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: 8

Artikel: Une politique ferroviaire contestable

Autor: Bratschi, Robert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824872

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: 13.07.2025

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

Une politique ferroviaire contestable

Réd. — Voici la réponse que M. Robert Bratschi, directeur du BLS, a adressée à la « Nouvelle Gazette de Zurich » à la suite d'un article publié le 21 mai 1965 au sujet de la requête du 13 avril 1962 par laquelle le Conseil-exécutif du canton de Berne a demandé au Conseil fédéral d'acquérir le chemin de fer Berne-Lœtschberg-Simplon (BLS), de même que les trois lignes exploitées par cette entreprise (chemins de fer Berne-Neuchâtel, Berne-Gürbetal-Schwarzenbourg et Spiez-Erlenbach-Zweisimmen).

Le « système mixte »

L'éditorial consacré par la NZZ à cette affaire n'en aborde pas seulement le côté purement pratique, il soulève et analyse également des questions de principe. Il fait allusion notamment à un « système mixte » des chemins de fer suisses et signale qu'une série de nationalisations, dont il croit pressentir la menace, pourrait compromettre le régime actuel. Or, on ne saurait parler d'un tel « système ». Le régime actuel résulte précisément du fait que, durant la période décisive de l'établissement des chemins de fer sur le territoire helvétique, il n'existait ni doctrine ni politique ferroviaire suisse sur lesquelles se fonder. Il eût été intéressant — mais nous devons y renoncer — d'étudier, à ce propos, les conceptions opposées d'Alfred Escher et de Jakob Staempfli, d'examiner de plus près les raisons de l'échec total des premières ordonnances, rudimentaires, édictées sur le plan fédéral. Relevons toutefois que l'absence d'un pouvoir central fort et, partant, d'une politique ferroviaire applicable à l'ensemble du territoire a eu pour effet de déchaîner les rivalités au moment où les compagnies de chemins de fer champignonnaient. Accroissant rapidement leur puissance, celles-ci ne tardèrent pas à exercer une influence dominante, au détriment des cantons qui, formellement souverains en matière ferroviaire, jouèrent un rôle de plus en plus effacé. La situation peu glorieuse qui en résulta pour notre pays devait nécessairement aboutir aux nationalisations massives des années « quatre-vingt-dix ».

Mais on nationalisa au hasard, sans tenir compte de l'importance des lignes en présence. Les chemins de fer qui appartenaient aux cinq grandes compagnies d'alors furent rachetés au prix exorbitant de 114 millions de francs, tandis que les autres lignes furent abandonnées à leur sort. La dette qu'entraîna ce rachat greva lourdement le budget des Chemins de fer fédéraux jusqu'à l'assainissement de leur situation financière en 1944.

En opposition à l'esprit de la loi de rachat de 1897, la Confédération ne construisit pas de nouveaux chemins de fer. Les nationalisations ultérieures ne portèrent que sur cinq lignes secondaires, à savoir celles du Tösstal, d'Uerikon-Bauma et de Wald-Rüti, toutes trois situées dans le canton de Zurich, celle du Jura neuchâtelois et celle du Seetal.

A l'ouverture des chantiers du BLS, en 1907, les Chambres fédérales votèrent un crédit de 6 millions de francs en faveur de la nouvelle

entreprise. Il suffit de songer à l'importance nationale — que l'Assemblée fédérale avait d'ailleurs expressément reconnue — du Chemin de fer du Lœtschberg pour se rendre compte de la modicité extrême d'une contribution couvrant 4 % des frais de construction. La direction des Chemins de fer fédéraux estimait alors déjà que, une fois rachetées les principales compagnies, il lui incombait à elle, en principe, de continuer l'aménagement du réseau ferroviaire. Mais ayant à faire face à l'acquisition imminente du « Saint-Gothard » et craignant la concurrence, elle jugea la construction du Lœtschberg prématurée.

L'aperçu historique qui précède prouve assez que le terme de « système mixte » est impropre à caractériser la situation présente. Résultant de circonstances en partie fortuites, voire arbitraires, le régime actuel n'a point éliminé les injustices et les inégalités d'autrefois, il n'a fait que les transposer sur un autre plan. Obligés durant de longues années de supporter seuls les frais de construction et d'entretien de même que les déficits de « leurs » chemins de fer, contraints aussi de payer des prix de transport plus élevés, tous ceux que le « système mixte » a désavantagés n'ont cessé de s'élever contre le régime en vigueur et de réclamer énergiquement la suppression des injustices et des inégalités.

Les mesures prises par la Confédération

Reconnaissons que, depuis la première guerre mondiale, la Confédération a, par diverses mesures, répondu en partie aux désirs exprimés par les cantons et régions désavantagés. C'est ainsi qu'elle a accordé son appui financier aux chemins de fer désireux d'introduire la traction électrique ou de procéder à d'autres améliorations, et qu'elle a aidé ceux dont l'exploitation avait été compromise par les suites de la guerre et de la crise. Toutefois, elle a toujours exigé que les cantons et régions intéressés fournissent pour la même fin un montant égal à celui qu'elle octroyait.

Ces mesures n'ont donc point supprimé les injustices. Elles n'ont fait qu'en atténuer la rigueur sans pour autant satisfaire les cantons et régions desservis par des chemins de fer privés. C'est pourquoi les cantons en question continuent à revendiquer l'égalité de traitement. Ceux des Grisons et de Berne s'y sont employés durant et après la seconde guerre mondiale. Le gouvernement du canton de Berne, en particulier, a demandé en 1949 à la Confédération d'acquérir les chemins de fer dits de décret, à savoir les entreprises dans lesquelles il possède soit la majeure partie des actions, soit un gros paquet de celles-ci.

Les démarches des deux cantons incitèrent M. Celio, alors chef du Département des postes et des chemins de fer, à instituer une commission d'experts chargée de faire connaître les lignes privées susceptibles d'être incorporées au réseau des Chemins de fer fédéraux et de préciser les autres mesures qui permettraient de venir en aide à ces entreprises. Présidée par M. Amstalden, conseiller aux Etats, de Sarnen, cette commission comprenait en outre huit membres, dont trois Zuricois, un Bernois, un Tessinois, un Fribourgeois, un professeur à l'EPF et l'ancien directeur de l'Office fédéral du personnel.

Votre prochain but de voyage !

- Télésiège depuis Oberdorf (Soleure)
- Vue splendide
- Hôtel moderne
- Grandes terrasses ensoleillées

Renseignements par les gares et l'Hôtel Weissenstein, téléphone (065) 2 17 06

1244

LOSINGER + CO. S.A.

Entreprise de travaux publics

DELÉMONT
Téléphone (066) 2 12 43

Travaux de route

Revêtements bitumineux
et traitements superficiels
à l'émulsion de bitume

TAPISABLE pour reprofilage
d'anciennes routes

Pavages - Asphaltages

Travaux d'isolation

Béton armé

LOSINGER

1248

JURA WATCH Co.

Les montres Jura Watch et Delmont
sont connues dans le monde entier

Rue du Stand 64 Tél. (066) 2 35 22

1255

REIFLER & GUGGISBERG, ing. S. A.

Entreprise de construction
BIENNE
Téléphone (032) 4 44 22
24, rue Gottstatt

R&G

Ponts et chaussées
Voies ferrées
Revêtements de routes
Bâtiments industriels

1260

La commission publia son point de vue le 10 mai 1952 dans un rapport de soixante-cinq pages imprimées auxquelles venaient s'ajouter de nombreux tableaux. Invoquant des raisons nationales, elle recommanda la nationalisation de quinze chemins de fer privés en tête desquels figuraient le BLS, la ligne Berne-Neuchâtel et le Chemin de fer rhétique. Elle précisa qu'il appartiendrait aux cantons ou aux compagnies d'inviter la Confédération à racheter les chemins de fer désignés. De plus, elle proposa à la Confédération de prêter une aide financière immédiate au canton des Grisons, mesure qui fut réalisée en 1954.

C'est à l'instigation de M. Streuli, alors chef du Département des finances et des douanes, que le Conseil fédéral créa en 1956 une nouvelle commission appelée à déterminer l'influence que la nationalisation des chemins de fer et l'application de mesures complémentaires éventuelles en faveur de ces entreprises pourraient exercer sur l'équilibre financier de la Confédération. Cette commission se composait de six membres, soit d'un Bâlois, d'un Zuricois, d'un Fribourgeois, d'un Bernois, du directeur de l'Office fédéral des transports et d'un chef de section de l'Administration fédérale des finances. Son président était M. Schaller, conseiller d'Etat bâlois et conseiller national. En ce qui concerne la nationalisation, elle se rallia aux propositions de la commission Amstalden, c'est-à-dire qu'elle se prononça également en faveur du rachat par la Confédération de quinze chemins de fer privés. Au surplus, elle fut d'avis que des mesures d'aide aux chemins de fer n'exerceraient pas une influence décisive sur l'équilibre financier. L'opération de nationalisation aurait néanmoins représenté pour les cantons, tant par les allégements d'intérêts que par l'introduction des tarifs des Chemins de fer fédéraux, une économie annuelle de 32 millions de francs.

La nouvelle loi sur les chemins de fer

Ayant pris connaissance des deux rapports des commissions Amstalden et Schaller, le Conseil fédéral soumit aux Chambres fédérales, au printemps 1956, son message relatif à la revision de la loi du 23 décembre 1872 sur les chemins de fer. La nouvelle loi, instrument moderne et de vaste portée, permit de remplacer ou de modifier, outre la loi démodée de 1872, onze autres lois fédérales et six arrêtés fédéraux. Adoptée par les deux Chambres à l'unanimité, elle est entrée en vigueur le 1er janvier 1958.

La nouvelle loi ne traite pas la question de savoir si tel ou tel chemin de fer privé doit être racheté ou non par la Confédération. En revanche, les prescriptions relatives au rachat, dispersées jusqu'ici dans diverses lois et dans les concessions, ont été abrogées, remaniées, modernisées et uniformisées.

Ajoutons que le chapitre intitulé « Développement des chemins de fer et mesures d'aide » revêt une très grande importance pour les chemins de fer privés. Il se fonde sur des prescriptions d'arrêtés fédéraux antérieurs et notamment sur les deux lois de 1939 et de 1949 sur l'aide aux chemins de fer privés. Les dispositions en vigueur jusqu'alors ont été élargies et amendées. La Confédération accorde des subsides pour des améliorations techniques, pour l'adoption d'un autre mode

de transport de même que pour le maintien de l'exploitation de chemins de fer obérés (couverture des déficits). Cependant, la Confédération n'est pas astreinte à de telles prestations, elle a simplement qualité pour les octroyer. En outre, il importe de relever que, comme auparavant, elle subordonne son aide à la condition que les cantons intéressés fournissent également leur part. Selon les cas, celle-ci s'élèvera à la moitié ou au tiers du montant global de la dépense.

L'inégalité de traitement entre les cantons dotés de chemins de fer privés et les autres cantons subsiste donc. Les cantons doivent, après comme avant, participer au financement des tâches incombant à leurs chemins de fer privés, mais ils n'ont rien à débourser lorsque ces tâches concernent le réseau des Chemins de fer fédéraux. Une prestation des cantons ou des communes ne peut être exigée, pour les lignes des Chemins de fer fédéraux, que s'il s'agit de faire droit à des demandes particulières. Les chemins de fer privés, eux, n'ont jamais connu et ne connaîtront jamais d'autre régime.

Néanmoins, personne ne conteste que la nouvelle loi sur les chemins de fer est une bonne loi que les autorités fédérales compétentes appliquent loyalement. Les prestations de la Confédération sont considérables. Elles ont permis de mobiliser des fonds que les chemins de fer privés de certains cantons n'auraient jamais pu se procurer autrement. Ces entreprises et leur personnel ne manquent d'ailleurs pas d'en éprouver les effets. La loi ne cesse d'augmenter les charges de la Confédération et, dans une proportion analogue, celles des cantons, mais seulement de ceux qui ne sont pas desservis par les Chemins de fer fédéraux : la nouvelle loi sur les chemins de fer n'a pas écarté cette injustice.

La loi n'a pas été créée pour maintenir à perpétuité un « régime mixte » entaché d'injustice. A plus forte raison, elle n'a pas modifié la possibilité d'incorporer d'autres lignes au réseau des Chemins de fer fédéraux. En vertu de l'article 75, la Confédération a, au contraire, le droit exprès de prendre en tout temps les mesures appropriées. Elle a de même la faculté de faire droit aux demandes des cantons ou des entreprises de chemins de fer.

Le rachat du groupe du Lœtschberg

C'est le 13 avril 1961 que le Conseil-exécutif du canton de Berne a sollicité auprès du Conseil fédéral l'ouverture de débats sur le rachat du Chemin de fer du Lœtschberg (BLS) et des lignes exploitées par cette entreprise. Le Conseil d'administration du BLS et les services compétents des trois lignes coexploitées ont pris à l'unanimité les décisions appropriées.

C'est sûrement à tort que la « Nouvelle Gazette de Zurich » reproche au canton de Berne d'avoir précipité les choses. La requête en question date du mois d'avril 1961 et reprend en partie le texte de la demande présentée en 1949. La question de savoir si le BLS n'aurait pas dû être incorporé plus tôt au réseau des Chemins de fer fédéraux est d'ailleurs aussi ancienne que la ligne du Lœtschberg elle-même.

Comment l'éditorial en question peut-il prétendre que le gouvernement du canton de Berne et le Conseil d'administration du BLS aient

tenté de mettre la Commission fédérale des tunnels alpins devant un fait accompli ! Cette imputation est d'autant moins fondée que, à l'époque où le Département des transports et communications et de l'énergie décidait d'instituer la Commission des tunnels alpins, la requête bernoise, alors vieille de trois ans, était depuis longtemps déjà l'objet de discussions au sein de divers groupes de travail. Du point de vue matériel, les deux questions n'ont d'ailleurs rien de commun.

Ajoutons qu'il est déplacé de mettre en avant une prétendue doctrine de la nationalisation et que le fédéralisme n'a rien à voir avec la question. A aucun moment décisif les considérations idéologiques n'ont pesé sur les discussions relatives à la nationalisation des chemins de fer suisses. Les rachats des années « quatre-vingt-dix » résultèrent de la situation désastreuse créée par les anciennes compagnies de chemins de fer privés. Quant aux nationalisations ultérieures, on les réalisa sans recourir aux théories de quelque idéologue dépourvu de sens pratique.

On ne saurait redouter que la reprise du groupe BLS par la Confédération déclenche une réaction en chaîne. Ainsi que nous l'avons dit précédemment, la nouvelle loi sur les chemins de fer n'a pas entièrement éliminé les inégalités de traitement, mais elle les a réduites à tel point que l'éventualité d'un rachat ne revêt plus la même importance tant pour la plupart des compagnies citées dans le rapport des commissions Amstalden et Schaller que pour les cantons intéressés. Le canton des Grisons est un cas spécial à propos duquel on invoque volontiers des raisons d'Etat ; cela ressort clairement de la dernière lettre du Département des transports et communications et de l'énergie.

Le cas du Lœtschberg est tout différent. Si le Conseil-exécutif du canton de Berne a demandé la nationalisation du BLS, ce n'est pas que cette compagnie grève le budget de l'Etat bernois. Depuis 1954, le BLS a rempli toutes ses obligations financières. Il a également été en mesure d'ajuster ses installations et équipements aux exigences d'aujourd'hui.

Ce qui fait défaut, ce sont les moyens nécessaires au développement ultérieur de la ligne. Cet aménagement s'impose si l'on veut que le BLS conserve à l'avenir la position de voie internationale de transit à laquelle il était destiné dès l'ouverture des chantiers et qu'il a su conquérir en dépit de deux guerres et d'une crise. Cette tâche n'intéresse pas seulement le canton de Berne et les cantons limitrophes : ce qui est en jeu, c'est le rôle que la Suisse, pays de transit, est appelée à jouer dans le cadre des grandes zones économiques qui se sont constituées en Europe au lendemain de la dernière Guerre mondiale. Le Chemin de fer du Lœtschberg est l'unique ligne d'accès au Simplon qui n'appartienne pas à la Confédération. L'accroissement incessant du trafic nous commande d'utiliser plus rationnellement la ligne du Simplon et, par là, de décharger aussitôt que possible celle du Gothard. C'est là une tâche urgente d'intérêt national.

Or, le BLS n'est pas à même de mener cette tâche à chef. Les dépenses qu'elle implique ne peuvent être mises à la charge du canton de Berne, quand bien même la Confédération se déclarerait prête à fournir son appui, soit en vertu de la nouvelle loi sur les chemins de fer, soit d'une autre façon. De même qu'on ne saurait demander aux cantons traversés par la ligne du Gothard de participer au financement des gigantesques travaux effectués et prévus au Gothard et sur

ses lignes d'accès, il serait inadmissible de vouloir imposer au canton de Berne la réalisation d'une entreprise aussi vaste que l'aménagement de la ligne du BLS. Il s'agit dans l'un et l'autre cas de problèmes nationaux qui doivent être résolus par le pays tout entier.

La requête bernoise relative à la reprise des trois lignes coexploitées revêt un caractère différent. Il s'agit en l'occurrence de réduire dans une certaine mesure les dépenses ferroviaires du canton. Le rachat des trois lignes en question permet, tout comme l'application de la loi sur les chemins de fer, d'alléger ces charges. Néanmoins, celles-ci resteront relativement lourdes en raison du nombre de lignes privées ouvertes au trafic dans le canton. Appliquant la nouvelle loi sur les chemins de fer, l'Etat de Berne a dépensé, de 1958 à 1965, plus de 100 millions de francs en faveur de ses lignes privées. A ce montant s'ajoutent les prestations s'élevant à 65 millions de francs qu'il a fournies en vertu des deux lois de 1939 et de 1949 sur l'aide aux chemins de fer privés. Si l'on compte encore les fonds qu'il a mobilisés depuis 1920 en vertu de divers arrêtés fédéraux, c'est une somme globale de près de 200 millions de francs qu'il a déboursée. Eu égard à cette contribution et compte tenu des tâches qu'il doit accomplir dans de nombreux autres domaines, on comprend que le canton de Berne s'efforce de restreindre ses dépenses ferroviaires et qu'il ne lui soit possible ni de s'atteler à l'aménagement complet des lignes principales du BLS ni de participer au financement d'une entreprise de cette envergure. Aussi espère-t-il que les autorités fédérales et le peuple suisse feront preuve de toute la compréhension voulue.

Robert BRATSCHI
Conseiller national

Les FMB et l'approvisionnement en électricité

Réd. — De l'exposé présenté par M. H. Dreier, président de la Direction des Forces Motrices Bernoises S. A., à l'Assemblée générale de l'Union cantonale bernoise du commerce et de l'industrie, le 1er juin 1965, à Douanne, nous tirons les renseignements suivants :

Les besoins en énergie brute s'accroissent depuis des années, l'augmentation de la consommation d'électricité est proche de 6 % chaque année, ce qui équivaut au doublement de la consommation en l'affaire de douze à treize ans. Et rien n'indique que le rythme de cette évolution pourrait s'affaiblir. Dans le réseau desservi par les FMB, les fournitures d'énergie électrique ont passé de quelques millions de kWh. à plus de 3 milliards de kWh. En 1964, la couverture des besoins en