À propos de Swissmetro

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **25 (1988)**

Heft 919

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1018304

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

INITIATIVE JURASSIENNE

La relance

(*ag*) C'était il y a dix ans. Le 24 septembre 1978, tous les cantons et une écrasante majorité populaire acceptaient l'entrée du Jura dans la Confédération, c'est-à-dire la modification de l'article 1 de la Constitution fédérale — où le Jura était ajouté à la liste des cantons— et de l'article 80, qui portait à 46 le nombre des conseillers aux Etats.

Dix ans après, vient la relance.

Le moment est correctement choisi. D'un côté, les habitants du Jura bernois manifestent certaines vélléités d'indépendance, ressentant avec plus d'impatience leur situation d'ultra-minoritaires dans le grand canton. Et le changement de majorité à Moutier a prouvé que la frontière n'était pas étanche entre les deux cantons.

De l'autre côté, le Jura, en exerçant sa souveraineté et en légiférant, s'éloigne du Jura bernois, c'est-à-dire de l'unification administrative de fait qu'imposait la loi commune de Berne. Le temps qui passe crée une diversification qui rendra l'unité plus difficile. La liberté du jeune Etat exerce certes une séduction sur le sud qui n'en dispose pas, mais il ne faut pas en user jusqu'au point où elle distinguera, plus qu'elle ne rapprochera. Enfin, il est nécessaire d'agir avant que la lassitude ou les habitudes de confort ne s'emparent des militants du nord.

Une initaitive sera donc le moyen de mobiliser — ou du moins d'obtenir une signature — jusque dans le dernier hameau.

Mais comment rédiger cette initiative et pour quel usage?

On se souvient qu'en 1977 l'Assemblée fédérale, en donnant sa garantie à la Constitution jurassienne, n'avait pas approuvé l'article 138 qui envisageait la réunion au Jura de districts ayant manifesté, lors du deuxième plébiscite, leur volonté de rester bernois. Cette disposition était jugée contraire à l'article 5 de la Constitution fédérale: *«La Confédération garantit aux cantons leur territoire...»* et au principe de la «fidélité confédérale».

L'initiative ne sera donc pas constitutionnelle; et, comme telle, elle ne sera pas soumise à la ratification de la Confédération. Mais pouvant être considérée comme une application de la disposition constitutionnelle écartée, quelle sera sa validité juridique?

Le Conseil fédéral sera, ou spontanément ou sur plainte du Gouvernement bernois, obligé de s'en saisir. A ce titre seul, l'affaire jurassienne serait relancée et M. Stich aurait l'occasion d'ouvrir à nouveau le dossier.

Cela admis, quel contenu concret donner au texte?

On peut imaginer, par exemple, le président Lachat l'a suggéré, que le législateur recevrait l'injonction d'éviter d'accentuer dans toute loi nouvelle la distance entre les deux communautés.

Il est un autre domaine, essentiel, que DP a déjà évoqué (n° 849). La décision de faire avancer l'unité ne peut, en dernier ressort, venir que des Jurassiens du sud. Le nord ne saurait s'ingérer dans leurs affaires, mais il peut en revanche promouvoir l'unité vécue. Toutes les sociétés culturelles, sportives, scientifiques devraient se donner, seules ou en association, une aire de rayonnement qui englobe le nord et le sud. Dans la mesure où elles rempliraient cette condition et où elles n'exerceraient pas d'activités politiques, le Gouvernement jurassien serait autorisé à les subventionner. L'encouragement, sur une base légale, de tout ce qui manifeste et exprime l'unité du peuple jurassien est possible.

Il ne suffira donc pas de jouer la carte provocatrice, celle de la réouverture du dossier, celle de l'intervention de la Confédération tenue à faire respecter la Constitution.

Plus l'initiative donnera au Gouvernement les moyens légaux de promouvoir l'unité vécue, telle qu'elle s'exprime dans la langue, la culture, le voisinage, plus il sera difficile de l'attaquer.

Si, désormais, c'est le Gouvernement qui reçoit le mandat d'agir, il doit pouvoir le faire sans violation de la «fidélité confédérale».

La Constitution bernoise, avant la séparation, reconnaissait l'unité du peuple jurassien. Cette disposition ne fut pas désavouée par la Confédération. Pourrait-elle l'être, si l'affirmation de cette unité était reprise dans une loi jurassienne? ■

DOSSIER DE L'EDITO

A propos de Swissmetro

(*pi*) Swissmetro circulerait dans deux tunnels de 4.50 mètres de diamètre, creusés à 40 mètres sous terre, à la vitesse maximum de 400 à 500 km/h. Le système repose sur la combinaison de plusieurs techniques déjà connues: le vide d'air partiel dans les tunnels afin de diminuer la résistance et les pertes d'énergie; une propulsion par des moteurs électriques linéaires; des véhicules en sustentation magnétique, ce qui diminue fortement les frottements, donc l'usure du matériel et la consommation d'énergie.

La durée de parcours entre les stations serait constante (12 minutes), de manière à ce que tous les convois circulent et s'arrêtent en même temps. Il faudrait ainsi 12 minutes pour relier Genève à Lausanne, 27 minutes (12 + 12 + 3 minutes d'arrêt) pour aller de Genève à Berne, etc. La vitesse serait donc variable suivant les tronçons.

Le percement des tunnels — de diamètre relativement faible par rapport à des ouvrages routiers ou ferroviaires traditionnels — représenterait une excavation de 10 millions de mètres cubes entre Genève et Saint-Gall, soit la moitié de ce qu'aura nécessité le réseau des routes nationales lorsqu'il sera achevé.

Les coûts de construction et les investissements sont évalués à 8 milliards de francs environ et les frais d'exploitation à 150 millions de francs par an. Swissmetro devrait être rentable avec une clientèle équivalant au 60% du trafic routier et ferroviaire entre Genève et Saint-Gall, en appliquant un tarif de 13,5 centimes par voyageur et par kilomètre.