

Le trafic de l'Ajoie pendant l'interruption de la voie ferrée

Autor(en): **Michaud, Charles**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14 (1943)**

Heft 11

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825531>

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.

Le trafic de l'Ajoie pendant l'interruption de la voie ferrée



La route au secours du rail !

Informée, dans la nuit du 7 au 8 février 1945, de l'effondrement du tunnel de la Croix, la Direction du 1^{er} arrondissement des C.F.F. à Lausanne prit immédiatement les mesures pour maintenir le trafic entre l'Ajoie et le reste du pays.

Le problème posé pour assurer les transports, tant voyageurs que marchandises, était très difficile car aucune possibilité de détournement par voie ferrée n'était immédiatement réalisable. Il fallut recourir à la route et, là encore, la situation se trouvait compliquée par les restrictions imposées au trafic automobile pour économiser carburants et pneus.

Le 8 février, la route des Rangiers était recouverte de 30 centimètres de neige et les fortes dénivellations du parcours Porrentruy-Glovelier ne permettaient pas l'utilisation pratique de véhicules actionnés au gaz de bois.

Le trafic des voyageurs devait en outre être prévu en maintenant les correspondances existant à Delémont pour et de Bâle, Zurich, Berne, le Valais, Lausanne et Genève. L'horaire spécial, assuré tout d'abord par 15 autocars postaux, tint compte de cette nécessité et les voyageurs de l'Ajoie acceptèrent de bonne grâce un départ et un retour différant d'environ 50 minutes sur l'horaire ordinaire.



Une étrange rencontre aux Rangiers.

L'effondrement du tunnel eut aussi pour inconvénient de priver la section Courgenay-Boncourt du courant de la traction. Le trafic fut assuré à la vapeur pendant une huitaine de jours grâce à l'obligeance de la Cie Porrentruy-Bonfol, qui fournit une locomotive jusqu'à l'arrivée de deux locomotives acheminées de Delémont à Porrentruy par la route des Rangiers.

Dès le 29 mars, le trafic qui avait été assuré sans incident par la route des Rangiers, emprunta la route de la Croix. Le parcours par route fut ainsi limité au parcours Courgenay-Saint-Ursanne et réduit de 10 km., ce qui permit d'améliorer l'horaire et de réduire le nombre des autocars.

A partir du 10 mai, l'Administration des postes ayant dû reprendre son service d'été des courses postales sur les routes alpestres, on lui substitua la Maison E. Marti, à Kallnach, qui, dès lors, exécuta les transports et s'acquitta de sa tâche à la satisfaction générale. Les autocars avaient été soumis à un double contrôle technique de sécurité.

Le trafic par le col de la Croix prit fin le 11 septembre sans qu'aucun incident ne se soit produit. Cette constatation témoigne aussi du bon entretien des routes utilisées, qui eut l'attention constante de M. Peter, ingénieur en chef du V^e arrondissement.



Une locomotive à vapeur dans les rues de Delémont.

Loin de provoquer une diminution de trafic, l'attrait des routes suivies par les automobiles le stimula, ce qui n'alla pas sans créer quelques difficultés les dimanches en particulier, en raison des moyens de transport limités.

Voici le nombre des voyageurs transportés dans les deux sens :

février	au total	20108
mars	»	41631
avril	»	42309
mai	»	48466
juin	»	45619
juillet	»	23870

Journées de trafic maximum :

15 février	2062	voyageurs
21 »	2200	»
28 »	2239	»
14 mars	2160	»
21 »	2020	»
28 »	2736	»
26 avril	3231	»
30 mai	2449	»
6 juin	2756	»
4 juillet	2771	»

On peut dire que nombreuses furent les personnes qui ont tenu à profiter du service par autocars pour revoir une belle contrée qu'elles ont appris à connaître lors des mobilisations de 1914-1918.

Nombreuses furent également celles qui virent pour la première fois les beautés jurassiennes qui leur restaient cachées. Nous pensons ici surtout au col des Rangiers et à la charmante cité de St-Ursanne.

Trafic des marchandises :

Le trafic des marchandises qui, dans cette contrée, est très important, n'a pas été chose facile à régler. Cependant, dans la nuit de l'éboulement déjà, la Direction du 1^{er} arrondissement avait pris les mesures les plus urgentes pour le transport des laits, des marchandises expédiées en grande vitesse de la contrée de Porrentruy par la route des Rangiers vers Glovelier ou Delémont et vice versa. Les fonctionnaires chargés de l'organisation du service des marchandises se mirent de suite en quête de trouver les camions privés appropriés pour effectuer ces transports qui, durant quelques jours, furent limités aux colis de détail. Le premier jour de l'interruption du trafic ferroviaire, il a été transporté 20820 kg. de marchandises de grande et petite vitesse par la route des Rangiers. Peu à peu, le trafic devint plus intense et la durée de l'arrêt ne pouvant être exactement défini, un service limité de camions-automobiles Porrentruy-Delémont et vice versa pour marchandises par wagons complets fut organisé. Il donna satisfaction, mais devant le volume toujours croissant des marchandises de toutes sortes à transporter et les demandes toujours plus pressantes des habitants de l'Ajoie, ce service fut étendu à presque toutes les marchandises (tabacs, bois, planches, matériel de construction, etc.). Pendant ce temps, des tractations étaient en cours entre les C. F. F. et les chemins de fer du Reich pour obtenir l'acheminement des marchandises pour et de l'Ajoie par la voie détournée de Bâle-St-Louis-Dannemarie-Pfetterhausen. L'examen de cette question demanda un certain temps ; il s'agissait d'adapter le programme des transports aux circonstances extraordinaires du moment et de prendre toutes les dispositions devant satisfaire aussi bien les instances militaires, douanières et ferroviaires suisses qu'allemandes. Le 27 mars 1945, les expéditions partielles et par wagons complets en petite vitesse, exception faite des marchandises militaires, des laits et des bestiaux, empruntèrent la voie ferrée alsacienne St-Louis-Bonfol et vice versa. Dès cet instant, le trafic marchandises a été acheminé normalement et, on peut le dire, avec une grande régularité, malgré les difficultés de l'heure. Dès le 28 mars, seuls 2 camions-automobiles restèrent en service pour transporter les laits de l'Ajoie, les envois de grande vitesse et les bestiaux. Le 15 juillet, le

détournement des marchandises par la voie alsacienne prenait fin, le tunnel de la Croix ayant pu être rendu à l'exploitation.

Trafic des animaux :

Au début, le trafic des animaux fut suspendu, mais à partir du 15 mars des camions spéciaux de la Maison Marti à Kallnach effectuèrent ces transports de Porrentruy à Glovelier tous les lundis et jeudis, ainsi que les jours de foire. Ce n'est pas sans appréhension que les Chemins de fer fédéraux prirent cette solution, étant donné certains risques que comportait ce mode de transport. Tous les transports de bestiaux, pourtant très importants dans l'Ajoie, se sont faits dans de bonnes conditions.

Si l'effondrement du tunnel de la Croix fut un accident fort ennuyeux pour la population si active de l'Ajoie, il fut aussi une cause de gros soucis pour les C. F. F., qui se firent un devoir de prendre toutes les mesures nécessaires, sans égard à la dépense, pour relier le pays avec cette contrée agricole et industrielle.

Charles MICHAUD,
Chef de section.

Etude géologique

L'éboulement du tunnel de la Croix a provoqué de très grandes perturbations dans les relations de l'Ajoie avec le reste du pays et nombre de personnes ont craint de voir ce phénomène se répéter dans un délai plus ou moins rapproché. Certains articles même, parus dans la presse régionale, ont suggéré que l'éboulement était dû à des causes d'ordre géologique et que son renouvellement paraissait inéluctable.

Répondant à l'invitation du Comité de l'A. D. I. J., nous avons étudié le problème d'une manière aussi approfondie que possible. Le tunnel étant entièrement muré et ne pouvant fournir d'indication qu'à l'endroit de l'éboulement, nous avons soumis toute la région du tunnel à une étude géologique détaillée. Nous avons, en particulier, effectué un très grand nombre de mesures du pendage des couches, de façon à construire un profil géologique suivant l'axe du tunnel. Si ce profil n'est pas l'expression fidèle de la réalité, il s'en rapproche néanmoins le plus possible.

Il est peut-être utile d'ajouter qu'il n'existe aucune publication géologique détaillée sur la région. Les « Soulèvements jurassiques » de Thurmann, par exemple, n'ont plus actuellement qu'un intérêt historique. Un profil géologique, suivant l'axe du tunnel, a été dessiné, après la construction, par le géomètre S. Matthez. Cette œuvre d'amateur contient des erreurs si grossières qu'on ne peut pas la prendre en considération. Les autres travaux connus sont d'ordre trop général pour servir dans le cas présent.