Jura

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1973)**

Heft 219

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

commission se voit contrainte de vous proposer de refuser de la transmettre au Conseil fédéral ». Au cours de la discussion générale, le conseiller fédéral Bonvin avait ajouté : « Comme nous avons l'intention d'octroyer de telles concessions de programmes aux propriétaires du réseau basé sur une antenne collective, le Conseil fédéral a estimé qu'il pouvait admettre le principe de la motion, principe qui admet l'encouragement et le soutien de cet effort. Cependant, le Conseil fédéral n'est pas en mesure de dire comment l'application du contenu de la motion sera exécuté puisque, actuellement, cet objet est à l'étude. »

Les problèmes ont donc été posés, ils resteront entiers aussi longtemps que le nouvel article constitutionnel sur la radio et la télévision ne sera pas adopté (cf. DP 189). En attendant ce jour, les appétits financiers s'aiguisent, les projets financiers et politiques se multiplient. Pour leur part, concernant les structures, l'organisation et l'éthique de la communication, les initiateurs de Meyrin proposent des bases de réflexion :

— quel que soit le statut de la fondation chargée d'exploiter et de gérer le téléréseau, les autorités locales doivent rester propriétaires des installations, pour que des intérêts privés, des groupes de pression ou des minorités ne puissent pas monopoliser les programmes ;

— une télévision communautaire doit être ouverte à tous, en particulier aux autorités constituées, aux sociétés, aux groupes locaux, aux minorités étrangères.

A cet égard, la réglementation élaborée aux Etats-Unis en février 1972 par la Commission fédérale des communications sur l'utilisation des câbles TV est intéressante : « l'usage d'un canal doit être réservé à des buts éducatifs, un second canal serait à la disposition exclusive du gouvernement local, et un troisième serait rendu accessible au public, et cela gratuitement et sans discrimination ».

En tout état de cause, même si la mise en place de réseaux de télédistribution par câble et de studios de TV locale n'est guère probable avant la fin des années 70, les implications psychologiques, sociales et politiques des télécommunications sont telles qu'il n'est pas trop tôt de les prévoir. C'est la politique du Conseil municipal de Meyrin, et la cité nouvelle pourrait devenir une des premières « cités câblées ».

JURA

L'oxygène ferroviaire

Si l'incertitude demeure quant au destin politique du Jura (autonomie partielle ou Etat cantonal ?), le doute s'installe en ce qui concerne son avenir socio-économique. Au train où vont les choses, si rien n'est entrepris, le Jura ne sera bientôt plus qu'une région marginale, réservoir de main-d'œuvre pour les grands ensembles qui se constituent à sa périphérie : nébuleuse urbaine de Belfort-Montbéliard, Regio Basiliensis, agglomération biennoise.

La stagnation démographique entre 1960 et 1970, résultat d'un bilan migratoire déficitaire, est inquiétante à cet égard. Pour les Jurassiens, la cause essentielle de cette situation alarmante réside dans le sous-équipement en matière de transports. C'est dire que le récent colloque, organisé par le Cercle d'études historiques de la Société jurassienne d'émulation à l'occasion du centenaire des chemins de fer du Jura bernois sur le thème : « Les Jurassiens et le problème des transports hier et aujourd'hui », permit une confrontation intéressante entre historiens, techniciens et politiciens.

Le sous-développement du Jura n'est pas irrévocable, si cette région peut saisir les chances nouvelles offertes par l'ouverture du tunnel sous la Manche et la constitution aux portes de l'Ajoie du sillon Rhône-Rhin (chemin de fer, autoroute, canal, oléoducs) de développer le trafic de transit par son territoire, et par le rail et par la route. Déjà, depuis la création du Marché commun, on note une recrudescence du trafic des marchandises sur la ligne Delle-Porrentruy. Mais pour ce faire, il est indispensable de disposer des moyens de transports adéquats, qui font si cruellement défaut à l'heure présente : le doublement des voies ferrées, la Transjurane (autoroute reliant l'A 36 (Besançon-Mulhouse à la N 1 (Genève-Zurich). Or, actuellement, ni la politique des CFF, ni le programme de construction des routes nationales ne prévoient de tels travaux dans un avenir rapproché. Les Jurassiens, comme leurs aïeux au siècle passé avant d'arracher aux Bernois la construction d'un réseau ferroviaire, redoutent l'asphyxie économique.

Ce parallélisme entre la situation d'hier et d'aujourd'hui n'autorise pas à penser qu'il suffirait d'imiter la démarche suivie au siècle passé pour obtenir l'établissement des chemins de fer jurassiens, car le contexte économique et le cadre institutionnel ont subi des modifications importantes. De plus, le Jura est encore moins bien placé qu'il y a cent ans pour justifier des investissements (3,5% de la population suisse en 1860, 2 % en 1960).

Pour un Comité de salut public

Dans ces conditions, les Jurassiens, même unanimes, n'ont plus rien à attendre du canton de Berne. La souveraineté politique serait évidemment un atout sinon décisif, du moins capital.

Comme l'heure n'est plus aux tergiversations et qu'on ne peut pas attendre la création d'un canton du Jura vu le retard déjà accumulé, pourquoi les Jurassiens ne formeraient-ils pas une sorte de Comité de salut public chargé de défendre les intérêts du Jura en matière de transports auprès de toutes les instances fédérales et étrangères compétentes dans le domaine ? Cet organe aurait également à débattre d'importantes questions quant à l'orientation d'une politique jurassienne des transports : relations interjuranes, développement des transports publics, définition des objectifs à atteindre.

Les contraintes économiques imposeront-elles une solution à la question jurassienne ?