagne. La crédibilité du Conseil fédéral n'en sort pas renforcée. ■