

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (1982)  
**Heft:** 657

**Artikel:** Deuxième législature : Jura : le PDC dans ses meubles  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1013274>

### **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:** 17.04.2026

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

## Jura: le PDC dans ses meubles

Ni le premier tour de l'élection du gouvernement jurassien, ni les résultats de la consultation pour le renouvellement du Parlement, n'auront laissé apparaître de failles sérieuses dans l'emprise démocrate-chrétienne sur le canton du Jura. Passé le remue-ménage électoral, c'est cette stabilité-là — avec de légers réajustements, en sièges et en pourcentages de voix, dus au premier chef à des questions de personnes — qui imprènera à coup sûr la prochaine législature. Avec toutes les conséquences que la prééminence du PDC peut avoir sur la gestion cantonale et sur l'avenir de la «réunification» jurassienne.

Dans l'immédiat, il reste donc à compléter les rangs de l'Exécutif. L'apparition d'un libéral-radical à la place d'un socialiste serait à la fois le signe qu'une bonne part de l'électorat PDC souhaite tourner la page une fois pour toutes en faveur d'une formation qui n'a pas gagné ses lettres de

noblesse pendant le combat pour l'autonomie, et qu'il est gagné par un raidissement conservateur, perceptible ailleurs en Suisse. C'est le jeu qui est ouvert par la décision, prise lundi déjà, au sein de la «petite coalition», de ne pas s'ouvrir au-delà de l'appui au candidat radical-réformiste.

Dans ces conditions, comme on le prévoyait, la carte du Rassemblement jurassien sera très délicate à jouer: il lui faudra trouver des arguments frappants pour faire valoir le bien-fondé d'«intérêts supérieurs» de la patrie jurassienne incarnés dans la reconduction de l'ancien dosage gouvernemental face aux «mérites» d'une entente bourgeoise classique.

A l'origine de ce dilemme cornélien, les socialistes, sur le plan purement arithmétique tout au moins et dans l'immédiat, n'ont guère recueilli les fruits de leur politique de cavalier seul. Nul doute cependant que leur effort pour clarifier le jeu des partis et pour préciser leurs objectifs ne donne une nouvelle cohérence à leur travail parlementaire. L'influence de leur représentant au gouvernement, si représentant il y a, ne pourra qu'en être finalement renforcée.

### URGENCE

## Priorité aux chemins de fer

Il y a trente ans, autant d'usagers du train que d'automobilistes. Aujourd'hui: un usager du train pour dix automobilistes. «Pour une couche importante de la population, le train est tombé dans l'oubli. La voiture est le moyen de transport dont plus personne ne saurait se passer: et tant pis si l'être humain en vient à oublier qu'il a des jambes; et tant pis encore si le bulletin de santé de notre environnement, pour qui la voiture est un véritable fléau, ne cesse de se dégrader au fil des ans...»

Le constat est connu. Et pourtant les idées même pour un véritable changement de cap se font atten-

dre sous le signe d'une politique des transports rééquilibrée.

Rompant avec la résignation générale, l'Association suisse des transports prend le taureau par les cornes: publication d'un dossier et propositions pour sortir de l'impasse<sup>1</sup>. Une cinquantaine de pages remarquablement claires, à la fois prise de position sans ambiguïté pour le train, «le moyen de transport de l'avenir», mais aussi bilan sans concession (historique, économique) de la situation actuelle.

Pour donner une idée du travail fourni, les dix principes de base de la politique ferroviaire de l'AST (objectif: transférer le maximum de trafic de la route au rail) qu'on trouvera largement développés dans cet opuscule qui vient de paraître:

1. *La fréquence et la régularité du train doivent être améliorées.*

2. *Le train doit permettre de gagner plus de temps.*

3. *Améliorer l'accessibilité au train:* liaisons optimales avec les transports publics urbains (trams, bus) et pour les piétons; accès facilité pour les vélos et mise à disposition de hangars à vélos dans le périmètre de la gare; service de bus dans les régions de campagne; service à domicile avantageux pour les bagages.

4. *Les transports publics doivent être mieux reliés entre eux:* système de tarifs unifiés, coordination dans les correspondances, temps d'attente limité entre les chemins de fer et les autres moyens de transports publics.

5. *Supprimer les avantages de la voiture entraînant une distorsion de la concurrence:* prise en charge intégrale des coûts sociaux, mettre fin à l'extension du réseau routier, abaissement de la vitesse maximale autorisée à l'intérieur et à l'extérieur des localités (y compris sur les autoroutes), diminution des places de parc dans les villes.

6. *Le train doit pouvoir faire face à une augmentation de la demande.*

7. *Dans la mesure du possible, éviter la construction de nouvelles lignes:* avant de s'engager dans de nouvelles réalisations, il convient de mettre les installations existantes davantage à contribution en utilisant du matériel perfectionné.

8. *Les améliorations sont à effectuer sur l'ensemble du réseau ferroviaire:* elles ne doivent pas se concentrer sur quelques lignes principales, mais au contraire contribuer à revaloriser les transports publics dans tout le pays.

9. *Le train doit diversifier ses prestations:* davantage de voitures-restaurant, de minibars, l'introduction du téléphone, la vente de journaux, service d'information sur l'horaire dans le train, etc.

10. *Le trafic marchandises à grandes distances doit être entièrement transféré au rail:* promotion du ferroutage, du conteneur et des embranchements industriels (les zones industrielles devraient être reliées au réseau ferroviaire).

<sup>1</sup> «Les chemins de fer», numéro spécial du «Journal AST» (6/82). Adresse utile: Association suisse des transports, Bahnhofstr. 8, 3360 Herzogenbuchsee.