

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: 5 (1934)

Heft: 6

Artikel: Les charges ferroviaires bernoises et les revendications du canton à l'égard de la Confédération

Autor: Mouttet, H.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823767>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

Les Intérêts Économiques du Jura

BULLETIN DE L' A. D. I. E. J.

PARAISANT TOUS LES DEUX MOIS

Présidence de l'A.D.I.E.J.: M. F. REUSSER Moutier — Tél. 7.	Secrétariat de l'A.D.I.E.J.: M. G. MÖCKLI Delémont - Tél. 2.11	Administration du Bulletin: Secrét. de l'A.D.I.E.J. Delémont.
--	---	---

Compte de chèques postaux : IVa 2086, Delémont. — **Abonnement annuel**: fr. 3.— ; le numéro : fr. 0.50.— **Annonces** : S'adresser à l'Imp. du « Démocrate », Delémont. Tél. 51.

SOMMAIRE :

LES CHARGES FERROVIAIRES BERNOISES ET LES REVENDICATIONS DU CANTON A L'ÉGARD DE LA CONFÉDÉRATION, *par M. le conseiller d'Etat Dr H. MOUTTET.* — TELEGRAPHE ET TELEPHONE AU JURA BERNOIS : JADIS ET AUJOURD'HUI, *par O. WYSSBROD, chef du téléphone, Bienne.* — Communications officielles.

Les charges ferroviaires bernoises et les revendications du canton à l'égard de la Confédération¹

par M. le conseiller d'Etat Dr H. MOUTTET

Ce n'est pas un exposé complet des questions ferroviaires qui agitent l'opinion publique en ce moment que j'ai à vous faire, mais un aperçu des revendications de l'Etat de Berne envers la Confédération en matière de chemins de fer.

Bien avant que la situation précaire des C.F.F. n'ait ému les pouvoirs publics de la Confédération, celle de nos chemins de fer bernois a mis en souci le gouvernement de notre canton. Après étude approfondie de cette question angoissante, il a présenté le 18 août 1933 au Conseil fédéral un mémoire dans lequel il demande des allègements de nature à établir un certain équilibre des charges ferroviaires entre le canton et la Confédération. Je ne veux pas vous donner connaissance complète de ce mémoire ; je me bornerai à le résumer, à en exposer les points principaux.

Dans son mémoire, le gouvernement bernois s'est attaché à démontrer que la politique ferroviaire bernoise s'est en tout temps

¹) Cet important exposé a été présenté à l'Assemblée générale de l'A. D. I. E. J. à Saignelégier, le 10 novembre 1934. (Voir le compte-rendu dans les communications officielles).

conformée au programme fixé par la législation fédérale et qu'elle a servi aussi bien les intérêts de la Confédération que ceux du canton.

Réseau principal

La loi fédérale sur les chemins de fer de 1852 avait abandonné aux cantons et aux particuliers l'établissement et l'exploitation des voies ferrées sur le territoire de la Confédération. Celle-ci s'étant désintéressée de ce problème, ce sont les cantons qui ont dû s'en occuper. Le canton de Berne collabora financièrement à cette tâche sans grand enthousiasme et l'on peut dire que c'est sous l'empire des nécessités politiques et économiques qu'il a participé à la construction des premières voies ferrées. C'est forcé par les circonstances qu'il a contribué à l'établissement sur son territoire des lignes principales concessionnées à la Compagnie du Central, de l'Est-Ouest, du Jura-Berne-Lucerne et du Brünig.

Plus tard, sous le régime d'une loi nouvelle de 1872, la Confédération continua de laisser la construction de voies ferrées aux cantons et à l'initiative privée, mais elle s'est tracé une ligne de conduite, elle s'est fixé un programme qui la lie juridiquement aujourd'hui encore et qui a trouvé son expression dans l'art. 5 de cette loi, ainsi conçu :

La Confédération cherchera d'une manière générale à développer et à augmenter les chemins de fer ; elle s'efforcera en particulier de venir le plus possible en aide aux tendances qui se manifestent dans l'Est, dans le Centre et dans l'Ouest des Alpes suisses, pour améliorer les jonctions avec l'Italie et la Méditerranée, sans toutefois permettre qu'il soit créé aucune exclusion au préjudice de telle ou telle entreprise de ce genre.

Si nous examinons de plus près ces dispositions qui sont encore en vigueur aujourd'hui, nous y trouvons le double programme que la Confédération s'est assigné : il consiste en premier lieu à contribuer au développement général des chemins de fer en Suisse pour tirer certaines contrées de leur isolement. Dans le message du Conseil fédéral concernant cette loi, on peut lire en effet ce qui suit : « ...Pour que le réseau des chemins de fer suisses rende au pays tous les services qu'il peut rendre, il faut que les grandes artères aient des embranchements et que toutes les vallées qui ont pu jusqu'ici alimenter une route ordinaire obtiennent leur voie ferrée locale... » C'était là un encouragement à la construction des réseaux secondaires. En second lieu, la Confédération s'engageait à seconder de son mieux et en toute impartialité les efforts tendant à assurer de meilleures communications entre la Suisse et l'Italie. C'est le principe de la parité de traitement qui devrait exister entre les lignes transalpines du Gothard et du Lötschberg. Il suffit de relire l'art. 5 de la loi fédérale de 1872 et ses commentaires pour se convaincre que la politique ferroviaire

bernoise s'y est strictement conformée et s'est développée dans cet esprit.

Réseau secondaire et B. L. S.

Une fois les réseaux principaux établis, la pressante nécessité de construire des lignes secondaires s'est fait partout sentir. On s'est aperçu que les contrées non pourvues de voies ferrées demeuraient fortement en arrière sous le rapport économique, que le défaut de communications ferroviaires se traduisait par un recul de la population et par une diminution des recettes fiscales. Dans le canton de Berne comme ailleurs, le peuple réclamait avec insistance la création de lignes secondaires. La Confédération n'ayant pas voulu assumer elle-même cette tâche, le canton de Berne s'est trouvé dans l'obligation de l'entreprendre, de faciliter et d'encourager par des subventions la construction et le développement de chemins de fer secondaires sur son territoire.

Mais le réseau bernois demeurerait incomplet sans une grande artère traversant le canton dans toute sa longueur et franchissant les Alpes, pour relier la France et l'Allemagne à l'Italie. Cette grande artère avait déjà été projetée il y a plus d'un siècle par un ingénieur jurassien, J.-A. Watt¹⁾, et n'avait jamais été abandonnée par le canton, malgré la construction de la ligne transalpine du Gothard. La Confédération ne voulant pas se charger de la construction de cette seconde ligne transalpine, c'est le canton de Berne qui dut l'entreprendre. La construction du Lötschberg s'imposait au triple point de vue politique, économique et militaire. Il s'agissait de faire droit aux vœux exprimés dans le Jura d'être rattachés à l'ancien canton par de meilleures voies de communications et il fallait établir une nouvelle voie d'accès au Simplon. Ce grand projet ne pouvait être réalisé que par la percée du Lötschberg et du Moutier-Granges. Il est indiscutable que ces deux lignes sont d'un intérêt national, ce que la Confédération a dû reconnaître à plus d'une reprise. Si ces lignes n'avaient pas été construites par le canton il en serait résulté des inconvénients très graves pour la Confédération et pour les C. F. F. Ceux-ci se plaignent en effet du rendement insuffisant de la ligne du Simplon ; sans la voie d'accès du Lötschberg qui lui amène les deux tiers de son trafic marchandises, le Simplon serait une affaire plus mauvaise encore pour les C. F. F. et lorsque, par suite d'avalanches, d'éboulements, de pluies torrentielles ou d'autres événements le trafic a été interrompu sur la ligne du Gothard et sur celle du Simplon, le B. L. S. n'a-t-il pas avantageusement suppléé ces deux lignes ? Pendant toute la durée de la guerre, le Lötschberg et le Moutier-Longeau n'ont-ils pas donné la preuve de leur haute importance stratégique ? Dans ces conditions, est-ce un péché

1) Voir le numéro 4/1934 du Bulletin.

d'orgueil d'attribuer à ces lignes un caractère national et une importance économique primordiale ?

Lorsque le canton de Berne a demandé un subside à la Confédération pour la construction à double voie du tunnel du Lötschberg, une somme de 6 millions de francs lui a été accordée, mais sous la condition expresse qu'en modification du projet primitif, les rampes d'accès seraient également établies à double voie. Cette modification a entraîné un surcroît de dépenses de plus de 20 millions, somme dont le B. L. S. supporte depuis plus de 20 ans la charge d'intérêts, sans avantage aucun ; bien au contraire il doit encore subvenir à l'entretien de ces ouvrages. C'est ainsi que le canton de Berne a entrepris une tâche qui, dans un Etat où le principe de la nationalisation des chemins de fer est admis, aurait incombé à la Confédération. La politique ferroviaire bernoise se justifie en tout temps et en tous points ; elle s'est conformée à l'attitude prise par la Confédération et a servi les intérêts de celle-ci aussi bien que ceux du canton.

Nationalisation des chemins de fer

En 1898, le peuple suisse a nationalisé ses chemins de fer ; mais cette nationalisation n'a pas compris l'ensemble du réseau suisse. La Confédération s'est bornée au rachat de ce qu'elle a considéré alors comme lignes principales. La répartition du réseau des chemins de fer d'Etat entre les diverses régions de la Suisse est extrêmement inégale. Nous avons en Suisse plus de 1000 km. de lignes qui ne font pas partie du réseau des C. F. F. et qui pourtant ont une importance primordiale pour les régions qu'elles desservent. Ainsi l'on peut se rendre depuis Poschiavo, à l'extrémité du canton des Grisons, jusqu'à Montreux, jusqu'à Neuchâtel ou jusqu'à Moutier, c'est-à-dire traverser toute la Suisse en empruntant exclusivement des chemins de fer privés. C'est là, chose singulière pour un pays acquis au principe des chemins de fer d'Etat.

Le principe de la nationalisation des chemins de fer ne devrait-il pas s'étendre au réseau ferré tout entier, les lignes à bon rendement devant soutenir les lignes déficitaires ? Toutes les régions du pays ne devraient-elles pas être traitées sur un pied d'égalité ? Au lieu de cela, la moitié de la Suisse seulement est pourvue de chemins de fer d'Etat, tandis que l'autre moitié ne bénéficie aucunement des institutions ferroviaires fédérales, mais est appelée à supporter les charges qu'elles entraînent.

Ce système de nationalisation des chemins de fer a eu des conséquences particulièrement lourdes et injustes pour les cantons de Berne, des Grisons, de Vaud, de St-Gall et d'Appenzell dont les réseaux n'appartiennent qu'en minime partie aux C. F. F. Le réseau des C. F. F. a une longueur de 2865 km., dont le 15,3 % seulement, soit 440 km., se trouve sur territoire bernois, alors que

le canton de Berne possède 672,6 km. de voies ferrées privées, non comprises dans le réseau des C. F. F.

Nécessité de l'assainissement

Il est incontestable que la situation de tous nos chemins de fer est inquiétante et que des mesures d'assainissement s'imposent pour tous. La valeur des chemins de fer a subi une baisse générale que l'on peut estimer à un tiers des capitaux engagés. Cette situation, que personne ne pouvait prévoir, est due à la concurrence des automobiles, à la concurrence étrangère, à la crise mondiale et à toutes espèces de charges et de prestations qui sont imposées dans l'intérêt public. Nos chemins de fer suisses ne reverront jamais plus la prospérité d'autrefois et ne joueront plus dans le domaine des transports et des communications le rôle qu'ils avaient été appelés à remplir. Leur dévalorisation est donc définitive et il leur sera impossible d'assainir leurs finances par leurs propres moyens ; pour éviter une catastrophe, le secours de la Confédération est devenu indispensable.

Si la Confédération se décide à assainir la situation des C. F. F., il y a des motifs impérieux pour qu'elle agisse de la même façon à l'égard des chemins de fer privés. Les causes de la dévaluation de nos chemins de fer sont communes à toutes les lignes de notre réseau, mais nos chemins de fer privés bernois sont en outre particulièrement atteints par d'autres causes qui tiennent à la situation qui leur est faite à l'égard des C. F. F.

a) *Parité du B. L. S. avec le Gothard.* — Lors de la construction du Gothard, aucun privilège ni aucun monopole n'a été octroyé à cette ligne. Il a été entendu que tant pour la construction que pour l'exploitation, l'égalité devait être complète entre ce chemin de fer et les autres lignes et ce principe a trouvé son expression dans la loi fédérale de 1872. La Confédération, propriétaire aujourd'hui de cette ligne, est donc tenue de faire observer en tous points cette parité et de traiter notamment le B. L. S. sur un pied d'égalité avec le chemin de fer du Gothard. Malheureusement cette parité n'existe pas à bien des égards pour l'ensemble des chemins de fer bernois et c'est le canton qui en subit les conséquences financières.

b) *Partage du trafic.* — En application d'une disposition de la loi sur les tarifs qui n'a plus sa raison d'être, le B. L. S. a dû passer avec les C. F. F. des contrats relatifs au partage du trafic, aux termes desquels il est tenu de verser à ces derniers une partie de son bénéfice net. Jusqu'ici, cette part a atteint plus de 10 millions de francs et cette prestation a eu naturellement sa répercussion sur les finances du canton de Berne, puisque celui-ci est garant d'un emprunt de 42 millions dont le B. L. S. ne peut faire

le service des intérêts. Il est vrai que lors de la conclusion d'un nouveau contrat pour le partage du trafic, cette part de bénéfice allouée aux C. F. F. a été réduite dans une notable mesure.

c) *Cojouissances des gares.* — Nos chemins de fer bernois doivent lutter aujourd'hui encore contre les prétentions vraiment exagérées des C. F. F. pour la cojouissance des gares. Pour certaines lignes les exigences des C. F. F. entraîneraient tout simplement la cessation de l'exploitation. Ainsi il a été demandé au chemin de fer Berne-Schwarzenbourg une indemnité de 88,000 fr. pour l'introduction de sa ligne dans la gare de Berne, alors qu'en 1911, l'indemnité avait été fixée à 8000 fr. sur la base de calculs très sérieusement établis. Il en est de même pour la cojouissance de la gare de Thoune pour laquelle les C. F. F. réclament annuellement 450,000 fr. alors qu'une somme de 100,000 fr. serait plus qu'équitable.

d) *Transports militaires.* — Pendant la guerre, les chemins de fer bernois ont été obligés comme les C. F. F. d'effectuer des transports militaires et de céder des réserves de charbon. Les C. F. F. ont reçu de ce chef une indemnité de 55 millions de la Confédération, tandis que nos chemins de fer secondaires sont en discussion avec elle depuis la fin de la guerre pour obtenir une modeste indemnité.

e) *Indemnités pour prestations postales.* — Quand c'est à son avantage, la Confédération traite certaines de nos lignes comme des lignes principales. Ainsi il a été établi par des calculs très précis que si les lignes bernoises B. L. S. et B. N. avaient été assimilées aux chemins de fer secondaires, l'indemnité que ces deux lignes auraient touchée de l'administration des postes pour les prestations qu'elles lui font auraient été plus élevées pour chacune des années 1951 et 1952 de 126,000 fr. pour le B. N. et de 500,000 fr. pour le B. L. S.

f) *Concurrence des automobiles.* — La concurrence des automobiles est considérée comme un facteur décisif de la rupture de l'équilibre financier des C. F. F., mais les chemins de fer bernois sont touchés bien plus encore, car ils sont composés surtout de lignes secondaires, et c'est cette catégorie de lignes de chemins de fer qui souffre le plus de cette concurrence.

g) *Abaissement des tarifs.* — Pour le cas d'un assainissement de leur situation financière, les C. F. F. envisagent un abaissement général de leurs tarifs. Les chemins de fer bernois seraient automatiquement touchés par cette mesure, car ils se verraient à leur tour obligés d'abaisser leurs tarifs. Leur existence même en serait compromise et l'économie des régions en cause en serait terriblement frappée.

h) *Situation des chemins de fer bernois.* — La situation des chemins de fer bernois est plus mauvaise encore que celle des C.F.F. ; leurs comptes le prouvent : on y voit en effet que les amortissements de capitaux ne peuvent plus se faire, que nombre d'entreprises n'arrivent plus à payer les intérêts de leurs obligations et que plusieurs d'entre elles ne sont plus en état de couvrir leurs frais d'exploitation sans l'aide de la Confédération, du canton et des communes. Les causes qui rendent nécessaire une aide de la Confédération aux C.F.F. peuvent aussi être invoquées par les chemins de fer privés non compris dans le réseau des C.F.F.

Charges financières pour le canton

Le canton de Berne a participé financièrement à l'établissement de ses voies ferrées en souscrivant des actions et des obligations des sociétés qui ont entrepris la construction de ces lignes. Plus tard, il a coopéré sous la même forme à leur électrification et à leur amélioration. Enfin, pour maintenir l'exploitation des chemins de fer qui se sont trouvés dans la gêne, il leur a fait des avances remboursables.

Les capitaux engagés par le canton de Berne et la Banque cantonale dans les chemins de fer bernois s'élèvent à la somme formidable de 170 millions de francs, dont 146 millions pour l'Etat à lui seul. En 1955, cette participation de l'Etat figure encore dans les comptes pour 122 millions qui n'ont rapporté que le 0,95 % de leur valeur comptable, alors que le rapport était de 2,55 % en 1919. Calculée sur le capital nominal de la participation de l'Etat s'élevant à 170 millions, la perte annuelle de rendement atteint annuellement 6 millions de francs.

Le canton de Berne s'est trouvé dans l'obligation de faire cette dépense, pour construire son réseau de voies ferrées, puisque la Confédération n'a pas voulu s'en charger. Il en est résulté pour lui cette charge énorme de 170 millions, dont le service d'intérêts et d'amortissement repose entièrement sur les contribuables domiciliés dans le canton de Berne. Comme Confédérés, ces mêmes contribuables supportent en outre leur part de la dette des C.F.F.

Ceux-ci se plaignent d'avoir payé trop cher certaines de leurs lignes et ils font état des sommes énormes qu'ils ont consacrées aux travaux de construction depuis le rachat des chemins de fer. Nous leur objecterons que ces grosses dépenses de rachat, de construction et d'entretien ne profitent qu'aux régions traversées par les lignes des C.F.F., tandis que les autres contrées n'en ont nullement bénéficié. Or la population des régions en faveur desquelles ces énormes dépenses ont été faites n'ont aucun sacrifice à faire pour assurer le service d'intérêt et d'amortissement des chemins de fer privés dont il a fallu doter les contrées non desservies par les C.F.F. C'est pourquoi l'assainissement des chemins

de fer privés à l'aide des deniers de la Confédération est aussi justifié que celui des C. F. F. Il est inadmissible que l'ensemble du peuple suisse supporte le déficit des C. F. F. et que, par surcroît, les régions insuffisamment desservies par les C. F. F. assument les charges de leurs propres lignes. La question de l'assainissement de nos chemins de fer doit être examinée dans son ensemble et non pas seulement au point de vue des C. F. F.

Au moment où la Confédération s'apprête à reprendre environ 1 milliard de dettes des C. F. F., à verser annuellement à ceux-ci 58 millions, le gouvernement bernois estime qu'elle pourrait aussi alléger sous une forme ou sous une autre le canton de Berne d'une partie des charges ferroviaires qui lui incombent. Il a formulé des revendications à l'égard de la Confédération que l'on peut résumer ainsi qu'il suit :

a) Reprise par la Confédération d'emprunts contractés par nos chemins de fer bernois pour un montant total de 30,858,900 fr.

b) Renonciation par la Confédération à des avances faites par elle à des chemins de fer bernois en souffrance pour un montant de 424,580 fr. et

c) Reprise par la Confédération de la garantie assumée par le canton de Berne pour l'emprunt hypothécaire en II^e rang de 42 millions (Frutigen-Brigue), pour autant que préférence ne serait pas donnée à une reprise du capital.

Dans leur ensemble, ces revendications représentent pour la Confédération une charge maximale annuelle qui atteindrait le montant de 2,760,000 fr.

D'autres cantons se trouvant dans une situation analogue à celle du canton de Berne se sont joints à celui-ci pour demander aussi certains allègements en faveur de leurs chemins de fer privés. La somme totale que les cantons y compris celui de Berne demandent de la Confédération en compensation de leurs charges ferroviaires s'élève à une dizaine de millions de francs par an. Ces revendications n'ont rien d'exagéré comparativement aux 58 millions que la Confédération s'apprête à verser annuellement pour assainir les C. F. F.

Troisième phase de la politique ferroviaire bernoise

Les revendications formulées par le gouvernement bernois cherchent à établir entre la Confédération et le canton une équitable répartition des charges imposées à ce dernier par ses chemins de fer. Ce but peut être atteint par d'autres moyens que ceux qui ont été préconisés ; c'est là une chose à examiner et à débattre ; ce qui nous importe est bien moins la forme que le résultat auquel nous voulons aboutir.

Le canton de Berne entre ainsi dans une troisième phase de sa politique ferroviaire. La première phase a comporté l'établis-

sement des lignes principales ; la deuxième phase, la construction des lignes secondaires et du Lötschberg. La troisième phase enfin consiste à exiger l'égalité de traitement de nos chemins de fer privés avec les chemins de fer fédéraux pour les sauver d'un désastre.

Ces chemins de fer privés ont été établis grâce à l'appui moral et financier de l'Etat. Ils ont rendu d'importants services au pays tout entier ; dans les régions qu'ils desservent on a constaté que la population avait augmenté, que des industries s'étaient implantées, que la propriété foncière avait acquis plus de valeur, que la capacité fiscale s'était accrue et enfin que nombre de personnes avaient trouvé du travail et un gagne-pain. Ces lignes ont non seulement servi le pays en temps de paix et de guerre, mais aussi pendant la crise, car la suspension de leur exploitation aurait entraîné une augmentation du nombre des chômeurs. Ces entreprises ont été et sont encore aujourd'hui un élément important et utile de notre économie nationale bien qu'elles subissent durement les effets de la crise mondiale. La cessation de leur exploitation porterait un coup extrêmement grave aux régions qu'elles traversent. Elles constituent pour elles un moyen de locomotion auquel on peut se fier en toute saison et par tous les temps et auquel on ne peut substituer un service d'automobiles, celui-ci ne présentant pas les mêmes garanties de régularité et de sécurité. Lorsque les routes sont rendues impraticables aux véhicules à moteur en raison du gel ou des chutes de neige, le transport des personnes, du bétail et de marchandises ne peut se faire que par elles. L'intérêt du pays et l'équité exigent qu'on leur vienne en aide. Il faut examiner et résoudre simultanément l'assainissement de tous les chemins de fer qui sillonnent le territoire suisse. Ne venir en aide qu'aux C. F. F. et refuser d'alléger les chemins de fer privés avec les fonds généraux de la Confédération, c'est créer une flagrante inégalité et de criantes injustices, c'est violer le principe de l'égalité de traitement des citoyens des diverses régions du pays, principe consacré aussi bien dans notre législation ferroviaire que dans notre Constitution fédérale.

Dr H. MOUTTET.

Télégraphe et téléphone au Jura bernois

JADIS ET AUJOURD'HUI

par O. WYSSBROD, chef du téléphone, Bienne

A Rondchâtel, non loin du croisement de la voie ferrée, deux crochets rouillés sont les seuls témoins de l'introduction des lignes électriques servant à la transmission des nouvelles dans le Jura bernois. Ces crochets sont scellés à un piton de rocher dominant la route du Taubenloch.