

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: 24 (1953)
Heft: 7

Inhaltsverzeichnis

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: 06.05.2025

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

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

XXIVe ANNÉE

Paraît une fois par mois

N° 7. JUILLET 1953

SOMMAIRE :

Le canton de Berne et le rachat d'autres chemins de fer privés
L'Ecole d'horlogerie et de mécanique de Saint-Imier
peut-elle devenir un Technicum ?
Chronique économique

Le canton de Berne et le rachat d'autres chemins de fer privés¹⁾

I. Généralités, historique

Le rachat des cinq grandes compagnies de chemin de fer (Jura-Simplon, Centre, Nord-Ouest, Chemins de fer suisses réunis, et, en 1909, la Compagnie du Gothard), décidé par la loi de 1897 que le peuple suisse accepta en février de l'année suivante, ne fut considéré alors que comme la première étape de la nationalisation. On était d'avis que, pour ne pas désavantager certaines régions du pays, on ne devrait pas en rester là. Dès cette époque, on insistait sur la nécessité de procéder ultérieurement à d'autres rachats. C'est ainsi que le message du Conseil fédéral contient le passage suivant :

« Si nous ne proposons pour le moment que le rachat des cinq compagnies les plus importantes, cela ne signifie pas que la Confédération doive toujours en rester là. Selon un vieux principe, on ne peut pas tout faire à la fois, et la nationalisation des cinq chemins de fer mentionnés présente assez de difficultés et cause assez de peines. Ce serait véritablement agir à la légère que de vouloir inclure tout de suite les chemins de fer secondaires dans le rachat, et de rendre impossible une tâche déjà difficile. Quand l'administration des chemins de fer de l'Etat sera constituée et que ses organes seront formés, il sera beaucoup plus facile de joindre d'autres parties à l'organisme existant. »

Mais l'évolution ne fut pas conforme aux espoirs qu'on nourrissait alors. Les chemins de fer fédéraux ne devinrent pas l'entreprise florissante qu'on avait rêvée. Comme toutes les entreprises ferroviaires ils perdirent, par suite du développement de l'automobile, le quasi-monopole des transports qu'ils possédaient. A peine sortis des difficultés techniques et administratives du début, ils eurent à subir deux guerres mondiales et une grave crise économique. En outre, les charges

¹⁾ Nous pensons intéresser nos lecteurs en publiant le texte de l'interpellation que M. le Dr Bauder a développée au Grand Conseil bernois dans sa session du printemps 1953. Nous publions ce texte d'autant plus volontiers que nous avons pu fournir à M. Bauder une ample documentation sur les problèmes ferroviaires actuels intéressant le Jura.