

<b>Zeitschrift:</b>	Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
<b>Herausgeber:</b>	Association pour la défense des intérêts du Jura
<b>Band:</b>	12 (1941)
<b>Heft:</b>	3
<b>Artikel:</b>	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)
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-825462">https://doi.org/10.5169/seals-825462</a>

### 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:** 12.12.2025

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

## **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 voulait 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 Moutier-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 territoire 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 Frasne-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, Ecouviez, Belfort et Bâle, de 1011 km. ; sa longueur dépasserait encore de 35 km. celle de la voie concorrente. Après l'établissement de la ligne du Lœtschberg, le trajet Anvers-Milan par Namur, Ecouviez, Belfort, Delle, Berne, le Lœtschberg et le Simplon sera de 985 km., laissant subsister au profit de la voie allemande, un avantage de 9 km. Mais en exécutant le raccourci Moutier-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'exécution des lignes du Lœtschberg 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 actuellement, pourra être revendiqué par les rails français.

» La réduction de parcours de 42 km., créée par les lignes du Lœtschberg et du Moutier-Granges, n'aura pas seulement pour effet d'accroître la part de notre pays dans le trafic de transit international. 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 Italie, l'industrie allemande.

» On sait quel intérêt l'Allemagne a toujours attaché à l'amélioration de ses relations avec l'Italie. Elle en a donné la mesure, lors de la construction de la ligne du Gothard, en allouant une subvention 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 trafic allemand de 597.000 tonnes, dont 217.000 de produits métallurgiques.

» 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, éviter 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 Lœtschberg 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-Lœtschberg 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-suisses 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 prolongement 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 développement du trafic exigera l'établissement d'un raccourci ultérieur vers Berne, l'étude de cette question sera 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 précédent, nous avons montré combien la France s'est engagée en faveur de la ligne Belfort-Moutier-Longeau-Berne-Lœtschberg. 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-Lœtschberg, 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-Lœtschberg, 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-Lœtschberg. 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-Lœtschberg 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 Lœtschberg. 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**  
**MÉDAILLEURS**

LE LOCLE

TÉL. 3.11.60

70

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