

Quelques mots sur les chemins de fer du Jura bernois

Autor(en): **F.R.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **4 (1933)**

Heft 3

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-823772>

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.

elle la sortit d'un isolement qui la condamnait peut-être à rester encore longtemps ce qu'elle avait été pendant des siècles : une contrée peu ouverte à l'influence vivifiante du dehors. Le marasme actuel ne doit pas nous faire désespérer de la voir renaître à la prospérité des « belles années ».

A. R.

Quelques mots sur les chemins de fer du Jura bernois

Le mardi, 29 janvier 1867, le Grand Conseil du canton de Berne commença une discussion, qui ne dura pas moins de cinq jours complets, sur le projet d'établissement d'un réseau ferroviaire jurassien. L'année précédente et auparavant aussi, on avait déjà abondamment délibéré sur le même objet. Le gouvernement désirait enfin arriver à un résultat positif. En son nom, M. le conseiller d'Etat Jolissaint, directeur des chemins de fer du canton, présenta un projet de décret assurant l'aide de l'Etat à la construction des lignes projetées suivantes :

Bienne-Sonceboz-Delémont ;
Delémont-Porrentruy-Delle ;
Delémont-Bâle et
Sonceboz-Les Convers.

La commission préconsultative du Grand Conseil avait préparé elle aussi un projet de décret qui fut présenté en même temps. Celui-ci ne considérait que les lignes :

Bienne-Sonceboz-Tavannes ;
Sonceboz-Convers et
Porrentruy-Delle,

et prévoyait ainsi une dépense beaucoup moindre.

Durant cinq jours, les opinions s'affrontèrent, car l'opposition d'un grand nombre de députés de l'ancien canton paraissait irréductible. On avait peur d'engager l'Etat dans une aventure financière pouvant conduire à un désastre. Un député, par exemple, s'exprimait ainsi :

Si les frais d'établissement d'un chemin de fer, si l'énorme capital qui y est enfoui, ne sont pas en rapport avec les avantages qu'il procure, alors ce capital est enlevé à l'industrie productive. Je crois en conséquence (et vous pouvez aussi le considérer comme une autre hérésie) que de nos jours nous avons trop de chemins de fer en Suisse, et qu'il eût mieux valu suivre l'avis du célèbre Robert Stephenson, qui a dit que la Suisse est un pays agricole, traversé par des grandes routes sur lesquelles circule un trafic considérable ; qu'à cause de cela, il suffit d'avoir de grandes lignes qui attirent le trafic international. Stephenson ne voulait construire que deux grandes lignes diagonales,

de l'Est à l'Ouest et du Nord au Sud. Mais cet avis fut rejeté (en 1853) et la conséquence en est que la Suisse possède bien une foule de chemins de fer, mais que dans ce nombre il n'y en a que deux susceptibles d'un rendement....

... Si l'on tient compte de ces faits, on peut bien dire que si les chemins de fer du Jura sont exécutés, ils auront le même sort que toutes les autres voies ferrées ; leur rendement sera très minime, ou même peut-être tout à fait nul, tandis que les frais d'établissement dépasseront de beaucoup les devis. La Chaux-de-Fonds, qui a une population de 18.000 âmes, et qui a fait des efforts considérables pour obtenir un chemin de fer, a une dette de 3.187.000.— fr., qui en grande partie provient de chemins de fer. Je prétends donc, en me fondant sur ces faits (et vous envisagerez peut-être encore cela comme une hérésie) que les dépenses doivent être proportionnées aux avantages que l'on veut retirer ; lorsque ceux-ci sont dépassés par les frais d'établissement, je dis alors que le prix est trop élevé, et que je ne veux pas m'engager dans une pareille entreprise. Dans le cas actuel, je trouve aussi ce prix trop élevé, tant pour l'ancienne que pour la nouvelle partie du canton, bien qu'il s'agisse d'un objet d'une valeur très appréciable ; il est trop élevé pour l'ancienne partie du canton, parce que, dans le moment actuel, je ne voudrais pas une augmentation d'impôt qui, sans la moindre nécessité, aura lieu si l'on acquiesce à la demande du Jura de la manière qu'on nous propose. Nous savons que prochainement il nous faudra faire des dépenses inévitables et considérables, tant pour la conversion des fusils que pour la construction d'un bâtiment destiné à l'école cantonale, et encore une autre pour établir le cadastre dans l'ancienne partie du canton, etc., etc. On a aussi parlé du dessèchement des marais du Seeland, qui, s'il a lieu, occasionnera une grande dépense. Puis viennent encore les dépenses imprévues qui, à l'époque où les petits Etats sont menacés par la cupidité des grands, ne resteront certainement pas de côté...

En fin de compte, le Grand Conseil vota, le 2 février, un décret spécifiant entre autres :

Article premier. La construction des chemins de fer du Jura est abandonnée à l'industrie privée.

Art. 2. L'Etat y participera par une prise d'actions dans la proportion et aux conditions indiquées ci-après :

- | | |
|--|---------------|
| a) Pour la ligne principale Bienne-Sonceboz-Tavannes
par une prise d'actions de | fr. 4,500,000 |
| b) Pour l'embranchement Sonceboz-Convers, par une
prise d'actions de | » 1,700,000 |

Ensemble fr. 6,200,000

Les subventions mentionnées sous les lettres a et b ne sont accordées qu'à la condition que les deux lignes soient exécutées simultanément et par la même compagnie.

- | | |
|--|-----------|
| c) Pour la ligne Porrentruy-Delle, par une prise
d'actions de | » 750,000 |
|--|-----------|

Total de la subvention fr. 6,950,000

Art. 6. Si, dans les quatre années qui suivront l'adoption de ce décret, il ne se constitue pas de Compagnie de construction pourvue des ressources nécessaires, la promesse de subvention faite pour la ligne respective sera réputée non avenue, et le Grand Conseil se réserve de prendre ultérieurement telle résolution qu'il appartiendra.

Art. 7. L'Etat n'allouera, pour l'exécution du réseau des lignes ferrées du Jura, aucun subside en argent ou valeurs autre que la subvention de fr. 6,950,000 fixée par l'article premier; pareillement l'Etat n'accordera aucune espèce d'avance ou de garantie d'intérêts à des Compagnies de construction ou à des actionnaires comme tels.

Dans la prévision du cas où, tôt ou tard, il viendrait à se former une compagnie de construction offrant les garanties nécessaires, qui voulût exécuter l'ensemble du réseau jurassien, c'est-à-dire, outre les lignes spécialement dénommées ci-dessus, celles de Tavannes à Bâle et à Porrentruy, l'Etat se déclare dès à présent disposé à compléter le réseau par l'apport des lignes du chemin de fer actuel Berne-Bienne et Bienne-Neuveville, et ce au prix de revient et aux conditions qui seront convenues alors, comme aussi à prendre des actions de la nouvelle entreprise jusqu'à concurrence de la valeur de cet apport.

C'est ce décret de 1867 qui est à la base de la construction des chemins de fer du Jura. Il a été complété plus tard par d'autres actes législatifs. Nous croyons intéressant d'en citer l'un ou l'autre, avec leurs dispositions essentielles :

Le 4 décembre 1869, le Grand Conseil donne, par décret, son approbation aux actes relatifs à l'établissement d'un chemin de fer de Porrentruy à Delle et l'autorisation de commencer les travaux, à condition cependant :

1. que le cautionnement nécessaire soit fourni.
2. que la Société du chemin de fer de Porrentruy à Delle obtienne jusqu'au 1^{er} janvier 1870, que la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, fasse élection de domicile dans le canton pour l'exécution du traité d'exploitation conclu avec elle.
3. que cette Compagnie admette en tout temps l'état de résiliation du contrat d'exploitation, moyennant avertissement de 6 mois.
4. que la continuation du contrat soit assurée pour des périodes de 5 ans, si la résiliation n'est pas demandée.

Ce même décret fixe les taxes maximales exigibles. Les voici :

A. Pour les voyageurs.

Par personne et par lieue suisse (4800 mètres).

1 ^{re} classe	fr. 0,720
2 ^{me} »	» 0,528
3 ^{me} »	» 0,384

B. Pour le bétail.

Par lieue et par tête :

Chevaux et mulets	fr. 0,90
Bœufs, vaches et taureaux	» 0,60
Veaux, porcs et chiens	» 0,25
Moutons et chèvres	» 0,20

C. Pour les marchandises.

Pour les marchandises, il sera établi quatre classes, dont la première (la classe supérieure) ne paiera pas plus de 10 centimes, et l'inférieure plus de 6 centimes par quintal et par lieue.

Le 18 juillet 1870, le Grand Conseil approuve la concession pour la construction et l'exploitation des chemins de fer du Jura bernois, sollicitée par la Société des chemins de fer du Jura. Cet acte de concession impose à la compagnie les obligations et droits suivants :

Dès que la ligne Bienne-Delémont-Porrentruy sera construite, la Compagnie concessionnaire aura le droit de prendre possession du tronçon Porrentruy-Delle déjà concédé et actuellement en construction, aux conditions renfermées dans le décret du Grand Conseil du 4 décembre 1869.

Il est loisible à la Compagnie de renoncer à établir les embranchements Delémont-Porrentruy ou Delémont-Bâle, et de ne construire provisoirement que dans l'une ou l'autre de ces deux directions. Si elle manque de fonds pour exécuter simultanément les différentes sections de la ligne Tavannes-Delémont avec leurs prolongements, elle peut aussi restreindre son entreprise à l'exécution des tronçons Bienne-Tavannes-Sonceboz-Converts.

Le chemin de fer sera terminé et mis en exploitation régulière pour le 1^{er} mai 1875.

Le chemin de fer sera à simple voie.

Lors de la nomination d'employés qui, pour l'exercice de leurs fonctions, doivent établir leur domicile dans le canton de Berne, on donnera, à mérite égal, la préférence aux postulants bernois ou aux citoyens suisses domiciliés dans le canton de Berne.

La Compagnie s'engage à prendre les arrangements nécessaires pour qu'au moins deux trains composés de voitures de toutes les classes parcourent chaque jour toute l'étendue du réseau dans deux directions et en touchant à toutes les stations.

Les trains ordinaires de voyageurs auront une vitesse moyenne d'au moins cinq lieues à l'heure.

Toutes les voitures de voyageurs doivent être couvertes et organisées pour que les personnes puissent s'asseoir ; elles seront de plus pourvues de fenêtres et d'appareils de chauffage.

La Compagnie est autorisée à prélever les taxes suivantes pour le transport de personnes :

Dans les wagons de I^{re} classe, 50 cent. par lieue suisse de la voie ferrée ;

Dans les wagons de II^{me} classe, 35 cent. par lieue.

Dans les wagons de III^{me} classe, 25 cent. par lieu.

Le 26 février 1873, le Grand Conseil émet un dernier décret concernant la justification financière de la Compagnie des che-

mins de fer du Jura bernois et l'apport des lignes de l'Etat de Bienne-Neuveville et Bienne-Berne, comme participation à l'entreprise du réseau jurassien.

L'autorité législative cantonale, considérant que toutes les lignes du réseau jurassien seront réunies en une seule et même entreprise et qu'il est reconnu que la Compagnie des chemins de fer du Jura bernois a fourni la justification des moyens financiers nécessaires à l'établissement des lignes Tavannes-Delémont-Bâle et Delémont-Porrentruy, avec le raccordement à la ligne Porrentruy-Delle (entre Boncourt et Buix) accorde l'autorisation de commencer les travaux. Cette autorisation a été précédée de l'approbation des statuts de la compagnie (15 octobre 1872), du plan général du tracé, de la convention arrêtée avec la Compagnie française de l'Est pour un trafic international entre la France et la Suisse (20 juin 1872), des procès-verbaux de votations de prises d'actions par les communes et du traité avec la Compagnie du Central pour la jouissance commune de la gare de Bâle.

Ainsi, grâce à la volonté tenace des Jurassiens et à l'esprit d'entraide de tous les Bernois, les lignes principales de notre région purent être établies au commencement de la période d'essor économique qui a marqué la fin du siècle dernier. Les débuts de l'entreprise furent extrêmement pénibles et les vieilles gens se souviennent encore du temps où l'on vendait ses actions pour un morceau de pain. Mais, peu à peu, le trafic se développa, les grands express internationaux empruntèrent les voies jurassiennes. Après réorganisation financière, des fusions avec d'autres entreprises s'opérèrent. On arriva à la Compagnie du Jura-Berne-Lucerne (J. B. L.) en 1890. Celle-ci fusionna à son tour avec la Suisse occidentale et Simplon (S. O. S.), pour former le Jura-Simplon (J. S.). Enfin le 1^{er} janvier 1903, les lignes du Jura furent incorporées au réseau fédéral.

Les divers tronçons de la ligne Delémont-Delle furent ouverts à l'exploitation aux dates suivantes :

Porrentruy-Delle, le 23 novembre 1872,
Delémont-Glovelier, le 15 octobre 1876,
Glovelier-Porrentruy, le 30 mars 1877.

L'électrification qui vient d'être parachevée marque une dernière étape dans le développement de la grande voie internationale de transit France-Italie par le Lötschberg, pour le plus grand bien du Jura.

F. R.

Nous prions nos membres et nos lecteurs

de favoriser de leurs ordres et de leurs achats les maisons qui se servent du « Bulletin de l'A. D. I. E. J. » pour leur publicité.