

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 2 (1963-1964)
Heft: 8

Rubrik: Le fonds de solidarité

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

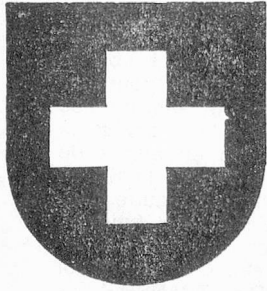
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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



LE COURRIER SUISSE

Publié sous les auspices de la Conférence des
Présidents et Délégués des Sociétés Suisses
de Belgique et du Grand-Duché de Luxembourg

2^{ème} année - N° 8 - Décembre 1963

COMMUNIQUE DE L'AMBASSADE

Les ressortissants suisses possédant des biens immobiliers en Algérie ou des participations dans des sociétés algériennes sont invités à se mettre en rapport le plus rapidement possible avec l'Ambassade.

EDITORIAL

Les élections fédérales du 27 octobre 1963 viennent de se dérouler dans une indifférence que reflète la participation aux scrutins : par exemple pour le Conseil national 44 % des électeurs se sont dérangés avec un record absolu de 29 % dans le canton de Vaud. La position des partis n'a guère changé, mais le parti socialiste devient le plus nombreux : 53 mandats contre 51 ; parti conservateur catholique 48 (47) ; radicaux 51 (51) ; agrariens 22 (23) ; indépendants 10 (10) ; libéraux 6 (5) ; démocrates 6 (6) ; communistes 4 (3). Rappelons que le C.N. est maintenant légalement composé de 200 représentants.

Quant au Conseil des Etats, les fluctuations sont encore plus minimes : 13 radicaux (14) ; 18 conservateurs (18) ; 4 agrariens (4) ; 3 libéraux (3) ; 3 démocrates (3) ; 3 socialistes (2). Comme l'on sait, le Sénat suisse comprend deux représentants par canton et constitue la sauvegarde du fédéralisme.

Comme Suisses de l'étranger, nous avons peine à comprendre que l'abstentionnisme puisse atteindre de pareilles proportions dans notre pays qui ne manque pas de citer ses institutions démocratiques en exemple.

A l'époque des enquêtes, il est surprenant que quelques « Gallups » n'aient pas encore permis d'éclairer les autorités et l'opinion publique sur les causes de l'indifférence politique d'une partie croissante du corps électoral. Une des raisons est peut-être à chercher dans le manque d'idées motrices des partis politiques qui n'arrivent plus à intéresser les jeunes, mais il y a sans doute d'autres raisons qu'il serait intéressant de connaître. L'Institut fédéral des statistiques a la une tâche très significative à accomplir.

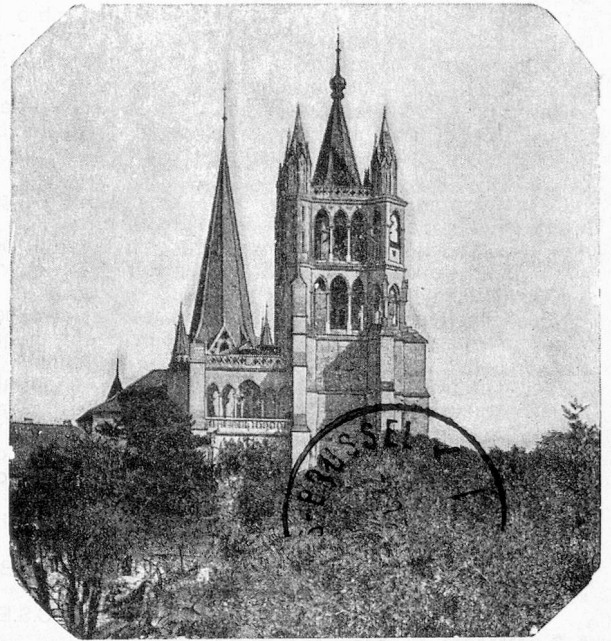
Il est symptomatique de constater que dans le canton de Vaud, où les femmes pouvaient voter pour l'élection des deux conseillers aux Etats, leur participation a été dérisoire. Sans doute par esprit d'opposition les hommes se sont-ils abstenus, d'où il faudrait conclure que l'octroi des droits politiques aux femmes joue à fin contraire !

A.W.K.

LE FONDS DE SOLIDARITE

En Belgique 143...
alors que nous devrions être 800 !

Jusqu'à ce jour, le Fonds de Solidarité des Suisses à l'étranger a versé plus d'un million trois cent mille francs suisses à 150 coopérateurs qui ont perdu leurs moyens d'existence à l'étranger. Etant donné que le Fonds est soutenu par la Confédération depuis l'automne 1962, laquelle lui verse une garantie financière complémentaire illimitée, chaque coopérateur est conscient du fait que le Fonds peut répondre à toute demande justifiée au sens des statuts.



La Cathédrale de Lausanne, ville de l'Expo 64

Grâce à la campagne de recrutement faite dernièrement, le Fonds de Solidarité est arrivé à augmenter à plus de 7.000 l'effectif de ses membres.

Ce résultat est extrêmement réjouissant. Cependant, si on songe que — selon de prudentes estimations — 40.000 Suisses résidant à l'étranger devraient s'affilier à la Société, il faut constater à regret que des milliers d'entre eux y restent indifférents.

En Belgique, la situation n'est pas meilleure. Actuellement, nous comptons 143 affiliés, alors que nous devrions être 800 au moins !

A tous ces compariotes, nous aimerions rappeler qu'à partir du 1er janvier 1964 le délai d'attente du Fonds sera de deux ans et non plus d'une année complète ; cela signifie que toute personne adhérant au Fonds en 1964 seulement n'aura droit à une indemnité forfaitaire en cas de perte des moyens d'existence que lorsque deux années complètes se seront écoulées entre la date de l'admission et celle de la perte des moyens d'existence. Par contre, toute personne demandant son admission cette année encore, bénéficiera du délai d'attente d'une année complète.

Aucun d'entre vous ne devrait donc laisser échapper cette ultime occasion.

Nous attirons également attention sur le fait qu'en adhérant au Fonds (la plus petite épargne annuelle s'élève à Fr. 25,—), vous ne vous assurez pas seulement contre la perte de vos moyens d'existence, mais vous agissez également dans l'intérêt de tous les Suisses à l'étranger.

Vous n'ignorez pas qu'on examinera, en Suisse, en temps utile, différents problèmes touchant directement les Suis-

Retour éventuel :
2, rue Philippe-le-Bon
BRUXELLES 4

Offert par la Compagnie d'Assurance « ZÜRICH », 76, rue de la Loi - Bruxelles 4

ses à l'étranger. Il est prévu une amélioration notoire de l'A.V.S. dont les Suisses à l'étranger bénéficieront eux aussi. Les travaux en vue de l'élaboration d'un article constitutionnel pour les Suisses à l'étranger se poursuivent. Il devra apporter une amélioration importante des droits des citoyens suisses domiciliés à l'étranger. Ce but n'est pas facile à atteindre, car les Suisses à l'étranger doivent savoir convaincre, non seulement notre Parlement, mais aussi tous les citoyens suisses du pays ayant le droit de vote, que toutes ces mesures se justifient. Il n'existe donc guère de meilleur moyen pour les Suisses à l'étranger qui doivent donner de solides fondements à leurs désirs que de prendre autant que possible de mesures utiles les concernant.

C'est seulement dans cet ordre d'idées que l'adhésion au Fonds se présente sous son vrai jour.

Chaque Suisse de l'étranger qui devient membre du Fonds de Solidarité renforce ainsi la position de sa représentation et celle de la Commission des Suisses à l'étranger à l'égard des autorités suisses et facilite les efforts soutenus qu'elle fait en faveur des Suisses à l'étranger.

Autant de motifs qui devraient inciter un grand nombre de Suisses à l'étranger à adhérer cette année encore au Fonds !

Ceux qui, pour une raison ou une autre, ne peuvent pas présenter leur demande d'admission ont la possibilité de prêter leur appui au Fonds en faisant des dons qui permettront au Fonds de Secours d'intervenir dans les cas particulièrement graves.

Nous aimerions encore rappeler que les **Sociétés** peuvent également adhérer au Fonds, soit par un don unique, soit en effectuant un versement d'épargne annuel de F.S. 25,— ou plus, somme qui devrait être supportable pour chacune d'elles. Le bénéficiaire peut être désigné, soit par la Société elle-même, soit par le Fonds.

Nous serions heureux de nombreuses adhésions des diverses Sociétés suisses de Belgique, ainsi que des entreprises suisses dans ce pays.

Pour toute demande de renseignements supplémentaires et pour l'obtention des formulaires d'admission, prière de s'adresser à l'Ambassade de Suisse, 2, rue Guimard, Bruxelles 4.

C.S.E.

LE PROJET DE CANAL TRANSHELVETIQUE

S'il est un projet qui a ressemblé au serpent de mer jusqu'il y a peu d'années, c'est bien celui défendu par l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin. Ce projet, né avant même la création du port fluvial de Bâle, a fait l'objet de nombreuses études techniques en liaison avec la récupération d'énergie hydro-électrique, sans oublier la correction des eaux du pied du Jura dont une nouvelle et dernière phase va commencer.

Or à l'action très méritoire et patiente sur le plan privé de l'Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin, vient maintenant s'ajouter celle résolument dynamique de la S.A. TRANSHELVEITICA, créée à Berne à l'intervention des cantons intéressés et de groupes industriels. Il s'agit de faire passer le projet du plan technique sur le plan politique pour obtenir une décision favorable des Autorités fédérales, dont les Services ont procédé par ailleurs à une étude technique complète de l'affaire.

La création d'une voie navigable à l'intérieur du Plateau suisse doit contribuer à l'industrialisation du Rhin de Rheinfelden à l'embouchure de l'Aar, puis de la vallée de l'Aar elle-même en remontant jusqu'aux cantons encore très agricoles de Fribourg et de Vaud. Il ne faut pas perdre de vue que la concentration industrielle et économique suisse dans le périmètre Bienne, Berne, Emmenbrücke, Saint-Gall, Schaffouse, Bâle, et la disparité des rythmes de croissance entre les différentes régions, posent de graves problèmes au fédéralisme suisse.

D'autre part du point de vue de l'enseignement universitaire, il est clair que l'Université de Lausanne et son Ecole polytechnique auraient un avenir autrement mieux assuré, à l'exemple des centres universitaires de Zurich et de Bâle, si la Suisse romande s'industrialisait à un degré nettement plus élevé.

Ceci dit, il faut bien convenir que des éléments nou-

...aux sont intervenus depuis l'élaboration du premier projet de canal transhelvétique, tant sur le plan intérieur que du point de vue international, car que ce soit pour la navigation sur le Rhin ou sur le Rhône, rien ne peut être entrepris sans le consentement et le concours de nos voisins. En ce qui concerne la France, elle n'a plus le même intérêt à la navigabilité du Rhône en amont de Lyon. D'autres projets de voies navigables par la Saône et la Moselle d'une part, la Saône et le Rhin d'autre part, sont prévus et liés au développement industriel futur de régions jusqu'à maintenant délaissées : Haute-Saône, Franche-Comté, Territoire de Belfort, etc. C'est pourquoi le projet actuel que va défendre la S.A. TRANSHELVEITICA se limitera à la navigation de Bâle à Yverdon.

Du côté de l'Allemagne, une évolution significative s'est manifestée ces dernières années, d'ailleurs sans portée directe sur le projet du transhelvétique. Si le concours de notre voisin du nord semble acquis pour le partage des frais de construction depuis Rheinfelden jusqu'à l'embouchure de l'Aar, l'extension de la navigabilité du Rhin jusqu'au lac de Constance paraît dès maintenant très compromise. En effet des voix autorisées ont laissé entendre qu'il fallait choisir entre l'industrialisation des rives du Bodan et la réservation des eaux du lac pour l'alimentation en eau potable de tout le sud de l'Allemagne (l'agglomération de Stuttgart est alimentée dès maintenant en eau potable prélevée dans ce lac). Bien entendu, l'intérêt touristique de la région a trouvé ses défenseurs ; elle constitue un lieu de repos apprécié. Du côté suisse, les avis sont partagés. Les cantons de Thurgovie et de Saint-Gall seraient plutôt en faveur de la navigation jusqu'au lac, tandis que Schaffouse, au même titre que les riverains allemands, y verrait une atteinte mortelle aux charmes touristiques de cette partie de la vallée du Rhin.

Mais revenons au projet de canal transhelvétique, dans sa première phase de canal intérieur jusqu'à Yverdon. Un des éléments nouveaux, dont l'influence ne peut manquer d'être considérable, est l'établissement à travers l'Europe d'un réseau toujours plus étendu d'oléoducs. Déjà un cas concret se présente à nos yeux : la première raffinerie suisse de pétrole de Collombey (dans le Bas-Valais) est alimentée en pétrole brut par un pipe-line venant de Gènes en traversant le Grand-Saint-Bernard, une prolongation étant prévue vers le sud de l'Allemagne. D'autre part, le grand oléoduc de Marseille à Strasbourg et à Karlsruhe est entré en service et dessert déjà plusieurs raffineries. Un projet de création d'une raffinerie entre les lacs de Neuchâtel et de Bienne, actuellement à l'étude, prévoit l'alimentation en pétrole brut par un embranchement de cet oléoduc. Il est aussi question de construire une raffinerie dans la région d'Olten.

Or s'il convient de tenir compte de la concurrence actuelle des oléoducs, celle des gazoducs ne tardera pas à se manifester (gaz méthane hollandais). Enfin, il y a lieu de ne pas perdre de vue que la tendance actuelle est de construire les usines sidérurgiques en bordure de la mer. Il faut donc dès à présent soustraire dans le cas suisse, un tonnage important en carburants, combustibles solides et liquides, minerais, du tonnage global classique transporté économiquement par la voie d'eau. Jusqu'à présent, aucun calcul de rentabilité n'a été publié tenant compte de ces éléments nouveaux très importants, et appelant nécessairement en contre-partie le transport d'un tonnage très élevé de produits semi-finis et finis.

En ce qui concerne la dépense, le coût actuel de construction en francs suisses de janvier 1963, est estimé à 376 M. soit : 130 M. de Rheinfelden à l'embouchure de l'Aar et 246 M. de cette embouchure à Yverdon. Les frais de construction des ports seraient à la charge des cantons, des communes ou des organismes privés à créer à cet effet. La dépense à prévoir n'est donc nullement excessive, l'existence du plan d'eau naturel des lacs de Bienne et de Neuchâtel constituant un élément particulièrement favorable du point de vue financier mais qui le sera peut-être un peu moins pour les bateaux par gros temps !

Ces travaux de génie civil viendraient s'ajouter à ceux déjà prévus en Suisse pour ces prochaines années et parmi lesquels on peut citer : en premier lieu la construction de nouvelles autoroutes ; puis la modernisation du réseau des C.F.F., notamment le doublement des voies de

S. ans l'Albiste-Bou
Bezon. G. G. G. G.