

# **Extraits du rapport de M. le Dr Volmar, directeur de la Compagnie du Lötschberg et de la ligne Berne-Neuchâtel : V. L'établissement de la nouvelle ligne concurrente (Delle) - Moutier - Granges - (Berne)**

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **12 (1941)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825462>

## **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.

## Extraits du rapport\* de M. le Dr Volmar, directeur de la Compagnie du Lötschberg et de la ligne Berne-Neuchâtel

### V. L'établissement de la nouvelle ligne concurrente (Delle) - Moutier - Granges - (Berne)

1. Un autre événement est survenu, qui a diminué fortement la valeur éventuelle de la route Pontarlier-Neuchâtel-Berne-Lötschberg comme voie de transit. Cet événement, c'est la percée du Jura à Moutier-Granges.

C'est évidemment aux chemins de fer français surtout qu'il appartient de diriger le transit par Pontarlier-Neuchâtel ou par Delle-Moutier-Granges et pour ce motif il est utile qu'on se rende bien compte de l'intérêt que la France peut porter à l'une ou l'autre de ces lignes.

Nous rappelons à ce propos que, comme nous l'avons exposé plus haut, le P. L. M. avait enlevé du trafic à l'ancien Franco-Suisse plutôt qu'il ne lui en avait procuré, et cela en faveur de la Compagnie de l'Est; ensuite, le P. L. M. accorda une très grande importance à la route Frasne-Vallorbe-Lausanne-Simplon. La route Pontarlier-Neuchâtel fut donc visiblement négligée par les chemins de fer français, qui manifestement la jugeaient dénuée d'importance.

2. Il en était tout autrement pour la voie de (Delle)-Moutier-Granges-(Berne). Les procès-verbaux de négociations pour les voies d'accès au Simplon prouvent que les délégués suisses opposèrent les plus grandes difficultés au percement du Moutier-Granges; craignant, pour la ligne du Gothard, la concurrence des lignes Moutier-Granges et Berne-Lötschberg-Simplon, ils cherchèrent par tous les moyens à l'empêcher. Mais les délégués français donnèrent à entendre que si la Suisse ne voulait pas faciliter ce percement, la France ne concluerait aucune convention pour les voies d'accès au Simplon.

La délégation suisse fut ainsi contrainte d'entrer en pourparlers au sujet du Moutier-Granges.

A elle seule, cette attitude de la délégation française suffirait à prouver l'intérêt éminent que la France vouait à cette percée du Jura. Mais la France alla plus loin et autorisa la Compagnie de l'Est à participer par 10 millions de francs à la justification financière de l'entreprise. Cette participation existe encore et l'absorption de la Compagnie de l'Est par la Société nationale des chemins de fer français en a fait une participation de l'Etat.

L'attitude de la France à l'égard du percement du Jura est caractérisée aussi par le rapport sur les lignes d'accès au Simplon que présenta le gouvernement français à la Chambre des députés. Nous en reproduisons les passages suivants :

« L'article 8 de la convention a pour but d'assurer la réalisation »  
» d'un raccourci à établir sur la ligne de Belfort à Berne, entre Mou- »  
» tier-Longeau.

» **Ce raccourci présente une importance considérable pour**  
» **les intérêts français.**

\*) Doit-on renforcer la superstructure de la B. N. sur toute la longueur de la ligne en adoptant le profil de rail I des C. F. F.? (Berne, Pochon-Jent S. A., 1940.)

» Actuellement, la voie la plus directe entre la Belgique et la  
» Hollande d'une part, le nord de l'Italie d'autre part, passe par  
» Luxembourg, Metz, Bâle et le Gothard, évitant entièrement le ter-  
» ritoire français. Le trajet d'Anvers à Milan, par exemple, est par  
» cette voie de 976 km. Le même trajet, par les voies françaises et le  
» Simplon, c'est-à-dire par Jeumont, Arc-Senans-Mouchard et Vallorbe  
» serait de 1061 km. et, après la construction du raccourci Frasnè-  
» Vallorbe, de 1034 km., représentant par conséquent un parcours plus  
» long que le passage par la voie allemande. Le même trajet d'Anvers  
» à Milan serait, par les voies françaises et par le Gothard, c'est-à-  
» dire par Namur, Ecouvieuz, Belfort et Bâle, de 1011 km. ; sa longueur  
» dépasserait encore de 35 km. celle de la voie concurrente. Après  
» l'établissement de la ligne du Löetschberg, le trajet Anvers-Milan par  
» Namur, Ecouvieuz, Belfort, Delle, Berne, le Löetschberg et le Sim-  
» plon sera de 985 km., laissant subsister au profit de la voie alle-  
» mande, un avantage de 9 km. Mais en exécutant le raccourci Mou-  
» tier-Granges, qui réalise une diminution de parcours de 16 km.,  
» l'avantage passe à la voie française, qui devient plus courte de 7 km.  
» que la voie allemande.

» Les conséquences de cette modification sont importantes. La  
» zone belge, dont le trafic sur la Lombardie a intérêt à emprunter  
» les rails français, est actuellement limitée, du côté nord, par une  
» ligne qui se maintient au sud d'Anvers et de Bruxelles. Après l'exé-  
» cution des lignes du Löetschberg et de Moutier-Granges, cette ligne  
» s'élèvera au-dessus de Bruxelles, d'Anvers et même de Rotterdam.  
» Le trafic de l'Angleterre, de la Belgique, de la Hollande occidentale,  
» sur la Lombardie, dont la plus grande partie nous échappe actuelle-  
» ment, pourra être revendiqué par les rails français.

» La réduction de parcours de 42 km., créée par les lignes du  
» Löetschberg et du Moutier-Granges, n'aura pas seulement pour effet  
» d'accroître la part de notre pays dans le trafic de transit internatio-  
» nal. Elle améliorera dans une large mesure les relations du nord-  
» est de la France elle-même avec l'Italie du nord et permettra à notre  
» industrie des bassins de Longwy et de Briey de concurrencer, en Ita-  
» lie, l'industrie allemande.

» On sait quel intérêt l'Allemagne a toujours attaché à l'amé-  
» lioration de ses relations avec l'Italie. Elle en a donné la mesure,  
» lors de la construction de la ligne du Gothard, en allouant une sub-  
» vention de 30 millions à cette entreprise. Il résulte d'ailleurs des  
» statistiques de la douane suisse que le transit, à travers la Suisse,  
» à destination ou en provenance de l'Italie, a été en 1907 pour le tra-  
» fic allemand de 597.000 tonnes, dont 217.000 de produits métallur-  
» giques.

» Il est permis d'espérer que la réduction de parcours de 42 km.  
» mentionnée ci-dessus permettra à nos industriels de Meurthe-et-  
» Moselle et des Ardennes d'augmenter l'exportation de nos produits  
» sur les marchés de l'Italie septentrionale.

» Cette réduction améliorera aussi, dans une large mesure, les  
» conditions du trajet pour les voyageurs, entre l'Est de la France et  
» la Lombardie. Elle comporte en effet la substitution de déclivités de  
» 15 ‰ aux déclivités de 25 ‰ qui existent actuellement à la traversée  
» du Jura ; elle abaisse de 750 m. à 550 m. la cote du point culminant  
» de cette traversée ; elle supprime le passage par Bâle qui entraîne  
» généralement un arrêt d'environ une heure. On peut, par suite, éva-  
» luer à deux heures la diminution qu'elle apportera à la durée du  
» trajet. La ligne directe de Moutier à Granges complétera donc le

» chemin de fer du Lötschberg d'une façon qui est particulièrement  
 » utile au point de vue des intérêts français; ce n'est toutefois qu'après  
 » des négociations laborieuses que nos représentants sont parvenus à  
 » en assurer la réalisation. »

L'importance très grande que la France attribuait à la route Belfort-Moutier-Granges-Berne-Lötschberg ressort clairement de cette citation.

3. Le gouvernement français estimait que le raccourci obtenu n'épuisait pas les possibilités et que, selon les circonstances, on pourrait le compléter par un autre. On lit en effet dans son rapport :

« Nos représentants aux conférences franco-suissees avaient  
 » demandé que le raccourci Moutier-Longeau fût complété par un  
 » autre raccourci à établir entre Longeau et Lyss, qui aurait procuré  
 » une diminution de parcours de 7 km. Les représentants de la Suisse  
 » n'ont pas cru pouvoir donner leur adhésion à ce projet, qui aurait  
 » l'inconvénient de placer hors de la ligne internationale Belfort-  
 » Berne l'importante ville de Bienne et par conséquent d'y soulever  
 » une très vive opposition. Dans ces conditions, il était à craindre que  
 » la plupart des personnalités suisses qui se sont montrées favorables  
 » au raccourci Moutier-Granges-Longeau fussent hostiles à son pro-  
 » longement vers Lyss et nos représentants n'ont pas insisté sur ce  
 » dernier point dont l'importance n'était d'ailleurs pas essentielle; ils  
 » ont toutefois obtenu l'insertion, aux procès-verbaux de la conférence,  
 » d'une déclaration du Conseil fédéral indiquant que, lorsque le déve-  
 » loppement du trafic exigera l'établissement d'un raccourci ultérieur  
 » vers Berne, l'étude de cette question fera l'objet de négociations  
 » entre les deux Etats. L'avenir reste donc réservé à ce sujet. »

Il n'est donc pas exclu qu'on construise un nouveau raccourci de 7 kilomètres, ce qui, naturellement, améliorerait encore beaucoup la route de Delle.

4. Dans les pages qui précèdent, nous avons montré combien la France s'est engagée en faveur de la ligne Belfort-Moutier-Longeau-Berne-Lötschberg. Il n'y a pas lieu d'admettre qu'à un moment donné elle s'intéressera moins à cette ligne, pour s'occuper de celle de Pontarlier-Neuchâtel-Berne-Lötschberg, dont elle ne s'est jamais souciée. Il s'ensuit que la France ne facilitera guère les efforts qui viseraient à développer cette dernière au détriment de la ligne Belfort-Moutier-Longeau-Lötschberg, ou qui causeraient un tort quelconque à celle-ci. Elle ne le fera pas afin de ne pas affaiblir sa position en la question d'un raccourci par Lyss, pour ne citer que ce motif. Il faut tenir compte des faits et de la situation réelle, si l'on ne veut pas se faire illusion.

Puis il y a le canton de Berne, qui ne peut pas contribuer non plus à affaiblir la route Belfort-Moutier-Longeau-Berne-Lötschberg. Le canton de Berne a intérêt lui aussi à ce que soit construit un jour le raccourci de Lyss, car il est plus fortement engagé dans l'entreprise du Moutier-Longeau que dans celle de la B.N.; en outre, porter atteinte à la ligne Belfort-Moutier-Longeau-Berne-Lötschberg provoquerait dans le Jura, qui veille jalousement à la prospérité de cette ligne, une réaction violente, qui pourrait être dangereuse pour le canton. Il est indispensable qu'on ait égard à ces circonstances, puisqu'elles ne peuvent être modifiées.

Résumant, il y a lieu de constater que la construction du Moutier-Longeau a aggravé une fois de plus la situation de la ligne Pontarlier-Neuchâtel-Berne comme voie de transit et comme voie d'accès au Lötschberg. Le percement du tunnel Moutier-Granges a mis fin

à tout transit du nord et de l'est de la France, de l'Angleterre, de la Hollande et de la Belgique par la ligne Berne-Neuchâtel. Dans la relation Paris-Berne et au delà, la concurrence du Moutier-Granges est moins dangereuse pour la B.N., mais elle existe quand même jusqu'à un certain point.

## COMMUNICATIONS OFFICIELLES

*Bons de transport* : Quelques membres nous ont informés qu'ils n'avaient pas reçu les bons de transport annoncés dans notre dernier bulletin. Nous regrettons vivement que des erreurs aient été commises dans l'encartage des bons de transport et nous prions nos membres qui ne les auraient pas reçus, de bien vouloir en informer notre secrétariat. Nous rappelons que les abonnés au bulletin ne reçoivent pas de bons de transport, ceux-ci ne sont distribués qu'aux membres. En versant à notre compte de chèques postaux un supplément de Fr. 2.—, les abonnés seront transférés dans la catégorie des membres individuels et recevront une série de bons de transport valables pour 1941.



# HUGUENIN

70

## MÉDAILLEURS

### LE LOCLE

TÉL. 3.11.60

La maison d'ancienne et  
bonne réputation fournis-  
sant pour  
**toutes manifestations :**

**Médailles  
Distinctions  
Gobelets**

**Insignes  
Plaquettes  
Objets étain, etc.**

# CHAUX

pour blanchir et désinfecter les étables, etc.  
pour améliorer les terres décalcifiées,  
pour préparer la bouillie bordelaise,  
**pour fourrager** (carbonate de chaux fourrager).

Fabrique de chaux, St-Ursanne (Jura)

Téléph. 5 31 22

69