

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: 1 (1930)
Heft: 1

Artikel: Doit-on continuer la politique ferroviaire?
Autor: Reusser, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823729>

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: 13.04.2026

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

Pour relever les prix il faut aussi stimuler l'achat par une publicité éducative en faveur de la bonne qualité. La publicité collective est souhaitable.

Normalisation de la valeur de nos produits.

Assainir le crédit commercial pour améliorer du même coup les prix de nos produits. Il est absolument indispensable que notre monde industriel et commercial observe une plus grande discipline dans l'octroi de crédits.

L'organisation de la vente par des relations et des méthodes aussi directes que possible est fondamentale pour la prospérité de notre industrie. Il y a trop d'intermédiaires.

Epuration de l'horlogerie suisse de tous les fabricants et négociants non qualifiés, soit par des moyens corporatifs, soit par des voies légales.

Prévenir la surindustrialisation et la surproduction par une organisation plus adéquate des producteurs et de la production.

Groupement plus rationnel des collaborations techniques et commerciales.

Réglementation du travail à domicile par une loi fédérale.

Assurance obligatoire contre le chômage.

Ce programme de réorganisation tout en étant très complet est, vous en conviendrez, suffisamment chargé ; il démontre en tout cas clairement que les hommes de bonne volonté qui se sont attelés à la lourde besogne qu'est la réorganisation horlogère ont mérité de la Patrie et qu'il appartient à tous ceux qui travaillent dans cette industrie de collaborer en leur aidant à solutionner ce problème complexe et difficile, mais particulièrement intéressant pour tous.

HENRY SANDOZ
CONSEILLER NATIONAL

Doit-on continuer la politique ferroviaire ?

De tout temps, les voies de communication ont joué un rôle considérable dans la vie des peuples. Ce sont les « artères » qui conduisent le « sang » de la civilisation. C'est par elles que se font les échanges. Voies maritimes et fluviales, voies terrestres, voies aériennes, toutes sont précieuses comme éléments de prospérité et de puissance. Aussi comprend-on que chaque contrée cherche sans cesse à améliorer ses communications et n'hésite pas à s'imposer pour atteindre ce but les plus lourds sacrifices. La plupart des pays ont l'ambition d'avoir au moins un débouché sur la mer, de posséder de bons passages à travers les montagnes, des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux bien agencés. N'est-ce pas, en somme, parce que la Suisse, avec ses nombreux

cols alpins, constitue une des « clefs » importantes de l'Europe, qu'elle est libre et neutre ? Elle ne doit appartenir à personne, pour ne donner à aucun de ses voisins une prédominance dangereuse. Ne l'a-t-on pas appelée, avec raison, la plaque tournante du continent ?

Chaque pays désire attirer à lui le trafic, non pas seulement celui destiné directement à son économie nationale consistant en importations et exportations, mais aussi le transit, qui lui apportera des sources de revenu appréciables. Bien avant la construction des chemins de fer, ainsi que l'a démontré M. le professeur Dr Volmar dans une remarquable étude que nous espérons pouvoir mettre un jour sous les yeux de nos lecteurs, les cantons suisses, et en particulier celui de Berne, firent tout leur possible pour favoriser le passage des marchandises à travers leur territoire. On prit soin de la sécurité des convois, on organisa des relais et surtout l'on construisit des routes, de bonnes routes qui, malgré certains désirs locaux, suivirent le tracé le plus favorable. Ainsi le roulage prit peu à peu de l'extension et c'est avec plaisir que l'on entendait dans les localités traversées le joyeux tintement des clochettes et le claquement des fouets. Des vestiges de ce passé intéressant se retrouvent partout. Chez nous, le plus apparent est sans doute la grande ferme-restaurant des Rangiers où des écuries et des remises abandonnées ou presque en ruines témoignent de la quantité de chevaux que l'on tenait à disposition pour les renforts.

Cette politique routière fut suivie jusque dans la seconde moitié du XIX^e siècle. C'est grâce à elle qu'après la réunion du Jura au canton de Berne, l'on compléta le réseau routier de l'ancien Evêché de Bâle en construisant de nouvelles artères. Moutier-St-Joseph, Soyhières-Moulin-Neuf, Soyhières-Pleigne, Develier-Bourrignon, sont quelques exemples.

Après 1850, tout l'intérêt concernant les transports se porta sur les chemins de fer. En Suisse, des débats souvent passionnés, des compétitions cantonales et régionales présidèrent à l'établissement des voies ferrées. Soit par respect d'un fédéralisme très accentué, soit par manque de confiance dans l'avenir, la Confédération se désintéressa trop des questions ferroviaires. Ce n'est qu'à partir de 1872 qu'elle se réserva l'octroi des concessions. Jusque-là les cantons avaient été souverains. Chacun d'eux défendit le mieux qu'il put son propre point de vue, au détriment parfois de l'intérêt général. Aucun plan d'ensemble n'avait été imposé aux compagnies. Quelques-unes d'entre elles s'empressèrent de construire les lignes à bon rendement, négligeant celles des régions moins favorisées par leur situation géographique. Des entreprises périclitèrent, des concurrences nuisibles à l'économie générale se montrèrent, des erreurs presque irréparables et des injustices se commirent. Ce ne furent pas toujours les tracés les plus favora-

bles aux points de vue technique et commercial qui furent choisis. Il est vrai de dire aussi que l'initiative privée et celle des cantons fut stimulée de telle sorte qu'en relativement peu de temps la Suisse fut couverte d'un des réseaux ferroviaires les plus denses de l'Europe, malgré son sol tourmenté.

Le canton de Berne et avec lui le Jura eut à vaincre de grands obstacles qui ne furent écartés que peu à peu, au cours des cinq décades ayant précédé la grande guerre. Il vaudrait la peine de faire en détail l'historique de tous nos chemins de fer, ne serait-ce que pour démontrer l'énergie persévérante, l'esprit de suite et de sacrifice du peuple bernois. Les Stämpfli, les Jolis-saint, les Stockmar, les Kunz s'ils pouvaient revenir, nous raconteraient les luttes âpres et difficiles qu'ils durent soutenir. Les voies allant de l'est à l'ouest donnèrent moins de soucis que celles destinées à absorber le trafic nord-sud, le territoire bernois ne pouvant, pour les premières, être évité. Il fut relativement facile de s'entendre avec les cantons voisins pour l'établissement des lignes du Pied du Jura, de la Broye et de celle allant d'Olten à Lausanne par Berne et Fribourg. Il est vrai que cette dernière ville dut défendre vigoureusement ses intérêts, un premier projet voulant faire passer la ligne par Morat et Yverdon.

Il en alla tout autrement de la direction nord-sud. Il s'agissait de construire une grande artère transalpine pour relier l'Allemagne à l'Italie par la Suisse. Chaque région y allait de son projet, suivant ses intérêts. La voix de Zurich et de ses satellites se faisait pressante. En fin de compte, de façon magnanime, Berne céda le pas et donna son approbation au projet du Gotthard, en ayant cependant obtenu la promesse, qu'à son tour, il pourrait, lorsque les circonstances seraient favorables, réaliser son rêve. Il le réalisa. Il fallut attendre d'abord, le percement du Simplon, puis trouver les capitaux nécessaires. En 1913, enfin, le chemin de fer du Lötschberg fut inauguré, avec des chants de victoire. Berne avait sa transversale internationale, de Boncourt à Brigue, avec de grands express européens. Et dire qu'un Zurichois éminent avait osé affirmer un jour, au début des constructions ferroviaires, que le Jura bernois n'avait pas besoin de chemins de fer ! Pour parfaire la grande œuvre, on perça encore le Graiteray et le Montoz de Moutier à Granges.

Maintenant, on pouvait espérer que le canton de Berne récolterait les fruits d'un si long labeur, qu'il verrait un trafic abondant suivre la nouvelle artère, comme un sang vivifiant. Les calculs avaient été bien faits, les pronostics ne pouvaient être qu'optimistes. Hélas ! personne n'avait songé à la guerre. Celle-ci dérouta tous les plans, modifia les voies naturelles du trafic, ainsi que ses sources et le Lötschberg s'avéra pour le canton une lourde charge financière. A nouveau, les énergies étaient mises à l'épreuve. Avec ténacité et méthode, on chercha à s'adapter

aux circonstances nouvelles. La situation s'améliore d'année en année et le jour n'est peut-être pas éloigné où la grande entreprise bernoise se suffira à elle-même.

Avec l'inauguration du Moutier-Longeau, en 1916, le canton de Berne a clos, pour un temps, sa politique d'extension du réseau ferroviaire. D'aucuns ont pensé que le peuple et les autorités avaient ainsi terminé leur tâche et qu'il n'y avait plus qu'à laisser les diverses administrations faire leur devoir. Le but de ces lignes est justement de montrer qu'il faut, au contraire, continuer à pratiquer une politique ferroviaire active, en étroite collaboration avec l'opinion publique. Comme nous venons de le voir à très gros traits, c'est un terrain bien difficile que la génération précédente a défriché et mis en valeur. Avons-nous le droit de le laisser inculte parce que de nouveaux obstacles sont à vaincre ?

On ne construira probablement plus de nouveaux chemins de fer, mais ceux existants peuvent être améliorés en vue d'un trafic plus confortable, plus rapide, plus rationnel. N'avons-nous pas, en plusieurs endroits, sur nos grandes lignes des rebroussements ennuyeux, obligeant à des manœuvres causant des retards aux voyageurs pressés ? Et y a-t-il quelqu'un aujourd'hui qui ne soit pressé ? Avons-nous des doubles-voies partout où elles sont nécessaires ? N'a-t-on pas tenté de nous laisser de côté avec l'électrification ? Les voies d'accès au Lötschberg sont loin d'être parfaites et leur amélioration constitue tout un programme. C'est ainsi que la France a le droit de demander la construction du raccourci Granges-Büren, si le trafic atteint une certaine importance.

L'établissement des horaires et la fixation des tarifs appellent aussi toute notre attention, ceci aussi bien dans l'intérêt de l'administration que du public. Il faut que les chemins de fer puissent continuer à jouer leur rôle économique bienfaisant sans être débordés par la concurrence de l'automobile. La meilleure défense est d'offrir aux usagers, tant pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs le plus d'avantages possibles. Un commerçant avisé cherche à connaître toujours mieux les besoins de sa clientèle ; ce n'est qu'en collaborant étroitement avec la population des contrées qu'ils desservent que les C.F.F., aussi bien que les compagnies privées, assureront les positions qu'ils ont acquises.

Le canton de Berne n'a pu réaliser son programme ferroviaire aussi rapidement que d'autres régions plus favorisées. Parce qu'elles n'existaient pas encore lors du rachat ou qu'elles n'appartenaient pas aux grandes compagnies, plus de la moitié de ses lignes à voie normale ne sont pas incorporées au réseau fédéral. Cette proportion ne se retrouve nulle part en Suisse ; ailleurs, la plus grande partie des lignes secondaires ont été rachetées par

la Confédération en même temps que les voies principales ou sub-séquentement. Chez nous, les artères à bon rendement, où passe le grand trafic, appartiennent en général aux Chemins de fer fédéraux, tandis que celles d'intérêt local sont organisées en compagnies privées. Il n'est pas étonnant dès lors que plusieurs de celles-ci se débattent dans de grandes difficultés financières et que les contribuables bernois doivent délier largement les cordons de leur bourse pour aider à couvrir des déficits. Ici, ce sont les communes qui donnent des garanties pour assurer l'exploitation, là c'est l'Etat qui parfait le service des intérêts du capital emprunté. Cette situation anormale ne saurait durer à la longue. Les chemins de fer suisses doivent former un ensemble au service de toute la collectivité. Les bénéfices réalisés sur les bonnes lignes compenseront les pertes éventuelles subies sur celles conduisant dans les contrées éloignées et écartées. Et dans cette formule, nous englobons aussi les voies étroites qui, comme les autres, rendent des services dont on ne peut se passer.

N'a-t-on pas dit que le rachat des cinq grandes compagnies constituait une première étape? Trois entreprises plus petites ont depuis été réunies au réseau fédéral. L'œuvre est commencée. Il faudra l'achever à plus ou moins brève échéance, dans l'intérêt bien compris du peuple suisse tout entier.

Les considérations qui précèdent montrent que la politique ferroviaire active doit rester à l'ordre du jour de nos préoccupations et que ce serait une erreur de ne plus s'y intéresser.

F. REUSSER

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

Activité des organes de l'Association

1. Assemblée annuelle du 22 février 1930, à Delémont

Personnes présentes : 37, représentant 1 gouvernement cantonal, 14 communes, 6 associations d'utilité publique, 2 membres individuels, 8 entreprises industrielles et commerciales, 2 organes de presse.

Les rapports et les comptes annuels sont acceptés sans modification. Les cotisations annuelles sont maintenues aux mêmes taux. La direction et le bureau directeur sont réélus par acclamations. Les communes de Courtelary et Neuveville fonctionneront comme communes vérificatrices pendant le prochain exercice.

L'assemblée procède ensuite à la revision des statuts ; leur nouvelle teneur a été communiquée à tous les membres.

Puis M. le conseiller national H. Sandoz (Tavannes) présente un rapport fort intéressant sur la **Situation actuelle dans l'industrie**