

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: 34 (1963)
Heft: 10

Artikel: Les raisons de l'ADIJ
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825113>

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: 28.01.2026

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

Les raisons de l'ADIJ

L'ADIJ qui, depuis sa création en 1924, s'est occupée de nos voies de communication, a déjà adressé de nombreuses requêtes aux autorités fédérales et cantonales pour un meilleur équipement de la ligne Bâle-Bienne. A plusieurs reprises, elle fut tout près d'aboutir, mais chaque fois il a suffi que le centre de préoccupations des C.F.F. se déplace pour renvoyer à plus tard des réalisations pourtant nécessaires.

Commençant une campagne de longue haleine, notre association, l'an dernier, mettait à nouveau l'accent sur cet important problème et, profitant du fait que des négociations étaient dans l'air entre la Confédération et le B.L.S. pour la reprise, par la première, de la ligne du Löetschberg, elle votait la résolution suivante :

L'assemblée générale de l'Association pour la défense des intérêts du Jura (ADIJ), réunie le 5 mai à La Neuveville, constate que la Suisse se trouve menacée dans sa position dominante pour l'acheminement du trafic marchandises international à travers les Alpes, parce que la ligne du Gothard n'est plus en mesure d'assurer régulièrement l'énorme trafic actuel et que ce trafic augmentera encore au cours des prochaines années.

Elle demande à nos autorités et administrations fédérales de tout mettre en œuvre pour réaliser dans les délais les plus courts l'aménagement rationnel du réseau existant pour pouvoir faire face aux besoins énormes du trafic.

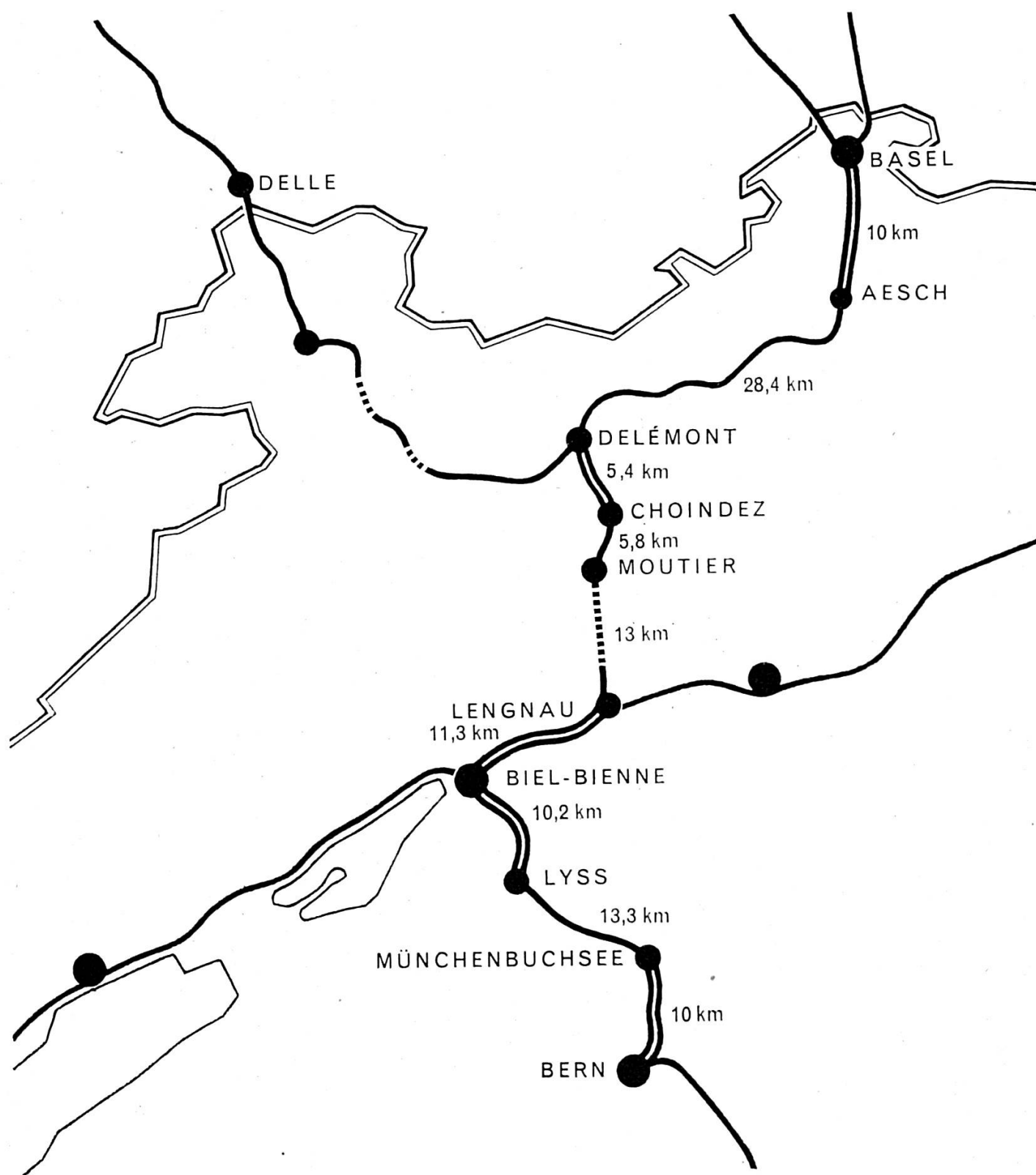
Elle estime que la solution qui paraît la plus rationnelle, meilleur marché, et la plus rapide dans l'exécution, consisterait à équiper une deuxième artère nord-sud, indépendante de bout en bout de la ligne du Gothard, reliant Muttentz à Domodossola. Cette doublure du Gothard passerait par le Jura. La plupart des travaux qui devraient y être effectués s'imposeraient de toute façon dans un avenir plus ou moins rapproché.

Dans le cadre de ce plan national, elle salue le projet en discussion de reprise du réseau du B.L.S. par la Confédération et les Chemins de fer fédéraux, rachat qui se justifie pour mettre les deux grandes artères alpines sur pied d'égalité quant à l'équipement et à l'exploitation.

Confirmant son programme d'activité de 1961, elle attend toutefois que le rachat du B.L.S. ait pour effet l'équipement en double voie de la ligne Spiez-Brigue et des parcours de la ligne Bâle-Berne encore à simple voie, soit Aesch-Delémont, Choindez-Longeau, Lyss-Münchenbuchsee, conformément aux deux motions adoptées par le Grand Conseil dans sa session de mai 1961.

Elle postule également l'amélioration et le développement des relations internationales et interrégionales par Bienne et le Jura touchant Bâle et Delle.

L'intérêt général du pays et les intérêts particuliers du Jura sont, en l'occurrence, parfaitement concordants.



L'assemblée charge le Comité de l'ADIJ de poursuivre les études et d'entreprendre toutes démarches utiles dans ce sens.

La présente résolution sera portée officiellement à la connaissance du Département fédéral des postes et chemins de fer, du Conseil-exécutif du canton de Berne, des autorités administratives du B.L.S., de la députation jurassienne aux Chambres fédérales et au Grand Conseil, des gouvernements cantonaux de Bâle-Ville, de Soleure et de Bienne.

Cette résolution s'appuyait, certes, sur des faits patents. Encore fallait-il les dégager et les mettre en lumière. C'est pourquoi notre association a fait éditer une brochure, « Un problème national : le trafic ferroviaire transalpin », dans laquelle, elle ne conteste nullement l'importance de la ligne du Gothard mais où elle fait remarquer que la Suisse possède une seconde ligne transalpine, la ligne Bâle-Delémont-Berne-Lötschberg-Simplon qu'elle présente comme suit :

Si l'on consulte la carte ferroviaire de l'Europe, on constate que la Suisse possède, à côté du Gothard, une seconde ligne transalpine, appelée la ligne du Lötschberg partant de Bâle ou de Delle, utilisant la ligne Delémont-Bienne-Berne ou Olten-Berne, franchissant les tunnels du Lötschberg et du Simplon et aboutissant à Domodossola, Milan ou Gênes.

La ligne du Lötschberg est entrée en exploitation en 1913.

Depuis 1850, le canton de Berne manifestait le désir de construire une voie ferrée à travers les Alpes bernoises. En 1866, Jacob Stämpfli suggéra un raccordement avec le tunnel du Simplon dont il était beaucoup question. L'idée prit corps et, en 1891, la Confédération accordait la concession pour le percement du Lötschberg. Onze ans après, dans un véritable élan d'enthousiasme, le peuple bernois votait une subvention de 17,5 millions de francs. La Compagnie du Lötschberg, proprement dite, fut constituée en 1906, tandis que le Simplon venait d'être percé.

BALE-OLTEN-BERNE (106,0 km.)
Double voie continue.

31 sections de block, distance moyenne de block: 3,45 km., plus longue distance: 6,45 km. (Burgdorf-Wynigen).
Altitude maximum: 560 m (Zollikofen).
Rampe maximum: 11 ‰.
Moyenne des rampes Bâle-Berne: 8 ‰.
Moyenne des rampes Berne-Bâle: 7 ‰.

BALE-DELEMONT-BIENNE-BERNE (107,4 km.)

Double-voie:

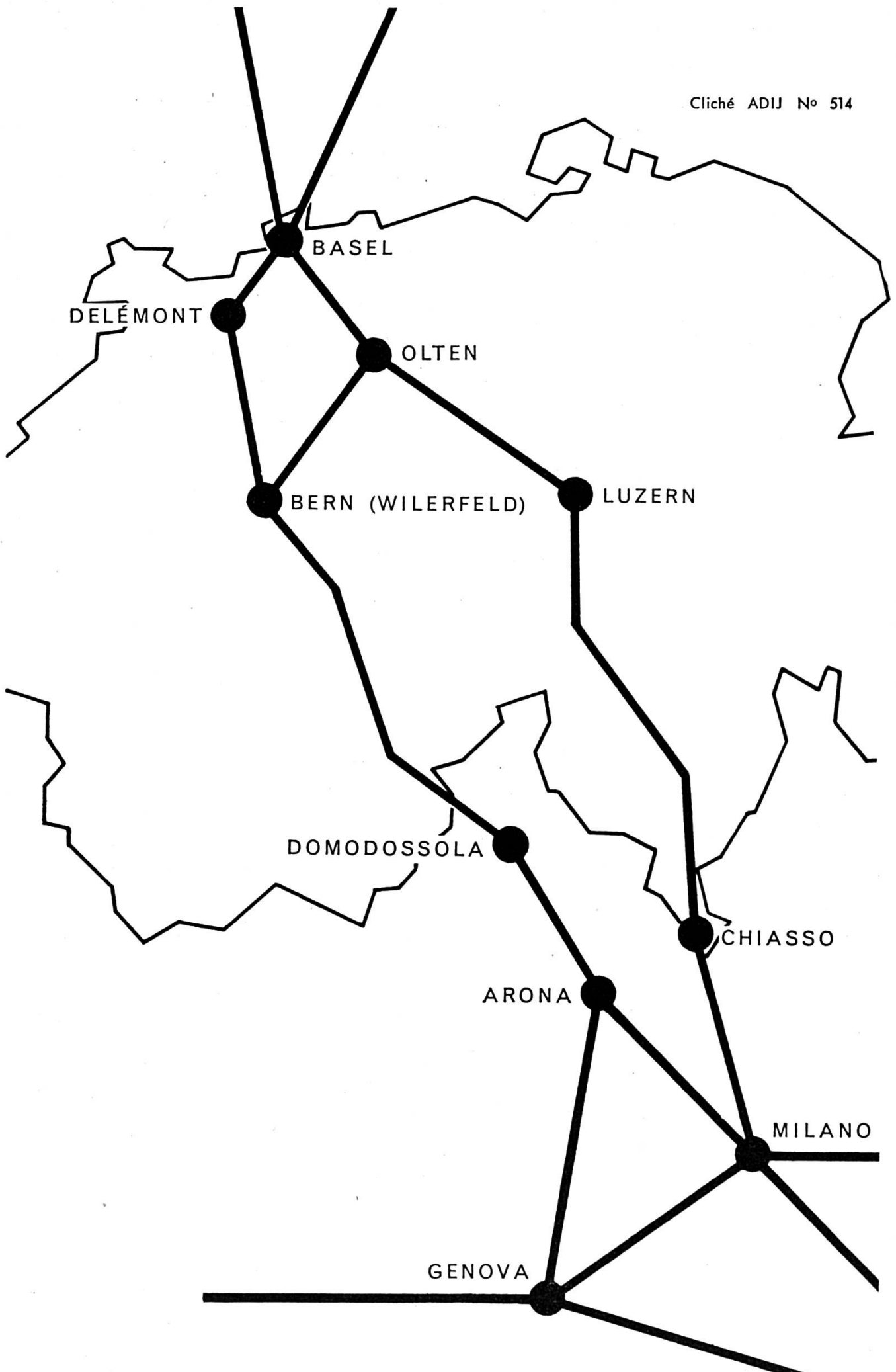
Bâle-voyageurs-Aesch	10,0 km.
Delémont-Choindez	5,4 km.
Lengnau-Bienne-voyag.	11,3 km.
Bienne-Lyss	10,2 km.
Münchenbuchsee-Berne	<u>10,0 km.</u>
	46,9 km.

A mettre à double-voie:

Aesch-Delémont	28,4 km.
Choindez-Lengnau	18,8 km.
Lyss-Münchenbuchsee	<u>13,3 km.</u>
	60,5 km.

34 sections de block, distance moyenne de block: 3,2 km., plus longue distance: 6,1 km. (Liesberg-Soyhières)

Altitude maximum: 560 m (Zollikofen)
Rampe maximum: 15 ‰
Moyenne des rampes
Bâle-Delémont-Berne: 7 ‰
Moyenne des rampes
Berne-Delémont-Bâle: 7 ‰



Comme le canton de Berne demandait à la Confédération une subvention, le Conseil fédéral adressa aux Chambres, le 28 mai 1907, un long message. Dans les « Considérations générales », on lit :

« Sans pouvoir souscrire à toutes les considérations, parfois un peu optimistes, énoncées dans le mémoire du Conseil-exécutif du canton de Berne et à tous les calculs et les chiffres sur lesquels il était sa demande de subvention, nous devons en toute vérité et conscience reconnaître pour justifiée par les faits l'assertion, formulée dans le mémoire, que la ligne du Lötschberg constitue une importante ligne d'accès du Simplon et qu'elle présente tous les caractères d'une œuvre éminemment nationale. Elle peut être classée comme une des importantes lignes d'accès du Simplon, parce qu'elle se présente dans des conditions favorables pour une grande partie du trafic international à destination de l'Italie et provenant de la Grande-Bretagne, de l'est et du nord de la France. La ligne du Lötschberg aura en effet pour conséquences de rapprocher encore davantage l'Angleterre, le nord et l'est de la France, du Simplon et de l'Italie. Comme le trafic international doit se distribuer d'après le principe de la plus courte distance, surtout quand elle se traduit par une réduction kilométrique appréciable, on peut admettre qu'une grande partie du trafic provenant des régions industrielles et commerciales du nord et de l'est de la France, ainsi que de la Belgique, à destination de Gênes, Turin et Milan s'écoulera par la ligne du Lötschberg et le Simplon. Cet écoulement sera encore facilité par les raccourcis et les perfectionnements que la Compagnie de l'Est français doit réaliser sur son réseau dans un avenir très prochain. Il en sera de même du trafic si considérable qui se dirige de la Grande-Bretagne sur l'Italie par Calais, qui est le plus important point d'attache et d'embarquement pour le trafic anglais.

» La ligne du Lötschberg-Simplon peut revendiquer la supériorité de l'itinéraire sur Milan, Turin et Gênes pour les régions comprises dans un triangle dont la base s'étend de Calais à la frontière belge, et même jusqu'à Ostende et Anvers et dont le sommet aboutit à Delle et à Bâle. Toutes ces régions rentrent dans la zone dont le trafic subira l'influence du Lötschberg-Simplon. Mais, indépendamment de cette zone directe d'influence, on peut aussi admettre que le raccourci du Lötschberg-Simplon pourra dériver une partie du trafic provenant des régions qui bordent cette zone d'influence. Il en sera ainsi notamment des territoires français situés au nord d'une ligne conventionnelle que l'on peut tracer de Morteau sur Besançon-Gray-Troyes-Château-Thierry-Amiens-Dieppe. »

Pour conserver sa situation séculaire le pays de transit, la Suisse dispose, à côté de la ligne du Gothard, d'une seconde ligne internationale transalpine: la ligne du Lötschberg.

Bâle-Olten-Wylerfeld Berne	103,5 km.	Bâle-Gothard-Milan	371 km.
Bâle-Delémont-Wylerfeld Berne	102,0 km.	Bâle-Delémont-BLS-Simplon-Milan	388 km.
Bâle-Olten-Berne	106,0 km.	Bâle-Gothard-Milan-Gênes	521 km.
Bâle-Delémont-Berne	107,4 km.	Bâle-Delémont-BLS-Simplon-Arona-Novara-Alessandria-Gênes	511 km.

Plus loin, le message se poursuit en ces termes :

« La mise en exploitation du Lœtschberg aura sans doute pour résultat le détournement d'une partie du trafic qui emprunte actuellement la route du Gothard. Cela est inévitable. Mais, il n'y a rien là qui doive nous alarmer, car avec le mouvement ascendant des échanges entre le nord et le sud de l'Europe, avec le développement indéfini de la circulation, on peut admettre que la progression du trafic continuera à assurer dans l'avenir à la ligne du Gothard et procurera à la ligne du Simplon une alimentation suffisante. Mais il importe, pour cela, que la route du Simplon soit complétée et perfectionnée, comme l'a été celle du Gothard, par des lignes d'accès qui contribuent comme celle du Lœtschberg à lui donner toute sa valeur.

» Mais ce que la ligne du Lœtschberg détournera avant tout à son profit, c'est toute cette partie du trafic international qui échappait au Gothard et qui s'acheminait en Italie par d'autres routes. C'est ce trafic que la ligne du Lœtschberg-Simplon pourra disputer victorieusement par une concurrence active et qui constituera pour elle et pour notre pays un bénéfice nouveau et important.

» Sans se laisser aller à des vues trop optimistes, on peut donc conjecturer que la ligne du Lœtschberg se trouvera après quelques années dans des conditions suffisantes de vitalité et de productivité.

» On ne peut non plus dénier à la ligne du Lœtschberg le caractère d'une œuvre nationale et suisse. »

Et le Conseil fédéral conclut :

« La ligne du Lœtschberg donne évidemment satisfaction en même temps, ainsi que nous venons de le démontrer, aux intérêts économiques et généraux du pays ; elle prend place immédiatement dans le réseau de nos chemins de fer suisses comme une ligne importante, d'intérêt national et, quelles que soient les lignes qui pourraient encore se construire pour arriver à la constitution d'un réseau suisse aussi complet que possible, elle conservera sa place. Elle ne sera en effet jamais réduite à la condition d'une ligne de circulation locale ; elle conservera toujours le caractère d'une ligne de circulation internationale, appelée à transporter les marchandises et les voyageurs à long parcours et à économiser dans ce but la distance. Elle est et doit rester dans le présent et dans l'avenir une des routes commerciales de la Suisse.

» Dans ces conditions, nous estimons que l'on ne peut pas refuser aux Chemins de fer du Lœtschberg le caractère d'une œuvre éminemment nationale et le bénéfice de la subvention prévue par l'article 23 de la Constitution pour les entreprises d'intérêt suisse. »

La Direction des C.F.F. et un certain nombre de députés ne partageaient pas cet optimisme. Ils estimaient que le trafic transalpin n'était pas encore assez développé pour justifier une seconde ligne nord-sud. Mais, le Conseil fédéral était unanime et une subvention de 6 millions de francs fut votée sans difficulté. On précisa, à ce moment déjà, que la ligne s'intégrait dans le réseau national et qu'elle devrait être rachetée dans un bref délai par la Confédération.

Dans les milieux officiels français, on n'était guère moins intéressé qu'à Berne au percement du Lœtschberg. On allait plus loin et on



Unibal

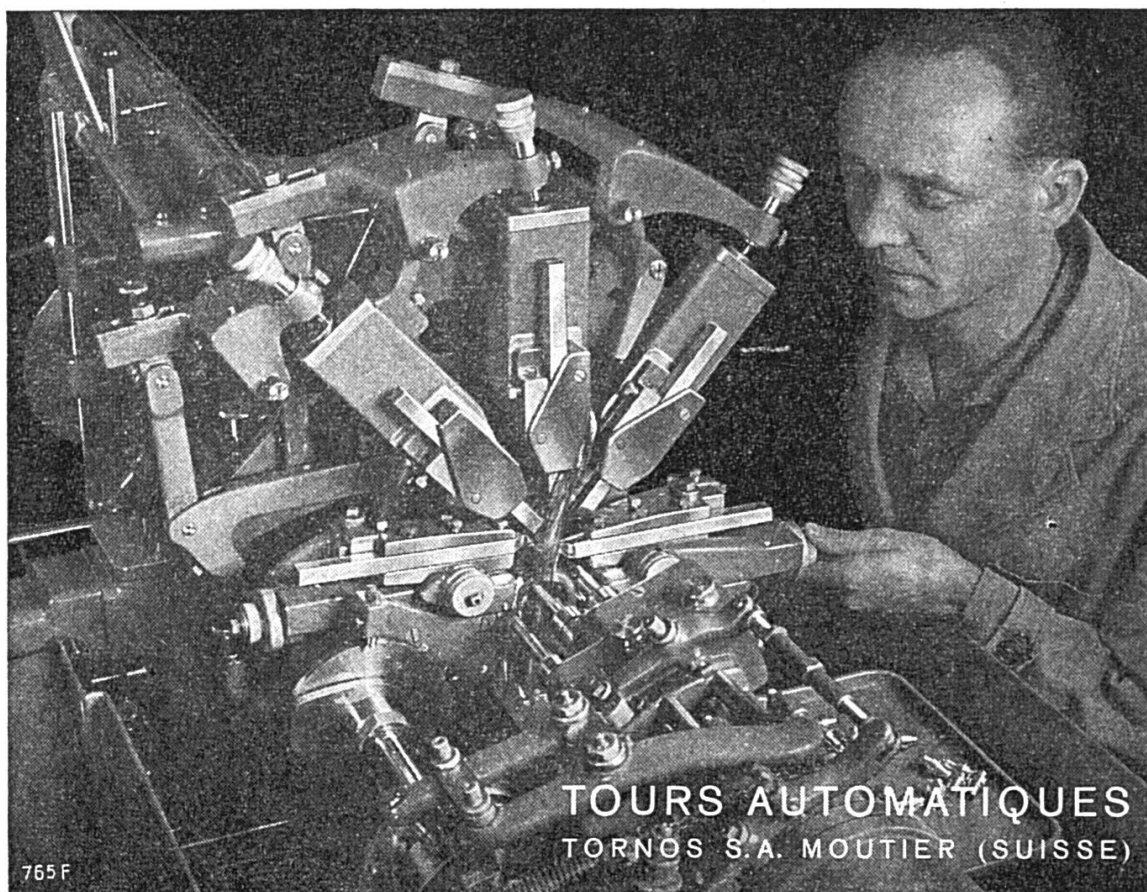
Embouts et articulations
à rotule

Unibal

Capacité de charge accrue
Frais de montage diminués

FABRIQUE DE MACHINES SCHAUHLIN SA DELÉMONT SUISSE

1145



1150



FIDUCIAIRE P. GOBAT

Téléphone (032) 6 45 61

MOUTIER

Avenue de la Poste 26

Comptabilité

Fiscalité

Expertises

1151

ne voyait pas le nouveau tunnel sans son complément, celui du Moutier-Granges. Il faut se souvenir que, depuis 1870, l'Alsace-Lorraine appartenait à l'Allemagne — qui possédait ainsi les deux lignes longeant le Rhin — et qu'en plus, il existait une certaine rivalité entre les compagnies de chemins de fer français, en l'occurrence la Compagnie de l'Est et le P.L.M.

Il peut paraître intéressant de reproduire une partie du rapport qu'en 1909, le Gouvernement français adressait à la Chambre des députés :

« Actuellement, la voie la plus directe entre la Belgique et la Hollande d'une part, le nord de l'Italie d'autre part, passe par Luxembourg-Metz-Bâle et le Gothard, évitant entièrement le territoire français. Le trajet d'Anvers à Milan, par exemple, est par cette voie de 976 km. Le même trajet, par les voies françaises et le Simplon, c'est-à-dire par Jeumont, Arc-Senans-Mouchard et Vallorbe, serait de 1061 km. et, après la construction du raccourci Frasnè-Vallorbe, de 1034 km., représentant par conséquent un parcours beaucoup plus long que le passage par la voie allemande. Le même trajet d'Anvers à Milan serait, par les voies françaises et par le Gothard, c'est-à-dire par Namur-Ecouvieu, Belfort et Bâle de 1011 km. ; sa longueur dépasserait encore de 35 km. celle de la voie concurrente.

» Après l'établissement de la ligne du Lötschberg, le trajet Anvers-Milan par Namur, Ecouvieu, Belfort, Delle, Berne, le Lötschberg et le Simplon sera de 985 km., laissant subsister, au profit de la voie allemande, un avantage de 9 km. Mais en exécutant le raccourci Moutier-Granges, qui réalise une diminution de parcours de 16 km., l'avantage passe à la voie française, qui devient plus courte de 7 km. que la voie allemande.

» La réduction de parcours de 42 km., créée par les lignes du Lötschberg et du Moutier-Granges, n'aura pas seulement pour effet d'accroître la part de notre pays dans le trafic de transit international. Elle améliorera dans une large mesure les relations du nord-est de la France elle-même avec l'Italie du Nord et permettra à notre industrie des bassins de Longwy et de Briey de concurrencer, en Italie, l'industrie allemande.

» On sait quel intérêt l'Allemagne a toujours attaché à l'amélioration de ses relations avec l'Italie. Elle en a donné la mesure, lors de la construction de la ligne du Gothard, en allouant une subvention de 30 millions à cette entreprise. Il résulte d'ailleurs des statistiques de la douane suisse que le transit, à travers la Suisse, à destination ou en provenance de l'Italie, a été en 1907 pour le trafic allemand de 597 000 tonnes, dont 217 000 de produits métallurgiques.

» Il est permis d'espérer que la réduction de parcours de 42 km. mentionnée ci-dessus permettra à nos industriels de Meurthe-et-Moselle et des Ardennes d'augmenter l'exportation de nos produits sur les marchés de l'Italie septentrionale.

» Cette réduction améliorera aussi, dans une large mesure, les conditions du trajet pour les voyageurs, entre l'est de la France et la Lombardie. »

La France mit, on le sait, d'importants capitaux à disposition. Au début, elle finança même seule le percement du Moutier-Granges auquel les C.F.F. faisaient nettement opposition.

Comme nous l'avons dit, le Lötschberg fut livré à l'exploitation en 1913, la ligne Moutier-Longeau, en 1915.

Hélas, la guerre 1914-1918 devait bouleverser toutes les données et porter un coup très dur à la nouvelle ligne. En effet, les circonstances se modifièrent rapidement et complètement quand, en 1918, l'Alsace-Lorraine fut redevenue française. La France ayant intérêt à emprunter les territoires reconquis et à utiliser ses voies jusqu'à Bâle, elle se préoccupa assez peu du développement de la ligne nouvelle et du passage par Delle.

De leur côté, les C.F.F., qui n'avaient pas vu naître d'un bon œil la nouvelle ligne transalpine et auxquels les événements donnaient raison, ne mirent aucun empressement à lui apporter plus de trafic que celui qui lui revenait. D'ailleurs, le simple bon sens dictait aux C.F.F. de soigner avant tout leurs propres intérêts, surtout s'il fallait envisager un rachat, à bon compte, par la Confédération. Et le B.L.S., durement touché, fut plus ou moins livré à lui-même.

Au cours des ans, le Lötschberg a dû se plier à des assainissements financiers. Il a subi les contrecoups de la grande crise. Souvent, il a été question de le remettre à la Confédération. Pourtant, peu à peu, le vent a tourné. Le trafic est venu. Et le développement inattendu du Marché commun vient donner à cette artère une actualité accrue.

Et, en 1961, M. S. Brawand, alors conseiller d'Etat et directeur des Chemins de fer bernois, pouvait conclure ainsi son exposé devant le Grand Conseil bernois : « Il y a plus de cinquante ans, la construction du Lötschberg a pu être entreprise grâce à la clairvoyance et au courage des hommes de la vie politique et économique d'alors, avec la collaboration d'un grand nombre d'ouvriers, de techniciens et d'ingénieurs. Leur œuvre à tous a été couronnée d'un grand succès le 31 mars 1911, jour où a été achevé le percement du tunnel.

» Dans le cours de ce demi-siècle, marqué par des fortunes changeantes, le Lötschberg a fait ses preuves. Les blocs économiques qui se sont formés depuis quelques années en Europe ont conduit à un échange très vif de marchandises entre le Nord et le Sud. La Suisse a ainsi pu non seulement maintenir, mais renforcer sa position de pays de transit.

» Avec une ligne du Lötschberg améliorée, notre pays pourra rendre de meilleurs services encore à toute l'Europe occidentale. »

Actuellement, des pourparlers pour la vente du groupe B.L.S. à la Confédération sont en cours. Car le Lötschberg ne pourra jouer pleinement son rôle que lorsqu'il fera partie intégrante du réseau des C.F.F.

On l'a vu, la ligne du Lötschberg a été prévue, dès sa construction, pour devenir une grande artère internationale. Ses qualités sont évidentes. Elle est aussi directe que la ligne du Gothard. Voici quelques chiffres probants :



La voie unique entre Delémont et Aesch, à Soyhières

(Photo Jean Chausse)

Bâle - Gothard - Milan	371 km.
Bâle - Delémont - B.L.S. - Simplon - Milan	388 km.
Bâle - Gothard - Milan - Gênes	521 km.
Bâle - Delémont - B.L.S. - Simplon - Arona - Novara - Alessandria - Gênes	511 km.

La ligne du Lœtschberg évite Chiasso dont l'encombrement est chronique et qui forcément atteindra un jour ses limites de développement. Enfin, et c'est là un avantage qui peut devenir très important, elle offre, grâce à la ligne Belfort-Delle, des possibilités de soulager Bâle. Le seul reproche qu'on puisse lui faire, c'est que, tandis que la ligne Bâle-Chiasso demeure pendant 321 km. sur territoire suisse, la ligne Bâle-Iselle n'emprunte le territoire suisse que sur 254 km. (ou 286 km/tarif). Mais peut-on retenir cette objection ? Elle est valable si l'on applique les tarifs basés sur la distance. Mais, de plus en plus dans la vie moderne, la notion temps l'emporte sur la notion distance. D'ailleurs, aujourd'hui, déjà, on conclut des accords tarifaires globaux et cet écart de 67 km. (ou 35 km/tarif) ne joue pratiquement plus de rôle.

Le B.L.S. n'a cessé de maintenir l'équipement du Lœtschberg à la hauteur de l'évolution de la technique. Dès sa construction, on avait choisi la traction électrique. Souvent, on a innové dans le domaine ferroviaire et le B.L.S. a été le premier à introduire certains perfectionnements.

En 1907, les Chambres fédérales avaient accordé une subvention à condition que « la compagnie exécute, lors de l'établissement de la première voie, les travaux préparatoires nécessaires pour que la seconde voie puisse être établie plus tard sans grande difficulté et avec le moins de frais possible ». Cette condition, que le B.L.S. a remplie loyalement, permet aujourd'hui le placement, sans difficultés particulières, de la deuxième voie entre Spiez et Brigue.

La deuxième voie existe, déjà, dans le tunnel et entre Thoune et Spiez, depuis 1914. Les travaux sur le tronçon Spiez-Frutigen ont commencé et seront terminés à la fin de 1964. Il conviendra de poursuivre sans tarder les travaux commencés et de doubler ensuite les tronçons Frutigen-Kandersteg et Goppenstein-Brigue.

De leur côté, et il faut leur rendre hommage, les C.F.F. ne sont pas inactifs. De Bienne à Lyss, la pose de la double voie sera bientôt terminée. Les C.F.F. ont également commencé — première étape des travaux — à aménager les installations de la gare de Brigue afin de pouvoir procéder à un meilleur triage préliminaire des trains marchandises.

Du côté italien, les travaux entrepris par les Chemins de fer italiens pour augmenter la capacité de la gare de Domodossola touchent à leur fin. Toutefois, il ne s'agit que d'une étape et cette gare devra être modernisée plus encore. La ligne Arona-Novara-Alessandria-Gênes est électrifiée. La pose de la double voie Stresa-Arona, à laquelle la Suisse s'est déclarée prête à participer financièrement, et la signature d'une convention prévoyant la simplification des formalités douanières à Domodossola et à Brigue amélioreront encore le rendement de la ligne.

REIFLER & GUGGISBERG, ing. S. A.

Entreprise de construction

BIENNE

Téléphone (032) 4 44 22

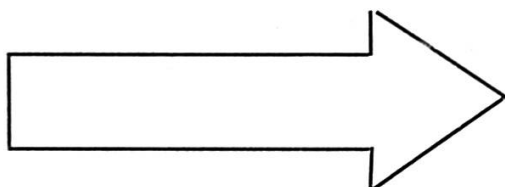


Ponts et chaussées
Voies ferrées
Revêtements de routes
Bâtiments industriels

1157

Les Fabriques de Balanciers Réunies S. A.

à Bienne et leurs succursales dans le Jura bernois



Saignelégier
Saint-Imier
Evilard
Bienne

vous fournissent toute la gamme de balanciers

1158

L'importance du

Gaz

Pour toute
information
adressez-vous
aux usines
à gaz
jurassiennes de :

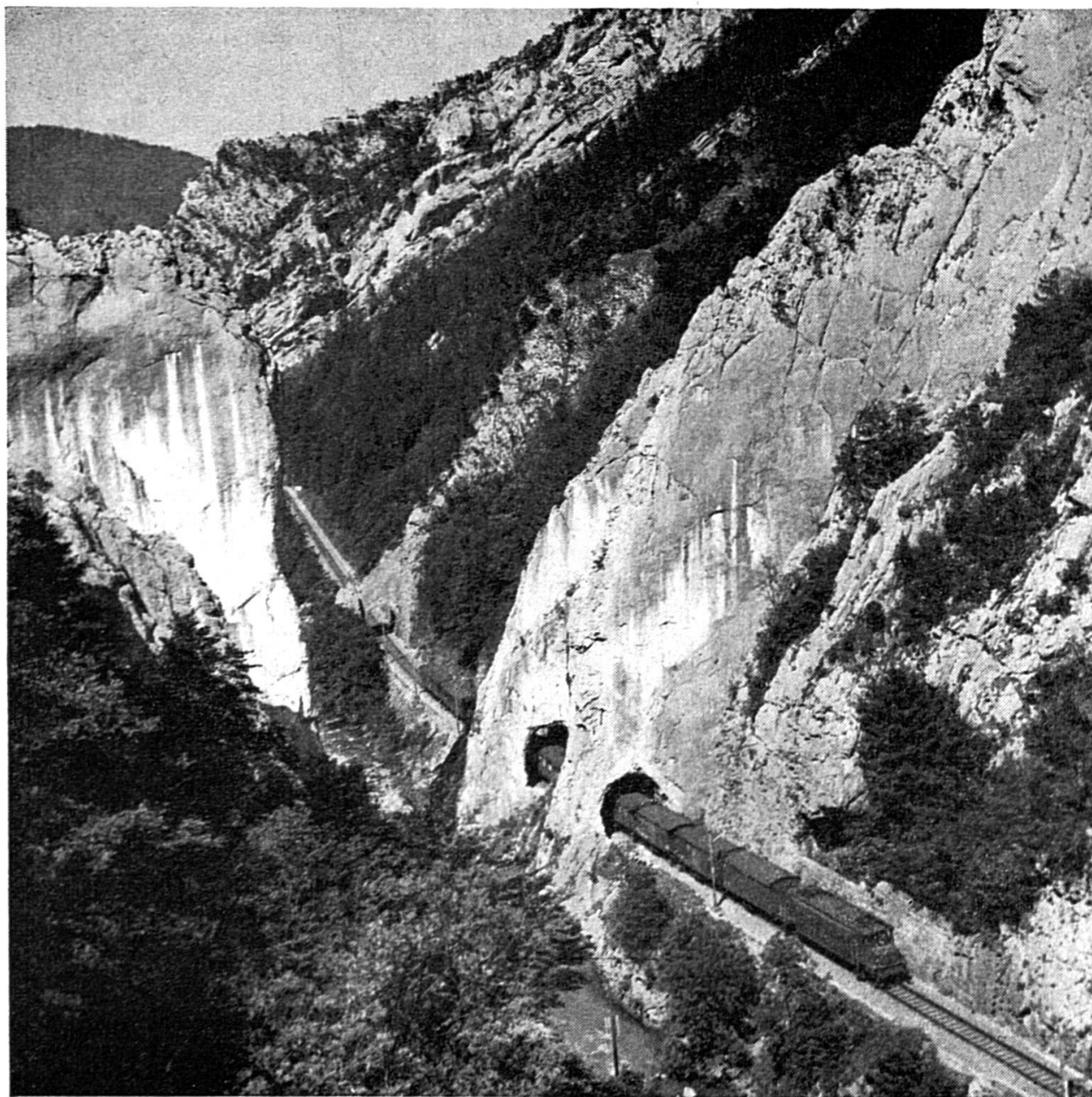
pour l'approvisionnement du pays en énergie
de réseau s'affirme de jour en jour. Bâtir
pour l'avenir, c'est prévoir aujourd'hui des
installations de gaz dans les immeubles neufs.



Bienne - Delémont - Moutier - Tavannes

1162





La voie unique entre Choindez et Moutier

(Photo Jean Chausse)

Le tronçon Bâle-Delémont-Bienne-Berne doit, lui aussi, être modernisé

Mais pour que la ligne du Lötschberg puisse jouer pleinement le rôle de ligne transalpine, il faut que la double voie soit continue de Bâle à Brigue, en passant par Delémont.

Or le premier obstacle est le tunnel du Moutier-Granges. Ce tunnel, indésiré à sa naissance par les C.F.F., éloigné du Lötschberg, dont il est un élément essentiel, est demeuré, depuis 1915, comme un corps étranger dans le réseau fédéral. Il mesure 8,57 km. Ce sont les C.F.F. qui se chargent d'y conduire les trains, c'est la Compagnie du Lötschberg qui en demeure la propriétaire. Il n'est toujours qu'à une voie. Pour remédier à ce défaut, le B.L.S. y a fait placer, en 1950, une station de block. Mais le tunnel n'en est pas moins un goulet sur la ligne Bâle-Delémont-Bienne. Construire une gare de croisement au milieu du tunnel, comme on l'a suggéré, coûterait 8 millions de francs et ne résoudrait pas le problème. Seul l'établissement d'une deuxième voie apportera une solution.

Ce tunnel est frappé d'une autre tare encore, que le grand public ignore : il est grevé, depuis 50 ans bientôt, de la surtaxe, dite de montagne qui est de 100 %. Alors qu'on devrait calculer la taxe pour 12 km. — longueur réelle du parcours entre Moutier et Longeau — on prélève une taxe représentant 23 km. Ainsi, au lieu de mesurer 107 km., la distance entre Bâle-Delémont-Berne est calculée sur 119 km-tarifaires, ce qui représente 12 km. de plus par rapport à la distance Bâle-Olten-Berne qui est de 106 km. C'est un allongement tout à fait arbitraire du parcours.

Cette surtaxe de montagne a été abolie sur la ligne du Gothard et sur d'autres lignes. En vertu de la loi sur le rapprochement tarifaire, des réductions ont été consenties entre Spiez et Brigue. Cette surtaxe, qui a rapporté des millions, a payé depuis longtemps les frais occasionnés par le percement du tunnel et l'aménagement de la ligne qui se sont élevés à 30 millions de francs. Il n'empêche que le B.L.S. continue de la percevoir en dépit de récriminations multiples.

Qu'en est-il du réseau des C.F.F. Bâle-Delémont-Moutier ? S'il est vrai que la double voie existe entre Bâle et Aesch, soit sur 10 km., Delémont et Choindoz, soit sur 5,6 km., elle manque encore entre Aesch et Delémont (28,4 km.), et entre Choindoz et Moutier (5,8 km.).

Reconnaissons que les C.F.F. ont fait un gros effort pour permettre le croisement des longs convois dans six stations entre Aesch et Delémont. Mais la mise à double voie entre Aesch et Delémont, Choindoz et Moutier doit absolument être réalisée. Pose-t-elle des problèmes techniques importants ? Non. Entre Aesch et Grellingue, des murs de soutènement et un tunnel, entre Grellingue et Zwingen, des murs de soutènement et des ponts sur la Birse, entre Bärschwil et Liesberg, deux petits tunnels et deux ponts sur la Birse, entre Soyhières et Delémont, un important mur du soutènement, entre Choindoz et Moutier, quelques courts tunnels.

Pour achever l'équipement technique du tronçon Bâle-Delémont-Bienne-Berne, il suffirait encore de renforcer les installations de la gare de Delémont et de supprimer — pour le trafic marchandises —

les rebroussements de Delémont et de Berne (Wylerfeld) en établissant un raccordement entre Soyhières et Courrendlin — qui est prévu — et un autre entre Zollikofen et Ostermundigen.

Depuis trente ans, les plans sont établis et les travaux nécessaires entre Bâle et Moutier ont souvent figuré en bonne place sur la liste des travaux urgents. Mais, régulièrement, B.L.S. et C.F.F. se renvoient la balle, l'un subordonnant l'exécution des travaux qui lui incombent à la réalisation de ceux qui relèvent de l'autre !

A l'exécution de ces travaux indispensables, on objecte encore que, pour rejoindre le tunnel du Lötschberg, on peut passer par Bâle-Olten-Berne, ligne équipée en double voie.

La réponse à cette objection est aisée.

Il suffit de relire l'histoire — que nous avons retracée à dessein — des origines de la ligne du Lötschberg pour se convaincre que le tracé de cette ligne commence non pas à Spiez, mais à Delle — depuis 1918, à Bâle — et passe par Delémont, le tunnel du Moutier-Granges et Bienne. Ne pas vouloir, dès le début, poser le problème sur sa base naturelle et historique, c'est résoudre à demi le problème de notre deuxième ligne transalpine, c'est surtout handicaper, dès le début, le développement du tronçon oberlandais.

Une seconde ligne transalpine ne peut, en effet, véritablement porter ce nom et travailler à plein rendement que si son tracé est absolument séparé de celui de la ligne du Gothard.

Et si cet argument ne convainc pas, il y en a un autre, d'ordre purement technique.

Un simple regard sur la carte que les C.F.F. ont publiée sur les charges moyennes que supportent chaque jour les différents tronçons du réseau suisse, est plein d'éloquence ! Alors que 104 000 tonnes passent chaque jour entre Bâle et Olten, 30 000 tonnes seulement sont acheminées par Bâle-Delémont-Bienne. La distance n'est pas en cause. La ligne Bâle-Delémont-Berne mesure 107,4 km. tandis que la ligne Bâle-Olten-Berne mesure 106 km. Une différence de 1,4 km. ! Et si l'on n'envisage que les seuls transports de marchandises, passant par la gare de triage de Wylerfeld (Berne), on obtient les chiffres suivants : Bâle-Olten-Wylerfeld, 103,5 km., Bâle-Delémont-Bienne marchandises-Wylerfeld, 102 km., donc 1,5 km. de moins en faveur du tronçon jurassien.

La ligne Bâle-Olten étant surchargée — bien qu'elle ait nécessité, déjà, d'importants et très coûteux travaux et le détournement des trains de marchandises par Wohlen-Rotkreuz-Immensee pour soulager la gare d'Olten — n'est-il pas logique que l'on songe, enfin, à équiper et à utiliser rationnellement une ligne qui ne présente qu'un obstacle d'ordre commercial et psychologique et dont le seul défaut est de ne pas appartenir aux C.F.F. dans son ensemble ?

Un avantage important : la porte d'entrée de Delle

L'importance de la ligne Bâle-Delémont-Bienne-Berne-Lötschberg-Simplon — et nous insistons sur cet aspect du problème — est encore accrue par la présence de la ligne Belfort-Delle-Delémont.

Après 1918 et jusqu'en 1938, cette ligne fut utilisée de façon satisfaisante par la Compagnie française des Chemins de fer de l'Est pour le trafic direct Paris-Berne-Milan. Vers 1945, elle fut la victime, hélas, des théories centralisatrices qui avaient cours à Paris, et qui se résument ainsi : concentration du trafic sur quelques lignes principales équipées au maximum et dont on tire un rendement maximum, abandon des autres lignes. Au nom de cette conception commerciale, depuis près de vingt ans, la ligne Paris-Delle-Berne-Milan a été mutilée systématiquement, par la seule volonté des autorités ferroviaires françaises. On l'a démantelée en arrachant une des voies sur les 23 km. qui séparent Belfort de Delle et en supprimant les possibilités de croisement. D'autre part, un tarif-marchandises plus élevé a été appliqué par la S.N.C.F. à Delle.

La politique ferroviaire telle que la S.N.C.F. l'a pratiquée, qui peut se justifier dans une entreprise privée et qui peut produire d'excellents résultats financiers à court terme, est absolument néfaste à l'ensemble de l'économie d'un pays et ne mène qu'à la concentration industrielle, commerciale, démographique le long de quelques artères, au détriment des régions prétéritées. Le mal que cette politique a produit dans certains pays on ne le connaît que trop !

La France, heureusement, depuis cinq ans, entreprend d'énormes efforts de décentralisation et nous sommes absolument convaincus que les dirigeants actuels se rendront bientôt compte de leur erreur. Cette ligne, qui fertilisait naguère des régions économiquement très importantes, qui, nous le répétons, a été décapitée au nom d'une thèse absolument arbitraire, retrouvera, demain, tout naturellement sa vitalité qu'elle doit à la logique des faits. Il semble, d'ailleurs, qu'on assiste à un timide retour et les dirigeants actuels de la S.N.C.F. ont consenti un crédit pour la transformation de la gare de Delle qui permettra l'établissement d'une gare commune franco-suisse afin de faciliter les formalités douanières.

Le rôle de la ligne Belfort-Delle n'est pas terminé et Delle demeure, dans le trafic Nord-Sud et la ligne du Lötschberg, un atout non négligeable. Aujourd'hui, déjà, pour parer aux embouteillages à Bâle, n'achemine-t-on pas souvent par Delle les trains d'agence se rendant d'Angleterre, de Belgique en Autriche, en Italie, dans l'Oberland bernois ? Et Delle ne représente-t-elle pas pour Bâle, une gare auxiliaire ?

En résumé, le jour où la ligne Bâle-Delémont-Bienne aura été modernisée — et le coût des travaux est bien modeste comparé à ceux qu'on envisage ailleurs — la ligne Bâle-Lötschberg-Domodossola-Gênes sera plus rapide et plus courte que la ligne Bâle-Gothard-Milan-Gênes.

Précisons que l'importance de la ligne du Lötschberg n'est plus contestée aujourd'hui, M. le conseiller fédéral Spühler a déclaré, il y a quelques mois encore, que c'est en aménageant d'une façon appropriée la ligne du B.L.S. que l'on pourra le mieux remédier à la situation existant sur la ligne du Gothard.

C'est le moment de conclure.

Nous le répétons : il est dans l'intérêt supérieur du pays de s'attacher aux problèmes que pose la ligne du Gothard. Mais ces problèmes sont complexes. On évalue le coût du futur tunnel ferroviaire et routier du Gothard, Amsteg-Biasca à deux milliards. Les études techniques ne sont pas terminées et susciteront de longues discussions. Aussi peut-on admettre que la réalisation se fera attendre quelques années encore. La « Croix d'Oltén » pose, elle aussi, de nombreux et très ardues problèmes techniques et financiers.

Au contraire, les travaux que nécessite l'établissement d'une double voie continue entre Bâle-Delémont-Bienne-Berne-Lötschberg-Simplon-Domodossola ne présentent pas d'obstacles techniques et financiers particuliers. Les plans existent depuis longtemps. Les travaux peuvent donc être exécutés dans un délai relativement court.

Un principe constant appliqué par les C.F.F. est qu'il faut améliorer, en premier lieu, les tronçons où les travaux sont les moins coûteux et les plus aisés. Le problème se résume donc ainsi : le trafic transalpin allant en augmentant, ne faut-il pas commencer par appliquer la solution la plus rapide, la moins coûteuse, la plus rationnelle ?

Ainsi, quand la ligne du Lötschberg aura été pleinement mise en valeur comme deuxième voie transalpine, la Suisse pourra accomplir dans l'avenir comme dans le passé, ses tâches essentielles qui sont de servir de trait d'union et de liaison entre les pays de l'Europe.

Il y va de l'intérêt général du pays.

La Maison Claire

Ecole romande d'aides familiales

Un vieux portail fraîchement repeint, chemin grimpant par étages ensoleillés, une maison dans la verdure face à l'horizon bleu du lac où la collégiale découpe deux tours attentives : la Maison Claire, école romande d'aides familiales à Neuchâtel.

Les Services d'aides familiales se sont peu à peu fait connaître au public des nombreux pays où ils existent aujourd'hui ; leur tâche s'est révélée indispensable. Le nom de l'aide familiale, sa silhouette qui se déplace prestement d'une famille à l'autre sont devenus familiers en Suisse romande. Aux côtés de l'assistante sociale, de l'infirmière visiteuse, l'aide familiale complète le « triangle de sécurité » de la famille moderne. Une préparation solide est donc indispensable aussi bien pour l'aide familiale elle-même qui a besoin d'être armée que pour la famille qui attend une aide compétente.