

**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:** 5

  

**Artikel:** Considérations historiques et actuelles sur l'horaire de la ligne Delle-Thoune-Brigue

**Autor:** Gass

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-823766>

### **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:** 15.03.2025

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

Léman et le Lac de Neuchâtel par le canal d'Entreroches, l'assèchement du Seeland et la canalisation de la Thielle, ainsi que la construction de la route de la rive nord du Lac de Biene.

Terminons ici l'analyse fort sèche et incomplète des travaux de notre compatriote Jean-Amédée Watt, homme aux vues larges, aux conceptions hardies, au labeur acharné. Sa mémoire mérite d'être sortie de l'oubli en cette année commémorative du centenaire de sa mort.

Prof. Dr F. VOLMAR.

Traduit par G. MÖCKLI.

---

## Considérations historiques et actuelles sur l'horaire de la ligne Delle-Thoune - Brigue

---

On sait qu'une amélioration d'horaire exige souvent beaucoup de peine ; s'il est très facile de présenter des revendications, il est malaisé souvent de les faire admettre.

En quoi consistent les principales difficultés ?

Souvent la prise en considération d'une amélioration demandée dans le service international des trains directs entraînerait une nouvelle prestation de la part d'une administration intéressée ou léserait des intérêts locaux parce que les trains internationaux servent également au trafic interne, ou même provoquerait la suppression de communications existantes.

Ce sont là des obstacles auxquels il faut penser. La crise actuelle qui atteint presque, sans exception, toutes les administrations européennes de transport, ne permet pas facilement l'établissement de nouvelles communications ferroviaires. Ceci est surtout le cas aussi pour nos chemins de fer suisses dont les difficultés financières sont suffisamment connues. Aujourd'hui le plus impérieux devoir des administrations est d'économiser. Les délibérations aux conférences des dernières années ne furent somme toute, qu'une lutte pour le maintien de la situation existante.

Les demandes continuelles d'établissement de nouveaux trains indiquent clairement qu'il existe encore des lacunes dans l'horaire. Sous ce rapport, les lignes du Jura ne sont pas privilégiées. D'autre part, on demande souvent l'intercalation de nouveaux trains dont la nécessité n'est pas démontrée. Le nombre des voyageurs est en baisse. Il est peut-être possible de supprimer ci et là des relations peu utilisées ou des trains faisant double

emploi et de profiter de ces économies pour combler des lacunes sur d'autres lignes. A l'appui de cette considération, on se rappelle sans doute qu'en 1931, on ne craignit pas de supprimer le train 248 (la 2<sup>e</sup> liaison journalière de saison Paris-Berne) pour établir le train 148 comme 3<sup>e</sup> communication annuelle Paris-Berne-Milan.

Pour revenir à la question de la ligne Delle-Thoune, on sait que depuis longtemps nous demandons le rétablissement du 3<sup>e</sup> train aller-retour Paris-Berne. Cette relation a existé autrefois. En effet, au début de l'exploitation de la ligne du Lötschberg, trois paires de trains directs circulaient sur le parcours Paris-Delle-Berne-Milan. Voici quel était leur horaire :

<b>138</b>	<b>148</b>	<b>132</b>		<b>131</b>	<b>137</b>	<b>145</b>
*21.15	*8.00	*13.00	Paris	*14.49	*23.53	*7.58
*3.35	*14.03	*19.54		*8.42	*17.40	*1.13
4.45	15.10	21.00	Delle	9.27	18.25	1.55
			Berne - Paris	9 h. 11	9 h. 23	9 h. 52
7.55	18.05	0.01	Berne	6.38	15.30	23.06
8.12	15	13		23	07	22.49
9 h. 40	9 h. 05	10 h. 01	Paris - Berne - Mi-			
			lan - Berne	6 h. 38	6 h. 32	6 h. 49
14.35	23.55	6.25	Milan	23.45	8.45	16.00
15.30	—	7.00		22.00	25	14.25
16 h. 20	14 h. 55	16 h. 25	Paris - Milan - Paris	16 h. 04	16 h. 08	16 h. 58
6.40	—	18.55	Rome	9.00	19.30	23.50

\* H. E. O.

Ces relations furent supprimées par la force des choses au début de la grande guerre.

Les représentants des chemins de fer se réunirent pour la première fois après la guerre, en 1920 à Berne, en une conférence internationale. Les délibérations furent difficiles. Alors que six mois après l'armistice, soit le 7 juillet 1919, on réussissait à rétablir les relations Berne-Pontarlier-Paris et Berne-Domo-Milan, par une paire de directs sur chacune de ces lignes, la liaison par Delle occasionna les plus grandes difficultés. C'est seulement le 1<sup>er</sup> juin 1921 que le service ferroviaire Berne-Paris fut rétabli de la manière suivante : Train indépendant jusqu'à Delémont. De là, fusion avec le train 84 Buchs-Bâle-Delle. Dans la direction Paris-Berne : marche commune avec le train 85 Paris-Delle-Buchs et de Delémont à Berne, utilisation des trains ordinaires. A Delémont, le train 145 avait  $\frac{1}{2}$  h. d'arrêt et à Delle, celui de Paris-Berne cinq quarts d'heure. (Voir table 1.)

Le 1<sup>er</sup> juin 1922, une deuxième communication était rétablie, avec de longs arrêts à Delle et à Delémont, le service se faisant sur le réseau suisse par trains locaux. (Voir table 2.)

143			Tablelle I			Tablelle II		
21.20	Berne	↑ 10.40	(431)	6.50	Berne	↑ 22.22 (2232)		
21.35		10.25 (2208)	„	7.28	Bienne	21.12 „		
22.12	Bienne	9.40 „	(2135)	7.33		21.08 (222)		
22.20		9.23 (208)	„	8.37	Delémont	20.18 „		
22.50	Delémont	8.37 „	(2068)	8.48		19.11 (2079)		
23.15		8.10 (83)	„	10.27	Delle	17.12 „		
0.13	Delle	6.45 „	(32)	*11.46		* 15.23 (31)		
*1.05		*5.26 (37)	„	*19.05	Paris	* 8.00 „		
(38) 1.35	Belfort	4.52 „		12 h. 10'		14 h. 22'		
„ 1.50		4.43 „						
„ *9.00	Paris	*21.40 „						
11 h. 25' ↓		12 h. 45' ↑						

\* Heure d'été.

Le 1<sup>er</sup> juin 1923, une troisième liaison dans la direction Berne-Paris était établie, en continuation du train 135 Milan-Berne. En même temps les communications journalières dans la direction opposée étaient améliorées. (Voir tablelle 3.)

Après des pourparlers longs et difficiles et appel au Département fédéral des chemins de fer, ce nouveau train 135 ne fut accordé par les C.F.F. qu'avec la réserve que le B.L.S. garantirait pour le parcours Thoune-Delle un minimum de recettes. Cette servitude n'eut en réalité jamais besoin d'être appliquée, car dès le début déjà ce train fut fréquenté de manière satisfaisante.

135		Tablelle III		132		Tablelle IV		148	
14.00	Berne	↑ 22.25 (2232)	22.55	Paris	7.30 (31)				
14.17					12.38				
14.58	Bienne	21.19 „	22.10	Belfort	12.45 (148)				
15.08		21.05 (222)	21.58		13.12				
15.57	Delémont	20.18 „	21.45	Delle	13.33 (148)				
16.05		19.11 (2070)	21.13		14.40				
17.10	Delle	17.01 „	20.04	Delémont	14.46 (148)				
(34) *16.40		*15.23 (31)	*18.34 (33)		15.26				
23.29 ↓	Paris	* 8.10 „	11.45	Bienne	15.31 (148)				
10 h. 12'		13 h. 15' ↑	10 h. 40'		16.08				
				Berne	8 h. 38' 16.56 (1716)				
					17.42				
				Thoune	17.47 (148)				
					19.35				
				Brigue	19.52 (48)				
					23.25 (211)				
				Milan	15 h. 58'				

\* H. E. O.

Une autre amélioration intervint en 1928 par l'introduction du train 148 Delle-Berne pendant la durée de l'heure d'été française. Le train circula du 21 avril au 6 octobre, mais entre Thoune et Berne il était incorporé à l'omnibus 1716, ce qui constituait une situation tout à fait défavorable. (Voir tablelle 4.)

Cet état de choses dura trois ans. Le 15 mai 1931, le train 148 devint annuel et fut conduit entre Berne et Thoune comme train direct.



Mais malgré tous les efforts entrepris, le train 131 (Berne dép. 6.50 h.) eut de 1922 à 1934 un horaire de train de voyageurs entre Thoune et Berne et Delémont et Delle. Tous les essais tentés pour obtenir une accélération sur ces parcours restèrent sans succès. Il est à remarquer cependant qu'à Belfort, la situation était telle qu'il eût été impossible d'atteindre le premier train rapide N° 50 Bâle-Paris. Enfin, au 15 mai 1934, avec la réorganisation des relations Rome-Milan-Bâle comme suite à l'ouverture de la nouvelle ligne entre Florence et Bologne, la Compagnie française de l'Est a offert la possibilité de la correspondance à Belfort par le retardement du rapide 50 et obtenu le consentement des C. F. F.

D'une manière générale d'ailleurs, les communications avec Rome se sont trouvées considérablement changées et raccourcies par suite de l'ouverture de la « direttissima ». Les trains 132, 148, 155, 143 ont obtenu d'importantes correspondances de et pour Rome. Voici les trains qui circulent depuis le début de la présente période d'horaire :

138	Temps de parcours au dép. de Paris	148	Temps de parcours au dép. de Paris	132	Temps de parcours au dép. de Paris		131	Temps de parcours au dép. de Rome	135	Temps de parcours au dép. de Rome	143	Temps de parcours au dép. de Rome
22.50		8.35		14.00		Paris	14.30	24.15	21.59	25.59	9.05	25.35
4.52	6.02	14.32	5.58	19.22	5.22	Berne-Paris	9.41	7.45	16.36	8.24	2.38	10.15
5.10		37		38		Belfort	34	19.19	28	20.28	1.46	18.16
5.37	45	15.05	6.30	20.05	6.05	Delle	9.07	18.41	16.01	19.41	1.18	17.29
6.01	6.47	19		14		Berne	8.56	8.56	15.41	0.59		
8.26	2.49	17.46	9.11	22.50	8.50	Milan	6.45	16.18	13.35	17.21	22.50	15.08
48	9.36	18.09		23.40		Rome	33	33	21		38	
14.40	15.50	23.50	15.15	5.50	15.50		0.10	8.15	7.10	10.36	16.30	8.20
15.00		0.40		6.22			22.30		6.36		15.50	
0.10	25.20	10.57	26.22	17.35	27.35		14.15		20.00		7.30	

Nous avons donc maintenant de nouveau les relations quotidiennes comme avant la guerre.

Une comparaison entre les temps de parcours d'autrefois et d'aujourd'hui entre Paris et Berne, respectivement entre Paris et Milan, et Paris et Rome donne le tableau suivant :

Train	Paris-Berne		Paris-Milan		Paris-Rome	
	1914	1934	1914	1934	1914	1934
138	9 h. 40	9.36	16 h. 20	15.50	33.25	25 h. 20
> 148	9 » 05	9.11	14 » 55	15.15	—	26 » 22
> 132	10 » 01	8.50	16 » 25	15.50	29.55	27 » 35
> 131	9 » 11	7.45	16 » 04	14.20	29.49	24 » 15
> 135	9 » 23	8.24	16 » 08	14.49	28.23	25 » 59
> 143	9 » 52	10.15	16 » 58	16.35	32.08	25 » 35
	57 h. 12	54.21	96 h. 50	92.39	153.40	155 h. 06
		— 2.51		— 4.11		— 24 » 56

Avec la situation actuelle, nous avons atteint notre but principal qui était le rétablissement des trois paires de trains

directs Paris-Berne-Milan. Ce fut un long et pénible effort, mais, qui n'avance pas recule, et c'est pourquoi nous ne devons pas mettre les mains dans les poches.

Devons-nous continuer ?

La route de Vallorbe accuse avec le Simplon-Orient-Express cinq relations quotidiennes. En considération de la baisse du trafic international, il n'est guère possible de songer à une augmentation du nombre des communications. Notre tâche doit donc consister à chercher l'amélioration de celles-ci pour obtenir des relations à longues distance parfaites. Il y a encore beaucoup à faire. Si nous comparons les temps de parcours Paris-Milan et Rome avec ceux des lignes concurrentes du Gothard et de Vallorbe, nous constatons que nous ne sommes pas encore au bout de nos peines :

	PARIS - MILAN			Paris - Rome		
	B. L. S.	via Vallorbe	Gotthard	B. L. S.	via Vallorbe	Gotthard
Train 138	15 h. 50	14 h. 00	15 h. 40	25 h. 20	23 h. 50	24 h. 30
» 148	15 » 15	14 » 15	14 » 20	26 » 22	25 » 22	27 » 07
» 132	15 » 50	14 » 05	15 » 45	27 » 35	23 » 35	25 » 25
» SO	—	13 » 52	—	—	23 » 40	—
» OS	—	14 » 15	—	—	23 » 05	—
» 131	14 » 20	14 » 05	15 » 09	24 » 15	24 » 00	26 » 44
» 135	14 » 49	14 » 05	16 » 20	25 » 59	25 » 25	30 » 45
» 143	16 » 35	14 » 20	16 » 35	25 » 35	23 » 40	25 » 35

Si nous pouvons donc aujourd'hui être satisfaits jusqu'à un certain point des communications existantes, nous devons cependant constater aussi que quelques-unes d'entre elles devraient être améliorées, lorsqu'on les compare à celles très bonnes de la route de Vallorbe. Evidemment, il sera difficile, à cause de la situation géographique, c'est-à-dire le passage de deux chaînes alpines, d'arriver à des temps de parcours plus réduits par le Lötschberg que par la ligne de Vallorbe.

Puis, d'autres circonstances défavorables influencent fâcheusement le développement de l'horaire sur notre grande ligne bernoise. En voici quelques-unes :

1. les parcours à simple voie ;
2. les rebroussements en gare de Berne et de Bienne ;
3. le changement des locomotives à Thoune ;
4. les doubles gares douanières de Porrentruy-Delle et de Brigue-Domodossola.

Par la suppression de ces défauts et par l'établissement des lignes de raccordement Ostermundigen-Zollikofen et Brügg-Mett, il serait possible d'établir des temps de parcours égaux à ceux de la route de Vallorbe,

Pour le prochain horaire, il est prévu de demander :

a) Conduite du train 131 entre Thoune et Berne comme direct. Puis avancement du départ de Berne et de l'arrivée à Paris,

c'est-à-dire raccourcissement de la durée du voyage Rome-Milan-Paris.

En arrivant plus tôt avec ce train à Bienne, on pourrait établir une bonne continuation du train direct 105 Lausanne-Bienne (Bienne arrivée 7.05 h.) sur Delémont, et dans cette gare la correspondance avec l'accélééré 1757 pour Bâle.

Ce vœu a quelque chance de succès, attendu que le direct Vienne-Paris a un arrêt d'une heure et demie à Bâle, à cause de l'arrivée tardive du train 151, avec lequel il y a liaison à Belfort. Si ce dernier arrivait plus tôt à Belfort, le rapide 30 pourrait être avancé au départ de Bâle. La durée du trajet Vienne-Paris serait ainsi réduite.

b) Diminution du temps de parcours du train 143 (Berne dép. 22.50 h.) en raccourcissant l'arrêt actuel de 52 minutes à Belfort. Cette amélioration présente quelques difficultés, attendu que le train en question ne peut pas arriver à Belfort plus tard, à cause de la communication pour l'Angleterre (le temps d'attente dans la direction de Calais n'est que de 8 min.). Il y a encore un inconvénient, c'est que la compagnie de l'Est ne veut pas avancer l'heure d'arrivée à Paris, ceci pour ne pas partir trop tôt de Troyes (6.55 h.) et de Langres (5.08 h.).

c) Les correspondances dans la direction Epinal-Nancy n'ont pas encore pu être mises au point. Il y a communication directe avec notre ligne dans la direction de Nancy par le train 151 pendant la période hivernale et de même depuis Nancy par le train 152 durant l'été. Nous tâcherons d'améliorer aussi ces correspondances.

Nous avons ainsi terminé l'examen de l'horaire proprement dit.

Mais dans le service international, les voitures directes jouent aussi un rôle important. Nous pouvons également enregistrer ici quelques succès dans la période en cours :

Les voitures de I<sup>re</sup>-II<sup>e</sup> classes des trains 148 et 155 vont maintenant de Paris à Rome et retour, au lieu d'être limitées à Milan. En plus, ces deux trains sont pourvus d'un wagon-lits entre Berne et Rome. Puis, pour la première fois, au cours de l'hiver dernier, on a fait circuler un wagon-lits de III<sup>e</sup> classe entre Paris et Interlaken et tous les trains directs conduisent de nouveau des wagons-restaurants entre Berne et Brigue.

Nous essaierons d'obtenir que la circulation du wagon de I<sup>re</sup>-II<sup>e</sup> classes soit étendue pour les trains 138/143 jusqu'à Rome et pour les trains 151/152 jusqu'à Venise ou Trieste. Nous avons aussi l'espoir que le wagon-lits de I<sup>re</sup>-II<sup>e</sup> classes Paris-Brigue des trains 138/143 sera muni également de la III<sup>e</sup> classe, ce qui pourra n'avoir qu'une influence favorable sur son utilisation.

La ligne Delle-Brigue possède donc maintenant trois paires de trains directs. Des voitures directes de toutes classes circulent



entre Paris et Milan, de I<sup>re</sup>-II<sup>e</sup> classes entre Paris et Rome, Calais et Brindisi et des wagons-lits entre Paris et Brigue, Calais et Brigue, Paris et Interlaken, Calais et Interlaken.

Nous espérons que le succès récompensera les efforts qui ont doté la grande diagonale bernoise de ces excellentes communications régionales et internationales.

GASS,

CHEF D'EXPLOITATION DU B. L. S.

## COMMUNICATIONS OFFICIELLES

VIII<sup>e</sup> Assemblée de l'Action cantonale, le samedi, 28 juillet 1934, à 14.15 h., à Bienne, Chambre cantonale du Commerce et de l'Industrie.

La séance a été convoquée par le Comité de l'A. D. I. E. J., chargée de l'Action cantonale, avec les objets suivants à l'ordre du jour :

1. Ouverture de l'assemblée ; protocole de l'assemblée du 26 juillet 1932. Rapport d'activité.
2. **Les horaires internationaux et le canton de Berne** ; rapp. M. Gass, chef d'exploitation du B. L. S., à Berne.
3. **Erinnerungsworte für den im Jahre 1834 verstorbenen juras-sischen Politiker und Verkehrspolitiker J. A. Watt von Löwenburg**, exposé de M. le Prof. Dr F. Volmar, directeur du B. L. S., Berne.
4. **Le rail et la route** ; rapp. M. Ammann, chef du service commercial du B. L. S., Berne.
5. Programme d'activité. Divers et imprévu.

Ont répondu à l'appel :

Membres du gouvernement bernois : M. le conseiller d'Etat A. Stauffer, président du gouvernement ;

Direction cantonale des chemins de fer : M. Dr Moser, chef de service ;

Municipalité de St-Imier : M. N. Frepp, avocat, conseiller ;

» Vauffelin : M. A. Brechbühler, Frinvilier ;

» Orvin : M. Ch. Villiard, secrétaire ;

» Péry-Reuchenette : M. J. Luterbacher, ancien directeur ;

» Porrentruy : MM. Ach. Merguin, maire, et M. Henry, conseiller ;

» Neuveville : M. Dr M. Mœckli, maire ;

» Granges : M. O. Schmitz, conseiller ;

» Delémont : M. G. Mœckli, conseiller ;

Préfecture de Courtelary : M. le préfet Liengme ;

Direction du B. L. S. : MM. Dr F. Volmar, directeur, et Gass, chef d'exploitation ;

Chambre cantonale du Commerce et de l'Industrie : M. Ch. Debrunner ;

Société cantonale bernoise du Commerce et de l'Industrie : M. Dr H. Hauswirth ;

St-Imier, Société du Commerce et de l'Industrie : M. E. Graner, directeur ;

Comité régional de la Vallée de Tavannes : MM. W. Brand, directeur,