

**Zeitschrift:** Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura  
**Band:** 12 (1941)  
**Heft:** 3

**Artikel:** 25 ans de Moutier-Longeau  
**Autor:** Volmar, F.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-825461>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.10.2024

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

2. Conférence de M. G. Mœckli, président du gouvernement bernois. Sujet : Notre attitude en face des problèmes actuels.
3. Conférence de M. le Dr Berset, de l'Office cantonal de l'économie de guerre. Sujet : L'économie de guerre dans le canton de Berne.
4. Discussion générale.

## OBSERVATIONS.

Les dames de nos membres sont cordialement invitées au repas et à l'assemblée publique. Vu l'importance des questions traitées par les deux conférenciers, le Comité compte sur une nombreuse participation. Pour faciliter la préparation du repas de midi, nos membres voudront bien annoncer leur participation jusqu'au 26 juin 1941 au moyen de la carte encartée dans le présent bulletin.

*Le Comité.*

## 25 ans de Moutier - Longeau

### AVANT - PROPOS

Le chemin de fer de Moutier à Longeau dont l'ouverture à l'exploitation date de vingt-cinq ans joue un rôle prépondérant dans les voies de communication jurassiennes. Si par le fait que le grand trafic n'emprunte plus la ligne de Moutier à Biemme par Sonceboz, les relations ferroviaires entre le Jura nord et le Jura sud sont devenues plus précaires qu'autrefois, il faut cependant considérer qu'une partie importante du canton de Berne a été rapprochée de son chef-lieu. D'autre part, le trafic Delle-Berne-Lötschberg a réalisé une sorte de compensation pour la perte de celui de Delle à Bâle, survenue après la guerre de 1914-18.

Aussi avons-nous pensé intéressant de consacrer le présent numéro du Bulletin au Moutier-Longeau en publiant sur son histoire un article de M. le prof. Volmar, le distingué directeur du B.L.S. qui, avec grande énergie et haute compétence, défend dans le domaine ferroviaire les intérêts de notre canton.

Cet article est suivi d'extraits d'un ouvrage dans lequel M. Volmar étudie la situation d'un autre chemin de fer qui, par certains côtés, intéresse le trafic France-Italie par la voie de Delle. Il ne suffit pas de faire les plus grands efforts pour construire un tunnel et un raccourci, il faut qu'ensuite le trafic soit assuré. Les lignes concurrentes sont à l'affût des occasions favorables pour consolider leurs positions. Nous devons une grande reconnaissance à M. le prof. Volmar pour tout ce qu'il fait en faveur de la ligne internationale qui traverse le canton du nord au sud et qui a coûté au peuple bernois de si lourds sacrifices.

*Le comité de l'A. D. I. J.*

## La ligne Moutier-Longeau du chemin de fer B. L. S.

Il y a eu vingt-cinq ans le 1<sup>er</sup> octobre 1940 que la ligne Moutier-Longeau, appartenant au chemin de fer Berne-Lœtschberg-Simplon — appelé plus couramment chemin de fer du Lœtschberg — a été ouverte au service régulier.

La genèse de cette ligne est très courte, comparée à celle de la plupart des autres chemins de fer suisses, mais elle ne manque certes pas d'intérêt.

Ce fut encore la Compagnie du Jura-Simplon qui étudia, en corrélation avec ses projets relatifs au Simplon, l'établissement d'un raccourci à travers le Jura bernois ; elle se prononça finalement en faveur d'un tracé Glovelier-Reconvilier-Reuchenette. Indépendamment de cela, il existait depuis longtemps un projet de chemin de fer par le Weissenstein (Moutier-Soleure), qui comme on le sait fut réalisé, mais dont nous n'avons pas à nous occuper ici.

En 1899, M. R. Moser, ancien ingénieur en chef, publia une brochure dans laquelle il démontrait qu'une ligne Moutier-Granges serait beaucoup plus avantageuse que les deux percées du Jura que nous venons de citer. Cette brochure était intitulée *Nouveaux projets de chemins de fer suisses*.

De ce fait, le projet du chemin de fer Moutier-Granges était né.

Déjà en 1900 un comité d'initiative fut constitué à Granges, et le 21 mars de la même année il faisait présenter par l'ingénieur Emch, à Berne, une demande de concession. On peut ajouter immédiatement que quelques personnalités de Bienne, en particulier M. Kunz, qui fut ensuite conseiller d'Etat bernois, puis directeur du chemin de fer du Lœtschberg, vinrent bientôt compléter ce comité d'initiative.

Les autorités fédérales soumirent la demande de concession à l'appréciation du Conseil-exécutif du canton de Berne, lequel ne l'accueillit pas très chaleureusement, au début. Il reconnaissait bien, dans sa lettre du 6 juin 1900 au Département des chemins de fer, l'importance que présenterait cette percée du Jura pour un futur chemin de fer du Lœtschberg, mais faisait observer qu'elle compromettrait la construction du Soleure-Moutier, que le canton de Berne subventionnait, ou tout au moins qu'elle concurrencerait cette ligne. Le projet, fut-il déclaré, servait principalement les intérêts du Jura-Simplon, ou après son rachat qui n'allait pas tarder, les intérêts de la Confédération. Sans une participation de la Confédération, il ne pouvait aboutir. En conséquence, le gouvernement du canton de Berne désirait tout d'abord savoir si, éventuellement, la Confédération participerait, d'une manière ou d'une autre, à la justification financière de la nouvelle ligne. Après que le Département des chemins de fer eût déclaré qu'il ne pouvait répondre à cette question, l'affaire concernant

désormais les C.F.F., le gouvernement bernois exprima dans une lettre du 16 novembre 1901 l'opinion que, si la Confédération entendait aider à la justification financière de la ligne Moutier-Granges, elle n'avait qu'à accorder la concession, mais que si elle ne voulait pas y contribuer, la concession devait être refusée, car en fin de compte cette ligne ne faisait que créer des difficultés à celle de Soleure-Moutier. Quant au gouvernement du canton de Soleure, il ne voyait aucune objection à ce que la concession fût octroyée.

Le comité d'initiative pour le Moutier-Granges, complété comme il a été dit plus haut, adressa le 20 mars 1905 une nouvelle requête au Département des chemins de fer, dans laquelle il déclarait maintenir fermement son projet, celui-ci constituant la meilleure solution, pour une percée du Jura. Il s'en remettait aux gouvernements bernois et soleurois du soin de fixer le tracé du tunnel et l'emplacement de ses issues. Là-dessus, la Direction générale des C.F.F. exprima aussi sa manière de voir, dans un mémoire au Département des chemins de fer daté du 27 mai 1902. Les C.F.F. estimaient qu'établir une nouvelle percée du Jura était prématurée, mais que si on devait l'effectuer, la tâche leur incombait et qu'en conséquence la concession devait être refusée. Quant au projet d'un chemin de fer du Weissenstein (Moutier-Soleure), avec rampes de 25 ‰, il ne se justifiait pas, du point de vue de l'économie générale et devait pour ce motif être rejeté.

En dépit de cette attitude des C.F.F., le comité d'initiative maintint sa demande de concession et souligna le rapport existant entre le Moutier-Granges et le chemin de fer du Lœtschberg. Dans l'entre-temps, il avait fait élaborer par l'ingénieur K. Greulich un rapport technique avec devis, qui démontrait que le projet était très réalisable. Consulté à nouveau, le Conseil-exécutif bernois adopta dans sa réponse une attitude un peu différente de celle qu'il avait eue précédemment. Il combattit l'opinion, exprimée par les C.F.F., qu'on ne pouvait plus octroyer de concessions pour des chemins de fer principaux; il releva qu'on ne pouvait exclure l'initiative privée et qu'il fallait seulement la limiter en laissant aux C.F.F. la faculté de construire la ligne eux-mêmes, ce avec quoi les promoteurs de la ligne étaient d'accord. Mais comme les C.F.F. ne voulaient pas la construire, la concession devait être accordée. La nouvelle ligne et celle du Soleure-Moutier, disait-on, pouvaient très bien vivre l'une à côté de l'autre. Le Conseil d'Etat du canton de Soleure était d'accord cette fois aussi que la concession fût octroyée.

Les C.F.F. persistèrent dans leur manière de voir et déclarèrent que du moment qu'on avait adopté le régime des chemins de fer d'Etat, il était inadmissible que de nouvelles lignes principales fussent construites par des particuliers. En tout cas, la Confédération devait formuler une réserve astreignant à céder en tout temps et sans difficulté la concession. Une disposition en ce sens fut effectivement insérée dans la concession, de même qu'un droit de rachat par la Confédération après 15 ans déjà (au lieu

de 25 ans, comme à l'accoutumée) et enfin le droit, pour la Confédération, de participer à raison de 50 % au capital-actions du nouveau chemin de fer. Disons d'emblée que la Confédération ne fit usage d'aucun de ces droits.

Hors ce que nous venons de mentionner, la concession, qui fut accordée le 6 novembre 1905, ne contenait pas de dispositions spéciales. Elle fut modifiée en 1914, l'autorité concédante ayant autorisé une distance additionnelle de 100%, parce que les frais d'établissement devaient s'élever à fr. 25.000.000, au lieu de fr. 14.870.000 prévus tout d'abord.

Dans la suite, la concession fut cédée au canton de Berne, qui de son côté la transféra le 24 juin 1909 au chemin de fer du Lœtschberg.

En 1904 eut lieu l'expertise internationale pour le percement des Alpes bernoises. Les experts eurent à répondre entre autres questions à celle-ci : « Telles qu'elles se présentent actuellement, les lignes d'accès par le Jura peuvent-elles favoriser le succès d'une nouvelle voie d'accès au Simplon par les Alpes bernoises, ou est-il indiqué soit de les améliorer, soit d'en établir de nouvelles et, dans l'affirmative, lesquelles ? » Les experts arrivèrent à la conclusion qu'à lui seul le percement des Alpes bernoises ne pouvait suffire à donner l'avantage à la route du Simplon dans les relations entre l'Italie et la plus grande partie de la France, de l'Angleterre, etc. Une amélioration des passages du Jura était également des plus utiles au trafic par le Simplon. Mais pour éviter le grand détour et les fortes rampes par Bienne, Reuchenette, Sonceboz et Tavannes il suffisait d'établir le raccourci entre Büren-Granges et Moutier, ce qui diminuerait de 21,5 kilomètres la distance virtuelle entre Berne et Belfort, par rapport à la ligne de chemin de fer existant entre ces deux villes.

Il existait donc, selon cette opinion impartiale, des liens étroits entre le percement du Jura entre Moutier et Granges et le chemin de fer du Lœtschberg et il incombait à celui-ci, qui avait acquis la concession du Moutier-Granges, d'aviser aux moyens d'établir ce percement. Le gouvernement du canton de Berne, qui comme on le sait est identique avec le chemin de fer du Lœtschberg, appuya ses efforts de tout son pouvoir.

Indépendamment des études techniques et de la justification financière, le souci principal du chemin de fer du Lœtschberg fut la conclusion d'un contrat avec les C.F.F., pour la future ligne Moutier-Granges. Mais des difficultés surgirent, qui paraissaient insurmontables. Or, sans un contrat de partage qui devait assurer l'existence de la nouvelle ligne, le B.L.S. ne pouvait songer à la construire. La solution intervint lors des négociations relatives à la convention avec la France pour les nouvelles lignes d'accès au Simplon. Les délégués suisses ne voulaient négocier qu'au sujet de la ligne Frasnè-Vallorbe, de la ligne de la Faucille et de celle du Bouveret à Genève. Mais les délégués français insistèrent énergiquement pour qu'on englobât aussi le percement du Jura, entre Moutier et Granges, dans les négociations. Les



représentants de la Suisse s'y opposaient parce qu'ils redoutaient une concurrence pour le Gothard. Mais comme la France menaçait de rompre les pourparlers pour la convention si l'entente ne pouvait se faire aussi quant au Moutier-Longeau, il fallut céder au désir exprimé. La France fit toujours preuve d'une grande sollicitude envers le chemin de fer du Lötschberg et envers le nouveau raccourci par le Jura. Il suffit de se reporter, à cet égard, au compte rendu des délibérations de la Chambre des députés, fascicule N° 2685, 9<sup>e</sup> législature, session 1909, pages 7 et 8. Elle demandait également un autre raccourci vers Büren et Dotzigen, que la Suisse n'admit jamais. On convint toutefois dans la convention, que si à un moment donné le développement du trafic justifiait la construction d'un nouveau raccourci dans la direction de Berne, il ferait l'objet de nouvelles négociations entre les deux États.

Au surplus, la France témoigna son intérêt au percement du Jura non seulement sur le plan politique, mais encore en autorisant la Compagnie des chemins de fer de l'Est à participer à la justification financière de l'entreprise en souscrivant pour 10 millions de francs de nouvelles actions du B. L. S.

De cette manière, il fut possible de conclure un contrat, en 1909, pour un partage du trafic concernant le Moutier-Granges.

Il s'agissait ensuite d'établir la justification financière. L'assemblée des actionnaires du chemin de fer B. L. S. chargea le Conseil d'administration, le 5 juillet 1909, de la préparer, d'élaborer le projet définitif et de se procurer des offres pour l'exécution. Le tout fut conçu pour une ligne Moutier-Longeau, et non plus Moutier-Granges. Le 6 avril 1910 le projet de construction fut soumis à l'approbation du Conseil fédéral ; les plans furent déposés la même année pour pouvoir procéder aux acquisitions de terrains et l'approbation fut prononcée le 28 février 1911. Immédiatement après, les travaux furent mis en soumission.

Pour le financement, le B. L. S. négocia tout d'abord avec la maison Loste & Cie, à Paris, qui avait contribué beaucoup au financement de l'entreprise du Lötschberg. Estimant inacceptables les offres reçues, le B. L. S. rompit les pourparlers, mais il put les reprendre, sur de nouvelles bases plus favorables, avec la même maison ou plus exactement avec son ayant cause, le Crédit français, à Paris. Un contrat fut conclu, en vertu duquel la justification financière et la construction de la ligne Moutier-Longeau étaient confiées au Crédit français. Le capital de l'établissement de la ligne Moutier-Longeau fut fixé à 25 millions de francs.

Les travaux commencèrent du côté nord, par la tranchée du tunnel, le 7 novembre 1911 et le lendemain du côté sud. A la fin de l'année, la galerie d'avancement inférieure avait été forée, à la main, sur une longueur de 8 mètres, côté Moutier, de 10 mètres côté Granges et l'on travaillait principalement aux installations. Pour ce qui est de la construction même, il y a lieu de mentionner les nombreuses irrptions d'eau, qui gênèrent beaucoup les travaux. En outre, ceux-ci furent suspendus pour cause

de grève du 30 juillet au 6 août 1913, et du 25 août au 26 septembre, ce qui entraîna un retard sur le programme. En 1914, l'eau causa de nouveau de très grandes difficultés et le plus désagréable fut qu'avec l'avancement des travaux le ruisseau de Granges vint à tarir et que l'alimentation en eau de ce village fut interrompue. La place nous manque pour relater ici tous les litiges qui surgirent, à cause du régime des eaux. Le B. L. S. reconnut finalement mainte obligation d'indemniser et assumait, en particulier, les frais d'une nouvelle installation d'alimentation en eau potable, pour Granges.

La guerre éclatant en 1914 retarda de nouveau la construction et l'on dut attendre souvent la livraison des rails.

Il fallut prévoir enfin l'écoulement de l'eau se déversant dans le tunnel et, en outre, installer un système de ventilation. Dans la suite, cette ventilation ne fonctionna pas très bien, surtout lorsque soufflait le fœhn et ce fut là un des motifs pour lesquels, après l'accident du Ricken, on introduisit la traction électrique. L'installation de ventilation put alors être enlevée.

L'épreuve des ponts eut lieu le 10 septembre 1915 et la réception des travaux le 21 du même mois. La ligne fut ouverte à l'exploitation le 1<sup>er</sup> octobre 1915.

De même que dans tous les grands tunnels du Jura, on dut constater dans le tunnel Moutier-Granges des déformations du radier (radier à voûte renversée) ; il fallut le reconstruire sur divers points, après l'ouverture de l'exploitation, ce qui n'alla pas sans grands frais. Depuis, les déformations ont cessé. L'usure des rails, en revanche, est très forte dans ce tunnel.

La ligne Moutier-Longeau a une longueur de construction de 12.254 mètres, dont 8.578 mètres en tunnel. Le service de traction est confié aux C. F. F. Les stations de jonction de Moutier et de Longeau appartiennent aux C. F. F. et le B. L. S. en a la jouissance. L'unique station appartenant au B. L. S. est celle de Granges-Nord.

La ligne Moutier-Longeau a un trafic assez fort. En 1959, elle a transporté en transit 573.741 personnes, 1531 tonnes de bagages, 9017 pièces de bétail et 866.222 tonnes de marchandises. Toutefois, le service-voies fut relativement faible, cette année-là ; il y eut des années où le nombre des personnes transportées était beaucoup plus élevé. Le trafic local de la station de Granges-Nord est très satisfaisant.

*F. VOLMAR, professeur,  
directeur B. L. S./B. N.*

