

**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:** 4 (1933)

**Heft:** 6

  

**Artikel:** Mémoire du conseil-exécutif du canton de Berne au Conseil fédéral suisse concernant l'allègement des charges financières de l'Etat de Berne en matière de chemins de fer

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-823781>

### **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>**

Il est certain que si dans la suite, les craintes qui subsistent malgré tout devaient se réaliser, Ebauches S. A. aurait seule à en supporter les responsabilités et les conséquences.

De tout ce qui précède, il ressort clairement qu'Ebauches S. A. est décidé à supprimer totalement la fabrication de l'ébauche à Sonceboz : il ne reste qu'à s'incliner devant cette décision.

Toutefois nous prenons acte des déclarations formelles et précises contenues dans la lettre d'Ebauches S. A.

Nous tenons encore à remercier publiquement le Conseil-exécutif du canton de Berne pour l'appui précieux qu'il nous a fourni dans cette question et nous lui en exprimons toute notre reconnaissance.

Ebauches S. A. nous a demandé de lui faire confiance: nous avons accédé à son désir. Et maintenant attendons. P. S.

---

---

**MÉMOIRE**  
**du Conseil-exécutif du canton de Berne**  
**au Conseil fédéral suisse concernant l'allègement**  
**des charges financières de l'Etat de Berne**  
**en matière de chemins de fer**

---

En date du 18 août 1955, le gouvernement bernois adressait au Conseil fédéral un mémoire fouillé à ce sujet. Nous en extrayons quelques passages, l'opinion publique devant faire entendre sa voix dans ce problème capital pour notre canton, et nous réservons d'y revenir plus tard, la place nécessaire nous faisant défaut dans ce numéro pour exposer tous les éléments de la cause.

Le gouvernement dit entr'autres :

La nécessité d'assainir la situation financière des Chemins de fer fédéraux au moyen de fonds généraux de la Confédération, nous amène à vous exposer par le présent mémoire les conditions actuelles des chemins de fer bernois construits avec l'appui du canton, afin de vous montrer que pour ces entreprises, également, un redressement à l'aide de prestations fédérales est devenu indispensable.

Comme on le sait, il existe sur le territoire bernois, à côté du réseau ferroviaire appartenant à la Confédération, un ensemble de lignes à considérer comme réseau de l'Etat de Berne en raison de la forte participation financière du canton à leur aménagement. La haute importance de ces chemins de fer cantonaux ressort en particulier du fait qu'avec ses 670 km. de longueur, ce réseau dépasse en étendue les lignes fédérales exploitées sur territoire bernois.

Il est bien évident que les deux réseaux ne sauraient exister l'un à côté de l'autre sans de nombreux points de contact de toute

espèce. Mais il apparaît tout aussi nettement que cette coexistence implique d'inéluctables difficultés et inconvénients. Et, par ailleurs, elle signifie pour Berne — au regard de presque tous les autres cantons suisses — une charge financière des plus lourdes.

Voici longtemps déjà, que le Gouvernement bernois se proposait de vous soumettre toute la question et de solliciter votre concours en vue de mettre l'affaire sur de nouvelles bases et, aussi, d'instaurer une juste et équitable compensation financière entre la Confédération et l'Etat de Berne quant aux charges particulières que ses chemins de fer imposent à ce dernier.

Lors de la construction des premières voies ferrées, le canton ne se rallia au nouveau mode de transport qu'avec répugnance. Cependant, les circonstances le forcèrent, non seulement à accorder certaines concessions aux compagnies du Central et de l'Est-Ouest, mais encore à construire et à exploiter à coups de participations financières considérables, des lignes portant un caractère cantonal très marqué :

Berne, dans sa lutte défensive contre la compagnie du Central, en vint à un réseau cantonal de lignes Neuveville-Bienne-Berne-Langnau, alors que pas même dix ans auparavant l'Etat eût préféré demeurer entièrement étranger aux chemins de fer.

L'aversion à l'égard des chemins de fer à laquelle nous avons fait allusion ci-dessus, n'existait en somme que dans les populations de l'ancien canton. Alors déjà plus industrialisé, le Jura avait réclamé comme compensation, lors de l'octroi d'une concession à la compagnie du Central suisse en 1852, tout au moins une amélioration de ses routes. Mais bientôt, ce sont des voies ferrées qu'il demanda, principalement pour être relié avec la partie allemande du canton. Ces revendications, formulées avec une véhémence croissante, prirent une allure politique des plus sérieuses et, en fin de compte, aboutirent à l'alternative : ou bien Berne assurera au Jura un réseau ferroviaire et une liaison par rail avec l'ancien canton, ou bien le Jura se verra contraint à une séparation. Cette dernière aurait fort probablement entraîné une scission du Jura d'avec la Suisse en soi ; il suffit, à cet égard, de rappeler la politique pratiquée à l'époque par Napoléon III. La question du chemin de fer du Jura bernois prit donc bientôt un caractère fédéral et cette fois aussi les circonstances mêmes obligèrent l'Etat de Berne à une intervention active. Et ici, également, Berne se heurta tout d'abord à la compagnie du Chemin de fer Central, qui fit l'impossible pour empêcher l'aménagement du réseau du Jura, craignant la concurrence d'une ligne Bâle-Delémont-Bienne pour le trafic de la Suisse occidentale sur sa ligne Bâle-Olten-Soleure-Bienne. Après une lutte mouvementée, Berne put cependant jeter les bases juridiques nécessaires pour les chemins de fer du Jura et, ensuite, il rendit possible la construction de ces derniers par une participation extraordinairement large. Dès l'abord leur structure financière fit des lignes jurassiennes une véritable entreprise du canton, caractère qui fut rendu encore plus marqué par le rattachement du Chemin de fer de l'Etat — excepté la ligne Berne-Langnau. La situation politique se trouvait ainsi sauvée pour le moment, et sauvegardée l'unité bernoise.

Mais il avait fallu que l'Etat de Berne s'engageât à nouveau, et fortement, en matière ferroviaire, et cela, comme précédemment, sous l'empire des nécessités issues des circonstances.

On eut pour finir, sous la raison sociale « Chemin de fer Jura-Berne-Lucerne », un réseau d'une longueur de 314 kilomètres et qui, au fond, constituait une entreprise de l'Etat de Berne. L'achèvement de ce réseau clôturait la première phase de la politique ferroviaire bernoise. L'Etat avait opposé un contrepoids au Chemin de fer central, devenu insupportable pour lui, et, par là, sauvegardé sa liberté d'action dans le domaine des chemins de fer, en même temps qu'atténué les risques politiques dans le Jura, aidé l'Oberland à prendre un nouvel essor économique, et pourvu son territoire des grandes artères ferroviaires indispensables, dont la compagnie du Central entendait empêcher l'établissement. Comme on l'a vu plus haut, tout ce réseau de chemins de fer de l'Etat bernois passa en 1890 à la compagnie du Jura-Simplon, à laquelle l'Etat céda également la ligne Berne-Lucerne. Le canton de Berne favorisa la fusion des deux entreprises, afin de donner la base nécessaire au percement du Simplon auquel tendait depuis longtemps déjà la Suisse occidentale.

Le mémoire a ces lignes très justes concernant la soi-disant nationalisation des chemins de fer suisses :

Pour justifier le système des chemins de fer d'Etat les théoriciens invoquent principalement le développement général des réseaux ferroviaires par les pouvoirs publics, malgré l'insuffisance du rendement économique de certaines lignes. Il en résulte qu'un pays qui fait sien le système des chemins de fer d'Etat doit, logiquement, déférer à cette exigence d'une extension générale du réseau ferré, les lignes « fortes » ayant à soutenir les lignes faibles. La prise en considération égale des régions moins développées, en particulier, et l'aménagement systématique général du réseau constituent les tâches essentielles d'un régime de chemins de fer nationaux. Lorsqu'en 1852 la commission du Conseil national, en sa majorité, se prononça pour le dit régime, ce fut précisément pour que toutes les régions du pays pussent bénéficier du nouveau moyen de communications, ce qui n'eût pas été le cas avec le système des chemins de fer privés. S'il y avait un principe d'Etat à observer, de l'avis de la commission, c'était bien celui de la démocratie, car il implique un équilibre toujours plus parfait des relations intellectuelles et matérielles entre les diverses parties du territoire national. Ces conditions dans le domaine ferroviaire ne peuvent cependant être remplies que par le régime des chemins de fer d'Etat. De son côté le professeur Saitzew, dans son ouvrage « Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen », réclame du système des chemins de fer nationalisés une prise en considération égale de toutes les régions et la construction de lignes même déficitaires pour raccorder certaines parties du pays au réseau général.

En revanche, la science économique repousse catégoriquement le « système mixte », parce qu'injuste à proprement parler. (V. p. ex. v. Witteck dans « Röll's Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens », IV, p. 98, 99.)

Chose curieuse, c'est précisément ce système mixte qu'adopta la Suisse, en ce sens qu'elle borna le rachat des chemins de fer aux cinq lignes qualifiées de « principales » et que, depuis la nationalisation, elle ne construisit ou ne racheta qu'un tout petit nombre de chemins de fer. La tentative de faire porter le rachat également sur les autres lignes — à l'exception de celles de montagne proprement dites, des chemins de fer routiers, etc. — tentative qui eut lieu en particulier du côté bernois, demeura vaine. On ne voulut donc pas du système pur des chemins de fer d'Etat, et l'on se déroba à une solution de principe ainsi qu'à la tâche primordiale d'un régime ferroviaire nationalisé : traiter sur pied d'égalité, en matière de chemins de fer, toutes les régions du pays. Il est permis de soulever dès maintenant déjà la question de savoir s'il n'eût pas mieux valu s'abstenir d'un rachat que de se soustraire dans la nationalisation, à l'obligation essentielle qu'elle comportait.

Ce vice de système eut pour le canton de Berne des conséquences graves en le forçant à adopter une politique ferroviaire dont le poids se fait aujourd'hui sentir. Le mémoire l'expose en détail et nous aurons l'occasion d'en reparler.

---

---

## COMMUNICATIONS OFFICIELLES

### Séance du Comité du 2 octobre 1933.

Les municipalités de Péry, Corgémont, Sonceboz, St-Imier et Renan répondent négativement à notre demande de contribuer financièrement à la suppression des passages à niveau intéressant leur territoire ; c'est là affaire des C. F. F., disent-elles.

Les tractations avec Ebauches S. A. relatives à la fermeture du département Ebauches de la Fabrique de Sonceboz continuent. Ebauches S. A. annonce son intention de développer le département : compteurs, mais sans fournir de garanties formelles. (Voir l'article spécial.)

Décision de donner l'appui moral de l'A. D. I. E. J. au nouveau groupement de la Restauration horlogère, sans préjudice de l'attitude de l'Association vis-à-vis des mesures proposées par le groupement.

Décision d'adhérer à la Coopérative pour le lancement d'une loterie cantonale de fr. 2.000.000 destinée à financer les œuvres de protection des rives de nos lacs, la restauration du château de Spiez et les sociétés s'occupant de tourisme et de développement du trafic.

### Séance du Comité du 9 novembre 1933.

Le Conseil-exécutif ayant répondu qu'il ne peut envisager une répartition d'une part de l'impôt fédéral de crise aux communes obérées, décision de revenir à charge auprès du gouvernement. (La réponse à cette deuxième requête est également négative.)

La halte de Frinvilier-Taubenloch sera ouverte au 15 mai 1934, et les travaux d'aménagement ont commencé ; cette affaire est liquidée pour l'A. D. I. E. J.