

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: 26 (1955)
Heft: 11

Artikel: Le cauchemar ferroviaire des Jurassiens
Autor: Oettinger, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824934>

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>

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

XXVI^e ANNÉE

Paraît une fois par mois

N^o 11. Novembre 1955

SOMMAIRE

Le cauchemar ferroviaire des Jurassiens
La Fonderie Boillat S. A. Reconvilier (1855-1955)
Marché du travail — Chronique économique

Le cauchemar ferroviaire des Jurassiens

La modernisation des chemins de fer secondaires du Jura n'a pas apporté tous les avantages qu'on en escomptait. Le tronçon Glovelier-Saignelégier en particulier n'a pas produit l'augmentation de recette espérée.

Pourtant c'est la politique ferroviaire française qui a touché le plus profondément le Jura. L'unification des grands réseaux français en la SNCF, entreprise par des hommes qui ne se soucièrent ni des origines, ni de l'évolution des anciennes compagnies, a mis fin pour l'instant à la grande idée bernoise de la transversale qui reliait la mer du Nord à la Méditerranée et à l'Adriatique par Delle-Berne, le Lötschberg et le Simplon. Cette importante voie de communication avec Calais, Boulogne et Paris comme point de départ, empruntait la ligne Paris-Bâle jusqu'à Belfort pour aller, par Porrentruy-Delémont-le tunnel de Moutier-Granges-Berne-le tunnel du Lötschberg, se souder à Brigue à l'embranchement venant de Paris par Dijon et le Mont d'Or-Lausanne et se poursuivre sur Milan, l'Adriatique et le Proche-Orient.

Après la guerre de 1914-18, la France refusa à Delle le rôle important de point de transit pour les marchandises. Ce fut le début du déclin continu de l'ancienne ligne principale Paris Est-Bâle, par Troyes-Belfort-Mulhouse, dont l'épanouissement provenait en grande partie du détournement du trafic, dès 1871 et jusqu'en 1918, par Delle-Porrentruy-Delémont.

Que l'artère Paris-Bâle et son embranchement Belfort-Delle ne soient pas inclus dans le plan général d'électrification des lignes du Nord-Est de la France, montre clairement qu'on y attache moins d'importance qu'à la transversale allemande Kehl-Stuttgart-Munich-

Vienne, par exemple. Une tradition disparaît donc, qui maintenait entre la France et l'Autriche une voie de communication directe et rapide sans emprunter le territoire allemand. Ne se souvient-on plus que la ligne de l'Arlberg, évitant le transit par l'Allemagne, n'avait pu être réalisée qu'avec l'aide des subsides français ?

Ce délaissement du réseau helvétique n'a pas empêché la France de demander à la Suisse de contribuer par un prêt à l'électrification de différentes voies d'accès vers notre pays. Il en est ainsi des lignes Bellegarde-Genève, Reding-Strasbourg-Bâle, et, sous la pression exercée par la Direction générale des CFF, de Dijon-Vallorbe et Frasnepontarlier-Les Verrières. Paris-Belfort-Delle a été catégoriquement écarté. Les choses en sont là. Nous sommes convaincus qu'à l'avenir, cette décision sera modifiée, car les choses restent, mais les hommes changent, même en France.

Pour l'instant la ligne reliant Bâle à la Suisse romande par le chemin le plus court, c'est-à-dire par le Jura, nous préoccupe davantage. L'épanouissement dont a joui cette ligne dès le rattachement du réseau jurassien au premier arrondissement des CFF, risque de s'étioler au profit d'autres parcours. Depuis le mois dernier, la ligne Olten-Berne-Lausanne est entièrement dotée de la double voie. Le tronçon Olten-Bienne, presque complètement en palier, et de ce fait favorable à la traction, ne restera en 1956 à voie unique que sur la petite partie Olten-Olten Hammer, longue d'un kilomètre. Sur la ligne du Jura qui rattache Bâle (principale porte de la Suisse) à tout le Jura, à Bienne et aux grands centres romands Lausanne et Genève, par un chemin beaucoup plus court, nous sommes obligés de constater que peu de choses ont été faites. La station de Bärschwil a été dotée d'une voie d'évitement, mais à part un 3^e quai à la gare de Delémont et l'installation du bloc sur tout le parcours, c'est l'unique amélioration apportée à la voie ferrée dans le Jura depuis 1930 et 1932, date de la construction de la double voie entre Delémont et Choindez. La double voie existe également entre Bâle et Aesch, mais sa prolongation en direction de Delémont a été continuellement différée.

Le trafic entre Bâle et Bienne ne cesse d'augmenter. Les chiffres officiels démontrent clairement que l'installation du bloc ne suffit plus à compenser l'augmentation du nombre des trains. La pose de la double voie est devenue urgente. Les tableaux officiels des CFF de 1954 indiquent, pour les tronçons à voie unique :

Grellingue-Laufon : 65,8 trains par jour, compte tenu des 311 facultatifs et spéciaux de voyageurs et des 266 de marchandises par année.

Laufon-Liesberg : 62,9 (307 et 262).

Liesberg-Delémont : 65,9 (306 et 285).

Choindez-Moutier : 80,3 (431 et 773).

Brügg-Lyss : 80,1 (389 et 279).

Suberg-Schüpfen : 68,2 (306 et 378).

Nous pouvons comparer ces chiffres avec les suivants :

Sierre-Gampel : 53,7 (489 et 342).

La Sarraz-Daillens, qui est à double voie, ne compte que 38,6 trains par jour (156 et 308).

Un autre fait argumente en faveur de la double voie entre Aesch et Delémont. Quoique presque en palier, ce tronçon ne permet pas, à cause de nombreuses courbes, une vitesse supérieure à 70 km./h. On ne pourra naturellement pas établir un nouveau tracé, mais on pourrait, en établissant la double voie, redresser certaines courbes trop serrées et accélérer ainsi la vitesse des trains. Une augmentation des vitesses élèvera la valeur commerciale de tout le parcours jurassien.

On est peiné de voir que les assurances données jadis par les personnes compétentes, ne sont plus maintenues par leurs successeurs, qui reculent, en dépit des faits, devant leur devoir de mettre en chantier les travaux sur les tronçons les plus chargés (par exemple Choindez-Moutier). Dans le passé, on prétextait les forts crédits nécessaires à l'achat de matériel : aujourd'hui, on se retranche derrière le fait que la section Longeau-Moutier, tunnel compris, est à voie unique, et que le dédoublement n'aurait de sens que s'il comprenait le trajet entier Delémont-Longeau. Faut-il rappeler qu'entre Moutier et Delémont les trains de la ligne de Sonceboz empruntent la même voie et qu'à Moutier, l'embranchement du SMB vient augmenter le trafic de cette artère?

Refuser toute amélioration dans le Jura où le trafic augmente constamment même indépendamment de l'apport de la ligne de Delle et vouer ses soins à la ligne du Haut-Valais où une circulation semblable à celle de la vallée de la Birse n'est pas à attendre avant de nombreuses années, n'est pas une politique à vue bien large. Cette politique correspond à celle qui a imposé la double voie entre Vallorbe et Daillens, uniquement à la suite des traités internationaux conclus lors du percement du Simplon, indépendamment de toute considération de besoins et d'ampleur du trafic. Aujourd'hui, la SNCF renonce à rétablir la double voie entre Vallorbe et Frasnay, supprimée par les Allemands pendant la dernière guerre et tout le parcours jusqu'à Dôle sera à simple voie.

Jetons encore nos regards sur l'aménagement de la ligne Bienne-Yverdon. La double voie y existe entre La Neuveville et Gorgier-Saint-Aubin. Elle est en construction entre Douanne et La Neuveville. L'installation des rails du côté du lac entre Bienne et Douanne a suscité de l'opposition. Les adversaires de ce projet préconisent de placer le tronçon Bienne-Daucher dans un tunnel sur tout le parcours, ce qui causerait dans ce terrain calcaire une dépense prohibitive. D'autres opposants voudraient acheminer les trains de marchandises par la ligne de la Broye et laisser le tronçon Bienne-Douanne à voie unique, ce qui occasionnerait des frais de traction supplémentaires et placerait la ligne du Pied du Jura et celle du Jura dans une perpétuelle infériorité vis-à-vis de celle de Berne-Fribourg-Romont. Compte tenu du développement du trafic dans l'avenir, une telle solution ne saurait être acceptée.

Les Jurassiens manifestent de l'intérêt pour la modernisation de la ligne Bienne-Berne, qui les relie à leur capitale. Elle est constituée de deux petits parcours à voie unique et de deux autres à double voie ne facilitant guère la marche des trains. Faut-il rappeler qu'entière-

ment à double voie, cette ligne servirait aussi au trafic de Bâle à Berne par le Jura et, comme l'envisagent les milieux bâlois, déchargerait la grande ligne d'Olten mise très fortement à contribution ? La distance effective de Bâle à Berne par le Jura n'est que de 2 km. plus longue que par Olten. L'importance rapidement croissante de la ville de Bienne, dont la population a dépassé 50.000 habitants, joue un grand rôle dans ces tendances.

Le projet d'une seule autostrade du centre du pays vers la Suisse romande, devant éviter les rives gauches des lacs de Bienne et Neuchâtel, montre l'importance pour le Jura de préciser d'urgence sa volonté d'être relié aux autres régions du pays par une grande ligne de chemin de fer répondant à toutes les exigences posées par le trafic moderne.

Il est donc à désirer que les intéressés se réunissent et s'adressent aux gouvernements cantonaux en cause. Berne, Bâle-Ville et éventuellement Neuchâtel toujours désireux d'être relié au Jura et à la Suisse romande devraient défendre devant la Direction générale des CFF, et le cas échéant, auprès des autorités fédérales, l'importante affaire de la construction de la double voie, partout où elle pourra être installée entre Bâle, le Jura, Bienne, Neuchâtel et Yverdon, sans oublier l'embranchement de Bienne à Berne. Il est important d'obtenir la confirmation que les travaux seront exécutés sans relâche dans un délai de peu d'années. Bien des constructions urgentes par ailleurs, se révélèrent très utiles pour la reprise du trafic vers la France par Delle, dès qu'un changement d'opinion se sera produit à la SNCF.

A. CETTINGER.

La Fonderie Boillat S. A., Reconvilier

1855 - 1955

La plus grande des usines de Reconvilier et l'une des plus importantes industries du Jura, la Fonderie Boillat S.A., vient de fêter le centième anniversaire de sa fondation. Cette date a été marquée par de nombreuses manifestations locales qui permirent d'évoquer un passé laborieux fait pour inspirer les générations d'aujourd'hui et pour servir d'exemple à celles de demain.

Il y a cent ans, les gens de l'Orval étaient des agriculteurs et des éleveurs de bétail, simples dans leur habillement, dans leur nourriture et dans leurs coutumes. Leurs plaisirs étaient rares ; les veillées d'hiver et les foires, les noces et les baptêmes en faisaient tous les frais. Parfois, on jouait, on dansait, mais avec mesure car l'Eglise, qui avait gardé son autorité, veillait et réprimandait. Le parler était un patois merveilleusement concret, près de la nature, comme nos vieux.

A cette époque, Reconvilier, ou plus exactement Reconviller, était une petite localité d'à peine quatre cents âmes. Dans la chronique du