Zeitschrift: Domaine public

Herausgeber: Domaine public

Band: - (1985)

Heft: 782

Buchbesprechung: La démocratie du rouleau compresseur - la politique des autoroutes en Suisse [Thérèse Burnier]

Autor: Dubuis, Catherine

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

RADIOS

Radios locales transfrontières

Nous le rappelions ici même: la Suisse n'est pas une île (DP 776/30.5.85). Les ondes des radios «locales» étrangères passent les frontières sans passeport, et entrent dans la zone d'application de la trop célèbre ordonnance sur les essais de radiodiffusion (OER) sans avoir à en respecter les normes. Radio Munot de Schaffhouse en sait quelque chose; les émetteurs lémaniques aussi — sauf Radio L, qui a passé à la contre-offensive, ou plutôt à la collaboration.

Dans son édition du 24 juin, le «Tages-Anzeiger» souligne l'absolue nouveauté que représenterait la collaboration alors envisagée entre Radio L/Radio Chablais et la station française de Thollon-les-Mémises, d'abord pour l'acquisition de spots publicitaires, ensuite pour l'échange de programmes.

Le 13 juillet, discrètement, dans le supplément Radio-TV hebdomadaire, «24-Heures» confirme la signature d'une «convention de coopération publicitaire» entre Thollon-les-Mémises et Radio L, avec création de la société d'affermage Nova Publirad, «une filiale récente de 24-Heures». Bref, on sauve les apparences: Bernard Vivien, directeur de Thollon-les-Mémises, ayant toujours affirmé qu'il refuserait de vendre son émetteur à un éditeur suisse, on le lui laisse, mais on le «tient» par la pub, sa principale recette d'exploitation. Autorisé à vivre sous son propre toit, mais condamné à manger ce qu'on lui apporte, comme par exemple un contrat avec le principal annonceur de la plupart des radios locales suisses, la Migros.

Commentant l'opération translémanique, Marianne Wenk, privée de son bureau à «24-Heures» pour son temps de présidence à la Fédération suisse des journalistes, souligne complaisamment les aspects positifs de la convention: on se battra pour survivre, et c'est tant mieux. Il y aura bien «quelques restructurations internes» avec suppression d'un journaliste au cachet, ainsi que des «réaménagements» à la technique. Mais qu'à cela ne tienne: «Radio L a réaffirmé sa volonté de respecter, aussi bien pour les journalistes sous contrat que pour toutes sortes de fournisseurs, les normes en vigueur dans la presse écrite.» La présidente est donc rassurée.

Et de situer le tout sur fond de critiques à Berne («où d'autres radios vont pleurer», allusion appuyée à la concurrente locale de gauche Acidule), d'où nous viennent des réglementations impraticables auxquelles il faut s'opposer par «une riposte d'un genre tout à fait inédit à ce jour et parfaitement légal pour l'instant, puisque l'OER n'a absolument pas prévu le cas». C'est vrai. Et nous faisons confiance au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie: l'autorité de tutelle ne manquera pas cette nouvelle occasion de faire étalage de son indécision et de sa perplexité habituelles. A force de réfléchir, le Département laisse faire. Et quand la pression devient trop forte, le Conseil fédéral accorde une révision des dispositions de l'OER, qui subira des modifications dès après les vacances.

Voilà bien la plus mauvaise décision à prendre: modifier les règles du jeu pendant la partie, en l'occurrence les conditions de l'essai des radios locales en cours d'expérimentation.

NOTE DE LECTURE

Ecrasante politique

Le livre de Thérèse Burnier[1] comporte trois parties qu'on pourrait brièvement résumer comme suit: pour des autoroutes, vite, vite, et à tout prix («La politique des routes nationales est mise en place en un temps record»); contre ce déferlement, ou pourquoi et comment s'y opposer («L'apprentissage des opposants»); où se situe le vrai pouvoir («L'autonomie des exécutifs et des administrations»), partie qui tire les conclusions des deux chapitres précédents et montre comment le fonctionnement de la démocratie en matière d'autoroutes a été et est encore singulièrement faussé.

A partir de deux exemples, celui de Morges, coupé en deux par l'autoroute, malgré une opposition au tracé, et celui de Faido, au Tessin, victorieux du tracé officiel, Th. Burnier montre comment les opposants deviennent de plus en plus efficaces, et ceci principalement grâce à deux facteurs: la sensibilisation aux problèmes de l'environnement, perceptible dès les années 70, et le recours à d'autres moyens d'opposition que ceux prévus par la Loi sur les routes nationales: publication d'un Livre blanc, référendums, initiatives populaires. En passant, un coup de chapeau au Professeur P. Bovy, de l'EPFL, chargé de réexaminer le tracé de la N9 (Martigny - Brigue), suite à de nombreuses oppositions. Le Professeur Bovy, en effet, a suivi un processus de décision ouvert, ce qu'on pourrait appeler une planification démocratique, contrairement à la Commission Biel, chargée, elle aussi, du réexamen de plusieurs tronçons. Bovy souligne entre autres que dans les discussions avec les personnes intéressées, «ce qui était important, ce n'était pas de savoir d'où venait une proposition, mais par contre de la présenter de manière compréhensible.» (p. 98). Bel exemple d'honnêteté intellectuelle, qui élimine tout procès d'intention.

La troisième partie montre comment les exécutifs et les administrations se sont trouvés nantis de pouvoirs excessifs, de par l'autonomie qui leur a été laissée, évacuant ainsi les débats parlementaires. A l'autre bout de la chaîne, les principaux intéressés, communes et citoyens, sont sans pouvoir. C'est ce qu'a compris le Professeur Bovy et à quoi il a essayé de remédier en faisant fonctionner sa commission de façon réellement démocratique.

Ce qui fait surtout l'intérêt du livre de Th. Burnier, c'est l'attention qu'il porte, à travers le phénomène «autoroutes», au fonctionnement de la démocratie en Suisse. C'est en quoi ce livre est fondamentalement politique, au meilleur sens du terme.

Catherine Dubuis

[1] Thérèse Burnier, *La démocratie du rouleau compresseur - La politique des autoroutes en Suisse*, «Le forum écologique», Editions d'En bas, Lausanne, 1985.