Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 24 (1987)
Heft: 885

Artikel: Mémoire : Rothenthurm
Autor: Gavillet, André
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1019920

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: 14.07.2025

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

MEMOIRE

Rothenthurm

■ (*ag*) L'armée se voit sans cesse refoulée par les progrès de l'urbanisation. Au cœur des villes, les champs de Mars ont été, depuis longtemps, rendus à la vie civile; les places d'armes des chefs-lieux de district voient au mieux parfois encore une prise de drapeau, avec discours d'un colonel, monté sur une jeep qui lui sert de tribune; les militaires y sont devenus rares comme les bovins sur les champs de foire.
Inévitable donc, dans ce pays dense, que l'armée, à la recherche d'espaces libres, tombe sur des sites protégés et des lieux historiques.
Elle fait surgir dès lors une contradiction. Elle, le symbole de la protection du pays, s'attaque aux domaines protégés. La résistance qu'elle rencontre dans ses tentatives d'implantation participe du même sentiment que ce qui la motive.
Or, elle s'est toujours bien portée d'avoir su en tenir compte. Si le peuple le lui rappelle à l'occasion de Rothenthurm, ce sera salutaire encore: triomphe l'esprit de la défense du territoire.
Je me souviens.
L'armée voulait faire de Pont de Nant, haut-lieu vaudois, une place de tir. Opposition vigoureuse. Ce val «où souffle l'esprit» fut finalement sauvegardé.
Tentative pour utiliser le fond de la vallée des Diablerets. Opposition. Renoncement.
Projet âprement défendu, énergiquement combattu de transformer le Bois de Finges en place d'exercice pour blindés. Victoire des opposants.
A l'échelle suisse, d'autres exemples pourraient être cités. Avec le recul, on doit donner raison aux résistants: ils ont sauvé quelque chose d'essentiel sans que l'armée suisse en ait été affaiblie.
Rothenthurm est un pays typique et beau de la Suisse centrale. Mais aussi lieu historique. Les Schwytzois, commandés par Aloïs Reding, y repoussèrent le 2 mai 1798 les Français du général Schauenbourg, qui avait donné aux autorités du canton un délai impératif pour ratifier la constitution de la République helvétique. Le 3 mai, malgré leur victoire, ils se rendirent. Ils n'étaient pas en nombre suffisant. Derniers soubresauts de l'Ancien Régime, comme la révolte de Nidwald quelques mois plus tard.
Rothenthurm est situé à quelques kilomètres de Morgarten; en sept siècles, la boucle a été bouclée: dans le même espace, des Autrichiens repoussés aux Français battus, puis triomphants.

Pourquoi toucher, non pas seulement aux tourbières, mais aux paysages de la mémoire?

RAIL 2000

Un minimum indispensable

■ (*pi*) Les Vaudois étaient donc invités, dimanche dernier, à laisser leur voiture au garage. Le Conseil d'Etat, promoteur de l'opération dans le cadre de l'Année de l'environnement, avait même négocié la gratuité des transports publics — sans les CFF. Comme prévu, succès limité, voire inexistant: autant de circulation que les dimanches précédents tandis que les entreprises de transports publics ont enregistré un accroissement de la fréquentation de 10 à 40%. On constate donc que cette opération particulièrement mal préparée n'a finalement fait qu'augmenter la mobilité: les automobilistes sont sortis comme prévus et d'autres — des jeunes, des personnes âgées, des curieux — ont profité des trains et bus gratuits pour «faire une virée». Il y a là matière à réflexion: les incitations à utiliser les transports publics plutôt que la voiture par des mesures tarifaires — les fameux abonnements verts — ne sont efficaces que pour certaines catégories d'automobilistes et dans certaines conditions; les pendulaires confrontés à des bouchons sont les meilleurs clients. Au-delà, pour le trafic de loisirs par exemple, l'expérience vaudoise nous prouve que les chances de transfert d'un mode de transport à l'autre — par des mesures uniquement tarifaires — sont minces.
Une promotion efficace des transports publics nécessite l'engagement d'autres moyens: simplification pour l'utilisateur, horaires plus étoffés et facilement mémorisables, parkings d'échange, etc.
Sans poudre aux yeux, c'est ce que nous propose Rail 2000: la remise à jour de tout un réseau de transports publics, à l'échelon national. Mais c'est aussi son défaut de n'être qu'un dépoussiérage et de ne pas correspondre à une volonté de reprendre à la route une partie de son trafic: l'objectif est l'autofinancement, avec un transfert de 4% du trafic privé vers les transports publics, ce qui correspondra à un accroissement de la fréquentation de 30% environ. Pour que la mesure soit efficace, il faudrait parallèlement dissuader les automobilistes de rouler dans certains cas. La mobilité pourrait être considérée globalement, un accroissement de l'offre en transports publics pouvant justifier des restrictions pour les véhicules privés.
Quoi qu'il en soit, Rail 2000 est indispensable pour que notre système de transports publics ne soit pas, en l'an 2000, en retard de cinquante ans et confronté au réseau d'autoroutes le plus dense du monde. Quant aux opposants qui s'indignent du sacrifice des 115 hectares de terres agricoles devant permettre la construction des quatre nouveaux tronçons sur lesquels repose tout le système, ils ont raison: chaque mètre carré de notre sol mérite d'être protégé. Mais que sont ces 115 hectares face aux 2000 nécessaires à l'achèvement du réseau de routes nationales (environ 407 km)? Que l'on renonce à seulement 25 km d'autoroutes et les 117 km de voies nécessaires à Rail 2000 pourront être construites sans atteinte supplémentaire à l'environnement. Ce serait là une première mesure de globalisation.