Zeitschrift: Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts jurassiens

Band: 53 (1982)

Heft: 4: Horaire cadencé

Artikel: Incidences de l'horaire cadencé sur les lignes de la Compagnie des chemins de fer du Jura

Autor: Merlet, Arnold

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824525

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 19.07.2025

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

lignes sont écrites, la réponse de cette haute instance n'est pas encore connue.

Conclusion

Si l'on excepte le problème de Delle et si l'on nuance en ce qui concerne les voitures directes depuis l'Ajoie, le nouvel horaire des transports publics améliore certainement les conditions de déplacement des Jurassiens. Il faut souhaiter que, après les inévitables tâtonnements des premières semaines, les Jurassiens utilisent au maximum ces nouvelles facilités. Les futures demandes du canton du Jura n'en seront que mieux accueillies par les entreprises de transport.

André DENIS
membre de la commission
des transports de l'ADIJ

Incidences de l'horaire cadencé sur les lignes de la Compagnie des chemins de fer du Jura

L'ensemble du réseau ferroviaire national dispose d'un horaire cadencé dès le 23 mai 1982, auquel sont adaptés, «dans la mesure du possible», les horaires des chemins de fer privés. L'horaire traditionnel, établi «sur mesure» d'année en année, à la suite de retouches successives, appartient au passé.
La Compagnie des chemins de fer du Jura (CJ) a été entraînée dans le nouveau système, les contraintes techniques et économiques excluant tout autre modèle d'horaire. Cependant, les moyens disponibles ont conduit au choix d'une solution de compromis qui, au fil des études et des pourparlers, s'est modelée dans le but de donner satisfaction dans la plus large mesure possible.

Les contraintes pour le nouvel horaire CJ

Pour l'établissement de leur horaire, les CJ sont dépendants de celui des CFF. Or, l'horaire des trains CFF, qui desservent les points de jonction ferroviaire de Tavannes, La Chaux-de-Fonds, Glovelier et Porrentruy, est dicté par le passage des trains directs à Bienne, Neuchâtel et Delémont.
La nouvelle conception voit la suppression des croisements des trains CFF dans les gares de jonction susmentionnées. Ceci revient à dire qu'à l'avenir l'offre ne comportera une correspondance que dans une seule direction, au lieu des deux directions, comme souvent jusqu'à présent. Un retour aux conditions que connaissait l'horaire traditionnel n'était pas négociable. Cette situation porte un préjudice aux CJ et à leurs usagers; les conséquences n'en sont pas amoindries du fait que des courants de trafic vraiment prédominants ne ressortent pas des enquêtes sur le transit.
Il convient de souligner encore que le parc du matériel roulant (voie étroite) est insuffisant pour réaliser un projet qui offre un train chaque heure dans chaque direction et sur toutes les lignes en même temps. Par ailleurs,la densité du trafic des voyageurs, à certaines heures pour le moins, ne le justifie pas.

En longueur de réseau, les CJ, avec leurs 85 km. répartis en 4 lignes, occupent le 6e rang dans la liste des chemins de fer suisses. La géographie en Y de la voie métrique ne facilite pas la confection de l'horaire, ni les onze gares et stations de correspondances avec d'autres lignes de chemin de fer et d'automobiles postales. De plus, les stations de croisement nécessaires n'existant pas, un horaire systématique à 60 minutes est techniquement irréalisable.

Enfin, les espaces de temps disponibles entre l'arrivée d'un train correspondant dans une gare de jonction jusqu'au départ du train en correspondance dans une autre gare de jonction ont exigé de retenir des horaires comprimés au maximum. Si les nouveaux temps de parcours présentent un certain intétêt pour les voyageurs (durées de voyages plus courtes), ils comportent en même temps des risques de retards avec rupture de correspondances en cas d'affluence, notamment les jours d'intense trafic de groupes (sociétés, écoles et autres groupes). La ponctualité étant un indice qualitatif indispensable à l'horaire cadencé, il y aura pour conséquence la perte d'une certaine souplesse dans l'observation des correspondances; en règle générale, les délais d'attente ne seront que de quelques minutes, voire inexistants dans le cas des trains intervilles.

Construction du nouvel horaire CJ

Les contraintes dont il est fait brièvement et partiellement mention ont conduit inévitablement à de multiples essais. Finalement, les CJ ont opté pour un système d'horaire ainsi composé dans ses grandes lignes:

- une desserte de base toutes les 2 heures, avec des trains supplémentaires superposés à cette cadence pour renforcer l'offre aux heures de déplacement des abonnés ainsi que pour favoriser le trafic touristique;
- l'introduction d'exceptions à la symétrie de l'horaire afin de tenir compte de certains besoins ponctuels (par exemple pour le transport d'écoliers);
- l'incorporation des transports postaux et de messageries ainsi que du trafic des marchandises en wagons.

Outre les besoins déjà connus, de nombreux pourparlers et échanges d'informations ont eu lieu avec les intéressés au trafic. A cela s'ajoutent les différents objectifs définis à l'égard des CJ pour le développement de l'économie des régions qu'ils desservent.

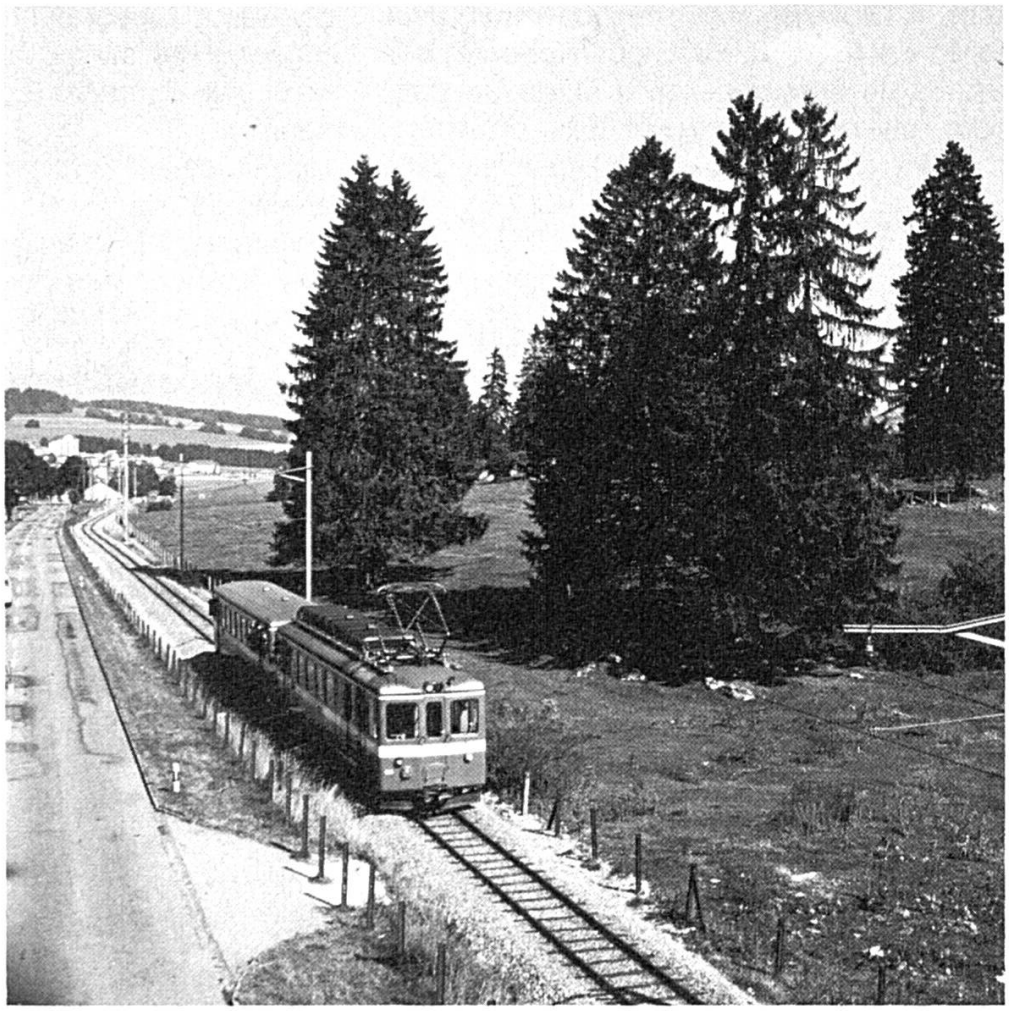
Le nouvel horaire se présente avec le visage suivant.

- *Ligne Tavannes - Le Noirmont (cadre 237)*

Entre Tavannes et Tramelan, l'augmentation des kilomètres-trains de voyageurs est de 12,5%. A Tavannes, les correspondances se font avec les trains de et pour Bienne. Le trafic vers Moutier (19%) sera pénalisé avec des temps de battement de l'ordre de 25 à 30 minutes dans les deux sens, sauf le matin et aux heures de midi.
Sur le parcours Tramelan - Le Noirmont, les kilomètres-trains sont inférieurs de 9% par rapport à l'ancien horaire. Il ne s'agit pas d'une dégradation de l'offre mais d'une répartition nouvelle des trains consécutive au système. Les trains de la transversale La Chaux-de-Fonds - Glovelier (Delémont) assurent chaque fois au Noirmont une correspondance à 2 minutes avec les trains de et pour Les Breuleux/Tavannes. En revanche, pour le trafic de Tramelan/Les Breuleux vers La Chaux-de-Fonds, une attente d'un bon quart d'heure est chaque fois nécessaire, du fait que les trains précités doivent obligatoirement se croiser à Saignelégier.

- *Ligne Saignelégier - La Chaux-de-Fonds (cadre 236)*

En moyenne de la semaine le nombre de trains n'est pas modifié. Plus des trois quarts du trafic concernent La Chaux-de-Fonds même; le 24% du transit se répartit vers et de Neuchâtel, Bienne, Le Locle et Les Ponts-de-Martel. Cet état de choses a rendu difficile le choix des sillons horaires à retenir. Pour le trafic local, les usagers ont intérêt à arriver et à partir aux mêmes heures que les batteries de trains CFF, par exemple, à cause de l'horaire des établissements scolaires, etc. Comme les trains ne sont pas groupés, les directs des lignes de Neuchâtel et Bienne circulant toutes les deux heures et ne tombant pas toujours dans la cadence des CJ, les correspondances comportent très souvent un certain temps d'attente. Quelques adaptations ponctuelles sont prévues, entre autres en fin



de semaine, afin d'améliorer l'offre en faveur des voyageurs transitant.
Le transport des écoliers des Bois et environs, fréquentant l'école secondaire du Noirmont, est assuré, avec un petit décalage par rapport à l'ancienne situation.

- *Ligne Saignelégier - Glovelier (cadre 236)*

Sur cette ligne, le concept d'exploitation a été complètement revu. L'entrée en souveraineté du canton du Jura a modifié les éléments d'appréciation. Souvenons-nous des interventions au Parlement jurassien, relatives à la précarité de l'horaire des CJ entre le district des Franches-Montagnes et la ville de Delémont, capitale cantonale.
Le chapitre des contraintes pour l'élaboration du nouvel horaire cite les temps de parcours comprimés imposés aux CJ. Pour parcourir la ligne, l'autobus exige en moyenne 6 minutes de plus que le train; c'est ce dernier qui a dû être retenu afin d'assurer les correspondances. Malgré le transbordement à Glovelier et les caractéristiques d'une ligne de montagne pour atteindre les Franches-Montagnes, Saignelégier et Delémont sont reliées maintenant en 50 minutes.
L'attrait touristique indéniable de la région et le développement du trafic n'ont pas été négligés dans le choix du nouvel horaire.
Les autobus sont complémentaires et remplissent une mission locale en premier lieu. Certaines courses sont prolongées jusqu'aux Breuleux pour le transport des élèves de l'école secondaire du lieu, provenant de Saint-Brais, Montfaucon, Muriaux, Les Emibois et des environs.
L'augmentation de 35% des kilomètres-trains et autobus ensemble pourrait paraître exagérée. Il n'en est rien puisque jusqu'au changement d'horaire, la ligne n'offrait en semaine que 3 trains par jour dans chaque

sens. A Glovelier, les correspondances avec Delémont (61% du trafic) ont la priorité; aux heures de la journée où il existe un trafic pour ou de Porrentruy (25% du trafic), l'horaire a aussi été aménagé avec cette direction.

- *Ligne Porrentruy - Bonfol (cadre 238)*

Exception faite de l'heure creuse du milieu de la matinée et de l'après-midi, un train circule toutes les heures, avec correspondance pour et de Delémont. Partant des constatations que le 80% des usagers ne voyagent pas au-delà de Porrentruy, l'horaire cadencé connaît quelques exceptions afin de mieux satisfaire les abonnés. En kilomètres-trains, les prestations sont pareilles.

- *Ligne d'automobiles Tramelan - Lajoux - Glovelier (cadre 237.20)*

A la suite des modifications intervenues sur la ligne CFF Delémont - Porentruy, l'horaire des autobus a dû être adapté. Préalablement, un échange de vues a eu lieu avec une délégation des Autorités des communes de La Courtine. L'offre comporte 2 aller et retour en début de matinée ainsi qu'en fin d'après-midi, plus une desserte vers 12/13 heures.

- *Ligne d'automobiles Tramelan Les Breuleux - Saint-Imier (cadre 237.10)*

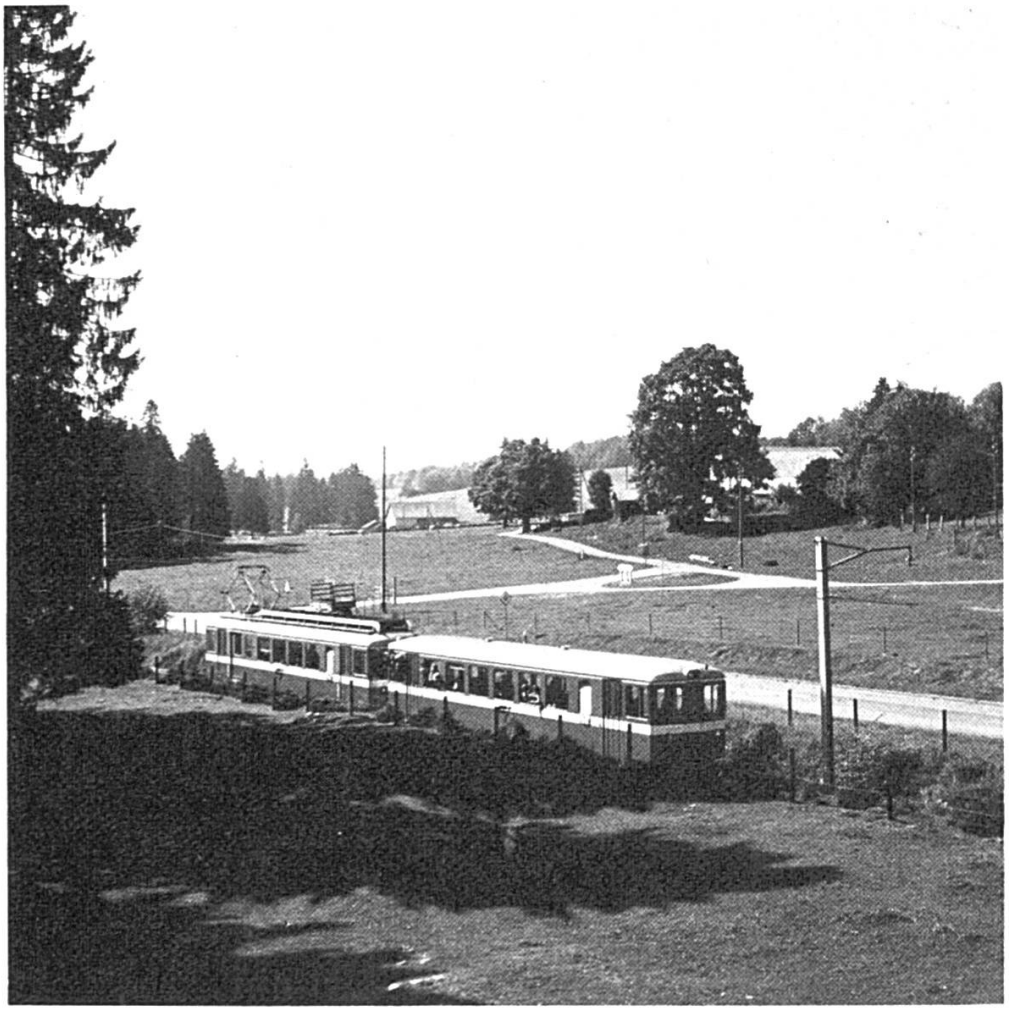
La fréquentation des courses franchissant le Mont-Crosin est bonne. L'entrée en vigueur de l'horaire cadencé du chemin de fer a conduit à un remodelage de l'horaire du Technicum et de l'Ecole supérieure de commerce. Lors de pourparlers avec les représentants des écoles et de l'industrie, la circulation des autobus a été adaptée à la situation nouvelle; une course quitte maintenant Saint-Imier à 16 h. 20 chaque jour, du lundi au vendredi.

- *Liaison directe La Courtine - Saignelégier*

Les Autorités communales de La Courtine souhaitent une liaison directe avec le chef-lieu franc-montagnard, les correspondances offertes à Glovelier et aux Reussilles étant jugées insuffisantes, surtout qu'elles imposent une durée de voyage d'environ une heure.
Une étude est en cours. Maintenant que la procédure de mise en place du nouvel horaire est terminée, des propositions pourront être soumises pour discussion.

Incidences du nouvel horaire

Le changement étant tellement profond, les incidences sont difficilement mesurables. Les brèves explications qui précèdent permettent déjà de se faire une opinion sur le nouvel horaire.
Indépendamment de cela, il faut répéter et bien souligner que les usagers du chemin de fer et autres transports publics auront à changer leurs habitudes. (Le train de «17 h. 03» ne circule plus, mais il y a un départ à 16 h. 40 et un autre à 17 h. 40!). A cause de la compression des temps de parcours et des correspondances, les voyageurs devront monter dans les trains et en descendre sans perte de temps, il conviendra aussi de faire un usage plus fréquent des appareils automatiques de distribution des billets et présenter ces derniers immédiatement au personnel de contrôle. Cela étant dit, compte tenu des multiples améliorations et avantages, la nouvelle conception pour le trafic des voyageurs permet de croire à des incidences favorables. Dans un premier temps, les personnes attentives et curieuses auront tôt fait de découvrir les nouvelles combinaisons, pour tirer un maximum de profit de l'horaire.
Il appartient aussi au personnel du chemin de fer et des autobus de renseigner, de conseiller les voyageurs afin que chacun, le plus rapidement possible, use rationnellement du transport public. Un habitant des Franches-Montagnes, au départ, dispose par exemple de trois possibilités de sortie: La Chaux-de-Fonds, Neuchâtel ou Bienne, Tavannes/Bienne ou encore Glovelier/Delémont; au retour, ces possibilités sont aussi disponibles. N'y a-t-il pas embarras du choix?



Certains centres avoisinants connaissent une situation favorable. A Bienne, les trains directs de toutes les directions s'y trouvent en même temps; ceux de la ligne Bâle - Bienne se croisent en gare de Delémont. Donc, le voyageur est assuré de conditions satisfaisantes. Par ailleurs, grâce à la symétrie de l'horaire, ces bonnes conditions se répètent tant pour le voyage d'aller que pour celui du retour. C'est un élément nouveau. Jusqu'ici les citoyens et citoyennes de nos villages avaient fréquemment recours à la voiture pour se déplacer à Delémont ou Bienne en vue de poursuivre le voyage par chemin de fer; il ne faut pas les accuser d'infidélité au rail car, souvent, des correspondances convenables pour le retour n'existaient pas. Le nouvel horaire ayant corrigé ces imperfections, il n'est plus nécessaire de rejoindre une grande gare par la route. Avec l'insuffisance des places de parc, personne ne s'en plaindra et le trafic de nos lignes régionales n'y perdra rien.

Dans le sens inverse, nos régions sont plus facilement accessibles. Le chemin de fer, mais aussi l'économie, vont bénéficier d'effets induits certains. Subsidiairement et sans entrer dans les détails, il convient tout de même de mentionner que l'indicateur officiel sera complètement remanié et son volume substantiellement augmenté; les CJ, quant à eux, continueront à mettre à la disposition du public leur horaire/guide régional si apprécié.

Projets des CJ à court et moyen terme

Les préoccupations des CJ sont le maintien de l'appareil de transport, ainsi que prévoir les mesures nécessaires afin de couvrir les besoins dans le domaines des installations et du matériel roulant. Pour atteindre ce but, des pourparlers ont débuté en vue d'obtenir une aide technique dans le sens de la Loi fédérale sur les chemins de fer, les moyens

propres de la compagnie se révélant insuffisants.
En priorité figure l'acquisition d'un nouveau matériel roulant pour le réseau à voie étroite, le parc actuel contraignant quelquefois à refuser des transports. Le renouvellement de la superstructure de la pleine voie et la modernisation des voies de gares occupent une place importante dans le programme. Une autre priorité comprend la mise en service d'installations de sécurité sur les lignes Porrentruy - Bonfol et Saignelégier - Glovelier, les autres tronçons en étant déjà équipés.
Si ces besoins sont presque entièrement indépendants de l'horaire cadencé, les investissements envisagés renforceront cependant son efficacité.

Conclusions

L'horaire cadencé doit apporter des effets favorables. Néanmoins, il faut compter quelques mois jusqu'au moment où l'offre sera bien connue des usagers.
La systématique de l'horaire montre par exemple que, quand une correspondance est bonne, elle est bonne tout au long de la journée; en revanche, quand elle est mauvaise, elle l'est tout le jour aussi. Du point de vue des communications ferroviaires, la vaste région jurassienne est desservie depuis l'axe Pied du Jura - Bâle par de multiples antennes, souvent reliées entre elles, pour former une toile d'araignée. Cela n'a pas été facile de mettre en place la nouvelle conception; ce n'était pas possible de donner satisfaction partout.
Il faut relever ici l'excellent travail d'imagination et de montage du système des spécialistes de l'horaire. Les critiques doivent être prudentes, l'arbre ne devant pas cacher la forêt.
La pratique va faire apparaître des imperfections et des points faibles. Après la première période d'horaire, les chemins de fer devront analyser la situation.
Le 23 mai 1982: une grande date pour notre pays! Les transports publics innovent quant à l'offre à la clientèle, en même temps, ils renforcent leur utilité. Les CJ y ont contribué dans la mesure de leurs moyens.

Arnold MERLET
Directeur des CJ