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: 36 (1965)

Heft: 2

Artikel: utour de la ligne du Loetschberg : l'avis du Conseil-exécutif

Autor: Steiner, B. / Favre, H.-L.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824860

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: 16.07.2025

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

Autour de la ligne du Lœtschberg

L'avis du Conseil-exécutif

L'aménagement des voies d'accès du Lœtschberg serait-il possible sans un rachat du chemin de fer par la Confédération ?

Le Conseil-exécutif qui, par deux fois, en 1949 et le 13 avril 1962, a prié le Conseil fédéral d'engager la procédure de rachat, et qui a insisté sur l'importance de la ligne d'accès par le Jura, a répondu à cette question dans le rapport que, récemment, il a adressé au Grand Conseil.

« Des pourparlers sont en cours depuis plus d'un an, constate-t-il. Mais si l'on n'entend invoquer strictement ni les concessions ni la loi sur les chemins de fer, leurs dispositions jouent cependant un grand rôle. C'est avant tout le droit créé par la nouvelle loi sur les chemins de fer qui sert de base aux tractations. Comme l'on n'a encore aucune jurisprudence sur l'application des nouvelles prescriptions, de grandes difficultés se présentent pour les deux partenaires, c'est-à-dire pour la délégation du Conseil fédéral et pour celle du BLS, d'autant plus qu'il s'agit de tenir compte également des dispositions des différents accords qui ont servi de base aux mesures d'assainissement et qui influencent le rachat. Toutefois la situation est déjà bien élucidée. Un certain retard est intervenu du fait que le rapport complémentaire demandé par le Conseil fédéral aux Chemins de fer fédéraux n'a pas encore été remis.

L'acquisition d'autres chemins de fer par la Confédération ne peut se faire, en vertu de l'article 2 de la loi du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux, que par un arrêté fédéral passible de référendum. Il est donc possible qu'une votation fédérale ait lieu sur le rachat du BLS.

Les chemins de fer sont soumis au droit fédéral. Le canton peut faire valoir son influence dans le cadre de sa participation financière au sein des organes administratifs des divers chemins de fer, par la voix des représentants de l'Etat élus par le Conseil-exécutif.

La question se pose de savoir si l'amélioration des lignes principales du BLS serait possible sans remise du chemin de fer à la Confédération. Tel serait le cas si le financement pouvait être assuré sans rachat. Mais pratiquement, dans ce cas également, les bailleurs de fonds ne peuvent être que la Confédération et le canton de Berne. En raison de l'importance des sommes nécessaires, il faudrait prendre des mesures législatives, tant pour la Confédération que pour le canton, car les bases fournies par la loi sur les chemins de fer ne sont pas suffisantes. Quant à savoir si cette méthode offre des chances de succès, c'est là une question politique à laquelle il est difficile de répondre.

Mais il est une chose que l'on ne réaliserait pas de cette manière. Le BLS demeurerait une société par actions comme jusqu'ici, et comme telle, elle resterait en concurrence avec les Chemins de fer fédéraux. Or la position de la Suisse dans les pourparlers internationaux rend

instamment désirable que les grandes lignes de transit de tout le pays soient dans la même main. L'élimination du dualisme actuel est une autre raison importante qui plaide en faveur du rachat. Pour la route du Lœtschberg, unique « chemin de fer privé » du trafic européen à travers les Alpes, le danger subsiste, tant sur le plan suisse qu'international, de se trouver désavantagée, ce que le Conseil-exécutif cherche à éviter par sa requête du 13 avril 1962.

Que le groupe d'exploitation du BLS soit incorporé dans le réseau des Chemins de fer fédéraux ou qu'il demeure un « chemin de fer privé » fortement soumis à l'influence du canton de Berne, dans les deux cas la situation des voies d'accès conserve une importance prépondérante pour le canton comme pour la ville de Berne, car la traversée des Alpes la mieux aménagée ne pourra jamais valoir davantage que ses lignes d'accès. Les autorités compétentes devront donc de toute façon vouer à ces dernières toute leur attention. Il s'agit en premier lieu des parcours qui relient Berne à notre grande porte d'entrée de Bâle, par Olten ou par le Jura, cette dernière route revêtant aussi une importance toute particulière pour le trafic Bâle-Genève par Bienne. L'extension des gares frontières de Brigue et de Domodossola n'est pas moins importante. Les installations des lignes des Verrières et de Delle sont aussi absolument insuffisantes pour un fort trafic. La décision des Chemins de fer fédéraux d'établir par une nouvelle ligne une relation directe entre Zollikofen et Ostermundigen est d'autre part très réjouissante. Le trafic à destination du Lœtschberg en sera accéléré et la gare de Berne allégée.

Dans la discussion sur le rachat du BLS, l'opinion publique a soulevé la question des désavantages qu'il pourrait y avoir pour les régions intéressées si les CFF manifestaient moins de compréhension pour elles que ce n'est actuellement le cas de la part du BLS. Il n'est guère à craindre que les lignes principales du Lœtschberg et d'Interlaken soient désavantagées par les Chemins de fer fédéraux. Les possibilités d'une route du Lœtschberg modernisée permettront de tirer aussi un meilleur parti du Simplon, ce qui est tout autant dans l'intérêt des Chemins de fer fédéraux que dans celui des Chemins de fer de l'Etat italien. Quant aux lignes coexploitées, elles ne seraient certainement pas plus mal traitées par les CFF que tant d'autres lignes d'égale importance qui font partie depuis bien des décennies du réseau des Chemins de fer fédéraux et qui sont exploitées par eux à l'entière satisfaction des populations intéressées. Il n'y a guère lieu de s'attendre, en cas de rachat par la Confédération, à une plus forte mise à contribution des communes pour la construction ou l'agrandissement des gares et stations, ou pour la suppression des passages à niveau, attendu que dans ce domaine, Chemins de fer fédéraux et compagnies privées agissent maintenant déjà selon les mêmes principes. Dans le domaine des horaires, les autorités cantonales auront à l'avenir comme aujourd'hui un droit de préavis. Le rachat n'y changerait rien. Il en va de même en ce qui concerne le trafic de banlieue dont les tâches ne sont pas inconnues des Chemins de fer fédéraux.

Nous n'avons pas à nous prononcer ici sur les grands problèmes de politique des transports pour l'ensemble des relations Nord-Sud ou

vice versa, en y comprenant le nouveau projet de variante « Gothard-Ouest ». Toute l'affaire est actuellement soumise à une commission d'experts nommée par le Département fédéral des transports et de l'énergie.

Mais une attitude indécise ou dilatoire du canton de Berne ne serait guère de nature à sauvegarder les intérêts ferroviaires bernois dans le cadre des décisions qui vont être prises.

En résumé nous constatons :

1° Que la tâche la plus urgente et la plus importante du canton de Berne est de doter entièrement la ligne du Lœtschberg de la double voie. Cette tâche peut être remplie le plus rapidement, le plus sûrement et le plus équitablement par le rachat du groupe BLS par la Confédération. Du point de vue de la politique des transports, ce rachat revêt donc une importance vitale pour le canton.

2° La reprise par la Confédération des trois lignes coexploitées apportera au canton de Berne, abstraction faite de l'importance internationale de la ligne directe Berne-Neuchâtel (BN), un certain allégement financier auquel le canton et les contribuables bernois ont certainement droit, eu égard aux sacrifices déjà consentis en faveur des chemins de fer bernois et aux charges ferroviaires qui subsisteront même après le rachat.

3° A la question posée par le postulat Hänsenberger, de savoir si le rachat du BLS par la Confédération est dans l'intérêt du canton de Berne, il y a lieu de répondre catégoriquement par l'affirmative, tant pour des raisons de politique des transports que pour des motifs financiers. »

Telles sont les conclusions du Conseil-exécutif qu'il est opportun de rappeler au moment où les tractations en vue du rachat du groupe d'exploitation du BLS se poursuivent.

Le point de vue de l'ADIJ

Delémont, le 15 février 1965.

Au Conseil-exécutif
du canton de Berne
Berne

Concerne l'équipement de la ligne Bâle - Bienne

Monsieur le Président,
Messieurs les Conseillers d'Etat,

Les pourparlers entre le BLS et la Confédération en vue du rachat de notre plus grande compagnie de chemin de fer privé et de ses lignes