

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: 18 (1947)
Heft: 7

Artikel: Les constructions des C.F.F. de 1935 à 1945 et le Jura bernois
Autor: Steiner, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825608>

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: 18.03.2025

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

PS4

LES INTÉRÊTS DU JURA

Bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
CHAMBRE D'ÉCONOMIE ET D'UTILITÉ PUBLIQUE DU JURA BERNOIS

XVIII^e ANNÉE

N^o 7

JUILLET 1947

SOMMAIRE :

Les constructions des C.F.F. de 1935 à 1945 et le Jura bernois (René Steiner).

Les pierres curieuses de Chercenay (Dr F.-Ed. Koby).

La pendule neuchâteloise de la bourgeoisie de Porrentruy (G. Février).

Les constructions des C. F. F. de 1935 à 1945 et le Jura bernois

En circulant sur le réseau ferroviaire suisse on peut avoir parfois l'impression que les lignes du Jura bernois n'appartiennent pas à la même entreprise que d'autres lignes du réseau national, soit que l'on n'y trouve pas les mêmes perfectionnements techniques, soit que certaines gares et stations ont chez nous un air de vétusté qui frappe chaque fois que l'on est amené à faire des comparaisons.

Ainsi les doubles-voies appartiennent aux perfectionnements techniques les plus urgents, parce que seules, elles permettent un développement rationnel et un écoulement rapide du trafic. D'autre part nous avons beaucoup de stations et de gares dont l'insuffisance et le mauvais état deviennent gênants : Porrentruy, Delémont, Tavannes, Bärschwil, la halte de Grandgourt, La Heutte, Reuchenette, Sonvilier, etc.

On serait porté à tirer de ces comparaisons fugitives des déductions entachées de mauvaise humeur, ce qui serait bien conforme au caractère des Jurassiens, enclins à prétendre qu'ils sont trop loin du cœur et des yeux de leurs autorités, cantonales et fédérales pour que celles-ci accordent aux affaires jurassiennes toute la sollicitude qu'elles ont pour les problèmes qu'elles voient journellement et dont elles subissent elles-mêmes les imperfections.

Mais une impression, même si elle devient générale, ne vaut rien tant qu'un examen approfondi des faits ne vient pas la confirmer. A cet effet nous avons consulté les comptes des chemins de fer fédéraux des années 1935 à 1945 et nous en avons extrait des données comparatives qui nous permettront de nous faire une opinion plus objective.

Selon le rapport de gestion de 1944, les C.F.F. avaient 2916 kilomètres de lignes, dont 936 km. au I^{er} arrondissement, 974 km. au II^e et 1006 km. au III^e. Le réseau jurassien qui nous intéresse, sera assimilé pour les besoins de la cause à la V^e section. Il comprend les lignes :

Delémont-Bâle (sans la gare de Bâle),

Delémont-frontière de Boncourt,
Delémont-Moutier-Sonceboz,
Bienne-La Chaux-de-Fonds (sans les gares de Bienne et de
La Chaux-de-Fonds).

Il dépasse les frontières du Jura entre Grellingue et Bâle et entre Renan et La Chaux-de-Fonds ; en contre-partie il ne comprend pas la ligne Bienne-Neuveville. Il comprend 154,5 km. de lignes.

Le réseau jurassien équivaut aux 5,5 % du réseau total des C.F.F. et au 16,5 % du réseau du 1^{er} arrondissement.

La totalité des lignes C.F.F. du Jura est électrifiée, alors qu'à fin 1944, la proportion n'était que de 84,8 % pour le réseau des C.F.F. et de 85,6 % pour le réseau du 1^{er} arrondissement.

Le tableau ne se présente pas d'une façon aussi favorable pour les doubles voies :

| | |
|----------------------------------------------------|-----------|
| réseau jurassien 13 km. sur 154,5 km. | = 8,41 % |
| 1 ^{er} arrondissement 420 km. sur 936 km. | = 44,85 % |
| réseau C.F.F. 1113 km. sur 2917 km. | = 38,15 % |

Et pourtant le réseau jurassien comprend une ligne de grand trafic interne, Bâle-Genève, une ligne de grand trafic international, Paris-Milan, une ligne importante de trafic interne Bienne-La Chaux-de-Fonds.

Dans les comptes de construction des C.F.F. de 1935 à 1945, on trouve de 1935 à 1944 un tableau d'ensemble (tableau I) du compte de constructions, comprenant les rubriques

- I. Frais généraux.
- II. Etablissement de la ligne et installations fixes.
- III. Matériel roulant.
- IV. Mobilier et ustensiles.
- V. Entreprises accessoires.

En 1945 ce tableau d'ensemble fait défaut.

De 1935 à 1937, nous trouvons une spécification par objets des dépenses portées au compte de construction pendant l'année (tableau II).

A partir de 1938 cette rubrique est désignée sous le titre : spécification des ouvrages achevés dans le courant de l'année. Bien que les colonnes de chiffres ne paraissent pas être au premier abord comparables dans les deux genres de tableaux, nous pensons qu'elles le sont tout de même si l'on compare, dans le premier genre de tableau, la colonne « Dépenses portées au compte de construction » à la colonne « Dépenses nettes de construction » du second genre de tableau. Il s'agit dans les deux genres de tableaux des dépenses faites au cours de l'année pour des travaux de construction achevés pendant l'année.

Dans les deux genres de tableaux nous trouvons les rubriques suivantes :

- Installation de la traction électrique.

- Direction générale (installations, mobilier, ustensiles, matériel roulant).
- Arrondissements (frais généraux, établissement de la ligne et installations fixes, mobilier et ustensiles).

Le tableau II est suivi d'un troisième, portant le titre « spécification des travaux en cours d'exécution à la fin de l'année » (tableau III). Il comprend les rubriques :

- A. Construction de nouvelles lignes.
- B. Travaux neufs et de parachèvement des lignes en exploitation (installation de la traction électrique).
- Direction générale (frais généraux, établissement de la ligne et installations fixes, matériel roulant).
- Arrondissements.

On peut tirer des tableaux II (travaux achevés au cours de l'exercice) et III (travaux en cours d'exécution à la fin de l'année) des renseignements comparatifs, sans valeur absolue. En effet on ne peut y trouver des données précises au sujet des sommes qui ont été dépensées pour le réseau jurassien, concernant des travaux de détails du genre de ceux-ci : changement de signaux, amélioration de passages à niveau, pavage et asphaltage, téléphones de lignes, télégraphes et installations de sonnerie, canalisations, mobilier et ustensiles, etc. Les montants affectés à ces travaux sont d'ailleurs répartis assez uniformément sur tout le réseau des C.F.F., de sorte que nous pouvons en faire abstraction.

Nous allons comparer les dépenses du compte de construction des C.F.F. pour le réseau jurassien aux dépenses de même nature pour le 1^{er} arrondissement et l'ensemble du réseau suisse, en faisant une réserve d'ailleurs, pour les dépenses non spécifiables qui peuvent intéresser le réseau jurassien dans les dépenses globales du 1^{er} arrondissement et de l'ensemble du réseau. Sont seules prises en considération les dépenses portées au compte de construction des arrondissements.

Dépenses de construction des C.F.F. dans les arrondissements

| Années | Réseau jurass. | 1 ^{er} arrondiss. | Réseau CFF. | o/o du 1 ^{er} arrondiss. | o/o du réseau CFF |
|--------|----------------|----------------------------|--------------|--------------------------------------|----------------------|
| 1935 | 517.636.— | 13.037.483.— | 25.032.170.— | 3,9 % | 2,0 % |
| 1936 | 252.220.— | 4.910.711.— | 13.457.866.— | 5,1 % | 1,9 % |
| 1937 | 370.729.— | 5.239.634.— | 13.483.886.— | 7,0 % | 2,7 % |
| 1938 | —.— | 3.865.204.— | 12.100.907.— | 0,0 % | 0,0 % |
| 1939 | —.— | 2.619.721.— | 9.066.311.— | 0,0 % | 0,0 % |
| 1940 | —.— | 4.729.952.— | 10.621.868.— | 0,0 % | 0,0 % |
| 1941 | 43.037.— | 30.111.508.— | 38.243.213.— | 0,14 % | 0,11 % |
| 1942 | 26.357.— | 9.243.628.— | 16.314.648.— | 0,28 % | 0,16 % |
| 1943 | —.— | 2.820.563.— | 13.962.347.— | 0,0 % | 0,0 % |
| 1944 | 143.989.— | 2.732.748.— | 14.574.603.— | 5,4 % | 1,0 % |
| 1945 | 83.585.— | 2.870.986.— | 14.461.806.— | 2,9 % | 0,58 % |

Comparez maintenant ces % à ceux de la longueur des lignes 16,5 % 5,3 %

La disproportion est manifeste. Exprime-t-elle en partie l'impression défavorable que le voyageur peut avoir lorsqu'il circule sur nos lignes C.F.F. du Jura ?

Nous savons certes que nos lignes ne peuvent être comparées, quant au trafic ferroviaire, à d'autres, à celles du Gotthard, aux grandes longitudinales Genève-Zurich via Berne ou même via Neuchâtel. Elles ne viennent cependant pas bien loin après ces trois grands axes. Le Jura n'a pas non plus de grandes gares, dont les transformations engloutissent des sommes considérables, comme celles de Berne, de Genève, de Zurich et de Bâle.

Nous savons aussi que des travaux de quelque importance viennent d'y être achevés, que d'autres sont en voie d'achèvement et que d'autres encore seront entrepris prochainement. Signalons parmi les travaux achevés dernièrement, la réfection des gares de Moutier, Glovelier, Courtemaître, Soyhières, Liesberg, Laufon, Zwingen, Grellingue et Dornach. Le quai de la gare de Roches, le pont de Bärschwil, les ponts-bascules de Boncourt et de Grellingue, les réfections des places de gare de Cortébert, Liesberg, Dornach. Ajoutons que toutes nos voies reposent actuellement sur du ballast cassé, dont la qualité est supérieure au ballast rond. Parmi les travaux en cours d'exécution nous mentionnerons, sans prétention à être complet, la réfection de la gare de Münchenstein, l'installation d'un pont-bascule à Grellingue, l'extension de la gare de Zwingen, la réfection de la place de la gare de Corémont.

Nous avons cependant l'impression qu'il y a une certaine disproportion dans la répartition des efforts financiers pour l'aménagement du réseau national et que le Jura est traité en parent pauvre. Décidément il est trop loin de Berne et de Lausanne.

René STEINER.

Les pierres curieuses de Chercenay

Le *Dictionnaire géographique de la Suisse* s'exprime comme suit sur Chercenay : « Altitude 576 m. Grand pâturage et maisons à 1,5 km. N.E. de Soubey, sur la rive gauche du Doubs, à 11 km. S.O. de la station de Saint-Ursanne, ligne Delémont-Delle. Chercenay se trouve sur le versant S. du Clos-du-Doubs et un peu sur la droite de la route postale de Soubey à Saint-Ursanne par Epauvillers. 4 maisons, 24 habitants catholiques. Agriculture et élevage du bétail. Voiture postale Saint-Ursanne-Soubey. Chercenay ou Cherceney paraît, pour la première fois, dans l'histoire en 1159, sous le nom de Cernata, dans la bulle d'Innocent II. C'était un village aujourd'hui disparu, ayant un maire et paroisse jusqu'en 1655. Ruinée par les Suédois, l'évêque de Bâle ordonna la démolition de l'église et le transfert du siège de la paroisse à