

L'intégration du groupe BLS

Autor(en): **Association pour la défense des intérêts du Jura**

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): **36 (1965)**

Heft 8

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

1974

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

N° 8 Août 1965

SOMMAIRE

L'intégration du groupe BLS — Aspects financiers — Aspects économiques
Une politique ferroviaire contestable — Les FMB et l'approvisionnement en électricité
† Jean Gressot — Le marché du travail — Chronique économique

L'intégration du groupe BLS

Récemment, à Berne, M. Henri Huber, conseiller d'Etat, directeur des chemins de fer du canton de Berne, a présidé une conférence de presse relative à une question qui intéresse le Jura au premier chef : l'intégration du groupe BLS dans le réseau CFF. Ce sujet, on le sait, est à l'ordre du jour du canton de Berne et de la Confédération depuis bientôt trois ans. Il intéresse également Neuchâtel et les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Fribourg, Soleure et Valais.

Des délégations des Conseils d'Etat des cantons précités se sont réunies à Berne le 28 décembre 1964 et, après avoir procédé à un échange de vue sur l'ensemble du problème, elles « se sont prononcées pour l'aménagement des lignes d'accès du Simplon, des gares et stations ainsi que des installations ferroviaires, en particulier de celles de Brigue ». Elles ont prié le Conseil fédéral « de vouer toute son attention au problème de l'intégration de la ligne du BLS et de celle de Berne-Neuchâtel dans le réseau des Chemins de fer fédéraux ».

Les pourparlers qui sont engagés entre l'Office fédéral des transports et le BLS sont le résultat d'une demande de rachat du groupe BLS par la Confédération, faite par le Conseil-exécutif en date du 13 avril 1962. Le Conseil-exécutif, en faisant cette démarche, donnait suite à des interventions parlementaires des fractions PAB et socialiste du Grand Conseil. Par ailleurs, le Parti radical bernois avait inscrit dans son programme d'action de l'année 1962 l'intégration du BLS dans le réseau CFF.

De quoi s'agit-il ?

D'un problème qui intéresse la Suisse entière et le canton de Berne tout particulièrement. Nous nous trouvons aujourd'hui au seuil de la deuxième étape de l'aménagement de nos communications ferroviaires de trafic international de transit nord-sud. Dans la compétition pour attirer à elle ce trafic de transit, la Suisse a des concurrents à gauche et à droite.

S'il existe une forte concurrence à l'échelle internationale, nous devons convenir qu'il y a aussi concurrence à l'échelle nationale. Qu'on en juge. Les grands projets suivants sont à l'étude :

- nouvelles lignes et tunnels de base du Splügen et de Tædi-Greina ;
- tunnel de base du Gothard ;

- tunnel de base du Lœtschberg ;
- aménagement du Lœtschberg en double voie.

Le canton de Berne et les cantons intéressés au rachat du groupe BLS par la Confédération et à l'aménagement en double voie de la ligne Bâle-Delémont-Berne-Lœtschberg-Simplon doivent être décidés à défendre les intérêts vitaux de leurs régions en matière de transport ferroviaire. En d'autres mots, le Conseil-exécutif du canton de Berne est d'avis que les efforts de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux devraient se porter d'abord sur l'intégration et l'aménagement de ces lignes puis ensuite sur les travaux gigantesques de percement de nouveaux tunnels transalpins.

Ainsi que l'a rappelé M. Huber, le Conseil-exécutif sera bientôt engagé dans des pourparlers avec la Confédération. Il a jugé le moment venu d'en appeler à la réflexion et au soutien des grandes associations politiques et économiques ainsi que des populations de notre canton. Les pourparlers et les décisions qui devront être prises par la suite sont d'une importance qui ne doit pas échapper aux citoyens. Des intérêts légitimes politiques, touristiques et financiers sont en jeu ; jusqu'à un certain point, une orientation nouvelle peut être donnée à la politique ferroviaire du canton de Berne qui conduira à l'aménagement et au développement intensifié de la grande artère ferroviaire bernoise qui va de Bâle au Simplon par le Lœtschberg. Cet aménagement est pour le canton de Berne et son économie, mais plus particulièrement pour le Jura et pour le tourisme de l'Oberland, d'une grande importance.

Rappelons encore une fois, en effet, le point de vue de l'ADIJ qui, depuis plus de trente ans, demande :

- la mise en double voie du tronçon Aesch - Delémont et du tronçon Choindez - Moutier ;
- l'amélioration des conditions de trafic entre Moutier et Longeau ;
- la suppression de la surtaxe de montagne du Moutier - Longeau.

Il est nécessaire que le rachat du BLS donne enfin au Jura ce que ce dernier attend depuis fort longtemps : un réseau ferroviaire bien équipé, de forte capacité, pouvant jouer le rôle naturel qui lui échoit, celui d'assurer tout le trafic qui lui revient entre Bâle et le BLS, entre Bâle et la Suisse romande, et cela dans les meilleures conditions possibles.

Le Jura est séparé du Seeland et de l'Ancien canton par la chaîne du Jura qui ne peut être franchie qu'en deux endroits : au Taubenloch par une route encore insuffisante et une voie ferrée qui ne dessert pratiquement que le vallon de Saint-Imier et la vallée de Tavannes, par le tunnel de la Montagne-de-Granges, à simple voie, qui constitue un long goulet pesant lourdement sur l'établissement de l'horaire des trains et qui gêne considérablement l'aménagement des correspondances à Bâle et à Bienne. Il faut que le rachat du BLS permette aussi d'améliorer les communications entre Berne et le Jura.

ADIJ.