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: 2 (1931)

Heft: 1

Artikel: Le trafic de transit et le canton de Berne. Partie II, Après 1850 la politique ferroviaire bernoise. Partie III, Le canton de Berne et la ligne du Gothard

Autor: Volmar, F. / Moeckli, G.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-823782

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: 15.07.2025

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

P34

DEUXIÈME ANNÉE N° 1 JANVIER 1931

Les Intérêts Économiques du Jura

BULLETIN DE L'A. D. I. E. J.
PARAISSANT TOUS LES DEUX MOIS

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

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

SOMMAIRE:

LE TRAFIC DE TRANSIT ET LE CANTON DE BERNE *par Prof. Dr F. VOLMAR, directeur de la Compagnie du B. L. S.* — LA TRANSFORMATION DU VIADUC DE LA COMBE-MARAN. — COMMUNICATIONS OFFICIELLES *(rapports et comptes annuels, état des membres et des organes ; activité).*

LE TRAFIC DE TRANSIT
et le canton de Berne

II. Après 1850
La politique ferroviaire bernoise

Les pouvoirs cantonaux avaient donc renoncé (voir N° 2, novembre 1930) à la construction d'une ligne ferrée pour l'équipement de la grande voie de transit Nord-Sud à travers le territoire bernois. Si l'on veut bien se souvenir qu'aucune ligne transalpine, à cette époque, n'était ouverte à l'exploitation, on saisira facilement les raisons de cette abstention.

Au cours de la session du Grand Conseil de février 1850, où furent accordés les crédits demandés par le gouvernement pour l'amélioration des routes de grand transit, on entendit entr'autres un député élever des doutes au sujet de la rentabilité d'une pareille entreprise, les routes devant, dans un avenir rapproché, être supplantées par les lignes de chemins de fer ; d'autres députés et le chef lui-même du Département des travaux publics, s'opposèrent à l'établissement d'une grand'route Berne-Laupen-Fribourg, qui deviendrait inutile plus tard, lors de la construction de la ligne de chemin de fer.

Le moment était arrivé en effet, où, pour Berne aussi, les problèmes d'ordre ferroviaire allaient s'imposer à l'attention des pouvoirs publics, et la deuxième moitié du XIXe siècle sera consacrée à leur examen et à leur solution.

Pourtant, de 1840 à 1850 et même plus tard encore, l'on était loin d'éprouver n'importe quelle sorte d'enthousiasme pour ce nouveau moyen de communication. Berne, canton presque exclusivement agricole, craignait la disparition de la culture des céréales, très répandue en ce moment-là, et, en général, des répercussions fâcheuses pour son agriculture, craintes qui s'avérèrent fondées, car, depuis, des modifications radicales ont dû être apportées dans ses méthodes d'exploitation.

Quand il ne fut plus possible d'échapper à un sort inévitable, Berne accorda à la Basler Zentralbahn la concession de la construction des lignes bernoises, avec la jouissance de différents privilèges, dans l'idée d'abandonner à la dite Compagnie l'exécution du programme ferroviaire et d'en décharger les organes de l'Etat. Mais la Zentralbahn fit preuve envers Berne de peu de reconnaissance, et lui prépara au contraire toutes sortes de difficultés, dont la plus grave fut la mise à l'arrière-plan de la ligne du Jura : Bâle-Delémont-Bienne, dont la construction était pour notre canton une nécessité politique autant qu'économique. Les pouvoirs publics renoncèrent alors à l'octroi à la Zentralbahn d'un monopole de fait, et tentèrent de lui opposer une deuxième compagnie à caractère nettement bernois. La Ost-Westbahn se vit accorder les concessions de la construction des lignes Bienne-Neuveville, Bienne-Berne, Berne-Krönhenbrunnen, à la frontière lucernoise. Mais la Compagnie fit faillite, et le canton racheta les lignes en construction pour ne pas les laisser tomber entre les mains de la Compagnie du Central suisse, les acheva et en fit les chemins de fer de l'Etat bernois.

La conviction était en outre acquise que sans l'aide énergique de l'Etat, les lignes du Jura, dont la construction devenait une nécessité politique impérieuse, ne pourraient être établies ; elles furent donc englobées dans le programme ferroviaire bernois. D'autre part, le Jura réclamait maintenant, non plus la grande route de transit comme précédemment, mais une grande voie ferrée de transit Nord-Sud.

Pour un double motif, les pouvoirs publics furent donc amenés à songer à la voie ferrée des Alpes bernoises : 1. la nécessité d'une politique ferroviaire cantonale, et 2. la réalisation de la vieille idée de la voie bernoise de transit, adaptée aux conditions nouvelles du trafic.

La politique ferroviaire bernoise tient tout entière dans ces deux points : Aussi longtemps que le canton ne s'intéresse pas aux questions de chemins de fer, ses autorités rejettent l'idée d'une ligne des Alpes bernoises. Mais, une fois contraintes d'adopter une

politique ferroviaire indépendante, le problème de la percée des Alpes fut étudié très attentivement. Il est vrai que notre canton renonça, pour le moment, en ce temps-là, par amitié confédérale et patriotisme, à la construction d'un chemin de fer des Alpes bernoises ; l'exploitation des lignes de son propre réseau et la construction envisagée des lignes du Jura, lui causaient du reste suffisamment de tracas! Déjà alors pourtant (1867) le principe de la liaison du percement du Simplon et de celui des Alpes bernoises fut posé ; mieux, le percement de ces dernières devait coïncider avec celui du Simplon, décrété ainsi d'intérêt bernois. Ce programme se réalisa de point en point : Berne déploya une grande activité lors du financement de l'entreprise du Simplon (fusion de la Compagnie Suisse-Occidentale-Simplon et du Jura-Berne-Lucerne, subventionnement de l'entreprise, participation de la Banque cantonale lors de la constitution du capital-obligations pour le percement du Simplon) ; puis suivirent la percée du Lœtschberg et celle du Moutier-Granges.

La politique ferroviaire bernoise de transit de 1850-1906 a été étudiée en détail par l'auteur de ces lignes dans l'ouvrage : *Bernische Alpenbahnpolitik 1850-1906* (Denkschrift herausgegeben bei Anlass des Lötschbergtunnel-Durchschlages), et nous nous permettons d'y renvoyer le lecteur qui désirerait de plus amples renseignements sur ce sujet.

III. Le canton de Berne et la ligne du Gothard

Laissant de côté les études faites du projet de percement du Grimsel et des Alpes valaisannes sous le Gries, le Nufenen ou l'Albrun, études qui n'offrent plus qu'un intérêt rétrospectif, et projet abandonné (1865) par le Grand Conseil bernois lui-même, examinons l'attitude prise par le canton de Berne lors de la construction de la ligne du Gothard.

L'idée du percement du Gothard se fit jour au milieu du siècle ; en 1852, ses avantages en furent démontrés par l'ingénieur Koller ; en 1853, quoique sans résultats pratiques, une conférence intercantonale à laquelle prirent part huit cantons, dont Berne, étudia les moyens propres à développer le trafic de ce passage ; une deuxième conférence, en 1860, subit le même sort.

Le 15 septembre 1860 se constitua le Comité de la ligne du Gothard ; on y trouvait les représentants de plusieurs cantons de la Suisse centrale, dont Berne, de la Compagnie du Central suisse et de la Compagnie française de l'Est. Ce Comité demanda au gouvernement bernois de souscrire 10 actions de Fr. 500.— de la nouvelle société, ce qui fut accordé, le gouvernement se réservant une complète liberté d'action dans la question du percement du Grimsel.

C'est à la grande conférence de Lucerne des 7 et 8 août 1863, que fut adopté le projet d'une ligne du Gothard. La Commission gouvernementale bernoise chargée de suivre cette affaire, la soumit au Grand Conseil avec un préavis favorable, mais celui-ci renvoya la discussion de cet objet. Le gouvernement ne se retira alors pas formellement du Comité du Gothard, mais ne se fit plus représenter à ses séances et demeura ainsi dans une semi-ignorance des événements qui se préparaient. Plus tard, la proposition bernoise de charger la commission d'étude du percement des Alpes centrales d'étendre ses travaux au projet de percement du Grimsel, considéré par Berne comme une variante du projet de percement des Alpes centrales, fut acceptée, mais le rapport soumis par les experts de la Compagnie du Gothard ne se distingua pas par son objectivité !

En 1865, le 21 août, le gouvernement fut saisi d'une demande de subvention de Fr. 1.500.000.—. La Direction des finances, doutant des possibilités de réalisation du projet du Grimsel, fournit un préavis favorable, à condition que la construction d'une ligne de raccordement par l'Entlebuch fût assurée. Mais, le 24 janvier 1866, le Grand Conseil décida de ne pas accorder, *pour le moment*, la subvention demandée, et toute l'affaire en resta à un point mort jusqu'en 1869.

Au mois de mars de cette année-là, les gouvernements italien, du grand-duché de Bade et de la Confédération de l'Allemagne du Nord, se prononcèrent pour le Gothard ; le Conseil fédéral soumit les notes diplomatiques aux cantons en les priant de s'exprimer sur la question, ce qui incita le gouvernement bernois à rouvrir le débat.

Il examinait du reste avec attention, en ce moment, le nouveau programme fort discutable du financement de la ligne du Gothard et la question des rapports futurs de la Compagnie du Gothard avec la Confédération. Dans sa réponse au Conseil fédéral, le gouvernement bernois proposait de mettre fin à l'anarchie régnant en matière de chemins de fer, et de créer un état de droit qui placerait les intérêts de l'Etat au-dessus des intérêts privés.

Voici les propositions bernoises :

1. La Confédération assume la direction et l'exécution de l'entreprise; le système d'exploitation prévoira l'augmentation de sa part d'influence ;
2. le capital de construction sera constitué par une somme de Fr. 90-100 millions souscrits à fonds perdus, et par des obligations pour un montant de Fr. 60-70 millions, avec ou sans participation aux dividendes ;
3. les subventions seront versées par les Etats, les cantons immédiatement intéressés et les sociétés privées ;
4. aucune garantie de nature à compromettre la neutralité ou l'indépendance de la Suisse ne pourra être fournie aux souscripteurs étrangers ;

5. les cantons et les sociétés privées porteurs de titres de subvention ne jouiront d'aucun privilège ;
6. il ne sera pas créé de tarifs différentiels susceptibles d'entraver la construction ou la capacité de concurrence de nouvelles lignes ;
7. la construction d'embranchements directs à la ligne principale, venant de l'Est ou de l'Ouest de la Suisse, est réservée; ces embranchements seront placés en tout sur le même pied que les autres voies d'accès.

Ces vœux, partant de considérations très élevées, furent soumis à une acerbe critique. On représenta à tort la construction par la Confédération comme illégale et impossible à réaliser financièrement. On fit croire qu'elle entraînerait infailliblement la nationalisation des autres lignes de chemins de fer. Les desiderata bernois ne soulevèrent que des reproches et ne rencontrèrent aucun écho favorable : ils ne furent pas retenus. Mais l'avenir a montré que leur réalisation représentait la véritable solution et que leur acceptation aurait épargné aux autorités fédérales bien des peines et de nombreux et inévitables désagréments.

Grâce à l'énergique intervention bernoise, les Compagnies du Nord-Est et du Central suisse firent au Conseil fédéral les concessions suivantes :

1. La Compagnie du Gothard laisserait se raccorder à son réseau toutes les lignes de chemins de fer, qu'elles desservent n'importe quel territoire à raccorder ;
2. elle ne considérerait que la réalisation de ses propres buts, et observerait une stricte neutralité vis-à-vis d'autres entreprises ferroviaires ;
3. les Compagnies du Nord-Est et du Central suisse renonceraient à exercer dans les Conseils d'administration de la Compagnie du Gothard une influence plus forte que celle qui leur serait attribuée grâce au nombre d'actions souscrites.

Ces concessions dissipèrent maintes appréhensions bernoises, notamment la crainte de voir refuser le raccordement de la ligne de l'Entlebuch à celle du Gothard. En outre, on doit à l'intervention bernoise le fait que les Compagnies du Nord-Est et du Central suisse retirèrent leur offre primitive d'une subvention de Fr. 7.000.000.—, ce qui permit aux cantons d'obtenir une échelle plus favorable de répartition des subventions.

Les perspectives de construction de la ligne du Gothard ayant ainsi pris sérieusement corps, le Conseil-exécutif du canton de Berne nomma en 1869 une commission chargée d'étudier les répercussions de l'exécution du projet pour notre canton, et de fournir un rapport détaillé à ce sujet. La commission comprenait des représentants de toutes les parties du canton. L'étude approfondie à laquelle elle se livra, aboutissait aux conclusions qu'il était du devoir et de l'intérêt du canton de soutenir efficacement l'entreprise projetée. Se basant sur ce rapport, le Conseil-exécutif proposa au Grand Conseil d'allouer une subvention de 1.000.000.—

francs à la Compagnie du Gothard. Après une courte discussion, dans sa session de printemps de l'année 1870, et à l'appel nominal, la subvention fut votée par le Grand Conseil par 208 voix contre 2 ; le peuple ratifia cette décision en date du 3 avril 1870 par 31.497 voix contre 10.364.

Au commencement de 1874, l'ingénieur en chef de la Compagnie du Gothard soumit à sa direction un plan général de la ligne à l'échelle de 1:2500, et un devis d'exécution de 29.000.000.— francs supérieur à celui qui avait été précédemment présenté par le même ingénieur. Son successeur fut chargé d'établir un nouveau projet qui vit le jour en 1876, et qui bouclait par un déficit de Fr. 120.000.000.—. Ce projet fut soumis pour examen à une conférence internationale qui siégea à Lucerne le 4 juin 1877 et qui étudia également le projet remanié comportant l'exécution intégrale ou partielle des plans. On finit par se rallier au plan réduit de la ligne principale Immensee-Pino (Lac Majeur), en abandonnant l'exécution des voies d'accès Zoug-Arth-Goldau et Lucerne-Küsnacht-Immensee. Mais il manquait toujours encore 40.000.000.— francs pour pouvoir exécuter ce programme. Après une longue discussion, il fut décidé de demander aux Etats Fr. 28.000.000.— (Italie : Fr. 10 millions, Allemagne Fr. 10 millions, Suisse Fr. 8 millions) et à la Compagnie du Gothard Fr. 12.000.000.— de subventions nouvelles.

La nouvelle subvention à payer, mais surtout la réduction du programme des constructions préoccupèrent vivement les cercles bernois. Le canton avait contracté de gros engagements financiers pour la construction de la ligne Berne-Langnau-Lucerne : les décisions de la conférence lui portaient un grave préjudice en ce sens que le raccordement à la ligne du Gothard devenait illusoire. Le gouvernement bernois se trouva donc amené, non seulement à refuser le versement d'une subvention supplémentaire, mais encore à contester l'obligation de l'exécution de ses engagements antérieurs. Les délégués bernois à la conférence intercantonale et des Compagnies de chemins de fer de Berne reçurent des instructions conformes à cette manière de voir ; Lucerne se rangea également, et pour les mêmes raisons, à ce point de vue.

Une entente fut impossible. Berne refusa de déléguer un représentant à la Commission de répartition de la subvention supplémentaire aussi longtemps que ses rapports avec la Compagnie du Gothard ne seraient pas mis au clair. Le Conseil fédéral demanda à prendre connaissance des vœux bernois. Les voici:

1. La Compagnie du Gothard devait s'engager à considérer Lucerne comme point terminus de la ligne du Gothard, et à faire desservir cette gare, directement et constamment, par tous les trains de et pour Lucerne-Gothard, portés à l'horaire ;
2. la Compagnie du Gothard prenait l'engagement d'accorder la parité de taxes sur les parcours Lucerne-Rothkreuz-Immensee et Lucerne-Küsnacht-Immensee ;

3. les Compagnies du Nord-Est et du Central suisse, chacune pour elle ou conjointement, devaient accorder par convention à la Compagnie du Gothard :
   a) l'exploitation exclusive du tronçon Immensee-Rothkreuz et
   b) la co-jouissance du tronçon Rothkreuz-Lucerne et de la gare de Lucerne ;
4. enfin la Compagnie du Central suisse reconnaîtrait sans autre au canton de Berne, successeur de la Compagnie du Berne-Lucerne, le droit de prendre part aux tractations engagées avec cette dernière au sujet de l'utilisation des gares de Berne et de Lucerne et de leurs voies d'accès.

Le conseiller d'Etat Hartmann déclara au Grand Conseil que si les postulats bernois étaient pris en considération, les intérêts du canton demanderaient sa participation à la remise sur pied de l'entreprise du Gothard. Dans une conférence convoquée par le Conseil fédéral, à laquelle prirent part des représentants des cantons de Berne et Lucerne, et des représentants des Compagnies du Gothard, du Central suisse et du Nord-Est, les points 1, 2 et 3 furent acceptés sans autre par les administrations intéressées. Quant au point 4, il fut réglé comme suit :

I. Le canton de Berne étant propriétaire de la ligne Berne-Lucerne, la Compagnie du Central suisse lui reconnaît en principe le droit de jouissance des deux gares de Berne et de Lucerne, ainsi que des voies d'accès Gümlingen-Berne et Fluhmühle-Lucerne ;

II. Les deux parties fixeront par convention les modalités d'exécution résultant de ce principe et de ce droit de jouissance, ainsi que le montant de l'indemnité à verser de ce chef par la Compagnie du Berne-Lucerne ;

III. Pour le cas où un arrangement ne serait pas possible, les deux parties conviennent de soumettre au Tribunal fédéral, pour décision, le point de savoir si la convention de 1863 complétée en 1869, entre la Compagnie du Central suisse et les Chemins de fer bernois, et la convention de 1874 conclue entre la Compagnie du Berne-Lucerne, présentement le canton de Berne, successeur de droit de la Compagnie du Berne-Lucerne, d'une part, et la Compagnie du Central suisse, d'autre part, sont encore fondées en droit ;

IV. Si le Tribunal fédéral répond négativement à cette question, les points stipulés sous par. II, au sujet desquels un accord n'aura pu être réalisé, seront soumis pour décision définitive à un tribunal arbitral constitué de la manière suivante : sept arbitres seront désignés par le Tribunal fédéral ; chaque partie aura le droit d'en récuser deux ; les trois juges restants constitueront le tribunal arbitral.

La question de la subvention supplémentaire et de sa répartition put être traitée à nouveau. La part de Berne fut fixée à Fr. 600.000.—. En septembre 1878, le Grand Conseil fut appelé à en délibérer. MM. Stockmar, chef de la Direction des chemins de fer, et Kummer, président de la Commission d'utilité publique, rapportèrent en ce sens que la Suisse devait se faire un point d'honneur de servir de trait d'union entre les nations en matière de trafic ; Berne ne pouvait se soustraire à ce devoir et, en refusant son aide financière, compromettre la réalisation de ce projet;

une pareille décision de sa part ne saurait se justifier et pourrait être qualifiée d'anti-nationale. La votation accusa : pour l'octroi de la subvention supplémentaire : 209 voix ; contre : 0.

Cette unanimité causa une impression profonde dans tout le pays. Mais Berne fit plus encore : à la session de novembre, quelques députés déposèrent une motion, acceptée à l'unanimité par le Grand Conseil, demandant l'adresse au peuple bernois d'un message dans lequel le compromis du Gothard et la loi fédérale en la matière seraient recommandés à ses suffrages. Par 44.992 voix contre 8.361, le peuple bernois accepta la loi fédérale décrétant le subventionnement des lignes de chemins de fer des Alpes.

Quand on jette un regard en arrière, on peut dire en toute bonne conscience que le canton de Berne a accompli entièrement son devoir national et d'amitié confédérale vis-à-vis de la Compagnie du Gothard ; il a même été au premier rang de ceux sans l'appui desquels cette grande œuvre ne se fût peut-être pas accomplie. Dans l'ouvrage déjà cité : *Bernische Alpenbahnpolitik*, l'auteur de ces lignes le prouve en détail d'une manière incontestable.

Puisse-t-on ne pas l'oublier !

Prof. Dr F. VOLMAR.

Traduit par G. MŒCKLI.

La transformation du viaduc de la Combe-Maran

C'est en 1875-1876 que fut construit le viaduc de la Combe-Maran, près de St-Ursanne. Il constituait un des plus grands ouvrages d'art des chemins de fer fédéraux. Ce viaduc se trouve, en effet, dans une courbe de 400 mètres de rayon, et mesure, y compris les deux culées, 260 mètres.

L'ancien viaduc comprenait cinq piliers en maçonnerie, qui supportaient six tabliers métalliques, longs de 45 mètres chacun.

Chacun a encore dans l'œil ce tablier métallique, qui avait été renforcé à plusieurs reprises, notamment en 1895-97. Mais la solidité du viaduc donnait toujours des soucis. Il fut prescrit aux trains d'y marcher au ralenti. Malgré ces précautions, le viaduc n'aurait pas pu supporter des trains qui devenaient toujours plus lourds. Un jour ou l'autre, il eût fallu le transformer. Lorsqu'il fut question d'électrifier la ligne Delémont-Delle, il n'y eut plus à hésiter.

Les C. F. F. décidèrent de transformer l'ancien pont métallique en un pont voûté.

Ce n'était pas un petit travail. Il fallait reconstruire presque entièrement cet immense viaduc sans interrompre la circulation des trains. Et il en passe près de cinquante par jour !