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: 51 (1980)

Heft: 9: Problèmes d'aujourd'hui et de demain

Artikel: Trafic ferroviaire

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824622

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: 13.07.2025

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

Trafic ferroviaire

Importants investissements aux CJ

La Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ) a conclu, en mars 1978, une convention avec la Confédération et les cantons de Berne et de Neuchâtel concernant l'octroi d'une contribution de 7,2 millions de francs pour financer un programme d'investissements comprenant les travaux et acquisitions suivants:

- Correction du tracé de la voie à La Ferrière, La Large Journée, les Bois français et Le Boéchet.
- Transformation des voies dans les gares de Tavannes et Les Reussilles.
- Assainissement de la traversée de la ville de La Chaux-de-Fonds par la voie des CJ.
- Chauffage électrique de 9 branchements.
- Construction d'un nouveau bâtiment de gare avec sous-station électrique aux Reussilles.
- Construction d'un nouvel entrepôt à marchandises à Tramelan.
- Remplacement de poteaux en bois par des supports en fer à ligne de contact.
- Installation du block de ligne et du téléphone entre Porrentruy et Bonfol.
- Acquisition de machines d'entretien, de distributeurs de billets et de véhicules routiers pour les services techniques.
- Acquisition d'un nouvel autobus.
- Construction d'un garage à Tramelan.

Les CJ se sont par ailleurs engagés à renouveler leurs voies dans les gares de Tavannes et des Reussilles ainsi que sur toute la ligne Saignelégier-Glovelier, ceci par leurs propres moyens. En outre, ils devront améliorer la sécurité à plusieurs passages à niveau.

Par une convention, les CJ ont encore obtenu une contribution de 2,9 millions de francs pour l'acquisition d'une nouvelle automotrice destinée à la ligne Porrentruy-Bonfol. La transformation fondamentale d'une autre automotrice de la même ligne, estimée à 1,4 million de francs, devra être assumée par les moyens propres de CJ. Les actions des pouvoirs publics en faveur des CJ se répartissent actuellement de la manière suivante: Confédération 34,7%, canton de Berne* 19,3%, canton du Jura* 45,8%, canton de Neuchâtel* 0,2% (* y compris communes). Quant aux investissements ferroviaires, ils sont répartis à raison de 63,08% pour la Confédération, 9,10% pour le canton de Berne, 23,10% pour celui du Jura et 4,72% pour celui de Neuchâtel. En ce qui concerne les lignes automobiles, les pourcentages varient quelque peu selon les lignes.

La Ferrière, correction de tracé

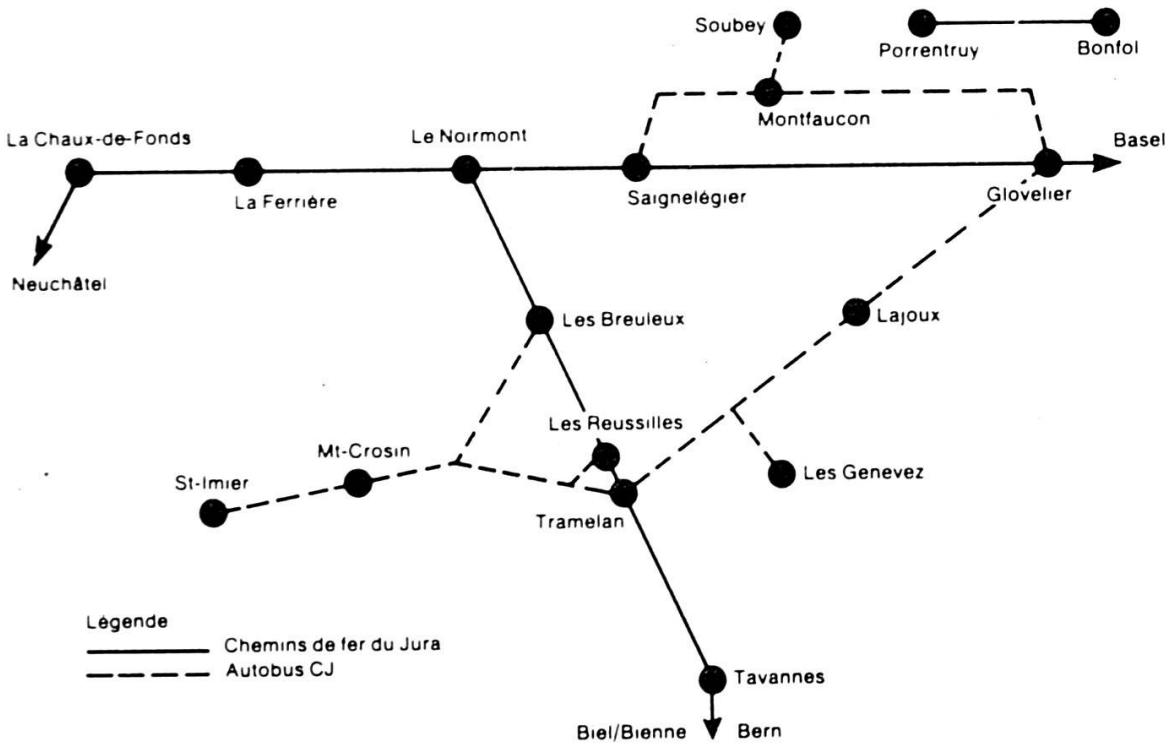
Les lignes des CJ ont été construites entre 1884 et 1913. La vitesse des trains ne dépassait pas 45 km/h. sur les lignes à voie normale, 35 km/h. sur les lignes à voie étroite. C'est pourquoi le tracé comportait des rayons de courbes de 200 m. au moins sur les lignes à voie et de 70 m. sur les lignes à voie étroite. Depuis l'électrification et la mise en service de véhicules pouvant atteindre 70 km/h. (des vitesses plus élevées seront certainement introduites à l'avenir) il a été nécessaire de corriger systématiquement les courbes de lignes à voie métrique, de manière à permettre une vitesse d'au moins 60 km/h. dans les endroits accidentés.

Sur la ligne Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, les rayons de 100 m. étaient nombreux. Particulièrement entre La Ferrière et La Chaux-de-Fonds, donc sur une distance de 10 km. environ, les courbes à faible rayon étaient si rapprochées que même sur les alignements intermédiaires, il n'était pas possible de dépasser la vitesse de 40 km/h. Or, la route, courrente du rail, restreint par les vitesses en dessous de 60 km/h., à travers les localités. Les CJ ont donc estimé indispensable d'adopter des rayons de 175 m. au moins pour atteindre une vitesse de 60 km/h. Les premières corrections ont été entreprises aux endroits présentant le moins de difficultés. Au stade actuel, les CJ corrigent leur tracé dans la région des Bois et de La Ferrière.

A La Ferrière, l'ancien tracé comportait de faibles rayons sur une distance de 728 m. En portant ces rayons à 200 m., le tracé a été raccourci de 170 m. environ et la vitesse a été portée de 40 à 65 km/h. Un pont a dû être projeté pour atteindre cet objectif, mais il a

aussi permis de supprimer 3 passages à niveau. Ce pont, en béton précontraint, a une longueur de 130 m. La correction de tracé s'accompagne, comme toujours en pareil cas, du renouvellement complet de la voie et de la ligne de contact. Le coût de l'ensemble de l'ouvrage est estimé à Fr. 1 734 500.-.

blème dans un avenir pas très lointain, les CJ posèrent des rails usagés sur une infrastructure légère. Le trafic automobile ayant à nouveau fortement augmenté, il fut proposé de déplacer la voie ferrée au milieu de la chaussée. Hélas, un référendum communal contre cette proposition fut accepté par le



Assainissement de la traversée de la ville de La Chaux-de-Fonds

La ville est traversée par la ligne des CJ depuis 1893. Etablie dans les rues du Crêt et du Manège, la voie longe le bord du trottoir nord. Jusqu'en 1952, l'espace occupé par la voie était inutilisable pour le trafic routier car elle n'était pas remblayée. Sur le pont de l'Hôtel de Ville qui était métallique, le tracé du chemin de fer était indépendant.

L'accroissement du trafic a rendu nécessaire, en 1952, de poser des rails à gorge et de les enrober dans la chaussée. Déjà à cette époque, on avait des doutes sur l'opportunité de transformer cette voie sans la déplacer au centre de la chaussée. La présence du pont métallique fit abandonner un tel projet, qui paraissait ambitieux à l'époque. Conscients de la nécessité de reprendre l'étude du pro-

corps électoral et le projet fut à nouveau abandonné. Les rails étant trop usés, les CJ renouvellent donc la ligne au même endroit. Commencés en 1979, les travaux se prolongeront jusqu'en été 1980, avec une interruption hivernale de quatre mois.

Les Reussilles, voies et bâtiment

Les voies et le bâtiment de la gare des Reussilles avaient été construits en 1913. Le vieillissement des rails et traverses et leur poids insuffisant, tout comme la trop faible longueur de la voie d'évitement, ont justifié la transformation de toutes les installations. Le bâtiment en voie d'achèvement comprend: une salle d'attente avec distributeur de billets, des locaux sanitaires publics, un entrepôt pour l'outillage du service de la voie, un garage pour machines d'entretien de pistes

de ski et de déneigement, un local pour les installations de sécurité, une sous-station. Le coût total des installations des Reussilles est de Fr 739000.-.

Garage de Tramelan

Des 5 véhicules attribués aux lignes, 4 sont stationnés à Tramelan pour les besoins du service. Leur entretien exige des installations mécaniques et de lavage, ainsi que des locaux pour les huiles, les pneus et les pièces de rechange. En outre, le personnel d'administration, d'entretien et de conduite doit disposer de bureaux et d'installations sanitaires. Le garage doit aussi permettre d'entretenir les trains routiers affectés aux transports de lait, ainsi que les autocars d'excursions, qui contribuent à couvrir les frais généraux. Commencée en 1978, la construction s'est terminée fin 1979. Son coût est d'environ 1,5 million de francs.

Entrepôt des marchandises à Tramelan

L'entrepôt d'origine, en bois, datait de la construction de la ligne de chemin de fer Tavannes-Tramelan en 1884 (première ligne des CJ). En raison de sa vétusté, son remplacement par un bâtiment en maçonnerie et béton a été entrepris et terminé en 1978.
Le nouvel entrepôt comprend: 1 local pour les marchandises, 1 local pour la messagerie, 1 magasin pour l'outillage du service de la voie, 1 central téléphonique et block, 1 local pour l'entrepôt de diverses pièces et d'outillage. Le coût du bâtiment a atteint Fr. 200000.-.

Autobus de ligne

Les CJ desservent 3 lignes d'autobus, à savoir: Saignelégier-Glovelier, Tramelan-Lajoux-Glovelier et Tramelan-St-Imier.
Le parc comprenait 4 véhicules seulement, alors qu'un 5e était nécessaire. Comme le service des excursions n'était plus en mesure de fournir un véhicule en cas de besoin, un nouvel autobus a été acquis en 1978.
Il s'agit d'un autobus Setra S 212 HU de 46 places assises et de 22 places debout. Le moteur Diesel Daimler-Benz, à 8 cylindres, a une puissance de 188 kW (256 ch). Le prix de l'autobus est de Fr. 265000.-.

Assainissement de la voie Saignelégier-Glovelier

Les rails de cette ligne ont atteint l'âge respectable de 75 ans. Leur remplacement est indispensable. Il a commencé en 1977 et les derniers mètres de nouveaux rails seront posés en 1988. Cet échelonnement des travaux un engagement rationnel du personnel.
Il est en outre connu que la ligne Saignelégier-Glovelier traverse des zones de rochers friables qui ont provoqué plusieurs accidents à la suite d'éboulements. Une série de mesures à donc été édictée, notamment la construction de barages métalliques et la consolidation du rocher. Ces travaux ont pris fin en 1979. Le dernier chantier en activité a été celui de Bollement, avec le gunitage d'une paroi rocheuse instable. Le gunitage consiste à projeter du béton au moyen de canons à air comprimé, par couches successives, avec intercalage d'une armature métallique en treillis. Le même procédé a permis de sauver des ouvrages qui menaçaient ruine en raison d'un processus de désagrégement des moellons qui intervient pour les pierres du Jura après trois quarts de siècle. Ce fut notamment le cas du viaduc de Bollement dont l'état inspirait les plus vives inquiétudes.
Ces quelques exemples témoignent que les Chemins de fer du Jura sont bien décidés à améliorer leurs prestations, avec l'appui des pouvoirs publics. (ga)

Tiré de la revue «Des entreprises Suisses des transports publics VST».