

**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:** 24 (1953)  
**Heft:** 10

## **Inhaltsverzeichnis**

### **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:** 22.01.2025

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

P74

# 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

XXIV<sup>e</sup> ANNÉE

Paraît une fois par mois

N<sup>o</sup> 10. OCTOBRE 1953

## SOMMAIRE :

*La réorganisation technique des chemins de fer du Jura*  
*Chronique économique*

### La réorganisation technique des chemins de fer du Jura

La date du 3 octobre 1953 marque l'aboutissement d'une œuvre de longue haleine, puisque ce jour-là est consacré à l'inauguration officielle du réseau complètement modernisé de la compagnie des chemins de fer du Jura, société fondée en 1944 et née de la fusion de quatre compagnies de chemin de fer qui exploitaient jusque-là séparément les lignes suivantes :

1. **Tavannes-Le Noirmont**, ligne à écartement de 1 mètre, exploitée dès 1884 à la vapeur sur un premier tronçon Tavannes-Tramelan, puis à l'électricité par courant continu à 1200 V dès 1913, en même temps que s'ouvrait le deuxième tronçon de Tramelan au Noirmont. Les deux compagnies Tavannes-Tramelan (TT) et Tramelan-Breuleux-Noirmont (TBN) fusionnèrent par la suite pour former la compagnie Tavannes-Noirmont (CTN).

2. **Saignelégier-La Chaux-de-Fonds (SC)**, ligne à écartement de 1 mètre, exploitée dès 1892 à la vapeur.

3. **Saignelégier-Glovelier (RSG)**, ligne à écartement normal de 1435 mm, exploitée dès 1904 à la vapeur.

4. **Porrentruy-Bonfol (RPB)**, ligne à écartement normal exploitée à la vapeur dès 1901, puis prolongée en 1910 jusqu'à la frontière alsacienne où elle se raccordait au réseau des chemins de fer du Reich.

L'histoire de ces différentes lignes sera marquée avant tout par des difficultés sans nombre dans le domaine financier, résultat inévitable de la situation géographique défavorable de ces lignes parcourant des régions presque désertiques sur une grande partie de leur parcours ainsi que du manque d'unité technique. Jusqu'en 1939, la seule évolution technique de ce réseau mal équipé dès le début est constituée par l'électrification du tronçon Tavannes-Tramelan, entreprise du reste avec des moyens insuffisants. Toutes les autres lignes conservent leur structure technique d'origine. Enfin, la loi fédérale du 6 avril 1939 concernant l'aide aux entreprises privées de chemin de fer et de navigation éveille certains espoirs. Par requêtes du 22 juillet et du 26 août 1939, les compagnies Saignelégier-Glovelier (RSG) et Porrentruy-Bonfol (RPB), exploitée en commun, demandent à être mises