

Les C.F.F. et le Jura

Autor(en): **Reusser, F.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **21 (1950)**

Heft 9

PDF erstellt am: **04.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825416>

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.

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

XXI^e ANNÉE

PARAIT UNE FOIS PAR MOIS

N^o 9. SEPT. 1950

SOMMAIRE :

Les C. F. F. et le Jura
A travers l'actualité économique
25 ans d'activité de la Fédération jurassienne des Caisses Raiffeisen
Marché du travail
Chronique bibliographique

Les C. F. F. et le Jura

Après la guerre de 1914-18, les CFF ne manifestèrent plus guère d'intérêt au réseau jurassien. Les études faites auparavant (voie de croisement à Choindez, courbe de raccordement pour éviter le rebroussement de la ligne Bâle-Bienne à Delémont, reconstruction du pont du Kessiloch à Grellingue en prévoyant la double-voie, etc.) tombèrent dans l'oubli. L'horaire était insuffisant, le matériel roulant peu confortable. Il fallut de multiples réclamations et plusieurs années d'efforts pour faire sortir les CFF de leur indifférence.

La situation est à maints égards semblable aujourd'hui et le Jura se sent de nouveau délaissé, sauf pour ce qui concerne l'horaire où des progrès lents mais constants ont été réalisés.

Nous donnons ci-après un aperçu des questions qui nous préoccupent et qui attendent une solution dans un proche avenir.

1. Doubles-voies

Il y a une vingtaine d'années, le directeur général Schrafl avait déclaré au cours d'une entrevue qu'il avait bien voulu accorder aux représentants de l'ADIJ, que le réseau des CFF comprenait trois goulets par lesquels un trafic important devait passer et qui constituaient autant de lieux névralgiques pour le passage des trains. Il s'agissait des tronçons Brunnen-Fluelen sur la ligne du Gotthard, Weesen-Wallenstadt sur celle de Zurich à Buchs et Coire et *Delémont-Moutier* sur celle de Bâle-Suisse romande et Delle-Berne. Or, Brunnen-Fluelen, presque tout en tunnels, est maintenant à double-voie, la ligne du lac de Wallenstadt est en travail et le tronçon *Choindez-Moutier* dort dans les cartons. Il y a cinq ans encore, on nous affirmait en haut lieu que ce dernier était le plus urgent à réaliser dans le 1^{er} arrondissement

et qu'il figurait en tête de liste. Puis, peu à peu, sous des influences diverses, on l'a relégué de plus en plus. Les interventions actuelles ne donnent plus lieu qu'à des réponses et promesses assez vagues. Ce projet ne figure même pas dans la liste des travaux que les CFF ont annoncés pour l'ouverture de chantiers en cas de chômage. C'est du moins ce qui ressort de l'état communiqué par l'office cantonal du travail.

Le nombre des trains entre Delémont et Moutier est de 72,7 par jour en moyenne (1949). Ce chiffre élevé montre bien la nécessité de la double-voie. Une première étape pourrait comprendre le parcours Choindez-Roches (4 km.). Ce trajet est de construction facile et peu coûteuse, aucun grand tunnel, aucun passage sous-voie, aucun pont conséquent ne devant être établi. Une comparaison indique que les tronçons où se construit actuellement la double-voie dans le 1er arrondissement accusent des densités de trains inférieures: Auvrier-Boudry, 66,7 trains, Fribourg-Romont (Matran-Cottens), 63,4 trains par jour. Qu'attend-on pour équiper le tronçon jurassien dans les gorges de Moutier ?

La ligne *Delémont-Aesch* exige également d'être mise en double-voie, avec ses 57,7 trains quotidiens. Le parcours compte 29 km.; ce qui rend la circulation des trains difficile, ce sont les longues distances de station à station (Aesch-Grellingue, 5 km; Grellingue-Zwingen, 5 km.; Laufon-Liesberg, 6 km.; Liesberg-Soyhières, 6 km.) Lors de la dernière crise de chômage en 1931-34, le canton de Bâle-Ville avait offert aux CFF de se charger d'une grande partie des frais d'infrastructure, à condition que le travail soit effectué par des chômeurs de Bâle. Cette offre n'a malheureusement pas été acceptée.

Ici aussi, les travaux pourraient se faire par étapes suivant les exigences de l'horaire. Mais il faudrait une bonne fois commencer. On est tenté de penser que les CFF attendent l'achèvement de la double-voie sur la ligne Olten-Soleure pour y acheminer une partie du trafic qui normalement doit passer par le Jura. Jamais notre région ne pourrait accepter pareille amputation, si elle devait être envisagée. Déjà le matériel vide allant de La Chaux-de-Fonds à Bâle est dirigé sur Bienne-Olten. Le trafic doit passer par les voies les plus courtes et les moins chères.

La prolongation de la double-voie établie entre Delémont et Courrendlin en 1929 et entre Courrendlin et Choindez en 1931/1932, avec de nouvelles voies dans les stations, est attendue avec impatience.

2. Gares

Dans les gares du Jura, des travaux importants ont été mis en chantier au cours des 25 dernières années. Voici les principaux :

Installations techniques: A Delémont, une extension des voies s'est faite en deux étapes et tous les signaux et aiguilles ont été

enclenchés avec commandes électriques. Un troisième quai avec passage sous-voie a été construit. Des signaux lumineux de jour ont été installés, comme d'ailleurs à Moutier et dans certaines stations.

La station de Zwingen a été dotée de nouvelles voies en 1948/49.

Bâtiments : Les bâtiments de la gare de Porrentruy et de la station de Glovelier ont été rénovés à grands frais en 1949. Des améliorations partielles se sont faites à Soyhières (agrandissement 1938), à Tavannes (1927), à Moutier (1948). Plusieurs stations ont été munies de marquises.

Ce qui reste à faire : Mais tous ces travaux ne représentent qu'une partie de ce qui devrait être réalisé.

A *Porrentruy*, il manque un deuxième quai et l'enclenchement des signaux et des aiguilles.

A *Delémont*, le besoin d'une nouvelle salle d'attente et d'une meilleure disposition des guichets se fait sentir d'urgente façon.

A *Moutier*, il faudrait de petites salles d'attente sur les quais ainsi qu'une prolongation des marquises et un nouveau bâtiment de gare.

A *Tavannes*, des transformations sont attendues.

A *Saint-Imier* également, la modernisation du bâtiment de la gare et l'enclenchement des signaux et des aiguilles s'imposent.

A *La Heutte*, l'érection d'un nouveau bâtiment pour la halte est prévu mais non réalisé.

A *Granges* (BLS), le deuxième quai gagnerait à être couvert et son accès devrait pouvoir se faire par un passage sous-voie.

3. Lignes

Le bloc a été installé entre Delémont et Liesberg en 1948 et entre Moutier et Choindez en 1950, ce qui augmente dans une mesure appréciable la sécurité du trafic. Ce système devrait être généralisé à toutes les lignes jurassiennes principales.

Pour le passage de la voie simple à la double-voie, une aiguille permettant une vitesse de 80 km. à l'heure en déviation a été posée cette année à Choindez. Il faudrait en faire de même à Longeau et à Aesch.

Une voie de croisement serait nécessaire à La Heutte.

4. Horaires

Le nombre des trains en service local est à peu près suffisant. Des lacunes existent cependant encore et des ajustements de correspondances doivent être réalisés, spécialement en gare de Sonceboz et de Bienne.

Les trains de la vallée de Tavannes devraient avoir leur point de départ et d'arrivée à Bienne.

Entre Bâle et Bienne, il manque un train direct au début de l'après-midi, avec arrivée à Bienne vers 15 h. 30.

Mais le souci principal est constitué par le trafic international par la voie de Delle. Les directs Paris-Berne-Lötschberg ont des vitesses commerciales trop lentes et la 3e relation qui existait avant la guerre devrait être rétablie, de même que les trains locaux entre Delle et Belfort. Les autocars reliant la frontière au chef-lieu du Territoire ne donnent aucune satisfaction.

Il est regrettable en outre que les trains réguliers d'Angleterre à Berne et au-delà ne passent plus par le Jura, mais par le nord de la France, Strasbourg et Bâle.

Une remarque pour terminer. Alors que l'équipement des lignes si indispensable pour assurer la sécurité et l'écoulement rapide et rationnel du trafic reste en souffrance chez nous, les CFF érigent de grands bâtiments qui n'ont pas une relation directe avec le service du chemin de fer. Nous pensons, par exemple, à l'immeuble de rapport (garages, bureaux privés) qui a été construit sur la place de la gare de Lausanne l'an dernier. L'aménagement d'une nouvelle gare des marchandises à Lausanne-Sébeillon absorbe déjà suffisamment de crédits pour que l'on procède à une certaine répartition du solde des sommes disponibles au bénéfice de régions où le réseau a le plus besoin d'améliorations, ainsi que c'est le cas dans le Jura.

F. REUSSER.

A travers l'actualité économique

Les Etats-Unis, en entrant en lice dans le conflit coréen, ont provoqué une transformation de leur économie de paix en économie de guerre, qui se répercute dans le monde entier et dans l'économie européenne occidentale tout particulièrement. Si nous voulons nous faire une idée des conséquences de cette évolution, nous devons établir une distinction entre les facteurs nés de la psychose de guerre et les dispositions gouvernementales destinées à soutenir l'action militaire. Il nous faut voir dans la panique des acheteurs américains (durant une semaine, augmentation des achats de 46 % par rapport à la même période de l'année dernière) ou dans la vague défaitiste de Wall-Street, où les valeurs les plus sûres subirent des chutes de cours constituant de véritables records, des phénomènes passagers, qui révèlent bien la surprise qu'a causée l'intervention américaine, mais qui ne sauraient entraîner des conséquences sensibles et durables dans l'économie mondiale. En revanche, les mesures envisagées ou déjà prises par le président Truman ne manqueront pas d'avoir des suites beaucoup plus profondes et d'une portée plus lointaine. Il s'agit, en premier lieu, d'augmenter le budget militaire de 10 milliards de dol-