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: 5 (1934)

Heft: 4

Artikel: Le développement de l'horaire des lignes jurassiennes des C.F.F.

Autor: Œttinger, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-823764

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: 06.05.2025

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

Le développement de l'horaire des lignes jurassiennes des C. F. F.

Le réseau ferroviaire dans le Jura a été, sauf le petit bout de raccordement reliant Porrentruy au rail français à Delle, l'œuvre du canton de Berne qui, grâce au conseiller d'Etat Jolissaint, homme d'un horizon très large, voulut par ce moyen s'attacher plus étroitement le Jura et à la fois rendre celui-ci plus facilement accessible au trafic, en vue de pouvoir y développer des industries et le commerce. Malgré une forte opposition, la construction fut votée et dans la deuxième moitié des années 1870 à 1880 les lignes, comme elles existent encore actuellement, furent mises en exploitation.

Une plus-value se présenta qu'on n'avait point prévue lors de l'établissement des plans. Ce fut la prise de possession de l'Alsace par l'Allemagne. Ce fait donna sans autre une importance très grande au jeune réseau jurassien, car il relia le Nord, l'Est et le centre de la Suisse à la France sans devoir recourir au transit d'un tiers pays. Il devint au moins en partie un lien du grand trafic international, car les trains y roulèrent de l'Ouest vers le Sud et l'Est de l'Europe dès l'ouverture à l'exploitation des tunnels du Gothard en 1882 et de l'Arlberg en 1886.

Les industries horlogère, du fer, du ciment, du bois et du papier prirent un grand essor. Le trafic intérieur augmenta d'année en année et des relations se nouèrent où il n'y en avait point auparavant.

La fusion des compagnies J.B.L. et S.O.S. réunissant tout le réseau de Bâle jusqu'à Genève et à Brigue, sous la seule direction du J.S. donna plus de poids aux lignes jurassiennes, vu que cette entreprise eut naturellement tout intérêt à chercher à attirer le trafic remontant les deux rives du Rhin vers la Suisse occidentale et vers le Midi de la France, sur son propre réseau, plus court que la voie concurrente par Olten-Berne, propriété du S.C.B.

Le J.S. a été une compagnie avec moins de ressources que les autres chemins de fer suisses, mais il fut dirigé d'une manière plus commerciale et progressiste. C'est lui qui, le premier, introduisit sur une vaste échelle la lumière électrique dans son matériel roulant. C'est aussi lui qui bien avant la grande artère du Gothard, fit circuler pour la première fois en Suisse, en 1894, un service de voitures-restaurant entre Bâle-Delémont-Lausanne et vice-versa. Un service de voitures-lits entre Bâle-Delémont-Genève-Vintimille s'y joignit bien avant que les trains de luxe entre le Nord et le Midi de l'Europe par le Brenner, le Gothard et Mulhouse-Lyon-Marseille existassent. Cette attitude progressiste doit d'autant plus être relevée, quand on pense aux fortes rampes

entre Moutier et Court et entre Bienne et Tavannes, qui devaient être franchies avec les moyens de traction aujourd'hui délaissés.

En 1891, un premier recul se prononça. A la suite du désastre de Münchenstein, les trains express entre Bâle et Paris et Bâle-Calais, au nombre de quatre par jour dans chaque direction, empruntèrent la route de Mulhouse et deux y restèrent, même après l'établissement d'un nouveau pont sur la Birse. Le monopole de transport du J.S. entre Bâle et Belfort a, de ce fait, été brisé. Les nouvelles communications installées plus tard furent toujours réparties sur les deux routes.

Un deuxième coup pour le réseau jurassien a été l'ouverture du Simplon, lui enlevant une grande partie du trafic franco-italien. La construction des tunnels du Lœtschberg et de la montagne de Granges devait remédier à cet état de choses. Destinés à attirer un trafic nouveau sur territoire bernois, le premier le fit d'un côté, mais la ligne Bâle-Delémont-Lausanne en perdit tous les voyageurs pour le Haut-Valais, qui jusqu'à cette époque empruntaient presque exclusivement cette ligne.

Le tunnel de Granges raccourcit le trajet de Bâle à Bienne dans une forte mesure ; la ligne est kilométriquement plus courte et ses déclivités sont plus favorables à la traction. Pour le tourisme, ce nouveau tronçon n'offre pas de charmes ; il évite la descente pittoresque de Tavannes par Sonceboz et la gorge du Taubenloch, ainsi que la sortie des montagnes en dessus de Bienne. Depuis le percement du Moutier-Granges, les communications entre le Jura-Nord et le Jura-Sud ont fortement souffert. Tout ceci avait encore empiré du fait que lors du rachat du réseau par la Confédération, tout le Jura bernois fut rattaché au deuxième arrondissement avec siège à Bâle, dont la direction et les fonctionnaires supérieurs avaient fait jusqu'alors presque exclusivement partie de la compagnie du Central Suisse (S.C.B.), soit d'un concurrent fervent du J.S.

Les améliorations comme accélérations et augmentations du nombre des prestations ne manquèrent à la suite pas au Jura, mais elles y furent moindres qu'ailleurs en chiffres et en extension. On a pourvu pour les relations Lœtschberg-Berne-Bienne-Delle, mais peu ou rien ne fut fait pour les communications de Bâle à Bienne sur Neuchâtel.

Le retour de l'Alsace à la France en 1918 fut en matière de trafic ferroviaire une débâcle pour le Jura. Aussitôt que les réseaux dans les zones de guerre eurent été rétablis, tous les transports entre Belfort et Bâle empruntèrent exclusivement la voie de Mulhouse. Delle ne conserva que le trafic vers Delémont et le transit pour Moutier. Comme les trains français touchent Bâle, les transports qui durant la période de la confection des plans et la construction du tunnel du Lœtschberg devaient lui être réservés,

sont depuis dirigés dans une forte mesure sur la voie de Bâle-Gothard en lieu et place de Delle-Lœtschberg.

Certaines améliorations ont pourtant été introduites après la réorganisation des C.F.F., dans l'après-guerre, à la suite de laquelle l'ancien réseau J.S. a de nouveau et presque entièrement été placé sous la direction du premier arrondissement avec siège à Lausanne. Le service de la banlieue de Bâle a été fortement intensifié et le nombre des omnibus par-ci et par-là augmenté. La marche des trains express entre Berne et Delle a été rationalisée, mais les communications offertes au trafic entre Bâle et Neuchâtel-Lausanne-Genève et entre Bâle et La Chaux-de-Fonds laissent encore beaucoup à désirer. Elles n'ont pas trouvé le développement que les C.F.F. ont su donner aux autres grandes artères et à certaines lignes de moindre importance de leur réseau. C'est presque incompréhensible, car les voies jurassiennes furent électrifiées ou sont en cours de l'être, mais le grand changement de traction ne s'est concrétisé que par certaines accélérations du reste assez minimes.

Nous ne devons cesser d'attirer l'attention de nos autorités ferroviaires et politiques, fédérales et cantonales sur la nécessité de combler les lacunes qui existent encore dans l'horaire jurassien.

Une comparaison de quelques extraits d'horaires est intéressante au point de vue du temps de parcours des trains. Le voyage le plus court de La Chaux-de-Fonds à Bâle prenait 275 minutes en 1877, passant par le détour des Convers ; en 1897, 217 minutes étaient nécessaires. En 1905, le temps employé n'était que de 157 minutes; il est remonté en 1934 à 177 minutes malgré l'accélération générale due à la traction électrique ! Cette dernière n'est malheureusement pas encore installée sur le tronçon Sonceboz-Moutier.

A. Œttinger.

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

Séance du Comité du 23 janvier 1934.

Le Comité prend connaisasnce : de l'état de la procédure en matière d'horaires de chemins de fer ; le projet prévoit quelques améliorations ; des tentatives de fondation d'une nouvelle industrie du bois à Tavannes ; d'une lettre des F. M. B. annonçant des réductions de prix sur l'énergie électrique à partir du 1er janvier 1934.

Le Comité reçoit dans l'A. D. I. E. J. six nouveaux membres individuels et enregistre deux démissions.

M. Strahm, député (Cormoret), président de la Commission d'aide aux communes obérées, présente le travail de la dite commission ; une