

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

Autor(en): **Bauder, Robert**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **24 (1953)**

Heft 7

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825393>

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.

P34

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.

étrangères à l'exploitation qui leur furent imposées semblent avoir été trop lourdes, de sorte que leur situation financière, comme celle de la plupart des chemins de fer, s'aggrava rapidement, et que la Confédération dut leur venir en aide avec des sommes considérables. Cet état de choses et le fait qu'entre temps, la situation financière de la Confédération était également devenue précaire, expliquent que la seconde étape de la nationalisation, prévue dès 1897, n'ait pas eu lieu et ne soit pas près de se faire. Nous pouvons négliger ici le rachat de voies ferrées de moindre importance ; nous mentionnerons toutefois celui de la ligne du Brünig (1903).

Mais, ce faisant, on ne tenait nullement compte de la situation des cantons possédant des chemins de fer privés. Les inégalités créées par la première nationalisation furent encore aggravées par le fait que ces régions, outre les charges résultant de la situation généralement tout aussi critique de leurs propres chemins de fer, avaient à supporter une part des contributions aux chemins de fer fédéraux. Quoique la Confédération, par la suite, soit également venue en aide aux chemins de fer privés menacés, on peut cependant estimer que les contributions doubles de ces régions n'ont pas été compensées.

C'est pourquoi il n'est pas étonnant que des compagnies privées et plusieurs gouvernements cantonaux — entre autres le Conseil-exécutif bernois — se soient adressés récemment à la Confédération pour lui demander de racheter une partie des chemins de fer qui ne furent pas compris dans la première nationalisation. Il convient de préciser ici la notion de « nationalisation », et de dire que dans la grande majorité des cas, il s'agit bien plus d'une cession de propriétés cantonales et communales à la Confédération, que d'une nationalisation proprement dite. Car si ces chemins de fer « privés » ont en général, au point de vue juridique, la forme d'une société anonyme, leur existence dépend dans une large mesure des finances des cantons et des communes.

Récemment, le problème semble être entré dans une nouvelle phase. En effet, le Département fédéral des postes et chemins de fer a constitué une commission qui, dans son rapport du 12 mai 1952, classe comme suit les chemins de fer privés qui doivent être rachetés :

(N = voie normale, E = voie étroite)

1er groupe

- BLS Lötschberg (N)
- BN Berne-Neuchâtel (N)
- RhB Chemins de fer rhétiques (sans le tronçon Bellinzone-Mesocco) (E)

2e groupe

- BT Lac de Constance-Toggenbourg (N)
- SOB Chemin de fer du Sud-Est suisse (N)
- EBT Emmenthal-Berthoud-Thoune (N)
- SMB Soleure-Moutier (N)
- SEZ Chemin de fer du Simmenthal (Spiez-Erlenbach-Zweisimmen) (N)
- MOB Montreux-Oberland bernois (E)

3e groupe

GFM	Bulle-Romont (N)
	Fribourg-Morat-Anet (N)
	Palézieux-Châtel-Saint-Denis-Bulle-Montbovon (E)
GBS	Vallée de la Gürbe, Berne-Schwarzenbourg (N)
VHB	Chemins de fer réunis de Huttwil (N)
MThB	Chemins de fer de la Thurgovie centrale (N)
FO	Furka-Oberalp (E)
SchB	Chemin de fer des Schöllenen (E)

Cependant, le rapport des experts précise que ce classement ne signifie pas que la Confédération doivent nécessairement racheter les compagnies dans cet ordre ou réunir certaines lignes qui constituent une unité au point de vue de l'exploitation. Ainsi, tout est remis en question, et la manière dont le problème sera résolu pour les différentes parties du pays dépendra largement de l'habileté des différents gouvernements cantonaux.

II. Les cantons à chemins de fer privés, particulièrement le canton de Berne

Avec le réseau C.F.F. de 403,9 km. et un réseau privé de 585,0 km., le canton de Berne occupe le premier rang parmi les cantons à chemins de fer privés. Quant au canton des Grisons, il représente indiscutablement un cas spécial : son réseau C.F.F. ne mesure que 19,6 km., et son réseau privé, dont la situation financière est difficile, 402,4 km. Vu l'état de ses finances, on ne saurait refuser au canton des Grisons la priorité en cas de rachat. Cependant, nous sommes d'avis que le gouvernement bernois devrait demander certaines garanties, afin qu'après le rachat des chemins de fer rhétiques, les autres cantons ne soient pas obligés de patienter encore un demi-siècle.

Mais après la solution du problème grison, les cantons de Fribourg, de Vaud et du Valais n'admettront certainement pas qu'un autre canton soit satisfait avant eux (le premier a sur son territoire 126,1 km. de lignes C.F.F. et un réseau privé de 101,6 km., le second de 261,5 km. C.F.F. et 250,4 km. privés, le troisième 132,4 km. C.F.F. et 188,7 km. privés). Il faut donc craindre que les cantons ne se livrent une bataille acharnée qui ne pourrait que nuire à la cause, à moins que la Confédération ne résolve d'un coup tous les problèmes en suspens, ce qui ne me paraît guère vraisemblable.

Ici se pose la question de savoir si le contact nécessaire existe entre les différents cantons à chemins de fer privés, et, même au cas où cela serait, si ces cantons ne feraient pas bien de s'unir en une communauté d'intérêts solidement organisée. Cela nous semblerait très utile non seulement pour fixer l'ordre de succession des différents rachats, mais avant tout pour traiter d'une façon uniforme l'aspect financier du problème, qui, bien qu'il ne doive pas être seul déterminant, aura tout de même son importance. Il m'intéresserait de savoir ce qui a déjà été fait dans ce domaine, quelles démarches sont éventuellement prévues, et si le Conseil-exécutif juge que de pareilles démarches sont opportunes. Cet organisme devrait évidemment comprendre en premier lieu les cantons qui possèdent des chemins de

fer mentionnés dans le rapport du 12 mai 1952 au Département fédéral des postes et chemins de fer, soit les Grisons, Berne, Fribourg, Vaud, le Valais, Soleure, Uri, Zurich, Schwyz, la Thurgovie et Saint-Gall.

III. Aspects financiers d'une nouvelle opération de rachat, illustrés par l'exemple du canton de Berne

Nous englobons dans ces considérations tous les chemins de fer situés en partie dans le canton de Berne et auxquels celui-ci est par conséquent intéressé.

Ce sont :

pour le groupe I

- a) La ligne Berne-Lötschberg-Simplon, y compris le tronçon Moutier-Longeau
- b) La ligne Berne-Neuchâtel.

pour le groupe II

- La ligne Emmenthal-Berthoud-Thoune
- La ligne Soleure-Moutier
- La ligne du Simmenthal
- La ligne du Montreux-Oberland

pour le groupe III

- La ligne du Gürbenthal-Berne-Schwarzenbourg
- Les chemins de fer réunis de Huttwil
- La ligne Fribourg-Morat-Anet.

Les frais de construction de ces chemins de fer se sont montés à

BLS	210,229,503 fr.
BN	22,537,393 fr.
Total du groupe I	232,766,896 fr.
EBT	28,848,004 fr.
SMB	11,431,529 fr.
SEZ	15,522,310 fr.
MOB	28,616,902 fr.
Total du groupe II	84,418,745 fr.
GBS	17,645,393 fr.
VHB	16,563,918 fr.
FMA	7,790,587 fr.
Total du groupe III	41,999,898 fr.
Total des trois groupes	359,185,539 fr.

Par des subventions, par des remises d'une partie de la dette et par des amortissements, ces totaux ont été diminués jusqu'au 31 décembre 1950 de

80,537,214 fr.	pour le groupe I
39,213,460 fr.	pour le groupe II
20,026,961 fr.	pour le groupe III,

soit de 139,813,635 fr. au total.

LOSINGER & C^o S. A.

ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS

DELÉMONT

Téléphone (066) 2 12 43

Cylindrages. Revêtements et traitements superficiels
au goudron et bitume
Pavages. Asphaltages.
Travaux d'isolation



571

572

TAVANIT

**Panneau
plastique
en bois contreplaqué**

Fabrique de panneaux forts et bois croisé S.A., Tavannes

A stylized illustration of a watch case and strap against a dark background with floral motifs. The watch case is shown in profile, with a dark dial. The strap is dark and appears to be made of leather or a similar material. The background features white line-art flowers and leaves. The overall composition is framed by a thick black border.

LÉON BERDAT S.A.
COURTÈTELLE
FABRIQUE
DE BOITES
META ET
ACIER

576

Ces chiffres donnent une idée des sacrifices qui ont dû être consentis par les cantons, les communes, les particuliers intéressés, et partiellement aussi par la Confédération, pour soutenir ces chemins de fer. Les versements destinés à couvrir les déficits d'exploitation ne sont pas compris dans les sommes mentionnées ci-dessus.

La structure du capital, importante pour la fixation du prix de rachat, se présente comme suit (la ligne Fribourg-Morat-Anet non comprise) :

	Capital propre en millions	Capital étranger en millions	
Confédération	17,5	55,5	Groupe I
Canton, banques cantonales et communes	47,5	47,4	Groupe II
Particuliers	31,7	16,3	Groupe III
soit au total			
Groupe I	Confédération	73,0 millions	
Groupe II	Canton, banques cantonales et communes	95,1 millions	
Groupe III	Particuliers	48,0 millions	

La commission des experts du Département des postes et chemins de fer parvient à un résultat passablement plus défavorable. Elle a calculé les valeurs de rachat d'après une méthode particulière et très discutable : elle part des tarifs actuels des différentes compagnies privées et fixe le prix de rachat des chemins de fer d'après la valeur de rendement, déduction faite des amortissements non réinvestis. Elle parvient ainsi à une valeur de rachat théorique qui ne tient compte ni de la valeur actuelle des installations, ni de l'importance du chemin de fer dans le cas d'une réunion au réseau C.F.F., ni du fait que les cantons à chemins de fer privés ont supporté, outre les charges des C.F.F., celles de leurs propres chemins de fer. D'après ces calculs un peu incomplets, la commission est parvenue aux valeurs de rachat suivantes :

Chemin de fer	Valeur de rachat théorique (en millions)	Versements préalables de la Confédération, à porter en compte (en millions)
BLS	+ 54,6	24,5
BN	— 7,57	3,3
EBT	+ 8,35	2,0
SMB	— 0,237	0,5
SEZ	+ 2,75	1,0
MOB	— 10,675	4,0
GBS	— 9,75	0,45
VHB	— 6,07	2,7

La commission remarque en outre que si l'on supprimait les suppléments souvent considérables que perçoivent aujourd'hui les chemins de fer privés et si l'on adaptait leurs taxes à celles des C.F.F., aucune des compagnies à nationaliser ne présenterait une valeur de rachat positive.

Cependant, nous sommes d'avis que le problème des taxes ne devrait pas être pris en considération pour le moment, parce qu'une

adaptation des tarifs exige des versements supplémentaires si importants que cela nous paraît compliquer dangereusement le problème. Il faut chercher une solution provisoire dans l'émission de billets d'indigènes et dans la réduction des taxes pour certaines catégories de marchandises dans le cadre des secours à la population montagnarde, etc.

La commission constate qu'il existe une énorme différence entre la valeur de rachat calculée à sa façon et celle qui est portée au bilan. Mais elle élude la plus grosse difficulté et conclut laconiquement :

« Selon les principes énoncés ci-dessus, « le prix de rachat doit consister en une indemnité équitable fixée en vertu de la valeur commerciale du chemin de fer ». La valeur de rendement ne doit donc être que la base pour la détermination d'une indemnité équitable. L'« indemnité équitable » devra être fixée définitivement après que les autorités auront apprécié les arguments et les points de vue politiques. Demeure réservé l'art. 19 de la loi sur les chemins de fer, selon lequel les charges imposées aux C.F.F. ne doivent pas dépasser la valeur commerciale du chemin de fer à racheter.

Il est évident que le prix de rachat à payer effectivement doit être fixé à l'intérieur de ces limites. Cependant, cela ne veut pas dire grand chose, et les problèmes les plus brûlants n'en sont pas résolus pour autant.

Il nous paraît clair que ni la valeur théorique de rachat, ni la valeur actuellement portée au bilan ne sauraient effectivement être prises en considération. Cependant, il faudra établir dans ce domaine des directives qui devront être acceptées préalablement à toute solution du problème sur le plan pratique, afin d'éviter les marchandages et la concurrence qui se produiraient inévitablement si l'on procédait au rachat d'une façon plus ou moins empirique.

Il nous paraît également clair qu'on ne pourra tabler sur la valeur qu'aurait une voie ferrée dans le cas où elle serait réunie au réseau C.F.F., bien que cette valeur doive aussi être prise en considération. Il faudra accorder une attention particulière à la structure financière des chemins de fer en faisant le départ entre le capital propre et le capital étranger, puis en distinguant les fonds d'après leur origine (Confédération, cantons, banques cantonales, communes, particuliers). Ce faisant, il faudra certes faire entrer en ligne de compte l'importance de chaque voie ferrée, non pas tant en considération du complément des réseaux C.F.F. que relativement à la satisfaction des besoins de la région. Il faudra aussi accorder une attention particulière à la structure du capital de chaque entreprise ferroviaire, surtout lorsque les cantons se sont en quelque sorte portés caution, soit formellement, soit moralement. De plus, il ne faudra pas négliger, lors de la fixation des indemnités, le montant des contributions versés jusqu'ici par les cantons et les communes pour couvrir les dépenses d'exploitation ; il ne s'agit pas de rembourser partiellement ces contributions, mais d'en tenir compte en estimant la valeur de rachat. Il ne faut pas oublier que certains cantons et certaines communes ont dû fournir des sommes considérables pour développer et consolider la base de leur économie. On ne pourra donc guère prétendre que les cantons et les communes en question profitent de la nationalisation en tant que la Confédération assume leurs charges, et leur imposer pour cette raison de



JURAWATCH

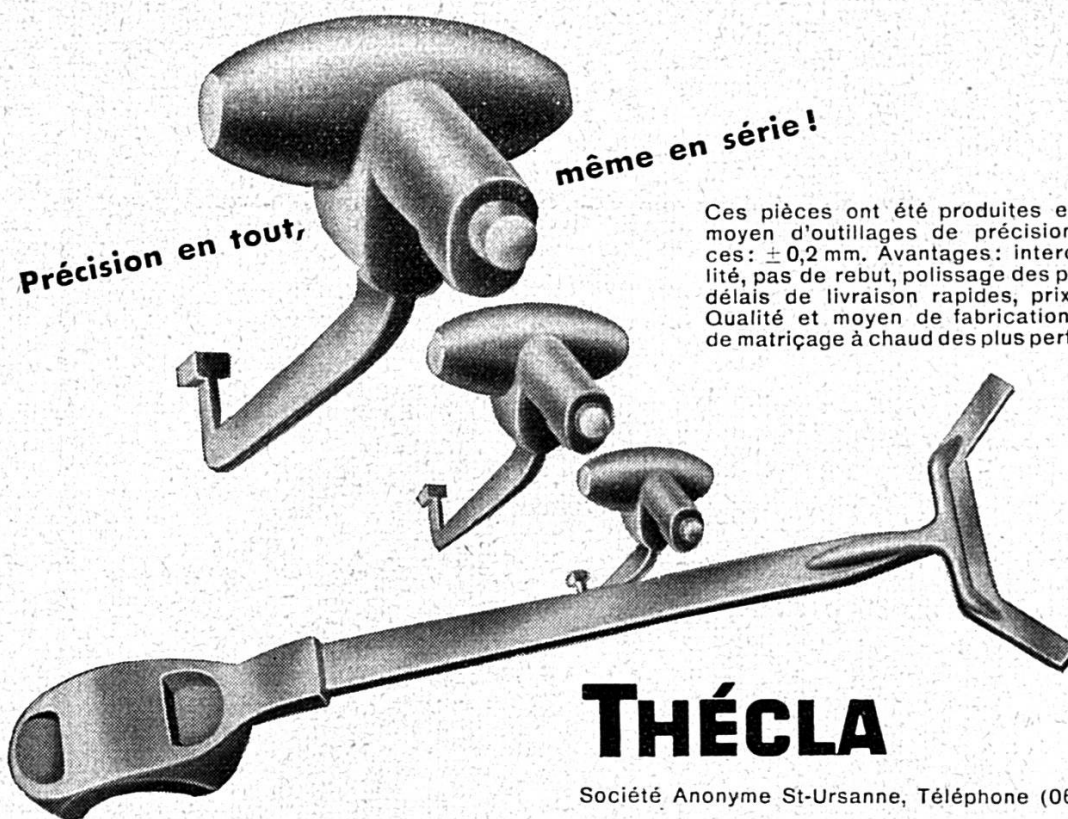
JURA WATCH CO DELÉMONT SUISSE

580

Précision en tout,

même en série!

Ces pièces ont été produites en série au moyen d'outillages de précision. Tolérances: $\pm 0,2$ mm. Avantages: interchangeabilité, pas de rebut, polissage des plus faciles, délais de livraison rapides, prix modérés. Qualité et moyen de fabrication: procédé de matriçage à chaud des plus perfectionnés.



THÉCLA

Société Anonyme St-Ursanne, Téléphone (066) 531 55

577

REIFLER & GUGGISBERG, ing. S. A.

Entreprise de construction

BIENNE

Téléphone (032) 2 56 22



Ponts et chaussées
Voies ferrées
Revêtements de routes
Bâtiments industriels

583

nouveaux sacrifices financiers. Il faudra prendre en considération la capacité financière des cantons et des communes et l'année de construction du chemin de fer ; de leur côté, les cantons et les communes devront tenir compte du fait que le problème de rachat n'est pas seulement d'ordre financier, mais que de grands intérêts économiques sont en jeu, de sorte que la transaction aura des répercussions sur les finances cantonales et communales.

Ici aussi, il serait utile que les cantons intéressés se groupent. Ils créeraient ainsi un organisme qui serait chargé d'examiner le problème dans son ensemble du point de vue cantonal, et qui pourrait, le cas échéant, présenter de son côté des propositions positives à la Confédération. Il m'intéresserait de savoir si des démarches ont déjà été entreprises dans ce sens ou ce que le gouvernement bernois pense de l'engagement de pourparlers à ce sujet.

IV. Considérations économiques et politiques

Nous avons déjà attiré l'attention sur le fait que l'aspect financier du problème, pour important qu'il soit, ne doit pourtant pas être seul déterminant ; en effet des problèmes économiques de grande importance se rattachant, particulièrement dans les régions fortement industrialisées, à l'existence de chemins de fer et surtout à leur état d'entretien et à leur capacité de transport. Il suffit, pour s'en rendre compte, de rappeler comment le centre de gravité dans le développement économique de régions entières s'est déplacé depuis la construction des chemins de fer. La conséquence d'un détournement défavorable des voies de communication est toujours la stagnation, parce que les industries qui se trouvent à l'écart du grand trafic commencent par ouvrir des bureaux de vente dans les centres, et finissent par y installer aussi les fabriques. La nette victoire de Bienne sur La Chaux-de-Fonds comme métropole horlogère est un exemple classique de cette règle, de même que l'importance grandissante de Genève pour l'horlogerie, surtout pour la vente des montres ; cette dernière ville attire sans cesse des horlogers jurassiens et compte un nombre toujours croissant de comptoirs de vente.

Un coup d'œil sur la carte montre que la partie la plus importante du réseau privé bernois n'a pas le caractère de chemins de fer secondaires ou touristiques, lesquels servent surtout à relier la campagne aux centres économiques ou à transporter les étrangers ; au contraire, ces chemins de fer sont des lignes de grande communication, le plus souvent de caractère international ; leur réunion au réseau des C.F.F. ne compléterait pas seulement celui-ci d'une manière utile, mais permettrait d'organiser plus rationnellement les transports sur le réseau C.F.F. et de décharger certaines lignes exploitées jusqu'à la limite de leur capacité. Nous pensons ici en premier lieu aux lignes Bâle-Gothard-Italie et Bâle-Olten-Berne-Lausanne, dont nous aurons encore à parler.

On peut aussi, sans nul doute, compter parmi ces lignes bernoises de très grande importance le chemin de fer Moutier-Longeau avec le tunnel de Granges (malheureusement à voix unique), la ligne du Lötschberg avec le tronçon Spiez-Interlaken, mais aussi la ligne de la Gürbe parallèle à celle de Berne-Thoune. La ligne Berne-Neuchâtel

est également importante, bien qu'elle ait moins d'intérêt pour l'économie bernoise. La réunion de ces lignes au réseau C.F.F. ne dégrèverait pas seulement les finances du canton de Berne, mais serait aussi la condition nécessaire d'une meilleure répartition du transit nord-sud sur le réseau C.F.F. On ne peut nier en effet, que la route par Delle et Bâle-Lötschberg-Iselle ne soit la plus courte entre le Piémont et la Ligurie jusqu'à La Spezia d'une part, et l'Est de la France, l'Angleterre, la Belgique, la Hollande et l'Allemagne occidentale, pays très industrialisés, d'autre part. Cet avantage n'est cependant pas exploité pleinement à l'heure actuelle.

Qu'on le veuille ou non, la ligne du Gothard (C.F.F.) et celle du Lötschberg se font une concurrence assez serrée. La courtoisie réciproque des deux partenaires, lorsqu'ils se rencontrent en public, n'y change rien. On ne peut méconnaître que les C.F.F. avantagent grandement la ligne Bâle-Olten-Gothard et qu'ils consacrent des sommes considérables à l'augmentation de sa capacité. Si l'on jette un regard derrière les coulisses des indemnités versées par les différents chemins de fer, on reconnaît tout de suite les motifs de certaines inégalités, ce qui ne veut pas dire qu'on les comprenne. Il faut savoir d'abord que les C.F.F. doivent verser à la compagnie du Lötschberg pour le parcours Moutier-Longeau une indemnité, fixée d'après le nombre des essieux, pour chaque voiture qui roule de Delle ou de Bâle vers Bienne. Les recettes du parcours susmentionné vont aux caisses du chemin de fer Moutier-Longeau. De plus, on répartit selon une certaine proportion les recettes provenant du transport des voyageurs sur le parcours Berne-Thoune (C.F.F.) et sur le chemin de fer de la Gürbe, sans tenir compte de la ligne que le voyageur a effectivement empruntée. Enfin, de Thoune à Brigue, les taxes (moins une part de 11,1 % des recettes après déduction des frais de traction, laquelle doit être payée aux C.F.F. pour les transports en transit) vont à la caisse de la BLS. En revanche, les C.F.F. sont les seuls bénéficiaires de toutes les recettes de la ligne du Gothard. Dans les circonstances actuelles, ils ont donc tout intérêt, du point de vue commercial, à développer les transports par le Gothard. Les C.F.F. font des efforts bien compréhensibles pour rendre leur exploitation aussi rentable que possible ; mais cela a pour effet que les régions ayant profité financièrement et économiquement de la première étape de la nationalisation des chemins de fer profitent de nouveau aujourd'hui du fait, qu'à l'intérieur du réseau C.F.F., dans l'intérêt d'une concentration du trafic, certaines lignes sont développées au maximum, pendant que d'autres régions, qui supportent encore une part importante des charges des chemins de fer privés, risquent d'être reléguées définitivement dans une zone ferroviaire de moindre importance par cette sélection de ce qu'on pourrait appeler des superlignes à l'intérieur du réseau des lignes de transit. Ce danger me paraît être devenu assez pressant pour une grande partie du canton de Berne. Cela est particulièrement vrai en ce qui concerne les transports nord-sud, qui doivent se dérouler partiellement sur des installations techniquement à peine suffisantes et dont l'état rend très difficile, sinon impossible, une amélioration des services aussi bien des compagnies privées que des C.F.F. La ligne Bienne-Berne, à voie unique dans sa majeure partie, est tellement surchargée qu'à certaines heures, certains

trains subissent presque chaque jour les mêmes retards ; de plus les arrêts des trains directs, dus aux croisements ne sont pas faits pour faciliter la circulation intense entre les deux plus grandes villes du canton. Il faut dire ici que le personnel ne mérite aucun reproche ; il est obligé de faire face à une circulation considérable avec des installations insuffisantes. Pareillement, le parcours Moutier-Choindez est tellement surchargé qu'à certaines heures, intercaler un train supplémentaire représente un véritable tour de force.

Cette situation irrite depuis de longues années les habitants de Bienne et du Jura. A cela s'ajoute encore, depuis quelques années, la crainte que non seulement les C.F.F. n'entreprennent rien pour améliorer la situation, mais, que par la sélection de « superlignes », toute la partie nord du canton de Berne ne devienne définitivement une zone ferroviaire de second rang, ce qui aurait à la longue, pour cette région fortement industrialisée, des conséquences très défavorables dont le canton tout entier pâtirait certainement.

Alors que sur la ligne Bâle-Delémont-Bienne-Berne, abstraction faite de la transformation envisagée de la gare de Lyss (laquelle date encore du temps de la construction du chemin de fer !), on ne fait à peu près rien, on développe beaucoup mieux le Hauenstein (Bâle-Olten), qui est exploité au maximum. Après la gare de Berthoud, on doit transformer celle de Langenthal, afin d'augmenter aussi la capacité de la ligne Olten-Berne, qui est également surchargée. Qu'on nous comprenne bien : nous ne nous opposons nullement au développement de ces gares, nous l'approuvons même dans l'intérêt des localités en question. Quant au doublement des voies d'Olten à Yverdon par Soleure et Bienne, que les C.F.F. envisagent et ont déjà partiellement réalisé, il a été entrepris moins dans l'intérêt des localités desservies que pour permettre le dédoublement du trafic Est-Ouest sur le réseau C.F.F. et pour décharger la ligne Olten-Berne-Fribourg-Lausanne, qui est relativement moins favorable pour les trains de marchandises que la ligne du pied du Jura, à cause de différences de niveau plus grandes. On constate dans cet exemple que pour le trafic Est-Ouest, qui se déroule essentiellement sur des lignes nationalisées, les C.F.F. procèdent à la division du trafic qu'ils cherchent à empêcher par tous les moyens pour le trafic Nord-Sud (Gothard/Lötschberg).

Cette sélection d'un nombre toujours plus petit de voies de communication d'importance primordiale peut, comme nous l'avons dit plus haut, paraître compréhensible du point de vue strictement commercial des C.F.F. ; mais à la longue, elle portera un préjudice grave à une partie importante du pays.

A la canalisation des transports dont nous venons de parler s'ajoute la menace qui pèse depuis des années, c'est-à-dire depuis la fin de la guerre, sur le transit du nord au sud par le canton de Berne, et plus particulièrement sur le tronçon Berne-Delle.

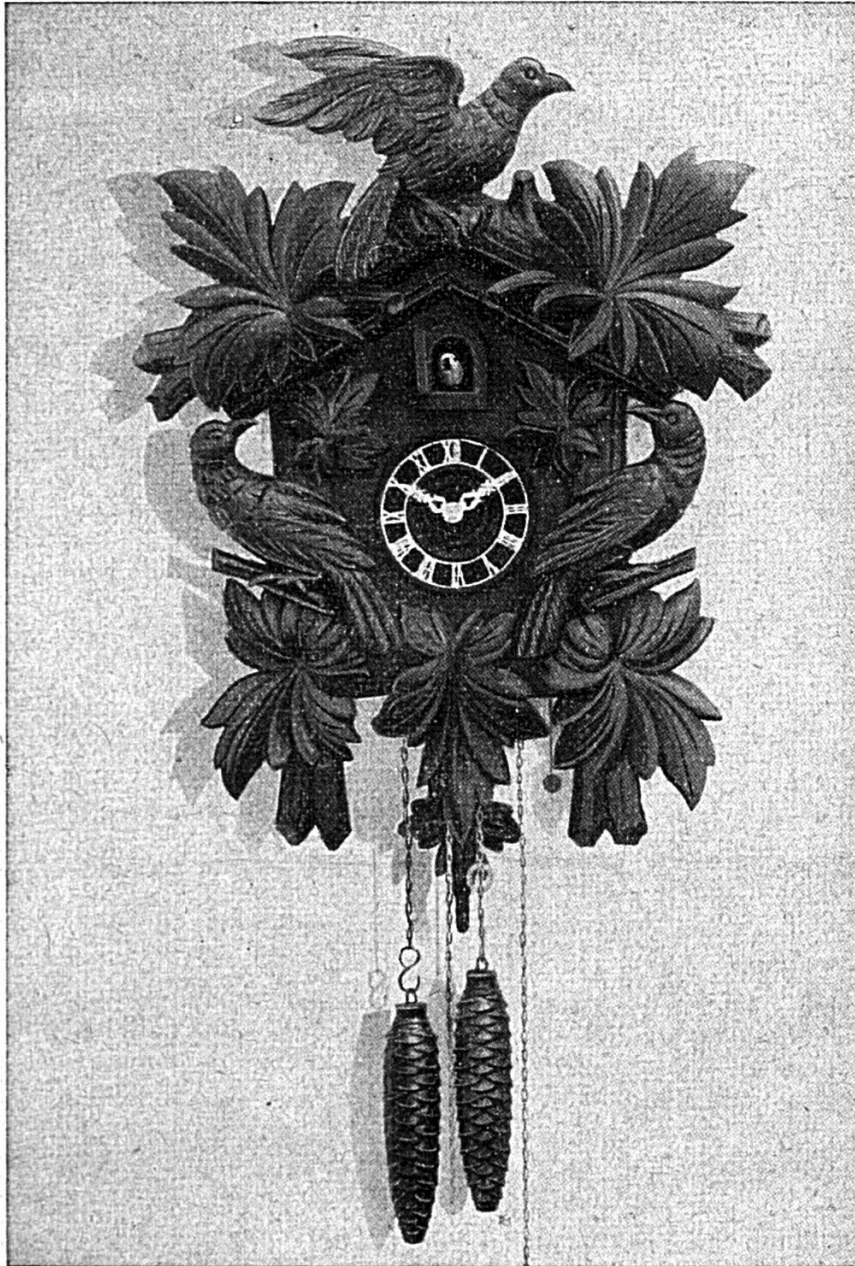
Nous savons que cette menace est due surtout à la politique adoptée par la Société nationale des chemins de fer français ; celle-ci tend, plus encore que les C.F.F., à concentrer les transports à grande distance sur quelques lignes, et à faire passer tous ceux à destination de la Suisse par Bâle et Genève. Il faut souligner ici que le gouvernement bernois, depuis des années, défend énergiquement la ligne Berne-Delle-

Paris, et qu'il n'a même pas hésité à envoyer une délégation à Paris pour négocier avec les autorités compétentes. Nous savons aussi qu'il n'a cessé de faire des démarches auprès de la direction générale des C.F.F. pour obtenir l'appui nécessaire, et qu'il n'a pas laissé passer une occasion d'attirer l'attention sur les intérêts du canton de Berne dans cette affaire. Il a droit à notre reconnaissance, et nous la lui exprimons ici.

Nous croyons savoir aussi que les C.F.F. ont toujours promis leur appui au canton. Mais nous ignorons dans quelle mesure ils nous ont effectivement soutenus. Nous constatons seulement que les résultats de tous ces efforts ont été extraordinairement minces. Nous ne pouvons même pas nous défendre de l'impression que les intérêts de la Suisse vis-à-vis de la politique ferroviaire de la Société nationale des chemins de fer français (S.N.C.F.) — du moins pour ce qui est de la ligne nord-sud dans le canton de Berne — n'ont pas toujours été défendus avec toute l'énergie désirable. Il est vrai que les C.F.F. doivent procéder avec diplomatie parce que l'idée de tourner la Suisse dans le transit nord-sud semble être de nouveau caressée au ministère français des transport et dans certains milieux de la S.N.C.F.

Cependant, on n'a pas été peu étonné d'apprendre que les voitures directes Interlaken-Calais, acheminées jusqu'ici par Bienne et Delle, et dont la traction était généralement assurée depuis et jusqu'à Delle par des locomotives de la compagnie du Lötschberg, ont été dirigées sur Bâle à la demande de la B.L.S. elle-même qui prétextait une rentabilité insuffisante. Si cela était vrai, nous regretterions vivement de devoir constater que les C.F.F. contribuent encore à la désaffection d'une ligne déjà négligée par la S.N.C.F.

Avant la guerre, trois paires de trains internationaux circulaient sur la ligne Delle-Bienne-Berne-Lötschberg. Après la guerre, on n'en accorda plus que deux, et malgré cela, ils mettent plus de temps de Paris à Milan que des trains semblables acheminés par Bâle-Chiasso, quoique le trajet soit bien plus court. Les démarches tendant à rétablir l'état d'avant-guerre ou à introduire une liaison rapide par autorail demeurèrent sans effet, bien qu'à notre connaissance, elles furent chaque fois appuyées chaleureusement par le gouvernement bernois. Il est vrai que la S.N.C.F. est en partie responsable de cet état de choses. Mais les C.F.F. ne semblent pas non plus avoir accordé à ces projets un appui bien efficace. Ainsi, l'« Association pour la défense des intérêts du Jura » constate dans une requête récente que les C.F.F. ont déclaré en réponse à une demande formulée par elle, qu'une liaison rapide Berne-Delle-Paris n'entraîne pas en ligne de compte parce que les C.F.F. ne possédaient pas les voitures nécessaires, que la location d'autorails français était trop onéreuse, et qu'il ne serait guère rentable de circuler sur une centaine de kilomètres avec des voitures Diesel sous des conduites électriques. Mais ce qui n'était pas possible sur la ligne Berne-Bienne-Delle (120 km.) pour des raisons financières, on l'a réalisé déjà entre Lausanne et Vallorbe, et on le réalisera dans un proche avenir entre Berne et Les Verrières (94 km.). Nous ne savons pas si c'est à leur nouveau directeur général des C.F.F. que les Neuchâtelois doivent cette faveur !



PRODUIT *Azura*

Célestin Konrad, **Moutier**

593

PAUL BOUVIER S. A.

Manufacture de boîtes de montres

Saint-Ursanne

601

Meubles - Menuiserie

Ameublements complets - Agencements de magasins et restaurants

Entreprise de travaux de menuiserie de tous genres

Plans et devis à disposition

FABRIQUE JURASSIENNE DE
MEUBLES
DE LEMONT



Magasins et bureaux : Rue de la Maltière 2

604

Il semble ainsi que le développement intensif de certaines lignes C.F.F. d'une part, et la politique ferroviaire internationale d'autre part, tendent à désavantager fortement la partie nord du canton de Berne au point de vue des communications. Il est donc compréhensible que le Jura, qui comprend des régions hautement industrialisées, suive cette évolution avec une inquiétude croissante.

Vous vous demanderez ce que ces considérations ont à voir avec la nationalisation d'une partie des chemins de fer privés suisses.

Nous sommes d'avis que ces problèmes doivent tous être pris en considération si l'on veut arriver à des conclusions valables pour le présent.

V. Conclusions

Si l'on examine objectivement l'état actuel des finances de la Confédération, si l'on ne perd pas de vue les difficultés qui sont encore à vaincre pour réaliser la réforme des finances fédérales, si l'on cherche enfin à se faire une idée d'ensemble des tâches de la Confédération, on se rend compte que le rachat d'un second groupe important de chemins de fer privés n'est pas pour demain. Lorsqu'on en sera là, il faudra bien qu'on reconnaisse jusqu'à un certain point la priorité des Grisons.

C'est pourquoi nous sommes d'avis qu'à côté des mesures (surtout financières) déjà mentionnées, il faudra en envisager une série d'autres, destinées elles aussi, à préparer une réunion future de nos chemins de fer privés au réseau des C.F.F.

Il faudrait veiller d'abord à ce que la transformation lente mais sûre de la structure des transports ne fasse pas de nouveaux progrès. A cet égard, on pourrait exiger des C.F.F. que leur programme de constructions ne tienne pas compte uniquement des nécessités commerciales, mais aussi des besoins des régions qui ne profitent pas directement du développement des « superlignes » ou qui ont intérêt au bon fonctionnement de leurs chemins de fer privés et des lignes C.F.F. adjacentes.

En ce qui concerne le canton de Berne et surtout sa partie nord, cela signifie que les C.F.F. devraient favoriser le dédoublement des transports en direction nord-sud exactement comme ils le font aujourd'hui sur leur propre réseau pour la direction est-ouest.

C'est-à-dire qu'il faudrait d'abord accorder plus d'importance au Lötschberg et à toutes les lignes d'accès, aussi bien sous le rapport des constructions que lors des délibérations dans des conférences internationales.

Il est nécessaire, notamment,

- 1) de doubler rapidement la voie sur tout le parcours Bienne-Berne,
- 2) de doubler la voie entre Choindez et Moutier et entre Aesch et Delémont,
- 3) de construire des voies de raccord à Delémont et à la gare du Wylerfeld, afin de faciliter le transit des marchandises de Bâle ou Delle vers l'Italie du Nord par Bienne et Berne.

Ces constructions nous paraissent nécessaires, comme nous l'avons dit tout à l'heure, d'abord pour empêcher que la valeur de rachat de

certains chemins de fer privés ne diminue, et aussi pour laisser à certaines régions une part du transit — notamment du transit des personnes — dont, à longue échéance, elles ne peuvent se passer sans que leur économie subisse de graves préjudices.

A ces préparatifs dans le domaine des constructions devraient s'ajouter une série de mesures d'organisation. Nous pensons à une meilleure répartition des transports en direction nord-sud sur les différentes lignes. Il faudrait en outre combattre les tendances de la S.N.C.F. à la concentration, soit directement en mettant l'accent sur la présence de plusieurs lignes nord-sud bien équipées, soit indirectement en répartissant mieux les trains internationaux sur ces lignes. Mais cela ne sera pratiquement réalisable que lorsque toutes les voies d'accès au Lötschberg qui appartiennent aux C.F.F. seront assez bien équipées pour assurer en toutes circonstances la circulation rapide des trains. Provisoirement, il s'agirait d'envisager aussi l'exploitation par les C.F.F. de la ligne Delle-Belfort (comme pendant de Brigue-Domodossola) afin d'améliorer les communications avec Belfort, les chemins de fer français ayant décidé d'assurer tout le service local des voyageurs entre Belfort et la frontière par un service d'autocars inconfortables dont la population s'accommode mal. Ce postulat a déjà été rejeté par les C.F.F. pour des raisons financières. Nous sommes pourtant d'avis qu'il devrait être repris.

Enfin, nous voudrions attirer une fois de plus l'attention sur l'importance d'une double voie entre Bienne et Berne. En tant que ligne de communication entre les deux plus grandes villes du canton, elle n'aurait pas seulement une importance économique; elle permettrait de régulariser le développement des deux villes. La transformation envisagée de la gare de Berne est une condition technique indispensable de l'amélioration des communications entre les deux villes. Les désirs en matière de construction que nous avons mentionnés tout à l'heure ont la même importance. Seule leur réalisation permettra de prendre en considération une série de postulats urgents concernant les horaires, et dont nous ne parlerons pas ici. Elle permettrait notamment de remplacer certaines compositions lourdes et lentes entre Bienne et Berne par des compositions plus légères et même par des automotrices. Ainsi, on pourrait combler ces lacunes de plusieurs heures entre les trains directs, lesquelles ne contribuent pas peu à l'abandon du chemin de fer pour la route.

Il nous intéresserait de savoir ce que le Conseil-exécutif pense de cette évolution des transports que nous venons de décrire, et qui nous inquiète.

Plus particulièrement, nous voudrions connaître sa position à l'égard des demandes de constructions inspirées par des considérations économiques et par la perspective d'une nationalisation des chemins de fer privés bernois.

Enfin, nous aimerions savoir, et avec nous une bonne partie de la population, si le Conseil-exécutif du canton de Berne est prêt à faire tout ce qui est en son pouvoir pour réaliser successivement nos désirs en matière de constructions, afin d'améliorer la situation ferroviaire de la partie nord du canton. Nous attachons une importance particu-

Les plus beaux imprimés
sortent des presses
de l'imprimerie du journal

LE DÉMOCRATE

DELÉMONT

Tél. (066) 2 17 51

**est le miroir fidèle de la
vie jurassienne**

*Il est distribué dans tout le Jura
à la première heure
le matin.*

12 x 12 000 Frs

comme gros lots

et en plus 1 x Frs 10 000.—
2 x Frs 5 000.—
5 x Frs 2 000.—
etc., etc.

**41 350 lots d'une valeur
globale de Frs 525 000.—**

5 billets chiffres finals 0—4
= au moins 1 lot

5 billets chiffres finals 5—9
= au moins 1 lot

10 billets chiffres finals 0—9
= au moins 2 lots

1 billet Frs 5.— (la série de 5 billets Frs 25.—, la série de 10 billets Frs 50.—) plus 40 cts de port pour envoi recommandé, au compte de chèques postaux III 10026. Liste de tirage sous pli fermé 30 cts, comme imprimé 20 cts.

Adresse: Loterie SEVA, Berne, tél. (031) 5 44 36. Les billets SEVA sont aussi en vente dans les banques, aux guichets des chemins de fer privés, ainsi que dans de nombreux magasins, etc.



88/2

SEVA Tirage 5 Sept.

lière à la construction d'une double voie entre Bienne et Berne, entre Moutier et Choindez¹.

Il nous intéresserait aussi de savoir comment, il serait possible, à son avis, d'agir auprès des autorités compétentes des C.F.F. pour obtenir que cette région, et par là, directement ou indirectement, la plus grande partie du réseau des chemins de fer privés bernois, soit mieux prise en considération à l'avenir, et s'il est prêt à entreprendre prochainement les démarches nécessaires.

Dr ROBERT BAUDER.

¹) et aussi entre Aesch et Delémont (note de la rédaction).

L'École d'horlogerie et de mécanique de Saint-Imier peut-elle devenir un Technicum ?

Certains communiqués de presse au sujet de la création d'un Technicum jurassien impliquent la publication d'un exposé traitant de l'activité et du rôle que l'École d'horlogerie et de mécanique de Saint-Imier a rempli depuis sa fondation jusqu'à nos jours, dans le domaine de la formation professionnelle.

Cette école, créée en 1866, fut spécifiquement horlogère jusqu'en 1896. Dès cette date, elle est complétée par une école de mécanique de précision. En 1917, la Commission de surveillance sent la nécessité de créer une section de techniciens dans les deux branches horlogère et mécanique. Pour le programme d'études, elle s'inspire largement de celui du Technicum du Locle, institution connue au loin par l'intelligente préparation de ses élèves. Ses programmes évoluèrent quelque peu par la suite, mais aujourd'hui, ils se tiennent dans le cadre des technicums romands.

Depuis la fondation de cette section technique, il a été formé 41 techniciens-horlogers et 93 techniciens-mécaniciens, munis du diplôme cantonal signé du directeur du Département de l'intérieur. Outre cette section, l'école possède des classes de formation pratique pour horlogers-praticiens, horlogers-rhabilleurs, horlogers-outilleurs, régleuses, mécaniciens de précision, mécaniciens-outilleurs, mécaniciens faiseurs d'étampes et radio-électriciens. C'est par centaines que ces classes ont procuré à l'industrie des chefs et des ouvriers capables de contribuer au maintien de la haute renommée mondiale de l'horlogerie et de la mécanique de précision suisse.

La valeur de l'école par son enseignement technique a été reconnue en particulier lors de l'Exposition nationale en 1939. En effet, elle exposa quelques-uns de ses travaux dans le stand de la formation professionnelle des mécaniciens, électriciens et horlogers, sous la forme d'une machine à rectifier les intérieurs, d'une horloge électrique à remise à l'heure automatique par signaux radio-électriques, de montres et d'outils. Son nom s'associa également à ceux des six grands technicums suisses dans le stand réservé à l'enseignement technique. La section de techniciens de l'école fut reconnue digne d'y paraître après