Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 35 (1964)

Heft: 6

Vorwort: L'avenir de la ligne du BLS

Autor: Association pour la défense des intérêts du Jura

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

PJ4

LES INTÉRÊTS DU JURA

BULLETIN DE L'ASSOCIATION POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS DU JURA
CHAMBRE D'ÉCONOMIE ET D'UTILITÉ PUBLIQUE DU JURA BERNOIS

XXXVe ANNÉE | Paraît une fois par mois | No 6 Juin 1964

SOMMAIRE

L'avenir de la ligne du BLS — Tunnels routiers transalpins de l'Oberland, vus du Jura
Les grands problèmes ferroviaires — Chronique économique

L'avenir de la ligne du BLS

L'avenir de la ligne internationale du BLS dépend avant tout des décisions des CFF et du Conseil fédéral.

Au moment où l'on ose espérer que, cette année encore, une décision interviendra au sujet de l'éventuel rachat par la Confédération de la ligne du BLS et des lignes coexploitées, on peut se poser la question de savoir quelles seraient les autorités fédérales et cantonales qui auraient à se prononcer au sujet de ce rachat.

A la dernière session du Grand Conseil, M. Henri Huber, conseiller d'Etat, a répondu à cette intéressante question. Au point de vue du droit fédéral, a-t-il précisé, c'est la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 qui traite la question du rachat d'une ligne de chemin de fer. Toute concession octroyée par l'Assemblée fédérale comporte une clause de rachat aux termes de laquelle la Confédération peut acquérir un chemin de fer pendant la durée de validité de ladite concession. Cette prescription s'applique à toutes les entreprises englobées dans le groupe BLS. Si l'intérêt national l'exige, la Confédération peut acquérir tout chemin de fer concessionnaire contre une indemnité à fixer conformément aux prescriptions légales.

Le message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du 3 février 1956 concernant le projet de loi sur les chemins de fer précise : « Point n'est besoin de régler le cas où une entreprise de chemin de fer, soutenue par les collectivités publiques qui lui tiennent de près, ferait des offres de reprise à la Confédération avant l'échéance de la concession. Cette manière d'acquérir un chemin de fer doit être réglée de gré à gré. » C'est donc par voie de libre convention que s'effectuera, cas échéant, le rachat du groupe BLS.

Il convient, lors d'un rachat, de tenir également compte de l'article 2 de la loi fédérale sur les chemins de fer du 23 juin 1944. Cet article a la teneur suivante : « La Confédération ne peut acquérir de nouveaux chemins de fer, ou construire de nouvelles lignes, qu'en vertu d'un arrêté fédéral soumis au référendum. » Si le référendum était demandé contre une décision éventuelle de l'Assemblée fédérale rela-

tive à l'intégration du groupe BLS au réseau CFF, c'est au peuple suisse qu'il appartiendrait de se prononcer.

Quant à la situation, vue sous l'angle des dispositions et du droit cantonal, elle se présente comme suit. Toutes les entreprises de chemin de fer (BLS, BN, GBS, SEZ) englobées dans le groupe BLS sont des sociétés anonymes dont le canton de Berne possède la majeure partie des actions à moins qu'il n'en soit l'actionnaire principal. Le canton de Berne détient 43 % des votes aux assemblées du BLS et 50 à 70 % à celles des autres sociétés.

La Confédération et le canton de Berne sont, à titre de prêteurs, créanciers du BLS pour un montant global de quelque 87 millions de francs. Ces prêts sont productifs d'un intérêt annuel de 3 %. Sous réserve de l'article 2 précité de la loi fédérale sur les chemins de fer du 23 juin 1944, le Grand Conseil serait compétent pour prononcer la cession du groupe BLS à la Confédération. Une consultation populaire est d'autant moins nécessaire que l'intégration n'entraînerait aucune dépense du canton, mais lui procurerait, au contraire, un bénéfice.

Ce n'est donc que dans le cas d'un référendum fédéral que les citoyens du canton auraient à voter.

Au Grand Conseil, M. Huber a signalé aussi que le problème de l'augmentation de la capacité de transport sur nos grandes lignes internationales nord-sud faisait l'objet d'une étude extrêmement complète de la part d'une commission fédérale nommée par le Conseil fédéral.

Avant de se prononcer avec précision au sujet du futur aménagement de la ligne, il convient d'attendre les conclusions de ladite commission. Parfaitement consciente que ces problèmes sont avant tout des problèmes d'ordre national, l'ADIJ estime, avec M. Huber, qu'il incombe à la Confédération d'aider à les résoudre.

ADIJ.

Tunnels routiers transalpins de l'Oberland, vus du Jura

par un profane

La campagne énergique menée par l'ADIJ pour la mise en valeur de la voie ferrée Delle et Bâle-Delémont-Berne-Lœtschberg-Italie aboutira tôt ou tard à une solution positive. Les multiples raisons militant en faveur de l'utilisation de cette ligne, en fonction du tunnel transalpin du Lœtschberg, sont si simples, vraies, logiques et convaincantes qu'il paraît impossible qu'elles ne soient pas prises en considération.

Aussi mon propos n'est-il pas de me mêler à la controverse.

Parallèlement, n'y a-t-il pas lieu de se demander quelle est la situation du Jura face à la construction de tunnels routiers reliant Berne et le Valais ?