

La ligne de Delle

Autor(en): **Bratschi, R.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **26 (1955)**

Heft 5

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-824926>

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.

La Ligne de Delle

Depuis qu'elle existe, notre association s'est occupée de la ligne de Delle et de son développement. Depuis quelque temps il s'agit de lutter en faveur du maintien même de l'exploitation de la ligne. Nos membres liront avec intérêt le texte de la lettre que M. Robert Bratschi, directeur du BLS, nous adressait en réponse à une démarche que nous avons faite auprès de lui.

La rédaction.

Association pour la défense des intérêts du Jura,
p. ad. Monsieur F. Reusser, Président, Moutier.

Berne, le 26 avril 1955.

Monsieur le Président et Messieurs,

- a) J'ai fait inscrire la question du point-frontière de Delle sur l'ordre du jour de la première session de la « Commission mixte » SNCF/CFF-BLS. Cette commission, composée de trois directeurs de la SNCF, de deux directeurs généraux des CFF et du soussigné, a tenu sa première session les 31 mars et 1^{er} avril 1955 à Vevey.

Il fut amplement discuté de ce qu'il doit advenir de ce point-frontière et de nos communications internationales par cette ligne. La SNCF n'a cependant pas modifié sa manière de voir. Elle déclare il est vrai qu'il n'est pas question de suspendre l'exploitation sur la ligne Belfort-Delle, mais décline tout aussi catégoriquement un développement des conditions de trafic. Elle est toutefois prête à étudier certaines améliorations. Ainsi, il n'est pas exclu que lors de discussions ultérieures sur l'aménagement de l'horaire, la liaison soit établie entre le train 234 et le train 144, à Berne, ce qui donnerait une communication directe Paris-Milan. Il est possible aussi que quelques autres améliorations puissent être obtenues avec le temps. En tout cas, la délégation ne s'est pas refusée à en étudier la possibilité. Il faudra en reparler lors des futures conférences internationales pour les horaires. La SNCF est également disposée à examiner si, et quand, le point-frontière de Delle pourra être réintroduit dans les tarifs-marchandises internationaux de transit. Les services commerciaux des trois administrations suivent cette affaire.

- b) Pour les possibilités d'électrification, les perspectives sont malheureusement très défavorables, la SNCF déclarant que l'électrification de la ligne Paris-Belfort ne figure pas sur son programme. Quant à savoir si la SNCF admettrait une électrification de la ligne Belfort-Delle, sa délégation ne s'est pas exprimée. La condition serait en tout cas que les milieux suisses assument entièrement les frais de l'électrification et couvrent les éventuels déficits d'exploitation. Mais la délégation française a relevé que pour des raisons techniques, à cause de la différence des systèmes de courant (SNCF et CFF), cette solution se heurterait à des difficultés presque insurmontables.

Nos bons hôtels du Jura

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements ci-dessous et les recommander à vos amis

Bienne	Hôtel Seeland (<i>A. Flückiger</i>) Entièrement rénové — Confort.	(032) 2.27.11
Boncourt	Hôtel A la Locomotive (<i>L. Gatherat</i>) Salles pour sociétés — Confort.	(066) 7.56.63
Delémont	Hôtel La Bonne - Auberge (<i>W. Lanz</i>) Neuf — Confort	(066) 2.17.58
Delémont	Hôtel du Midi (<i>Oscar Broggi</i>) Rénové — Confort.	(066) 2.17.77
Macolin	Hôtel Bellevue (<i>Hans Gabriel</i>) Entièrement rénové — Confort, salles.	(032) 2.42.02
Montfaucon	Hôtel de la Gare (<i>L. Girardin</i>) Sa cuisine et ses vins.	(039) 4.81.06
La Neuveville	Hôtel J.-J. Rousseau (<i>William-Cœudevez</i>) Neuf - Confort, salles.	(038) 7.94.55
Porrentruy	Hôtel du Simplon (<i>E. Jermann</i>) Confort, sa cuisine, sa cave	(066) 6.14.99
Porrentruy	Hôtel du Cheval-Blanc (<i>C. Sigrist</i>) Rénové, confort, salles.	(066) 6.11.41
St-Imier	Hôtel des XIII Cantons (<i>J. Wermeille</i>) Rénové, confort, grill, bar, salles.	(039) 4.15.56
St-Ursanne	Hôtel du Bœuf (<i>Jos. Noirjean</i>) Rénové, sa cuisine, sa cave.	(066) 5.31.49

683

Gros lot
Frs 100'000
Seva
2 juillet

99/4

On n'a donc pu réaliser que des progrès peu importants, dans la première session de la Commission mixte, au sujet du point-frontière de Delle.

* *

2. Etablissement de la double voie sur la section Choindez-Moutier.

Relativement à la lettre du 18 octobre 1954 de la Direction d'arrondissement des CFF, je puis vous faire les communications suivantes, en m'appuyant sur une première étude de l'horaire qu'a faite notre division de l'exploitation :

Il est naturellement incontestable que le trafic serait plus fluide si la ligne Longeau-Moutier était à double voie. Mais les avantages résultant de la double voie seraient hors de proportion avec la somme très élevée que coûterait la transformation. Le bloc de tunnel a certes amélioré les choses, mais il ne peut remplacer la double voie. Quant à savoir si au moyen du bloc, on pourrait réaliser encore d'autres améliorations, c'est là un point qui pourrait être étudié avec les CFF en tenant compte de la situation sur les sections Moutier-Delémont et Longeau-Bienne. Il est possible que des résultats puissent être obtenus pour le trafic-marchandises.

Mais une étude, même superficielle, de ces sections adjacentes montre que, là déjà, il y aurait de grandes difficultés. La section Longeau-Bienne, à double voie, est fortement utilisée, et cela surtout pendant que se forment et se dissolvent les groupes de trains à Bienne. Presque tous les trains directs des deux lignes utilisant cette section s'y succèdent pour ainsi dire immédiatement. En outre il y a généralement des trains locaux, des deux lignes, qui les précèdent ou les suivent et souvent il faut compter avec des trains-marchandises directs. Même avec la double voie entre Delémont et Longeau, il serait parfois malaisé d'établir et de tenir l'horaire sur la ligne Delémont-Longeau, alors bien que la situation serait notablement améliorée.

Plus difficiles encore sont les conditions à considérer sur la section nord de raccordement, Moutier-Choindez, qui est à voie unique. Du fait que les trains de Moutier à Tavannes-Sonceboz ont, pour la plupart, une marche indépendante de celle des trains Moutier-Longeau, l'intensité de la circulation se trouve notablement augmentée, ce qui se fait sentir sur le parcours à voie unique Moutier-Choindez, avec la station intermédiaire de Roches. Entre Granges et Moutier il y a par jour ouvrable 50 trains, mais entre Moutier et Choindez il y en a 72 (04.00 à 23.00 h), c'est-à-dire 44 % de plus.

Quoique la section Moutier-Choindez, avec ses 5,82 km, ne fasse guère plus que la moitié de la longueur de la ligne Granges-Moutier (10,75 km), la durée du trajet est en moyenne à peu près la même. Les raisons en sont les suivantes : Sur la section où les courbes sont nombreuses, la vitesse ne peut être aussi élevée que dans le long tunnel en ligne droite. Tous les trains-voyageurs s'arrêtent à Roches. Enfin, un grand nombre de croisements doivent se faire à cette station et ils sont en grande partie la cause de la plus longue durée du trajet. La comparaison des temps de parcours montre que l'établissement de la double voie sur la section Moutier-Choindez aurait pour effet non seulement de les réduire, mais aussi de rendre sensiblement plus fluide la circulation des trains.

Tout l'horaire pourrait naturellement être amélioré aussi par des changements apportés à la ligne sud d'accès tunnel. Ainsi, il pourrait y avoir amélioration sensible dans le passage sur la ligne

du Moutier-Longeau, à Longeau. Des branchements spéciaux pourraient être posés, qui permettraient d'élever à 60 ou 70 km/h, au lieu de 40, la vitesse à laquelle les trains pour Granges-Nord peuvent traverser la station de Longeau. Il y a passablement longtemps déjà que notre administration a présenté à ce sujet des propositions, avec un projet de plans, à la Direction du 1^{er} arrondissement des CFF. Nous reviendrons à la charge, à l'occasion. Une plus grande vitesse au passage de la station de Longeau est particulièrement intéressante, parce qu'immédiatement après la station commence une rampe de 15‰.

* *

Je vous donne ces informations par écrit parce que je ne sais pas encore si je pourrai me libérer pour votre assemblée du 30 courant et, dans la négative, si je pourrai me faire remplacer. Quoi qu'il en soit, je vous remercie de votre aimable invitation et je peux vous donner l'assurance que je vouerai toujours une entière attention aux conditions du trafic dans le Jura. Mais il ne faut pas oublier que le BLS ne possède que la courte ligne du Moutier-Longeau et que son influence est donc limitée.

Nous continuons à traiter les autres questions qui furent discutées dans l'entretien du 9 décembre dernier.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'expression de mes sentiments les meilleurs et les plus distingués.

Compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises
BERNE-LCETSCHBERG-SIMPLON

Le directeur :
R. BRATSCHI.

MARCHÉ DU TRAVAIL

Chômage dans le canton de Berne

Chômeurs complets	1954			1955		
	25.1	25.2	25.3	25.1	25.2	25.3
Agriculture	24	18	—	22	15	—
Sylviculture	27	24	6	27	36	19
Alimentation	11	7	5	9	2	3
Habillement et équipement	6	5	1	3	6	3
Industrie du cuir	8	4	3	2	3	—
Bâtiment	1979	1343	101	1200	1157	128
Industrie du bois et du verre	33	30	2	24	25	11
Textile	1	3	—	—	—	—
Industrie du papier	—	—	1	3	2	1
Industrie des métaux et machines	78	65	25	37	23	5
Horlogerie	51	55	104	113	72	48
Commerce et administration	47	39	33	22	26	28
Hôtellerie	20	23	29	23	19	14
Transports	28	30	3	25	23	3
Professions libérales	11	8	11	7	8	8
Economie domestique	24	9	17	17	10	11
Autres métiers	43	25	13	29	24	9
	2391	1688	354	1563	1451	291