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: 38 (1967)

Heft: 2

Artikel: Les subventions aux entreprises de transports

Autor: Association pour la défense des intérêts du Jura

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825247

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

merce de Belfort. Elle y joindra ses propres propositions et ses intentions pour la suite des travaux.

L'Etat de Berne au service de l'économie

En ce qui concerne l'utilisation des terrains acquis par le Gouvernement bernois dans la zone portuaire de Bourogne, je tiens à préciser ce qui suit :

1° La surface de la parcelle acquise par le canton de Berne est de 834,50 ares. Son piquetage définitif aura lieu après l'achèvement des travaux d'aplanissement.

2° Aucune demande d'achat ou de location n'a encore été présentée.

3° Les terrains acquis devront trouver preneur dans un délai de cinq ans. Le délai court, je pense, depuis la date où le piquetage sera fait, à moins qu'une autre date ne soit fixée d'un commun accord.

4° Les demandes d'achat ou de location doivent être adressées à la Direction des finances du canton de Berne, soit directement, soit par l'intermédiaire de la Commission suisse pour le port de Bourogne, l'ADIJ ou la Chambre de commerce Jura-Bienne.

Conclusion

Dès lors, il ne me reste qu'à souhaiter que la campagne de prospection que nous allons entreprendre cette année dans toute la Suisse atteindra son but. C'est-à-dire que toutes les entreprises suisses qui pourraient avoir un intérêt à utiliser les voies fluviales au départ de Bourogne ouvrent leur dossier « Bourogne ». Nous ne manquerons pas, par la suite, de leur fournir tous les compléments d'information qui pourront leur être utiles.

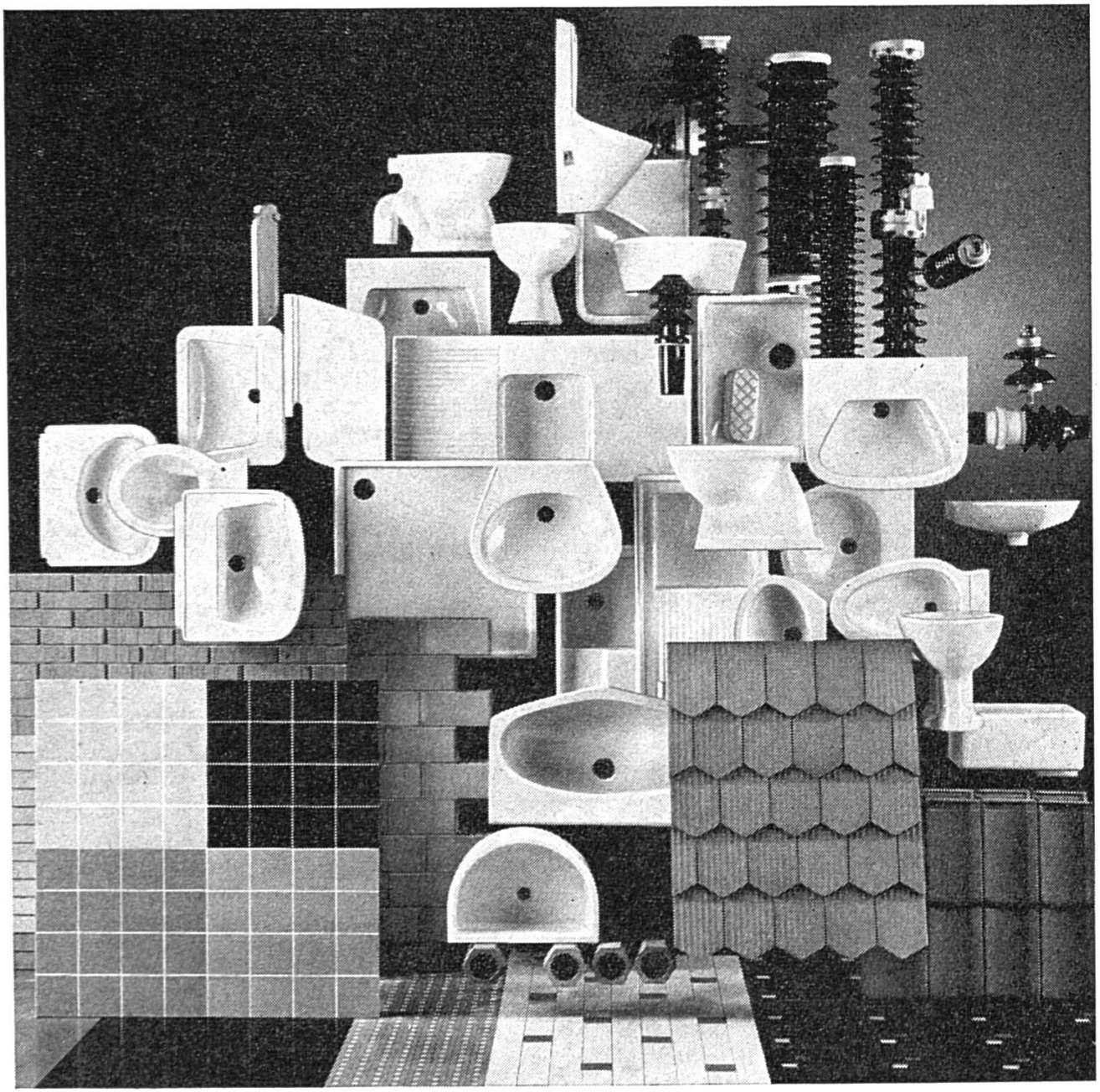
René STEINER

Les subventions aux entreprises de transports

En raison des difficultés financières auxquelles la Confédération est aux prises, réduira-t-on de 200 millions à 150 millions de francs les subventions fédérales que l'on prévoyait d'octroyer aux entreprises de chemin de fer et de navigation ?

L'Union des entreprises suisses de transports publics (UST) que préside M. J. von Kaenel, à Tavannes, et que dirige M. S.-Ed. Berthoud, à Berne, a soumis à un examen commun très approfondi le message du Conseil fédéral du 1er juillet 1966 à l'appui de l'arrêté fédéral en cause ainsi que le rapport de la commission des experts présidée par le professeur P. Stocker.

S'il nous est impossible d'entrer dans le détail des multiples imbrications qu'ils comportent, il nous paraît capital, toutefois, de relever les conclusions auxquelles l'UST aboutit.



Eléments de construction
de notre civilisation
en terre cuite
développés
sur le sol de Laufon
fabriqués
des mains de Laufon
Laufon
un centre de l'industrie céramique

Laufon

1354 SA pour l'Industrie Céramique Laufon / Tuilerie Mécanique de Laufon SA

LOSINGER

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 + CO. S.A.

Entreprise de travaux publics
2800 DELÉMONT Téléphone (066) 2 12 43

1353

MATÉRIAUX S. A., DELÉMONT

livre maintenant aussi les tuyaux en béton **en longueur de 2 m.,** fabriqués avec du gravier silicieux.

1356

Certes, il s'agit de questions de principe et cette prise de position défend les intérêts généraux de l'Union des entreprises suisses de transports publics. Néanmoins, de nombreuses régions du pays — et le Jura en premier chef — seraient touchées par cette réduction de subventions. Il y va donc de notre économie régionale et l'on ne peut qu'approuver les conclusions suivantes :

L'UST est convaincue qu'à l'avenir les entreprises de transport concessionnaires auront encore des tâches importantes à accomplir dans le domaine des transports et pour le bien de la collectivité. Pour cela, elles doivent se fonder sur des bases économiques saines et pouvoir s'adapter techniquement aux besoins modernes. Aujourd'hui déjà, elles s'efforcent par des mesures d'autodéfense, de tirer la meilleure part de la situation ; elles continueront de suivre cette ligne de conduite. En raison cependant des lourdes obligations qu'elles assument au profit de l'économie générale, elles ne sont cependant pas toujours en mesure d'atteindre ce but par leurs propres moyens. Elles en sont dès lors réduites à l'aide de la collectivité. Pour tenir compte de ces considérations, l'UST constate ce qui suit :

L'indemnisation des chemins de fer pour leurs prestations en faveur de l'économie générale et pour les charges étrangères à l'exploitation doit être maintenue et étendue à toutes les entreprises de transports publics. Elle vise à dédommager ces entreprises de leurs prestations imposées par les obligations fondamentales dans l'intérêt de la collectivité. Pour cette raison, elle ne doit pas être considérée comme une subvention.

Les aides en vue d'améliorations techniques et pour le maintien de l'exploitation (couverture des déficits) doivent être poursuivies dans le cadre d'une planification judicieuse du trafic et d'une saine politique d'entreprise.

L'examen de la question du remplacement de chemins de fer par des services routiers doit être poussé. A cet effet, il y a lieu d'élaborer des instructions uniformes. Aussi l'institution, par le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie, d'une commission d'experts permanente est-elle accueillie avec une vraie satisfaction.

De nouveaux fonds doivent absolument être mis à disposition pour permettre de poursuivre les opérations d'aide fondées sur la loi. Le crédit de 200 millions de francs calculé par le Département fédéral des transports et communications et de l'énergie représente un minimum qui ne devrait pas être réduit sans une impérieuse nécessité. En aucun cas, la possibilité de poursuivre plus tard les opérations d'aide ne doit être compromise.

Le rapprochement tarifaire doit être distingué nettement des subventions en faveur des entreprises de transport concessionnaires ; il doit être présenté pour ce qu'il est en fait et en vérité, c'est-à-dire une aide économique aux régions desservies par ces entreprises.

L'UST estime indispensable que les moyens de transport existants soient harmonisés intelligemment et mis en œuvre là où de par leur nature ils sont à leur place et rendent les meilleurs services. Cela présuppose la création de bases de départ légales identiques pour toutes les entreprises de transports publics, l'élaboration d'une claire conception des transports tant sur le territoire suisse dans son ensemble que dans

les différentes régions et agglomérations et la détermination des fonds globaux nécessaires. C'est seulement ainsi qu'il sera possible de prévoir une planification à longue vue et une utilisation judicieuse des fonds mis à disposition. La politique propre à diriger les entreprises de transports publics doit faire partie intégrante d'une telle conception générale. Toute idée d'entraver le régime en vigueur par des limitations nées dans la précipitation ou issues d'une conception unilatérale des choses doit en revanche être repoussée.

Pour des raisons de développement des infrastructures, l'UST se prononce catégoriquement en faveur d'une aide appropriée de la Confédération au trafic de banlieue et au trafic local. A cet effet, il conviendra d'adapter les bases légales aux besoins actuels et futurs du domaine des transports. Il y a lieu notamment de modifier les lois existantes ou d'en élaborer de nouvelles pour permettre à la Confédération d'aider encore mieux les régions du pays qui sont désavantagées du point de vue économique et sous l'angle des transports ; il faut aussi que dans les cas où l'amélioration des conditions de transport dans une région ou une agglomération donnée dépasse les possibilités financières des communes, la Confédération et les cantons puissent fournir les fonds nécessaires.

L'UST et ses membres sont prêts à contribuer efficacement à la solution de ces tâches aussi importantes que complexes. Ils expriment en retour l'espoir d'être mieux reconnus comme partenaires à l'avenir et d'être consultés à temps sur ces questions.

Telles sont les conclusions de l'UST, auxquelles nous n'ajouterons rien, sinon les considérations que faisait au Conseil des Etats en avril 1959, lors des délibérations relatives à l'arrêté du rapprochement tarifaire, le député Stüssi, qui déclarait :

« La Confédération ne saurait laisser plus longtemps de grandes parties du pays végéter sous des conditions de trafic écrasantes. Elle doit reconnaître que les régions desservies par des chemins de fer privés ont droit au même traitement par l'Etat fédéral que les autres ; qu'au fond c'est un acte d'équité et de solidarité, mieux une nécessité politique, de supprimer ou du moins d'atténuer les inégalités créées et renforcées par la nationalisation et de préserver désormais les habitants des régions ainsi désavantagées de l'amer sentiment d'être des Confédérés de seconde cuvée que la Confédération veut bien faire profiter des prestations d'aide mais qu'elle ne veut pas faire bénéficier d'une aide complète en matière de transports. »

On comprendra pourquoi, dès lors, M. Henri Huber, conseiller d'Etat, tout récemment au Grand Conseil, a précisé que la loi fédérale sur les chemins de fer de 1957 a été une véritable bénédiction pour les chemins de fer privés. Constatant que l'œuvre d'assainissement commencée il y a dix ans n'est pas achevée, le Conseil-exécutif est d'avis qu'il convient de ne pas toucher à cette loi et il rejette catégoriquement toute proposition tendant à augmenter les charges financières des cantons relatives aux chemins de fer privés.

Certes, le nombre des personnes transportées par les chemins de fer privés du canton a augmenté ces dernières années d'environ 16 % et le nombre des tonnes de marchandises de 34 %, ce qui a provoqué

une amélioration des recettes de 46 %. Mais les dépenses d'exploitation, elles, ont subi une hausse de 59 %.

L'augmentation du trafic ne suit donc plus la courbe moyenne du développement économique. En 1965, les déficits d'exploitation des chemins de fer privés du canton s'élevaient à près de 15 millions de francs. La part de l'Etat de Berne à ces déficits se montait à peu près à 5 millions de francs. Si les conclusions du rapport Stocker avaient été appliquées intégralement pour l'exercice 1965, la part du canton aurait passé de 5 à quelque 10 millions de francs. Et l'on n'a pas tenu compte, dans ces calculs, de la suppression des prestations fédérales en faveur du rapprochement tarifaire, suppression dont les conséquences seraient extrêmement fâcheuses, spécialement pour l'économie touristique de l'Oberland et pour le Jura-Nord.

Dans son message relatif aux propositions de la « commission Stocker », le Conseil fédéral n'accepte qu'une partie seulement de ses propositions de telle sorte que, appliquées en 1965 par exemple, elles auraient entraîné pour le canton et les compagnies intéressées une diminution de recettes moins sensible. Néanmoins on ne peut qu'approuver le Conseil-exécutif quand il s'étonne qu'on veuille modifier une loi avant d'avoir pu tirer les conclusions valables de son application.

ADIJ

Du côté de nos gares et stations

Si l'on jette un coup d'œil au classement des gares et stations du Jura bernois, on s'aperçoit vite que la plupart d'entre elles, hormis Bienne, Porrentruy, La Reuchenette-Péry et Liesberg, ont perdu des points par rapport au classement établi il y a deux ans.

A quoi cela tient-il ? A une certaine stabilisation du trafic ainsi qu'à une rationalisation des transports, incontestablement ! Et l'on ne sait pas ce qu'il adviendra lorsque sera intervenue la revision du règlement servant à établir cette classification.

D'autres gares et stations du Jura bernois, à l'instar de Tavannes, Choindez, Glovelier, Tüscherz et Roches, qui ont été déclassées à partir du 1er janvier, vont-elles pâtir de la future classification ? On ne saurait encore le prévoir mais les nouvelles normes risquent d'accentuer le mouvement plutôt que de renverser la vapeur. C'est bien pourquoi il faut espérer que l'implantation de nouvelles industries dans le Jura revigorera le trafic. C'est pourquoi aussi l'ADIJ continuera à lutter sans cesse pour l'amélioration de notre trafic ferroviaire. Ah ! Si la ligne Bâle-Delémont-Bienne était à double voie sur tout son parcours...

Mais il ne faut pas désespérer. On voit, par exemple, que les efforts renouvelés de l'ADIJ en faveur de la revalorisation de la ligne de Delle commencent à porter des fruits. Preuve en soit le gain de points enregistré par la gare de Porrentruy.

Avant de signaler le nombre de points attribués aux diverses gares et stations CFF rappelons la hiérarchie du classement auquel elles appartiennent.