

**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:** 3 (1932)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Le trafic de transit et le canton de Berne  
**Autor:** Volmar, F. / Möckli, G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-823801>

### **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:** 02.04.2025

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

P34

# Les Intérêts Économiques du Jura

BULLETIN DE L' A. D. I. E. J.

PARAISANT TOUS LES DEUX MOIS

|  |   |   |
|--|---|---|
| Présidence de l'A. D. I. E. J.:<br><b>M. F. REUSSER</b><br>Moutier — Tél. 7. | Secrétariat de l'A. D. I. E. J.:<br><b>M. G. MÖCKLI</b><br>Delémont - Tél. 2.11 | Administration du Bulletin: <b>Secrét. de l'A. D. I. E. J.</b><br>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.* —  
RAPPORTS ANNUELS. — COMMUNICATIONS OFFICIELLES. — REQUÊTE  
DES HORAIRES.

## LE TRAFIC DE TRANSIT et le canton de Berne

Dans les Nos 1930/2 et 1931/1, nous avons publié une partie de l'étude que M. le Prof. Dr F. Volmar, directeur de la Compagnie du B. L. S., a consacré à la politique bernoise en matière de trafic de transit<sup>1)</sup>. Cette étude, très documentée, est sortie de presse à fin 1931. Nos membres, puisque l'A. D. I. E. J. a collaboré à sa publication, la recevront à titre gracieux, et le Bulletin lui consacre encore quelques pages aujourd'hui.

### Le canton de Berne et la ligne du Simplon

Le projet d'une ligne du Simplon est un des plus anciens projets suisses de ligne transalpine. De suite après la promulgation de la Loi fédérale de 1852 sur les chemins de fer, un groupe de financiers français conçut l'idée d'unir la France à la Sardaigne par la vallée du Rhône et à travers le Simplon. Le canton du Valais lui accorda les concessions nécessaires en 1853 et 1854. En 1860, le tronçon Martigny-Sion fut ouvert à l'exploitation. Mais la société concessionnaire devint insolvable par suite de difficultés croissantes d'ordre financier.

<sup>1)</sup> *Der Entwicklungsgang der bernischen Transitverkehrspolitik (bis zur Gründung der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon), von Prof. Dr F. Volmar, Direktor der B. L. S. — Herausgegeben unter Mitwirkung der Association pour la Défense des Intérêts économiques du Jura, durch die Direktion der Lötschbergbahn in Bern, 1931: 1 brochure de 424 pages au Kommissionsverlag von A. Francke A.-G. in Bern.*

La concession fut déclarée caduque et, à la suite d'une vente forcée, la ligne exploitée fut adjugée pour la somme de fr. 10.000 à un consortium comprenant la Société financière vaudoise et la Société des chemins de fer de la Suisse occidentale. Une nouvelle société, dénommée Chemin de fer du Simplon, fut fondée ; elle poursuivit la construction de la ligne jusqu'à Brigue, mais sans réussir à entreprendre le percement lui-même du Simplon. Elle fusionna plus tard avec les Chemins de fer de la Suisse occidentale, et la nouvelle Société prit le nom de Suisse occidentale-Simplon (S. O. S.).

De 1850 à la percée du massif, toute une série de projets furent étudiés.

Dans la grande lutte pour le percement des Alpes, le Simplon joue un rôle prépondérant, mais ne réussit pas plus que ses rivaux de l'Est, le Lukmanier et le Splügen, à supplanter le Gothard. Ainsi ce vieux projet de chemin de fer apparut-il longtemps et malgré tous les efforts, comme impossible à réaliser. Mais après une tentative infructueuse en 1875, la fusion du S. O. S. avec la Société bernoise du Jura-Berne-Lucerne intervint en 1889 et cet événement contribua puissamment à la réalisation du percement du Simplon.

Ceci ressort du contrat de fusion qui comportait cette disposition :

Les deux Sociétés, S. O. S. et J. B. L. opèrent la fusion de leurs intérêts dans l'idée que la nouvelle Société poursuivra les buts que s'était assignés séparément chacune des parties contractantes. Les administrations des deux Sociétés, en particulier, reconnaissent l'opportunité de l'achat de la ligne Berne-Lucerne et l'importance de la communication avec l'Italie par le Simplon pour toute la Suisse occidentale. A titre de garantie à ce sujet pour les cantons qui ont octroyé des subventions pour le percement du Simplon, la nouvelle Société s'engage vis-à-vis d'eux et vis-à-vis de chacun d'eux en particulier, à passer à l'exécution du projet (y compris la voie d'accès septentrionale), aussitôt que les conditions de raccordement et d'exploitation de la nouvelle ligne auront été fixées entre la Suisse et l'Italie et qu'un montant minimal de fr. 30.000.000 en subventions sera assuré pour la construction du tunnel.

La manière de voir du canton de Berne relativement au percement du Simplon fut nécessairement évoquée lors des négociations sur la fusion du J. B. L. et du S. O. S., et il en ressort que l'opinion générale y était favorable au subventionnement du Simplon. On fit valoir l'obligation morale pour Berne de soutenir au moment donné l'entreprise du Simplon comme on l'avait fait pour le Gothard. En outre, le Simplon apporterait au canton les avantages que le Gothard ne lui avait regrettamment pas valus dans la mesure escomptée.

La fusion elle-même du J. B. L. et du S. O. S., condition première du percement du Simplon, eût été impossible sans l'assentiment du canton de Berne, principal actionnaire des chemins de

fer du Jura et propriétaire du Berne-Lucerne. Le gouvernement, le Grand Conseil et le peuple, celui-ci par 58.546 voix contre 4.015, l'approuvèrent.

Le 20 février 1891, la Direction cantonale des chemins de fer (Stockmar) soumit au gouvernement à l'intention du Grand Conseil un projet de loi réglant à nouveau et d'une manière générale le subventionnement des lignes de chemins de fer. Le Simplon figurait en tête de liste des lignes à subventionner. L'exposé des motifs était assez bref. Les raisons matérielles y tiennent avec raison fort peu de place : le canton de Berne est encore plus éloigné du Simplon que du Gothard et, sans voie d'accès bernoise, le Simplon ne présente aucun intérêt pour Berne. Seuls des mobiles d'ordre idéal et d'amitié confédérale parlaient en faveur du subventionnement. La loi fut acceptée par 152 voix au Grand Conseil le 8 avril 1891 et, le 5 août 1891, le peuple l'adoptait à son tour par 26.584 voix contre 13.117.

Mais, comme elle ne remplit que fort peu les espoirs qu'on avait placés en elle, le député A.-G. Bühler, de Frutigen, appuyé par 50 co-signataires, déposait, le 18 novembre 1896, la motion suivante : a) un nouveau décret réglera la participation de l'État à la construction de nouvelles lignes de chemins de fer ; b) le projet sera soumis pour examen à la Commission d'Économie publique ainsi qu'à une Commission spéciale de 11 membres ; c) le projet sera discuté assez tôt pour pouvoir être soumis en mars à la votation populaire. — Sans opposition, le 25 novembre 1896, la motion fut acceptée par le Grand Conseil.

Le 20 janvier 1897, le gouvernement présentait au Grand Conseil son projet avec les propositions de la Commission d'Économie publique et celles de la Commission spéciale. Si, en 1891, des considérations d'amitié pour les Confédérés de la Suisse romande avaient fait pencher la balance en faveur d'un subventionnement du Simplon, le seul souci des intérêts ferroviaires bernois prévalut cette fois-ci. Le rapport du gouvernement soulevait à nouveau, en effet, la vieille question du percement des Alpes bernoises. Les publications du juge à la Cour suprême Teuscher, parues entre temps, sur une ligne nouvelle et praticable du Lötschberg considérée comme voie d'accès bernoise au Simplon, avaient atteint leur but. Les vieux projets, relégués mais non abandonnés, pouvaient trouver leur réalisation au Lötschberg. Mais sans ligne du Simplon, une ligne du Lötschberg ne présentait aucune signification. Berne avait maintenant le plus grand intérêt à soutenir l'idée du percement du Simplon.

On peut lire ce qui suit dans le rapport précité du gouvernement bernois du 20 janvier 1897 :

Grâce à sa situation géographique, le canton de Berne est à même de créer sur son territoire une des voies d'accès principales au tunnel du Simplon : la ligne du Lötschberg. Cette nouvelle communi-

cation sert d'une manière si évidente les intérêts de notre canton que nous considérons comme superflu d'entrer dans des détails à ce sujet.

Après avoir cité les publications de Teuscher et le message du Conseil fédéral accompagnant le projet de concession d'une ligne du Lötschberg dans lequel celui-ci reconnaît que des intérêts considérables sont liés à la construction d'une ligne du Lötschberg, le gouvernement bernois poursuivait dans son rapport :

Le chemin de fer du Lötschberg n'est pas seulement destiné à aider à l'ouverture d'une nouvelle ligne internationale de transit vers l'Italie, mais il faciliterait aussi grandement le trafic entre notre canton, la Suisse centrale et orientale d'une part, et le Valais d'autre part; aucun de ses concurrents n'est en outre en mesure d'exercer une influence aussi favorable sur les entreprises de chemins de fer existantes ou projetées dans notre canton. Beaucoup, parmi ces dernières, prendront une importance à laquelle elles ne sauraient prétendre jamais sans ligne du Lötschberg.

Le gouvernement proposait en conséquence d'accorder une subvention de fr. 1.000.000 pour le percement du Simplon. Aucune opposition ne se manifesta au Grand Conseil lors de la session du 26-28 janvier 1897. Le projet de loi portant subventionnement de fr. 1.000.000 — éventuellement de fr. 1.500.000 selon la solution donnée à la question du chemin de fer du lac de Brienz et sur laquelle nous ne pouvons entrer dans des détails — pour le percement du Simplon, fut accepté par 121 voix contre 4 et par le peuple, le 28 février 1897, par 50.679 voix contre 15.961.

Le conseiller d'Etat Scheurer avait dit entr'autres au Grand Conseil lors du débat sur l'entrée en matière :

... aussitôt après le percement du Simplon, le canton de Berne devra examiner la question de savoir s'il ne veut pas se raccorder directement au Simplon, si le vieux songe, le vieil idéal bernois de voir à travers le canton de Berne et les Alpes bernoises s'établir une ligne internationale, peut être réalisé. Nous croyons tous que cela est possible et que ce sera probablement grâce à la ligne du Lötschberg.

Par l'adoption de la loi, le peuple bernois, le 28 février 1897, avait à nouveau affirmé sa volonté de subventionner le percement du Simplon par fr. 1.000.000. L'année suivante, l'exécution du projet était assurée financièrement. On peut encore ajouter que la Banque cantonale de Berne joua un rôle décisif lors du financement de l'emprunt nécessaire.

#### Le canton de Berne et le projet de ligne du Lötschberg

Les travaux de percement du Simplon commencèrent déjà au mois de novembre 1898. La condition préalable de l'établissement d'une ligne des Alpes bernoises était ainsi remplie. Berne put se vouer en toute tranquillité à la réalisation de son ancien plan de création d'une ligne de transit. Ce fut le commencement de la politique dite du chemin de fer du Lötschberg. Son exposé dépasserait le cadre de ce travail. Rappelons seulement qu'elle

fut introduite en 1889 par la publication du juge à la Cour suprême Teuscher : *Eine Lötschbergbahn als Zufahrtslinie zum Simplon und direkte Verbindung mit Wallis mittelst Durchstich des Lötschberges*, que le juge Teuscher publia encore d'autres études sur le même sujet et que le subventionnement d'une ligne du Lötschberg était prévu dans la loi de 1897 dont il a été question ci-avant.

Le 25 décembre 1891, le colonel Bühler et consorts obtinrent de l'Assemblée fédérale la concession pour la construction d'une ligne du Lötschberg. Après l'adoption de la loi de 1897, les autorités cantonales se mirent à l'étude des questions techniques, financières et économiques soulevées par la construction de la ligne. Si un Comité privé d'initiative en fut chargé pour la plus grande partie, il n'en travailla pas moins en liaison étroite avec les organes de l'État.

Par la loi du 4 mai 1902 sur le subventionnement des chemins de fer, la subvention de l'État à la ligne du Lötschberg fut augmentée dans de fortes proportions et, le 27 juin 1906, le Grand Conseil, en application de la loi du 4 mai 1902, accorda à la ligne du Lötschberg une subvention sous la forme d'une prise d'actions pour un montant de fr. 17.500.000. Le 27 juillet 1906, grâce à cette subvention et aux apports des particuliers et des communes, la Société du B. L. S. (Berner Alpenbahn Gesellschaft Berne-Lötschberg-Simplon) put être constituée.

Le premier coup de pioche fut donné le 15 octobre 1906 sur le versant Nord à l'entrée du grand tunnel et, le 15 juillet 1915, la ligne put être ouverte à l'exploitation.

---

Le chapitre VIII de la brochure de M. Dr Volmar traite du problème de la politique ferroviaire bernoise en matière de trafic de transit et de ses rapports avec la Confédération. L'auteur y expose avec force la légitimité du point de vue bernois, en droit et en fait, à l'artère internationale que la Confédération n'a pu, en son temps, établir à travers le canton. — Lorsque la question du rachat de la ligne du B. L. S. par les C. F. F. se posera dans toute son ampleur devant l'opinion publique, les arguments exposés dans cette partie de l'ouvrage prendront toute leur valeur. Ils sont déjà d'actualité, pour tout ce qui concerne l'élaboration des horaires internationaux à travers le canton et la répartition du trafic entre les lignes du réseau fédéral et celles du Lötschberg.

Nous ne pouvons qu'engager les lecteurs à méditer ces pages dont la traduction serait trop étendue pour notre modeste organe, et nous donnons, pour terminer, la traduction des conclusions de M. le Dr Volmar.

(Note du traducteur.)

### *Conclusions.*

1. La politique ferroviaire bernoise du Lötschberg et la construction de cette ligne sont le dernier anneau dans la longue chaîne des traditions bernoises en matière de politique de transit.



2. La construction de la ligne du Lötschberg — avec celle du Moutier-Longeau — a réalisé l'équipement de l'axe économique du canton de Berne.
3. La ligne du Lötschberg est la concrétisation de l'idée d'une grande artère bernoise Nord-Sud, de caractère économique et politique, devenue nécessaire par la réunion du Jura à l'ancien canton.
4. La politique ferroviaire du Lötschberg s'est tenue complètement dans le cadre de la législation fédérale du temps, et est demeurée en accord constant avec la politique d'établissement du réseau des C. F. F.
5. La ligne du Lötschberg a le droit indiscutable de bénéficier en tout et partout, de la part de la Confédération et de tous ses organes, du même traitement que les autres lignes suisses de transit.

Prof. Dr F. VOLMAR.

Traduit par G. Mœkli.

## COMMUNICATIONS OFFICIELLES

# RAPPORT ANNUEL

Année 1931

Messieurs,

Selon la coutume, nous venons vous présenter un résumé de notre activité pendant l'année 1931 et soumettre le résultat de nos efforts à votre bienveillante appréciation.

Comme par le passé, nous avons cherché à défendre de notre mieux, dans le cadre qui nous est assigné par les statuts, et dans la mesure des moyens dont nous disposons, les intérêts du Jura partout où ils nous paraissaient menacés. Les temps ne sont pas propices. La dépression économique générale touche durement notre région. L'horlogerie et les industries annexes qui en dépendent ont été les premières à souffrir de la paralysie des affaires. Le chômage sévit avec intensité et nul ne peut aujourd'hui encore prévoir quand la crise prendra fin.

Les pessimistes s'en vont clamant que jamais plus notre industrie ne connaîtra la prospérité d'antan, que le pays s'appauvrit graduellement, que la balance commerciale est anormalement déficitaire et que si un redressement énergique n'intervient pas à bref délai, notre économie nationale sera secouée jusqu'en son tréfonds, avec un amoncellement de ruines irréparables.

Les optimistes rétorquent qu'il y a toujours eu des crises périodiques, qu'il y en aura toujours, qu'il faut supporter celle qui nous frappe actuellement avec résignation et confiance dans l'avenir, que