

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: 37 (1966)
Heft: 9

Artikel: Les raisons du Grand Conseil et du Conseil-exécutif
Autor: Huber, Henri
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825087>

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: 18.04.2026

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

bres de la caisse et les bénéficiaires de prestations d'assurance peuvent demander, pour la fin d'une année, de passer dans la caisse de pensions et de secours des CFF ou dans la Caisse fédérale d'assurance et d'être dédommagés pour la réduction du degré d'assurance par rapport à l'échelle I du règlement du 1^{er} janvier 1951 ; le passage est définitif. L'intéressé ne peut cependant faire valoir un droit au supplément selon article 18, alinéa 1, des statuts des caisses fédérales d'assurance que si le passage dans ces caisses a eu lieu une année au moins avant la résiliation des rapports de service avec la Confédération.

⁴ La Confédération veillera à ce que les anciens agents actifs ou pensionnés du BLS qui, au moment de la reprise, étaient membres auprès de la caisse de maladie pour le personnel du BLS, restent assurés contre les conséquences économiques de la maladie dans des conditions analogues.

Art. 6

¹ Le présent contrat doit être ratifié par l'assemblée générale des actionnaires du BLS, ainsi que par l'Assemblée fédérale sous la forme d'un arrêté fédéral de portée générale soumis au référendum.

² L'assentiment de l'assemblée générale du BLS doit intervenir avant le 30 septembre 1966.

Berne, le 2 septembre 1966.

Au nom du Conseil d'administration
de la Compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises
Berne-Lötschberg-Simplon :

Le président, sig. V. MOINE
Le secrétaire, sig. W. SPÖRRI

Au nom du Conseil fédéral suisse :
Le président de la Confédération, sig. H. SCHAFFNER
Le chancelier de la Confédération, sig. Ch. OSER

Les raisons du Grand Conseil et du Conseil-exécutif

par M. Henri HUBER, conseiller d'Etat,
directeur des transports, de l'énergie et de l'économie hydraulique
du canton de Berne

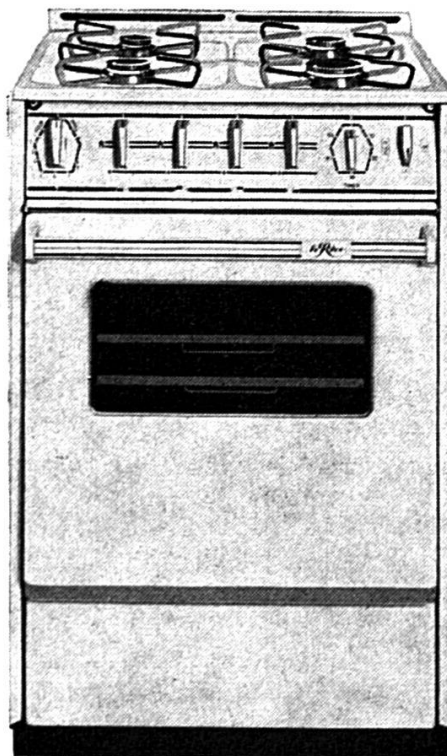
En date du 13 avril 1962, le Conseil-exécutif du canton de Berne a présenté au Conseil fédéral une requête tendant à la reprise par la Confédération des entreprises ferroviaires formant le groupe d'exploitation du Berne-Lötschberg-Simplon. Le Gouvernement bernois pré-



Quand les femmes peuvent choisir, elles choisissent **le nouveau gaz**

Car elles apprécient la flamme visible du gaz, cette énergie si finement réglable. Un léger déplacement de la manette et instantanément l'apport de chaleur est maximum ou minimum, à

volonté. Et sur le marché, que de belles cuisinières et ensembles de cuisine : pratiques, rationnels, sûrs, bon marché. Oui, les femmes savent pourquoi elles choisissent le nouveau gaz.



Nouveau gaz –
Confort nouveau

Le Rêve

Routes

JAUQUET & PETER S.A.

Génie civil - Bâtiments

Delémont-Bure-Porrentruy

1325

LA JURASSIENNE

Caisse d'assurance-maladie

créée par l'ADIJ, reconnue par la Confédération

est ouverte à tous les Jurassiens

INDEMNITÉS JOURNALIÈRES ET D'HOSPITALISATION
INDEMNITÉS AU DÉCÈS — ASSURANCE-TUBERCULOSE
SOINS MÉDICAUX ET PHARMACEUTIQUES
ASSURANCE-MATERNITÉ — ASSURANCE COLLECTIVE

Présidence : **Delémont**, avenue de la Gare 46, tél. (066) 2 15 13

Administration : **Cortébert**, tél. (032) 97 14 44

1306

sentait cette demande après avoir accepté, au Grand Conseil, de donner suite aux interventions de représentants de l'Oberland et du Jura demandant qu'une procédure de reprise du groupe BLS soit engagée avec les instances fédérales compétentes et après que le Conseil d'administration du BLS eut décidé à l'unanimité d'engager à cet effet des pourparlers avec la Confédération.

Les raisons qui ont incité les autorités politiques du canton de Berne à demander l'intégration du groupe du BLS dans le réseau CFF sont connues. Nous les répétons brièvement :

Ces trente dernières années, le BLS a vu tripler son trafic voyageurs et marchandises. Il lui a été possible, ces dix dernières années, de renouveler dans une certaine mesure son matériel et ses installations avec l'aide du canton et de la Confédération.

Les perspectives assez favorables de développement du trafic de transit nord-sud rendront, avec le temps, nécessaire la pose de la double voie sur tout le tronçon BLS. Les dépenses (250-270 millions) qui en résulteront ne pourront en aucun cas être prises en charge par le canton de Berne. Le BLS remplissant avant tout une tâche nationale et non pas cantonale, le financement de ce programme d'aménagement doit être assuré par la Confédération.

Une autre nécessité s'impose : la synchronisation du trafic des lignes du Gothard et du BLS afin qu'une capacité et qu'un rendement maximaux soient obtenus. Ce but peut être atteint au mieux par l'intégration du BLS au réseau CFF.

Etant donné d'autre part que la Confédération et les CFF sont aujourd'hui dans l'obligation d'établir une politique ferroviaire de transit international nord-sud à longue échéance, nous pensons que dans l'ordre de priorité de la réalisation de cette politique, l'aménagement du BLS en double voie se place au premier rang.

Si chacun admet volontiers qu'il est normal et rationnel de compléter le réseau CFF par les lignes du BLS et de la BN, en revanche, certaines restrictions sont faites en ce qui concerne la reprise des deux autres lignes privées, des chemins de fer du Simmental, de Schwarzenburg et de la Gürbe.

Nous tenons à rappeler pour ceux qui n'en auraient pas connaissance que le groupe BLS forme en fait une entreprise intégrée sur le plan de l'organisation, de l'emploi du personnel, de l'utilisation du matériel roulant et des installations. Les chemins de fer du Simmental, de la Gürbe et de Schwarzenburg ne disposent pas d'ateliers de réparation. Ces raisons rendent un partage de l'entreprise pratiquement impossible, du moins difficilement réalisable. L'éventualité d'une reprise partielle du groupe BLS n'a pas été envisagée, ni par les Conseils d'administration des chemins de fer du groupe BLS, ni par le Conseil-exécutif du fait des grandes complications qui en auraient été les conséquences. Malgré cette interdépendance organique des quatre entreprises, les autorités fédérales compétentes ont traité séparément la reprise de chacune des sociétés.

Mentionnons par ailleurs que le réseau des chemins de fer privés sur territoire bernois comporte 568 km. contre 400 km. aux CFF. Le canton de Berne est donc celui des cantons suisses qui compte le réseau de chemins de fer privés le plus étendu. Depuis 60 ans, il a consenti de

lourds sacrifices pour réaliser l'assainissement financier et technique de ses chemins de fer et couvrir leurs déficits d'exploitation. Ainsi, seulement depuis 1959, les citoyens bernois ont voté à cet effet des crédits d'un montant de 126 millions de francs. Cela fait, de 1959 à 1964, 140 francs de dépenses par habitant, alors que le canton des Grisons, qui lui aussi a de très lourdes charges financières pour ses chemins de fer privés, ne dépensait dans le même laps de temps que 48 francs par habitant et le canton de Zurich, 8 francs. Si nous prenons en considération que le canton de Berne est actuellement au quatorzième rang des cantons confédérés en ce qui concerne la capacité fiscale, nous comprendrons mieux ce que représentent ces lourdes charges pour l'Etat et les habitants de notre canton. Nous devons donc admettre qu'à l'époque de la nationalisation des cinq grandes compagnies qui ont constitué les Chemins de fer fédéraux, le canton de Berne a été traité d'une façon inéquitable. En reprenant le groupe d'exploitation du BLS, la Confédération mettrait fin, dans une certaine mesure, à cette discrimination qui dure depuis plus de soixante ans.

Il est souvent fait allusion au fait que l'Etat de Berne réalisera une bonne affaire lors de la reprise du groupe BLS par la Confédération. Qu'en est-il exactement ? En réalité l'Etat de Berne, en ce qui concerne le remboursement de son capital-actions, sera traité exactement de la même façon que tous les autres actionnaires.

Au cours de son histoire, le BLS a fait l'objet de divers assainissements et l'Etat de Berne a, lors de ces opérations, consenti aux sacrifices suivants : 36,5 millions en charge d'intérêts sur hypothèques et autres, 10 millions par suite de renonciation à des paiements de prêts, 11,75 millions par la diminution du capital-actions en 1923.

Il s'agit donc d'une somme totale de 58,25 millions de francs payée par le contribuable bernois, et dont l'Etat de Berne ne récupérera pas un centime rouge lors de la reprise du groupe BLS par la Confédération.

N'oublions pas non plus que les usagers de nos chemins de fer privés, c'est-à-dire principalement les populations de notre canton, ont fait des sacrifices de quelques centaines de millions de francs, pour la simple raison que les tarifs des lignes privées sont plus élevés que les tarifs des Chemins de fer fédéraux et du fait de l'étendue de nos chemins de fer privés dont la longueur totale, nous le rappelons, est de 568 km. Nos usagers du rail ont donc été, par rapport aux usagers du rail des autres cantons confédérés, l'objet d'une discrimination qui dure depuis soixante ans, et qui ne disparaîtra pas par la reprise du groupe BLS, mais qui n'en sera qu'atténuée étant donné que même après cette reprise, l'Etat de Berne aura encore un réseau de chemins de fer privés de près de 400 km. de longueur.

Le fait qu'après la reprise du groupe BLS, les tarifs seront abaissés au niveau des tarifs CFF ne permet donc en aucune façon d'affirmer que l'Etat de Berne sera favorisé par cette mesure qui ne concerne pas l'Etat mais les usagers du rail.

Nous tenons à rappeler que lors de la session de février 1966, le Grand Conseil du canton de Berne a donné à l'unanimité son approbation à la reprise du groupe BLS par la Confédération.

H. H.