Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1978)
Heft: 469

Artikel: Le rail ou la route : la voie unique bernoise
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1027313

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: 21.11.2025

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

Q.— Les structures politiques suisses pourraient-elles inspirer le Québec ?
R.— Il me semble que les institutions politiques suisses sont marquées, comme produites sur mesure, par l'histoire et la taille même du pays. Le fédéralisme, la démocratie semi-directe ne seraient pas applicables dans des provinces elles-mêmes plus grandes que la Suisse.

Chez vous, la pratique de la démocratie, toutes les relations entre religions et cultures différentes composent des réalités singulières. Vous avez aussi des institutions qui permettent l'expression des individus, un feed-back permanent.

C'est ce qui frappe en Suisse : chaque individu peut avoir un poids dans les processus de décision. Même si l'indépendance du Jura a pris plus de trente ans, elle était au moins possible, les voies démocratiques existaient. Et puis vous avez des systèmes de partage et de contrôle des pouvoirs qui limitent heureusement les tentatives de monopole des politiciens.

Q.— L'insistance sur l'"ethnie" n'est-elle pas dangereuse par certains aspects ?
R.— Dans le cas du Québec, dans une première étape, il y avait même des tendances fascistes. Mais tous ces aspects négatifs sont maintenant dépassés, on se tourne vers l'avenir. Le sentiment d'appartenance à un groupe produit une dynamique qui dépasse les aspects négatifs de l'ethnocentrisme.

Au Québec, et au Jura aussi, les autonomistes se réfèrent maintenant à un projet social. Les forces des liens culturels, dans les petites régions surtout, ne conduisent pas à l'impérialisme. Au contraire, on voit maintenant comme une effervescence culturelle et des initiatives dans tous les domaines, de plus en plus dans le développement économique régional.

Q.— Bref, des jours historiques ?
R.— Oui, on sentait qu'une étape finale était franchie. C'était au fond l'aboutissement d'un long processus. Il y avait une atmosphère, une ambiance qui me portent à croire que la démocratie suisse se porte bien. Que la participation des citoyens est acquise, même si celle-ci se limite à 40 pour cent environ, car enfin vous avez plusieurs votations chaque année.

Au Québec, on va voir si l'exemple jurassien peut nous aider, même si les contextes sont très différents. En tout cas, on suit ce qui se passe en Suisse de plus près. Pour quelqu'un qui vient de l'extérieur, qui est impliqué chez lui dans des choses semblables, c'est à la fois fascinant et émouvant.

VAUD

Le rail ou la route : la voie unique bernoise

Le combat — il existe vraiment — continue à propos des trois lignes de chemin de fer privées, vaudoises et... menacées, pour ne pas dire plus : on sait que la Confédération a signé leur arrêt de mort, en vertu des pouvoirs qui lui sont conférés, et notamment sur la base des compétences que lui donne la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (elle accorde les concessions — art. 5 ; elle exerce la surveillance sur ces chemins de fer — art. 10 ; elle indemnise pour les désavantages financiers découlant des prestations organisées pour le bien de l'économie générale et pour les améliorations techniques indispensables — art. 49 et 56). Aujourd'hui, le débat anime la scène parlementaire, et comme de juste, nombreux sont les parlementaires vaudois qui montent aux barricades.

Ce sujet n'a pas encore été abordé dans ces colonnes. Il impose à vrai dire un examen approfondi de la situation, et en particulier l'appréciation de données fort diverses, dont la moins délicate n'est pas, c'est l'évidence, l'importance de ces lignes dans les "tissus" régionaux concernés. Bref, il serait vain d'envisager la décision de suppression prise par la Confédération comme un simple trait de plume rendu nécessaire par on ne sait quelles contraintes économiques et financières évidentes. Au contraire, plus on creuse la question et plus les interrogations se multiplient. Devant les conseillers nationaux, le socialiste vaudois Gilbert Baechtold a énuméré, à juste titre, au moins trois des chapitres auxquels la réflexion mérite d'être poussée ; les voici, "grosso modo", sans ambition de trancher entre le pour et le contre !

1. La compétence générale de surveillance de la Confédération en la matière s'est-elle exercée ces dernières années jusqu'à mettre les points sur les "i" (la modernisation ou la mort !) à l'égard des responsables des chemins de fer aujourd'hui "condamnés" ? Ou, de restrictions budgétaires en compressions de crédits, en est-on venu à une issue inéluctable — comme certains propriétaires immobiliers concluent facilement à une démolition d'immeuble qui leur convient, à force d'avoir refusé des transformations et aménagements qui s'imposaient ?

2. Sous le signe de la "conception générale des transports" a-t-on suffisamment pris en compte, dans l'optique d'un remplacement du rail par des transports routiers (cars), l'accroissement de la consommation de benzine — le pétrole, denrée rare — inévitable ? Par ailleurs, dans cette entreprise, on distingue aisément l'émergence de certains intérêts liés à la route (mandats en vue pour des entrepreneurs et des transporteurs), mais a-t-on pu peser par exemple les implications touristiques d'une telle décision ?

3. Enfin, l'éloignement de Berne a-t-il joué ici un rôle qu'il est possible d'évaluer ("lors d'une récente émission à la télévision romande, MM. Chevalley, directeur des chemins de fer jurassiens, et Nicod, préfet vaudois, parlant des lignes suisses en général faisant l'objet d'un réexamen n'ont-ils pas insisté sur une méthode de travail qu'ils estimaient discriminatoire à l'égard des cantons romands ? M. Dupont (CFF), qui répondait, n'a-t-il pas alors invoqué un malheureux hasard ?") ?