

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

Autor(en): **Dubuis, Catherine**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1985)**

Heft 782

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.

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 radio-diffusion (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 prépondérance 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 Burnier¹ 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 qui 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.