

Participation : des allers-retours indispensables

Autor(en): **Delley, Jean-Daniel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **27 (1990)**

Heft 1015

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1020547>

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.

dans cette situation, en n'ayant pas associé les collectivités locales, les riverains, les paysans touchés, dès les grandes lignes du projet connues. Trop souvent, les représentants de la régie ont amené des projets finis, sûrs de leur bon droit. La présence de communes dans les listes d'opposants montre bien l'absence de concertation qui a présidé à la planification du projet. D'autres méthodes existent, comme le prouve l'expérience relatée dans l'article ci-dessous.

● Le Conseil fédéral a pour sa part péché par excès de modestie. Alors que les CFF présentaient un projet concernant le rail, il lui appartenait dès le départ de le transformer en une nouvelle conception — chiffrée — des transports publics à l'échelle du pays. C'est donc un projet au rabais quant aux investissements prévus qui a été soumis au Parlement. Simultanément, Rail 2000 a été gonflé artificiellement par de multiples intentions — amélioration générale de la desserte dans tout le pays — dont le financement ne faisait pas partie du crédit initial, et n'a d'ailleurs jamais été discuté. Le décalage était encore plus grand au moment où le peuple s'est prononcé, en décembre 1986, puisque dans l'intervalle des améliorations en faveur des chemins de fer privés ont été ajoutées. On peut d'ailleurs s'interroger sur la sincérité du discours en faveur des régions périphériques, qui s'appuyait sur

ce nuage de fumée et sur ces ajouts au projet initial: depuis, de nouvelles études recommandent la fermeture de certaines lignes secondaires et des rumeurs prédisent le remplacement des trains régionaux par des services de bus pour augmenter la cadence des trains Intercity et directs. C'est le rôle du Conseil fédéral que de présenter une conception globale, abordant avec sincérité l'ensemble des questions et proposant des solutions satisfaisantes aux problèmes qui surgissent. Il est urgent par exemple que le gouvernement prépare une convention-cadre pour régler les éventuels passages du rail à la route. Sans quoi, ils ne feront que susciter des oppositions, par crainte de voir la desserte se détériorer et les charges financières être reportées sur les cantons et les communes.

● Quant au Parlement, il n'a pas exercé son mandat de contrôle. Il s'est empressé d'approuver ce projet, qui permettait aux députés de tenir des discours sur leur engagement en faveur de la protection de l'environnement et pour l'encouragement des transports publics, sans remarquer ses faiblesses. C'est finalement un bien mauvais service qu'ils ont rendu aux transports publics: en refusant d'ouvrir les yeux et d'informer dès le départ sur le vrai prix du projet, on renforce encore cette image déformée des transports publics inefficaces, coûteux et mal gérés. ■

ment, il n'y a que des solutions de compromis.

Les deux gouvernements ont mandaté un bureau d'ingénieurs et la Communauté d'étude pour l'aménagement du territoire, un institut de recherche créé par les cantons romands, pour accompagner le processus de décision. Septante-deux secteurs ont été retenus sur des bases essentiellement géologiques, puis trente-deux d'entre eux ont subsisté selon des critères tels que la facilité des voies de communication, la qualité des terres agricoles et des sites notamment. Ces critères, élaborés par les experts, ont été choisis et pondérés en dernière instance par les magistrats cantonaux responsables. Au stade suivant — sélection d'une dizaine de secteurs présentant des caractéristiques optimales — interviennent des groupes d'études régionaux réunissant chacun une quarantaine de personnes qui représentent tous les intérêts concernés. Ce sont eux qui élaborent et pondèrent les critères de sélection, qui ont été acceptés ensuite par les magistrats. Débutent alors des études techniques détaillées et des sondages sur le terrain qui doivent déboucher en 1992 probablement sur le choix des trois sites définitifs, toujours dans le cadre d'une procédure d'information et de consultation des acteurs impliqués. Cette démarche part de l'idée que l'autorité politique responsable d'un tel projet ne monopolise pas le savoir dans ce domaine: les groupes régionaux sont non seulement des relais de l'information venue d'en haut (politique fédérale de gestion des déchets, problèmes techniques et financiers du stockage, etc); ils fournissent des informations locales qui échappent souvent aux administrations et défendent les intérêts et les points de vue de toutes les parties concernées, participant de plein droit à l'élaboration d'une solution de compromis.

La procédure choisie peut paraître longue et complexe. Mais les échecs consécutifs à une gestion technocratique et confidentielle d'un projet coûtent cher en temps et en argent. La formule ne cache-t-elle pas une habile manipulation des adversaires potentiels par les autorités? Certes non, si l'on admet que la transparence de la démarche, une information exhaustive de tous, l'interaction entre autorités politiques et intérêts locaux constituent les conditions nécessaires d'une démarche démocratique appliquée à un objet complexe. ■

PARTICIPATION

Des allers-retours indispensables

Les CFF, on vient de le voir, ne se distinguent pas par leur doigté dans l'art de traiter avec les collectivités locales, tâche pour laquelle ils n'ont guère d'expérience. La manière dont le dossier des décharges pour des déchets spéciaux stabilisés a été conduit par les cantons de Vaud et de Fribourg montre une autre approche.

(jd) Si les projets d'infrastructures de transport, d'installations de traitement des déchets, de parkings ou la densification d'un quartier urbain sont si souvent contestés, c'est parce qu'ils sont abordés sous leur seul aspect technique et que leur dimension politique est négligée.

Partant de ce constat les autorités vaudaises et fribourgeoises, chargées par la Confédération de réaliser une installation de stockage pour déchets spéciaux

stabilisés à l'intention de la Suisse romande, ont mis en place une procédure originale. Le temps est révolu où les experts mijotaient dans le secret un projet présenté ensuite au public comme la meilleure solution possible. Aujourd'hui référendums et recours multiples rendent nécessaire une autre approche. Le choix de la transparence et de la participation de tous les milieux touchés s'impose donc, et ce dès les études préliminaires. Car en matière d'aménage-