

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura**

Band (Jahr): **24 (1953)**

Heft 10

PDF erstellt am: **22.07.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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