

La réorganisation technique des chemins de fer du Jura

Autor(en): **Kænel, J. von**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **23 (1952)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825333>

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.

P34

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

XXIII^e ANNÉE

PARAIT UNE FOIS PAR MOIS

N^o 2. FÉVR. 1952

SOMMAIRE:

La réorganisation technique des chemins de fer du Jura

Le statut horloger

Annexes: Suppression partielle des recettes de districts

Chronique bibliographique du Jura

La réorganisation technique des chemins de fer du Jura

Le vote du 3 décembre 1950 par lequel le peuple bernois acceptait la participation financière de l'Etat cantonal à la reconstruction des chemins de fer du Jura, avec un montant de 7,9 millions de francs, permettait enfin de passer à la réalisation du projet qui, au cours des années précédentes, avait donné lieu à de longues discussions; du même coup, la participation fédérale de 7 millions de francs, déjà décidée de longue date, était acquise, tandis que la participation des communes intéressées, fixée à 1,5 million de francs, devait encore donner lieu à diverses démarches, en particulier l'action de solidarité jurassienne patronnée par l'ADIJ et Pro Jura, destinée à soulager les communes directement intéressées grâce à l'aide des autres communes du Jura, et dont le bulletin de l'ADIJ a déjà donné un aperçu à ses lecteurs.

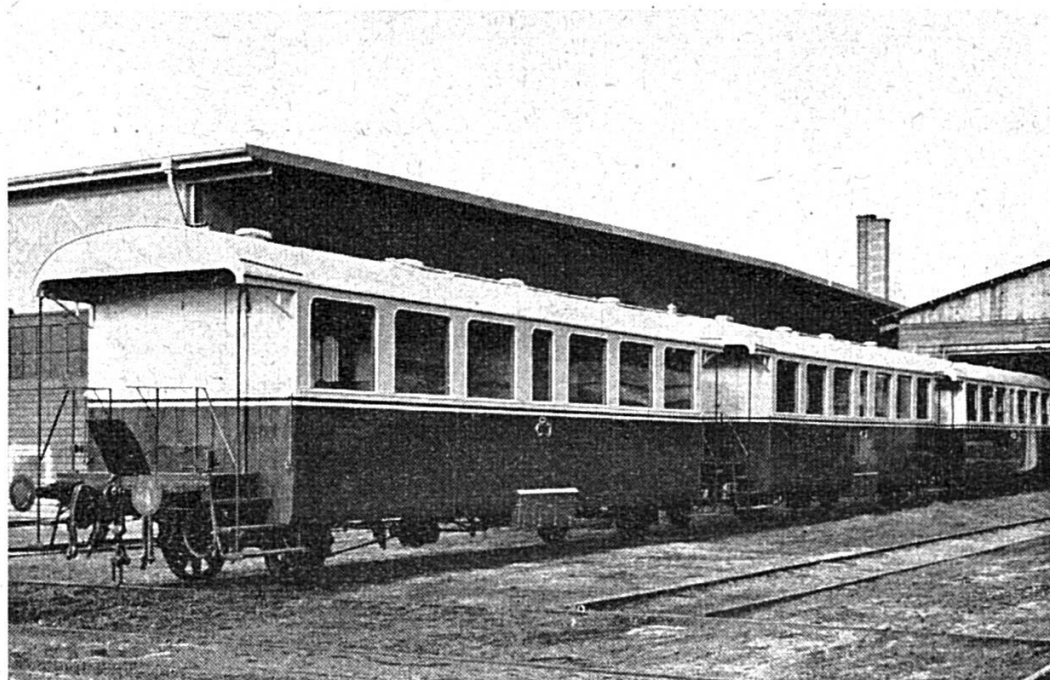
Ceux qui, de près ou de loin, ont eu l'occasion de suivre les débats provoqués par la question posée par la réorganisation technique des chemins de fer du Jura ont encore en souvenir les difficultés qu'il y eut à concilier les opinions parfois fort divergentes de la Confédération, des Etats de Berne et de Neuchâtel et de 23 communes. Constituant une solution d'entente, le projet adopté porte en lui les défauts inhérents aux compromis résultant de longs débats.

L'hiver 1950/51 marquait le début d'un mouvement général de hausse des prix qui incita la compagnie des chemins de fer du Jura à passer sans retard les principales commandes de nouveau matériel. C'est ainsi que cette même année déjà, 2000 tonnes de traverses en fer étaient en commande, les contrats avec les fournisseurs de matériel roulant ayant été signés en octobre, sous réserve d'approbation du projet par le peuple. Grâce à ces mesures rapides, il fut possible de se mettre à l'abri de l'augmentation des prix dans certains secteurs importants. Malheureusement, les 180 tonnes de cuivre nécessaires à l'électrification ne purent être achetées à temps, ce qui provoqua un supplément de dépenses de près d'un demi-million de francs, mais que la compagnie a l'espoir de pouvoir compenser par des économies dans d'autres domaines.

Après quelques mois de préparatifs, la ligne de Porrentruy-Bonfol voyait le premier chantier de réfection de voie s'ouvrir, vers la fin du mois de mai 1951. Sur la moitié environ du parcours de 11 km., les traverses furent remplacées et des apports importants de ballast neuf permirent de donner à la voie une nouvelle assise. Les anciens rails furent conservés malgré leur profil très léger, mais dans les gares les branchements principaux firent place à du matériel nouveau et plus solide.

Immédiatement, l'électrification en cours de la ligne Porrentruy-Bonfol a rétabli la confiance parmi la population et les industriels. C'est ainsi que la construction de deux voies privées de raccordement a été décidée, dont l'une, à Bonfol, est déjà terminée.

L'énergie électrique nécessaire à la traction des trains sera fournie par les CFF en gare de Porrentruy, sous forme de courant à

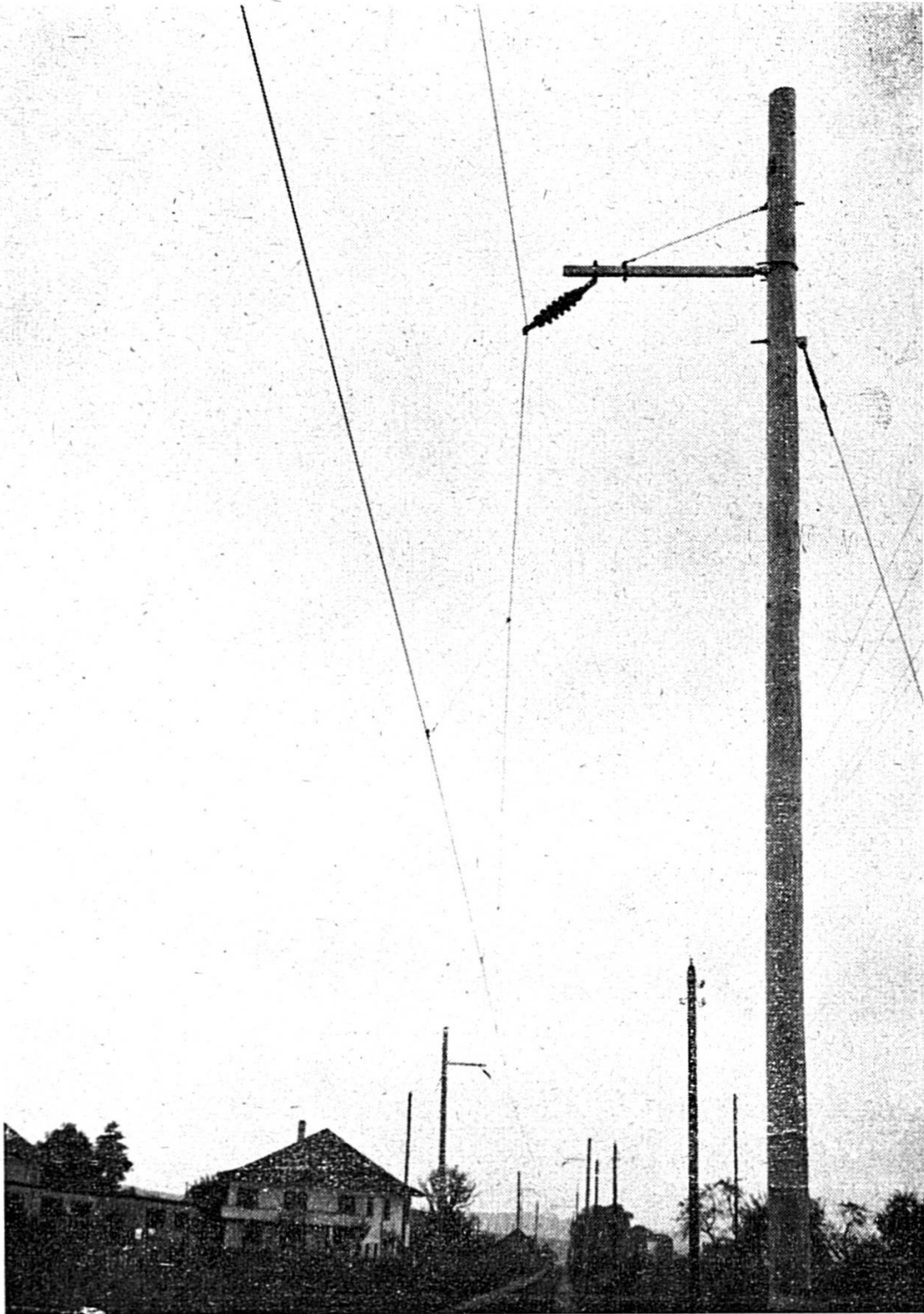


Trois voitures destinées à la ligne Porrentruy-Bonfol à leur sortie des Ateliers de constructions mécaniques de Vevey S. A.

(Cliché ADIJ N° 322.)

15,000 volts et $16 \frac{2}{3}$ périodes en usage sur le réseau des chemins de fer suisses à voie normale.

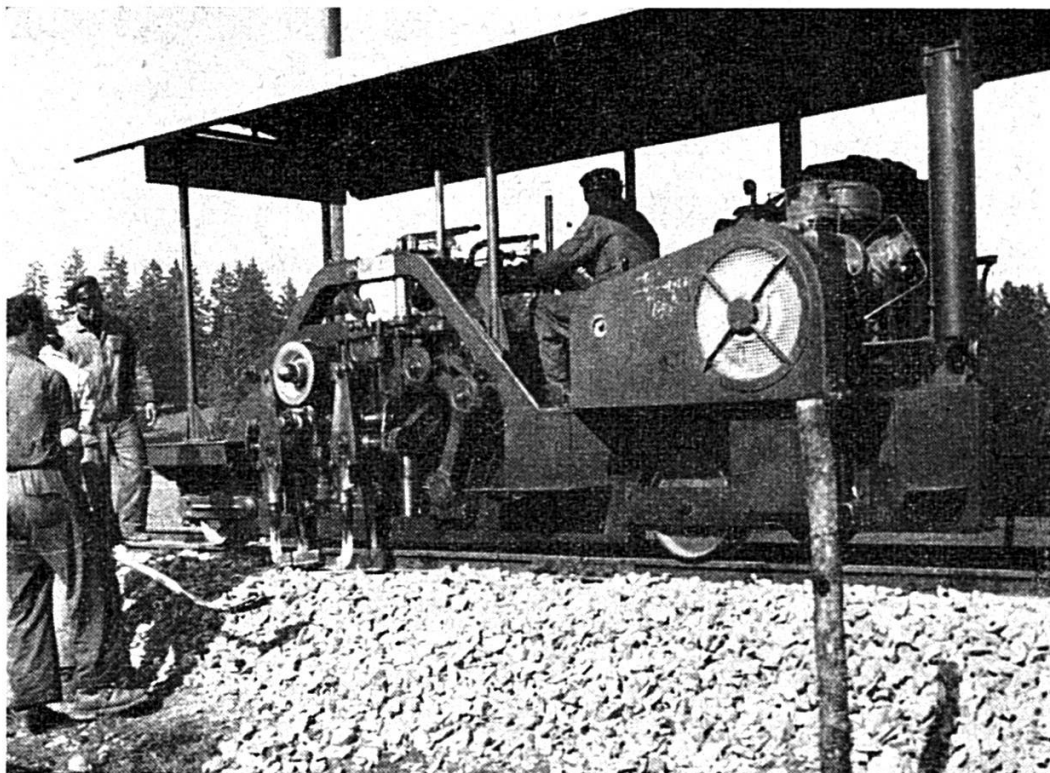
Commencée au mois de juillet 1951, la construction de la ligne de contact a pris fin au mois de décembre. Le constructeur, la maison Kummler & Matter, à Zurich, a utilisé son système de suspension caténaire oblique pour le montage de cette ligne qui s'appuie entièrement sur des supports en bois fixés sur des socles constitués par des rails bétonnés dans le sol. Les poteaux proviennent tous des régions voisines à la ligne et ont été imprégnés sur place dans un chantier disposé à proximité de la voie. Le fil de contact, en cuivre profilé, a une section de 85 mm² et est porté par un câble d'acier.



Ligne Porrentruy-Bonfol

*La ligne de contact vient d'être achevée. L'ancienne ligne de téléphone visible sur la photographie est encore appelée à disparaître.
(Cliché ADIJ N° 323.)*

La question du matériel roulant n'a pas été simple à résoudre. En effet, le coût du matériel roulant moderne à voie normale est si élevé que ce n'est que grâce à une utilisation intensive des locomotives et voitures que leur acquisition se justifie. Or, la ligne de Porrentruy à Bonfol avec ses 11 km. et ses 8 paires de trains écoulant un trafic relativement faible pour un chemin de fer à voie normale ne permettait pas de songer à l'acquisition d'automotrices dont le coût par unité atteint aujourd'hui environ 700,000 fr. La compagnie du chemin de fer a donc décidé d'assurer la traction au moyen de deux locomotives légères à 2 essieux, dont l'une restera constamment en réserve. Ce type de machine est déjà connu de nos constructeurs



Bourreuse pour ligne à voie étroite en travail sur la ligne Tavannes-Le Noirmont, en été 1951. (Cliché ADIJ N° 324.)

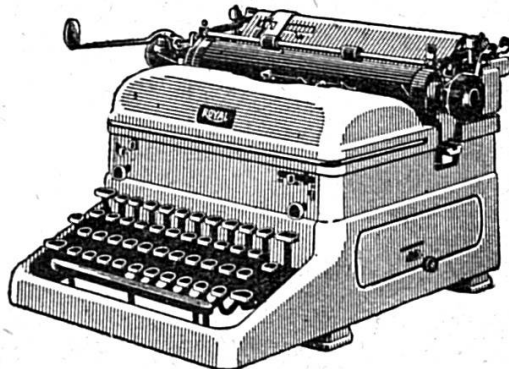
suisses, ce qui explique les détails de livraison qui ont permis à la Fabrique de locomotives à Winterthour d'expédier déjà à fin août 1951 les parties mécaniques à Genève où le montage de l'équipement électrique est en voie d'exécution dans les ateliers de Sécheron. Les voitures à voyageurs constituent un parc de 3 remorques à 2 essieux provenant du réseau des CFF, mais entièrement modernisées dans l'usine de Villeneuve des Ateliers de constructions mécaniques de Vevey. Un fourgon à bagages et un fourgon mixte complètent ce parc modeste, mais suffisant aux conditions de trafic régnant sur la ligne.

Dans le domaine des bâtiments, la compagnie des chemins de fer du Jura a mis en construction à Bonfol un nouveau dépôt de matériel roulant, apte à abriter les deux locomotives et tout le matériel pour voyageurs. La modernisation des bureaux de gare et des locaux des-

ROYAL.

STANDARD
ELECTRIC
PORTABLE

513

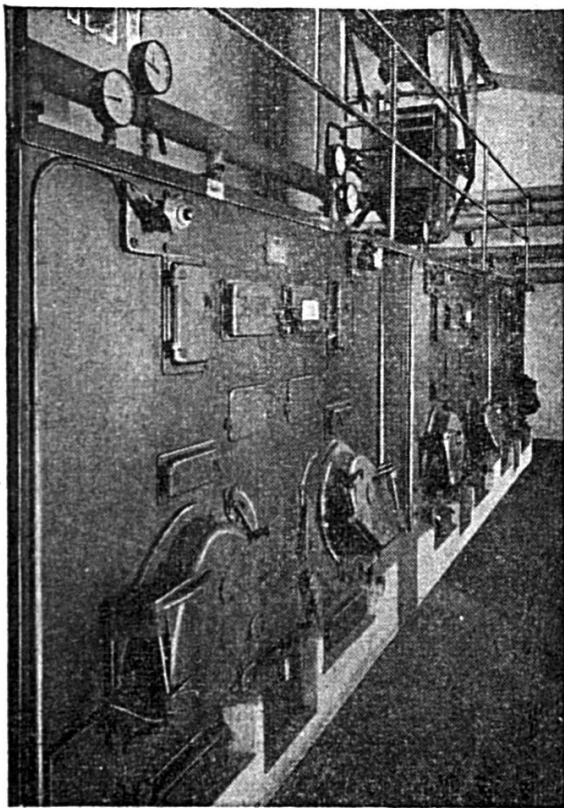


Réfléchissez !

Le rendement rationnel de la dactylo ou de la secrétaire dépend en large partie de machines de bureau travaillant rationnellement. Augmentez donc la capacité de travail de vos employées avec la nouvelle GRAY MAGIC ROYAL — la machine à écrire possédant plus de commodités que n'importe quelle autre pour économiser du temps et du travail.

Représentant pour le Jura bernois :

PAUL LUTHERT Royal Office Saint-Imier



Chaufferie à 6 chaudières
d'une grande usine

« Chauffage et chargement automa-
tique au charbon. »

Pärli & Cie

Chauffages en tous
genres

Ventilation

Installations

sanitaires

**Bienne
Delémont Porrentruy
Tramelan**

497



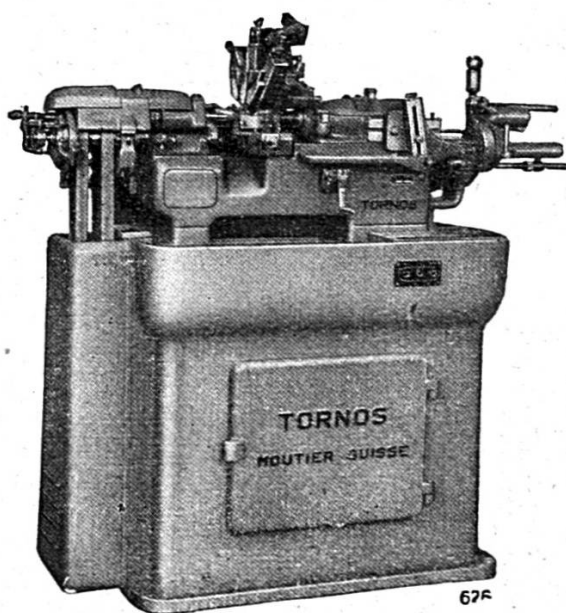
HORLOGERIE
DE PRÉCISION depuis 1841

507

Chez les bons horlogers

LEONIDAS WATCH FACTORY LTD SAINT-IMIER (Suisse)

Tours automatiques

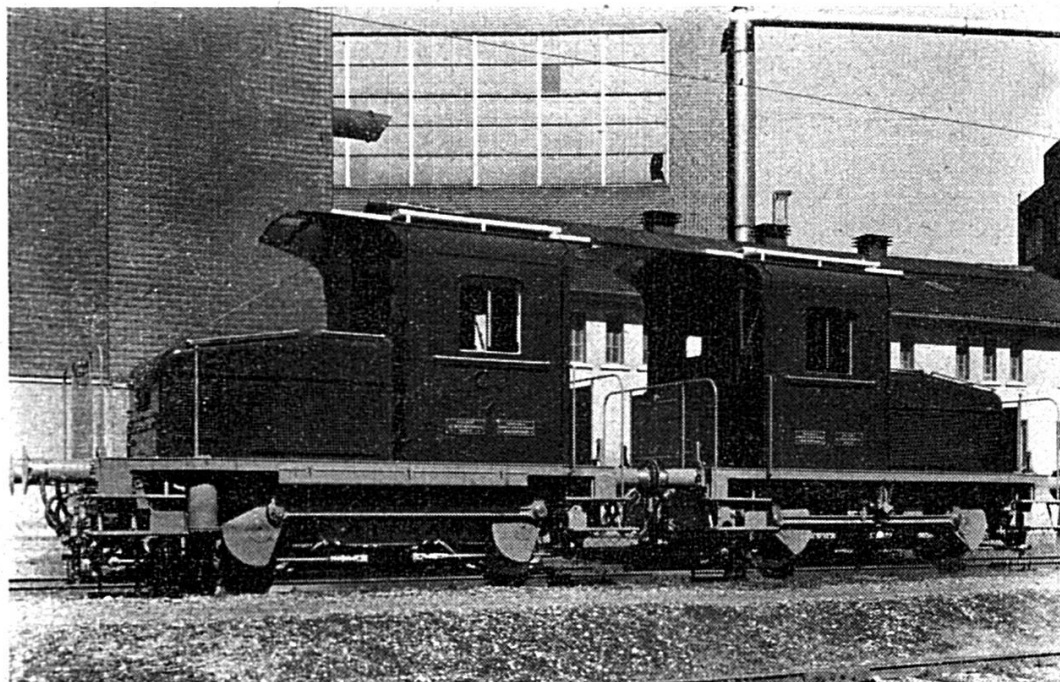


à décolleter
de haute
précision

517

tinés au public dans les trois gares de la ligne est également à l'étude.

L'introduction de la traction électrique, envisagée pour le début du mois d'avril 1952, permettra de doubler le nombre de trains ; elle posera cependant encore le problème des relations ferroviaires avec le réseau national français, dont la ligne de Dannemarie à Pfetterhouse se raccorde à la ligne de Porrentruy à Bonfol. La SNCF désire supprimer tout transport de voyageurs sur sa ligne Dannemarie-Pfetterhouse, ce qui ne saurait se faire sans l'accord de la Suisse qui fait valoir certaines obligations contractuelles de la France. Les autorités suisses se préoccupent de cette affaire qui a déjà fait l'objet d'une



Deux locs Ce 2/2 pour la ligne Porrentruy-Bonfol à leur sortie de la Fabrique suisse de locomotives à Winterthour le 28 août 1951, prêtes à l'expédition pour Genève où s'effectuera le montage de la partie électrique aux Ateliers de Sécheron. (Cliché ADIJ N° 325.)

conférence entre délégués français et suisses, le 10 janvier dernier à Colmar.

Le réseau central des chemins de fer du Jura est constitué par les lignes Tavannes-Le Noirmont, Saignelégier-La Chaux-de-Fonds et Saignelégier-Glovelier, cette dernière étant seule à l'écartement normal. La traction électrique n'existe que sur la ligne Tavannes-Le Noirmont.

Le projet en cours d'exécution prévoit la constitution d'un réseau uniforme à voie étroite de 1 mètre et d'une longueur totale de 75 km., avec utilisation exclusive de la traction électrique. Commencés au cours de l'été 1951, les travaux de réfection des voies se poursuivront en 1952. Relevons que l'importance des chantiers a rendu possible la construction de machines spéciales pour le criblage et le bourrage du ballast sur voies métriques. C'est la première fois que de telles machines fonctionnent en Suisse sur des lignes à voies étroites. Grâce

à la méthode mécanisée des travaux de réfection, on réalise des économies de main-d'œuvre, ce qui est très important à l'heure actuelle où il est superflu d'insister sur les difficultés de recrutement d'ouvriers.

L'énergie électrique pour la traction des trains sera fournie par les sociétés des Forces motrices bernoises et de la Goule sous forme de courant triphasé à 16,000 volts à quatre sous-stations de redresseurs à vapeur de mercure disposées à Orange (Tavannes), Le Noirmont, La Ferrière et Sceut (Glovelier), qui alimenteront les lignes de contact en courant continu à 1500 volts. Chaque sous-station comprend deux redresseurs Brown Boveri à 480 kW. chacun, le deuxième groupe n'entrant en fonction que lorsque la charge complète du premier est atteinte.

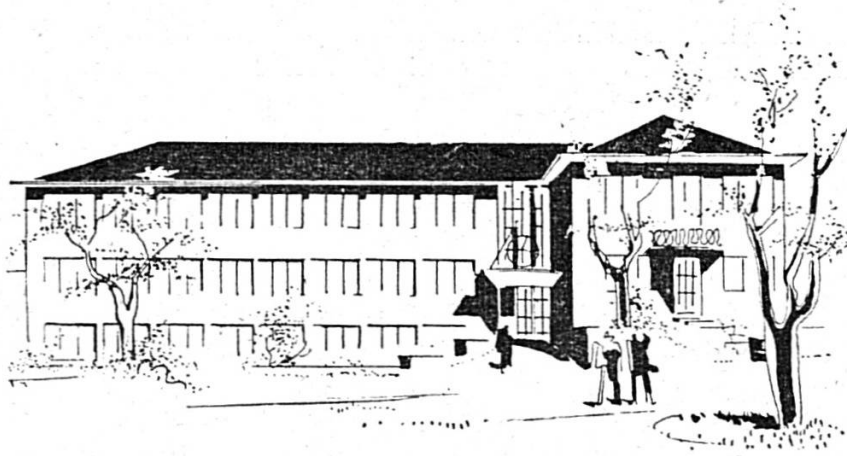
Comme sur la ligne Porrentruy-Bonfol, les lignes de contact seront construites sur des poteaux en bois fixés sur des socles. Toutefois, le système de suspension de la ligne, dont la construction est confiée à la maison Furrer & Frey, à Berne, est du type caténaire incliné seulement dans les courbes. D'autre part, l'utilisation de courant continu à 1500 volts exige l'emploi d'un fil de contact de 107 mm² suspendu à une corde de cuivre de 95 mm² de section.

Il est compréhensible que le profane ne s'aperçoit qu'à peine de tous les travaux exécutés aux installations fixes, bien qu'ils provoquent la majeure partie des dépenses et des soucis d'électrification.

Le compagnie des chemins de fer du Jura n'a rien négligé pour doter son réseau à voie étroite d'un parc de matériel roulant moderne, comprenant :

- 8 automotrices à 450 CV. contenant 42 places assises ainsi qu'un compartiment à bagages. La plateforme est équipée d'une cabine de WC. Toutes les portes sont commandées pneumatiquement depuis le pupitre du mécanicien qui dispose également du téléphone pour communiquer avec les gares principales ou les autres trains. La vitesse de ces automotrices atteint au maximum 60 km/h.,
- 6 voitures-pilote présentant le même aspect extérieur que les automotrices. Equipées à une des extrémités d'un poste de commande, elles permettent, une fois accouplées à une automotrice, de conduire le train en se trouvant en tête, formant ainsi une composition bloc rendant superflues les manœuvres usuelles compliquées aux têtes de lignes,
- 3 fourgons automoteurs de 800 CV. et d'un poids de 40 tonnes, prévus spécialement pour la traction des trains de marchandises. Toutefois, il est possible d'accoupler ces véhicules à des voitures-pilote ou à des automotrices et de les commander à distance ou en double traction,
- 15 wagons couverts pour compléter et moderniser le parc existant,
- 8 trucs transporteurs pour augmenter la capacité de transport des wagons à voie normale, spécialement en raison de la transformation à voie étroite de la ligne Saignelégier-Glovelier.

Tout ce matériel est livré par la Société industrielle suisse à Neu-



MANUFACTURE

MIRVAL S.A.

BOITES DE MONTRES

SAIGNELÉGIÉ

511

NOTZ

NOTZ & Co. S. A. BIENNE

Tél. (032) 2 55 22

528

**Les Fabriques de balanciers
dans le Jura bernois:**

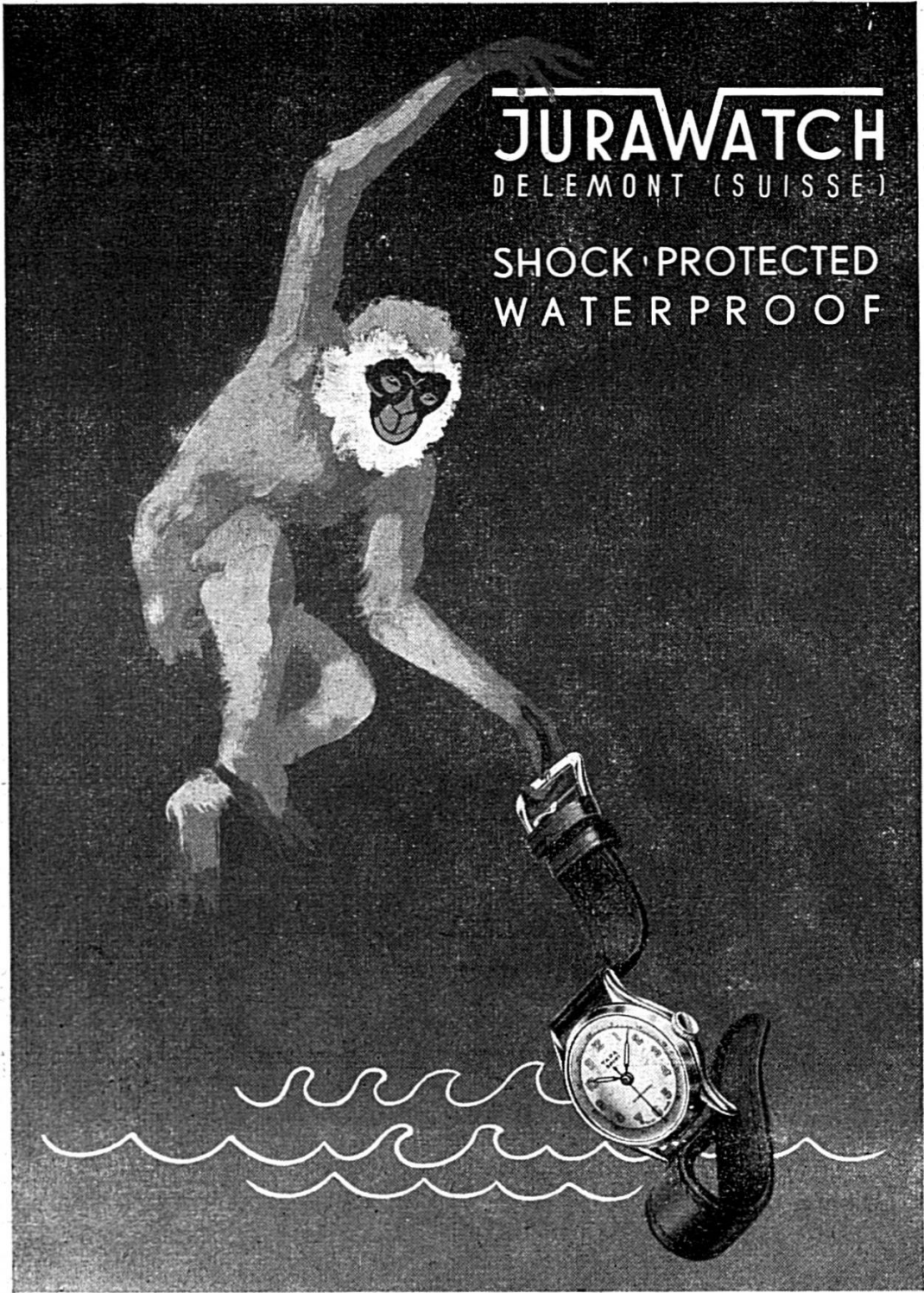
Saignelégier

Saint-Imier

Evilard

Bienne

529



JURAWATCH
DELEMONT (SUISSE)

SHOCK-PROTECTED
WATERPROOF

537



TAVANIT

**Panneau
plastique
en bois contreplaqué**

Fabrique de panneaux forts et bois croisé S.A., Tavannes

531

*S.A. POUR L'ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS ET BÂTIMENTS
CI-DEVANT G.HIRT-SUTER*

H&T BIENNE

Tél. (032) 2 31 39

Hors de bureau : Tél. (032) 2 31 40

Construction de ROUTES MODERNES par pénétration,
surfaçage, tapis asphaltique, cylindrages, pavages.

TRAVAUX DU GÉNIE CIVIL
TRAVAUX HYDRAULIQUES
TRAVAUX DE GALERIE

Asphalte comprimé pour isolation de toitures, terrasses, caves,
vestiaires, etc.

Prix avantageux.

Devis sur demande.

534

hausen et équipé par les ateliers de Sécheron à Genève, en ce qui concerne la partie électrique.

Un des buts que les chemins de fer du Jura doivent aussi atteindre, c'est de rationaliser le service d'entretien du matériel roulant. Aussi, les trois ateliers actuels disséminés sur le réseau seront remplacés par un seul atelier moderne centralisé à Tramelan. Lorsqu'il ne circule pas, le matériel roulant sera remis à Tramelan et à Saignelégier dans des bâtiments spécialement conçus à cet effet.

Quant au programme des bâtiments de gares, il prévoit des transformations importantes, spécialement à Tramelan et Saignelégier et le remplacement intégral des vieux bâtiments en bois à La Ferrière et Les Bois par des constructions d'aspect agréable en maçonnerie.

Un programme de l'importance de celui qui vient d'être décrit dans ses grandes lignes ne saurait se réaliser exactement selon les prévisions à une époque où les retards de livraison sont à l'ordre du jour dans l'industrie. Cependant, la compagnie des chemins de fer du Jura met tout en œuvre pour qu'en automne 1952 déjà apparaisse sur ses lignes des Franches-Montagnes la silhouette élégante des automotrices peintes de rouge et beige qui iront faire la relève des vaillantes locomotives à vapeur qui, après 60 ans de dur service, auront bien mérité le repos.

J. von KÆNEL.

Le statut horloger

Depuis plus de vingt ans l'industrie horlogère a pris des mesures très strictes pour se protéger contre les dangers qui la menacent. Ces dangers sont multiples, mais le plus grand est bien la transplantation de la fabrication à l'étranger, notamment par l'exportation de fournitures, de chablons, de machines et d'outillages. La lutte contre l'avalissement des prix et contre des méthodes de concurrence déloyale est un autre chapitre important de l'œuvre d'assainissement entreprise par ceux qui ont voulu conserver à notre pays sa belle industrie horlogère, tout en la rendant plus forte et plus productive.

Les associations horlogères professionnelles ont jeté les fondements d'un régime qui a fait ses preuves. Par des ententes réciproques, par la fixation de prix et de conditions de vente et par des décisions librement acceptées de ne plus exporter de fournitures et de chablons, ces associations espéraient assurer les bases d'une organisation professionnelle saine et forte ; elles n'avaient pas compté avec des maisons dissidentes, restées en marge des règles conventionnelles ou même créées après la signature des ententes de 1928.

Ces premières tentatives d'organisation de l'industrie horlogère montrèrent la nécessité de pouvoir mieux contrôler la fabrication des fournitures-clefs (ébauches, assortiments, balanciers et spiraux) et leur exportation. C'est ainsi qu'est née la Société générale de l'horlogerie suisse S.A. en 1931, avec l'appui de l'industrie, des banques de la région horlogère et de la Confédération.

Les résultats espérés ne furent pas tous atteints, parce qu'il n'était pas possible de soumettre la dissidence aux règles que la grande majorité de l'industrie s'était donnée et d'empêcher la création de nouvelles fabriques désirant reprendre à leur compte l'exportation.