

8 Débats

A la fois avec Berne et le Jura? Une solution pour la ville de Moutier

OPINION Dans quelques mois ou l'an prochain, à une date qui reste à déterminer, le corps électoral de Moutier décidera une nouvelle fois de son appartenance cantonale: rester avec Berne ou rejoindre le Jura? Ça sera la onzième fois en soixante ans que les électeurs – et, depuis 1971, aussi les électrices du chef-lieu du Jura bernois, qui compte environ 7500 âmes – seront appelés à se prononcer sur une thématique liée la fameuse «Question jurassienne».

Toutes les votations passées ont produit des marges de victoire/défaite assez serrées, par exemple 52% en faveur du Jura en 2017 (résultat ensuite annulé). Ce prochain vote confirmera sans doute à nouveau deux groupes distincts – les pro-bernois et les pro-jurassiens – à peu près équivalents. En d'autres termes, quoi qu'il arrive, quelque 2000 votants seront du côté des perdants. D'un côté, c'est normal, les défaites font partie du jeu; elles sont même le sel de la démocratie, d'autant plus de la démocratie directe. D'un autre côté, ce prochain vote est considéré – à l'image de celui de 2017 – comme la solution finale au conflit jurassien. La défaite devrait donc être définitive; aucune nouvelle génération ne pourra demander de revoter. Il ne sera plus possible de découper encore le territoire vu que nous nous trouvons déjà au niveau administratif le plus bas: celui de la commune. Mais il existe une alternative à la simple dichotomie «rester ou partir, Berne ou Jura?». L'inspiration pourrait ainsi venir de la Bosnie bien qu'il y ait de nombreux précédents dans l'histoire suisse.

Jusqu'en 1798, en effet, l'ancienne Confédération comptait un grand nombre de bailliages communs, par exemple Uznach (administrée par Schwytz et Glaris), Hurdén (Zurich, Glaris et Berne) ou Bellinzona (Uri, Schwytz et Nidwald). La comparaison la plus intéressante est toutefois offerte par une commune qui, comme Moutier, se trouve à la frontière entre les régions germanophone et francophone: Morat. Après la bataille de Morat le 22 juin 1476, la ville et ses environs ont été placés sous l'administration commune de Berne et de Fribourg. Mais avec la Réforme, des tensions sont apparues entre catholiques (Fribourg) et protestants (Berne). Sous la pression de Fribourg, il y a eu une votation en 1530 où les partisans de la Réforme ont obtenu une petite majorité. En conséquence, Berne a pris en charge

les affaires ecclésiastiques et scolaires (avec comme résultat que Morat est devenue de plus en plus une ville protestante et germanophone), tandis que Fribourg était responsable des affaires militaires. Après l'invasion des troupes françaises, en 1798, le condominium de Morat a été dissous. Cinq ans plus tard, la ville est définitivement attribuée au canton de Fribourg, bien que la majorité fût plutôt en faveur du canton de Berne.

La ville de Moutier serait donc à la fois libre et autonome mais aussi un condominium des deux cantons

Mais venons-en à l'exemple plus récent expérimenté en Bosnie-Herzégovine: Brcko est une agglomération d'environ 80000 habitants située dans un Etat composé de deux entités autonomes, la Republika Srpska et la Fédération de Bosnie-Herzégovine. Juridiquement, Brcko est un condominium appartenant aux deux entités en même temps. En réalité, cependant, le district est autonome et directement subordonné à l'Etat central. Cela dit, les habitants doivent déclarer leur appartenance à l'une des deux entités afin d'obtenir des documents d'identité et d'exercer leurs droits de vote et d'éligibilité dans l'une ou l'autre entité, ainsi qu'au niveau de l'Etat central.

Comme Brcko, la ville de Moutier pourrait aussi devenir un condominium des cantons de Berne et du Jura, sous le toit de la Confédération. Cela signifierait que Moutier continuerait à gérer et financer ses affaires locales de manière autonome et à appliquer le droit fédéral, tout comme les quelque 2000 autres communes suisses. Mais le droit cantonal ne serait pas aboli; chaque habitant de Moutier

pourrait décider s'il préfère s'affilier juridiquement et politiquement au canton de Berne ou bien au canton du Jura. Cette décision individuelle pourrait être liée à la déclaration d'impôt cantonale; de cette manière, chaque personne paierait une cotisation à «son» canton et aurait droit aux services correspondants (écoles secondaires, hôpitaux, etc.). Les citoyennes et les citoyens «bernois» de Moutier auraient alors le droit de voter et de se présenter aux élections dans le canton de Berne. Il en irait de même pour les Jurassiens et les Jurassiennes de Moutier – avec l'avantage supplémentaire que dans le Jura, les étrangers vivant en Suisse depuis au moins dix ans ont également le droit de voter.

Le grand avantage de cette solution est que personne ne sera forcé, contre sa volonté, d'appartenir à un canton auquel il refuse de s'identifier. En même temps, personne ne gagnera sur toute la ligne, car la ville ne changera pas de canton ou ne restera pas dans un seul canton. La ville de Moutier serait donc à la fois libre et autonome mais aussi un condominium des deux cantons. L'un des principaux inconvénients de cette solution est que tous les services publics ne peuvent pas être clairement attribués à une catégorie purement municipale, cantonale ou fédérale. Les coûts administratifs ne doivent pas non plus être sous-estimés. Toutefois, un changement de canton, si les pro-jurassiens emportaient la prochaine votation, entraînerait également des coûts importants; tout comme il ne faut pas négliger les coûts politiques et sociaux d'une victoire des pro-bernois. ■

SEAN MÜLLER
PROFESSEUR ASSISTANT
DE SCIENCES POLITIQUES
À L'UNIVERSITÉ DE LAUSANNE



NENAD STOJANOVIC
PROFESSEUR ASSISTANT
DE SCIENCE POLITIQUE
À L'UNIVERSITÉ DE GENÈVE



SUR LES BLOGS

Pollution de l'air et mesures sanitaires: cessons de nous tromper de cible
«Les alertes lancées par nos autorités sur les comportements à adopter en période de pollution marquée, parfois en nette contradiction avec les taux annoncés dans un célèbre journal local, sont nécessaires. Mais comme disent les philosophes de notre tradition, elles ne sont pas suffisantes», écrit sur son blog Marie-Claude Saverschel. A lire sur le site du «Temps» à l'adresse <https://blogs.letemps.ch>

Chers transports publics

CHRONIQUE Début février, l'Office fédéral de la statistique publie le compte d'infrastructure routière suisse dans sa version la plus récente portant sur 2017. C'est un document ardu mais passionnant, qui mérite que l'on s'y attarde. Il montre d'un côté les dépenses, incluant la construction et l'entretien des infrastructures, les frais administratifs et l'exploitation, auxquels s'ajoutent les tâches de régulation et de surveillance du trafic, tout cela aux niveaux fédéral, cantonal et communal. Du côté des recettes, le compte intègre aussi bien les impôts sur les huiles minérales, les véhicules à moteur et les automobiles que les taxes qui relèvent de la redevance poids lourds, de la vignette autoroutière et des parkings.

Enfin, les coûts liés à la route sont couverts à 106% par les recettes des usagers du trafic motorisé, et cette couverture est bénéficiaire depuis vingt ans. Cependant, en consultant un autre document intitulé «Statistique des coûts et du financement des transports (CFT)», qui rajoute à ce calcul les coûts dits externes, soit les conséquences humaines des accidents, les atteintes à l'environnement et à la santé, alors 15% des charges totales du transport privé sont imputables à la collectivité. De même, les usagers de l'avion en couvrent 86% des frais. Là encore, le solde tient à la prise en compte des conséquences sur l'environnement et la santé.

Qu'en est-il des transports publics (TP) maintenant? Concernant les autobus, tram et trolleybus, la part de couverture des frais s'élève à 43%. En clair, le prix des billets ne couvre même pas la moitié des dépenses que les collectivités publiques assument pour ce type de déplacements. Pour les chemins de fer, elle est d'environ 44%. On retrouve des chiffres équivalents en matière de transferts de marchandises, selon qu'ils sont effectués par des véhicules privés ou par le rail. Ainsi, le dossier de l'OFS précise: «Au niveau des payeurs, on remarque que les usagers de transport supportent eux-mêmes une partie beaucoup plus grande des coûts dans le transport routier et le transport aérien que dans le transport ferroviaire et le transport public routier.»

Ainsi, à chaque fois qu'un usager prend un billet de train ou de bus, les contribuables en paient autant, ce qui en double le prix, déjà ressenti comme coûteux! Dès lors, quand les CFF annoncent des bénéfices, comme ce fut le cas en 2018 avec 568 millions de francs, ils omettent de préciser les «indemnités» des pouvoirs publics pour 2,233 milliards de francs. Cette façon de présenter les choses fait fi de toute transparence et trompe les citoyens comme les contribuables. A l'inverse, quand un privé prend sa voiture ou achète un billet d'avion, il se charge lui-même de l'essentiel des coûts engendrés sans vraiment faire intervenir la collectivité, même si l'on tient compte des conséquences environnementales ou relatives à la santé. C'est une différence considérable!

Les manifestants du climat qui reprochent à l'Etat de ne pas prendre les mesures nécessaires par l'urgence, ou Greta Thunberg qui accuse l'élite politique et économique d'avoir complètement ignoré les revendications pour le climat, ont-ils vraiment pris la mesure de ces chiffres et de l'effort considérable investi dans les TP par les collectivités publiques, donc les citoyens, usagers ou non? Si non, c'est de l'ignorance, si oui, c'est de la mauvaise foi.

Pour mieux comprendre, il faut encore se référer à la statistique sur le transport des personnes (2018) indiquant que, sur l'ensemble des unités personnes-kilomètres, un quart environ a été effectué grâce aux TP (route et rail) contre trois quarts grâce à des véhicules privés. Si un transfert modal significatif se produisait sur l'injonction de l'Etat, comme le préconisent les écologistes, on imagine facilement l'ampleur des coûts engendrés, qui se chiffrent en milliards! Sans oublier ce fait avéré que ni le rail ni les transports publics ne seraient à même, ni aujourd'hui ni demain, d'absorber une partie significative de la mobilité automobile privée, alors qu'ils sont déjà bondés aux heures de pointe. Rien n'est simple... ■

MARIE-HÉLÈNE MIAUTON
mh.miauton@bluewin.ch



Homosexualité et suicide: attention à ne pas véhiculer de faux messages

OPINION Le débat sur l'interdiction de la discrimination en raison de l'orientation sexuelle bat son plein à l'approche du 9 février. L'objet de discorde? L'extension de la norme antiraciste du Code pénal à l'homophobie. Les uns arguent que les outils juridiques existants sont suffisants pour sanctionner cette discrimination; les autres affirment qu'une protection des minorités sexuelles est indispensable.

Parmi les arguments invoqués en faveur de l'initiative, celui, brandi à l'envi, d'un risque suicidaire plus élevé pour les jeunes lesbiennes, gays et bisexuels (LGB) – raison pour laquelle il est bienvenu que la parole revienne aussi aux entités expertes en la matière, non politisées et non partisans.

Le fait que les jeunes LGB sont plus à risque suicidaire que les jeunes hétérosexuels a été prouvé par plusieurs études: ils ont 2 à 5 fois plus de risques de se suicider que les jeunes hétérosexuels et la période du coming out (entre 14 et 17 ans) est

celle où le risque est le plus élevé. Or brandir cet argument de façon simpliste et dénuée de contexte induit une idée dangereuse: celle de la fatalité. Quel est le message que l'on transmet ainsi aux jeunes gays et lesbiennes? Quelle perspective offre-t-on à celles et ceux qui se questionnent, qui doutent et s'interrogent sur leur orientation sexuelle? Qu'aimer et désirer des personnes de même sexe mène quasi inévitablement au suicide, à la dépression, aux angoisses?

Chaque suicide est complexe et multifactoriel, et ne peut être réduit à une seule cause. Il s'inscrit dans un contexte individuel constitué de facteurs protecteurs ou aggravants qui, accumulés, diminuent ou accroissent la vulnérabilité à un risque suicidaire. Que l'on soit bien clair: être

homosexuel.le ne constitue pas un risque en soi. Ce qui peut jouer un rôle, en revanche, c'est la réponse de l'environnement à cette sexualité non normative: le climat scolaire, les relations affectives et familiales, les ressources

personnelles et médicales, la santé mentale, l'infrastructure mise à disposition par l'Etat, le soutien apporté durant l'adolescence, parmi d'autres. C'est pourquoi l'entourage – proche comme plus lointain – et la bienveillance dont il fait preuve à l'égard des jeunes LGB sont fondamentaux. Sans oublier les personnes trans, encore plus victimes de discriminations, pourtant exclues du projet de loi qui ne traite pas des identités de genre.

Soyons donc attentifs, dans cette joute politico-juridique, à transmettre également à nos jeunes la conviction – essentielle s'il en est! – que l'acceptation de soi et l'épanouissement sont accessibles à tou.te.s et ce, peu importe notre orientation sexuelle. Et qu'il est de la responsabilité de chacun.e.x d'entre nous de s'en assurer et d'y contribuer – quel que soit le résultat des urnes le 9 février prochain. ■

Pour en apprendre davantage, lire le blog **Stop Suicide**: <https://www.letemps.ch/blogs>

CHARLOTTE FROSSARD
PRÉSIDENTE DE L'ASSOCIATION
STOP SUICIDE

