Châteaux à vendre

Autor(en): **Pochon, Charles-F.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **43 (2006)**

Heft 1705

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1009171

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

Les marchandises sans voies

Entre la Suisse et l'Italie, les retards récurrents minent le trafic marchand. Les restructurations en cours dans le secteur ainsi que les formalités douanières ralentissent la circulation.

Un cheminot de CFF Cargo raconte une journée ordinaire entre Bellinzone et Gallarate, en Italie. Le témoignage, publié par la revue tessinoise *Area*, accuse les défaillances de la libéralisation des rails européens. Il montre également à quel point les camions profitent des lenteurs du système encore embryonnaire.

Le conducteur qui se livre au journal déplore les retards récurrents sur la ligne du Gothard. Le jour du reportage, il attend son convoi «seulement» une demi-heure avant de pouvoir mettre en route une motrice flambant neuve sur le fil du courant alterné suisse, capable de rouler de l'autre côté de la frontière avec du courant continu. Le progrès technologique aurait dû réduire les temps morts entre les deux pays. Malheureusement, même s'il n'est plus nécessaire de changer de locomotive, papiers et formulaires à remplir, une bonne dizaine, stoppent après quelques kilomètres la course du train. A Luino, sur les rives du lac Majeur, il faut s'arrêter pour satisfaire la bureaucratie toujours triomphante et accueillir un collègue transalpin dans la cabine, règlement tricolore oblige.

Le trafic plutôt intense emprunte la seule voie disponible dans un certain désordre. Le train marchandise doit laisser passer les régionaux remplis de touristes et d'écoliers. Il s'écarte aussi quand il croise ses homologues qui remontent vers les Alpes. Loin du lac, dans la campagne de la province de Varese, la tension va et vient ralentissant d'autant le trajet de 82 kilomètres qui dure quatre heures. Moins rapide qu'un cycliste bien entraîné.

Une fois à Gallarate, on range les wagons et on mange une pizza. Puis l'employé des CFF appelle un taxi et rentre chez lui, tard dans la nuit. Car il n'y a pas forcément un chargement à ramener. L'achat d'une voiture de service a été refusé par la direction de Cargo. Les retards bouleversent ainsi les horaires, multiplient les heures supplémentaires et alourdissent l'exploitation. Le cheminot a de plus en plus le sentiment de travailler sur appel.

Un syndicaliste interrogé par *Area* déplore la situation. La libéralisation bat de l'aile. Les chemins de fer peinent à quitter le giron national. Les trains singent maintenant la route - les lignes à la charge des collectivités publiques et la circulation en mains privées - mais avec des résultats décevants, sans réussir à concurrencer les poids lourds, malgré les bouchons a l'approche des tunnels alpins. Il conclut ensuite en stigmatisant l'étroitesse d'un marché où les bons morceaux sont rares et la compétition se joue sur le dos des salariés, sans trop d'égard pour les conventions collectives dont le renouvellement tarde, malgré les menaces de grève du SEV, le syndicat du personnel des transports. *md*

Area, 6 octobre 2006.

Châteaux à vendre

On pouvait craindre un vote difficile dans le canton de Berne le 24 septembre dernier au sujet de la réforme administrative. Elle prévoit en effet la disparition des districts (*DP* n° 1700) créés à la suite de l'Acte de Médiation napoléonienne en 1803. Malgré l'opposition menée par l'UDC, des préfets, menacés dans leur fonction, et des traditionalistes adversaires du changement, une nette majorité des électeurs a suivi les recommandations des radicaux et de la gauche pour une administration tenant compte des progrès réalisés en matière de communication.

En fait, après les 22 districts de 1803, le canton avait tenu compte de l'arrivée en 1815 de Bienne et du Jura. Le nombre des districts avait passé de 22 à 30, puis à la suite de la constitution du canton du Jura et du passage du Laufonnais à Bâle-Campagne, il était revenu à 26 (avec un deuxième préfet pour le district de Berne).

Il s'agit maintenant de passer à la réalisation de la réforme jusqu'en 2010. Des châteaux, autrefois baillivaux, seront probablement mis en vente. Une première acquisition a été faite par la ville de Thoune. Qui seront les prochains acheteurs et combien sont-ils disposés à payer pour acquérir et transformer un monument historique? Des préfets, élus, seront libérés et indemnisés s'ils n'ont pas achevé leur mandat lors de la disparition de la fonction. Les freineurs ne manqueront pas pour gêner la réforme décidée. Sera-t-elle un moteur pour encourager d'autres cantons à sortir de la routine? A noter que si 12 districts et la majorité des communes ont rejeté la réforme, les trois districts du Jura bernois l'ont approuvée parce qu'ils constitueront une région, la plus petite du canton. Les francophones de Bienne se considèrent comme abandonnés parce qu'intégrés dans la région bilingue du Seeland. En revanche, les districts de l'Oberland bernois, à l'exception de celui de Thoune, ont voté négativement. Veulent-ils retrouver le canton Oberland de la République helvétique?

Une réforme à suivre attentivement. Un défi pour le canton de Berne successeur «du plus grand Etat-ville sis au nord des Alpes». *cfp*