

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Zeitschrift:</b> | Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura   |
| <b>Herausgeber:</b> | Association pour la défense des intérêts du Jura  |
| <b>Band:</b>        | 17 (1946)   |
| <b>Heft:</b>        | 6   |
| <b>Artikel:</b>     | Quelques aspects de la réorganisation des chemins de fer du Jura : conférence donnée à Tramelan, le 27 avril 1946 devant l'assemblée générale de l'A.D.I.J. |
| <b>Autor:</b>       | Kaenel, J. de   |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-825558">https://doi.org/10.5169/seals-825558</a>   |

### 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:** 11.01.2026

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

PB4

DIX-SEPTIÈME ANNÉE

N° 6

JUIN 1946

# LES INTÉRÊTS DU JURA

Bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Paraissant 8 à 12 fois par an

Président de l'A. D. I. J. :  
**M. F. REUSSER, Moutier**  
Tél. 9 40 07

Secrétaire de l'A. D. I. J. et  
Administr. du Bulletin :  
**M. R. STEINER, Delémont**  
Tél. 2 45 83

Caissier de l'A. D. I. J. :  
**M. H. FARRON, Delémont**  
Tél. 2 16 57

Compte de chèques postaux : IVa 2086, Delémont. — **Abonnement annuel:** fr. 5.—, le numéro : 75 ct. — **Publicité:** S'adresser au Secrétariat de l'A. D. I. J. à Delémont.

**Editeur :** Imprimerie du « Démocrate » S. A., Delémont.

Pour toute reproduction de textes, indiquer la source.

## Quelques aspects de la réorganisation des chemins de fer du Jura

Conférence donnée à Tramelan, le 27 avril 1946  
devant l'assemblée générale de l'A. D. I. J.

*Messieurs,*

Il est superflu d'évoquer devant cette assemblée le passé et les avatars des chemins de fer régionaux du Jura avant la fusion qui les réunit en une seule entreprise, mais il est bon cependant de faire le point, afin de situer la nouvelle entreprise et de vous la faire entrevoir sous son angle financier et technique. A vrai dire, aucune des compagnies anciennes n'a un passé qui puisse la faire classer parmi les entreprises de transport public rentables, et si c'est un lieu commun d'affirmer que de telles entreprises se justifient plus par les services inestimables qu'elles rendent au pays que par leur rentabilité, il n'en reste pas moins qu'il faut préciser ce qu'on entend par rentable lorsqu'on parle d'une entreprise de chemin de fer. Il existe une différence sensible entre ce qu'on appelle les excédents des dépenses d'exploitation, qui résultent de la différence entre les dépenses d'exploitation et les recettes, et les déficits du compte de profits et pertes qui tiennent compte des amortissements de dettes, versements à des fonds divers tels que fonds de renouvellement, fonds de compensation, service des dettes et amortissements, etc. Contrairement à ce qu'on serait tenté de croire, la plupart des chemins de fer suisses, sinon la totalité, bouclent avec des excédents de recettes qui varient généralement entre le 35 et le 25 % des dépenses qui ont été occasionnées par l'exploitation.

A cet égard, les chemins de fer jurassiens sont moins privilégiés, puisqu'ils n'ont jamais réalisé que de faibles excédents de recettes, voire même des excédents de dépenses qui sont devenus impressionnantes sur les lignes exploitées à la vapeur, surtout depuis que le charbon est hors de prix.

Pourtant, ces seuls résultats financiers ne donnent pas une image encore assez exacte de la situation, car une compression trop poussée des dépenses peut avoir pour effet de provoquer des excédents de recettes que nous qualifierons d'artificielles, puisqu'elles créent en contre-partie un appauvrissement du matériel, conséquence logique d'un entretien trop chichement mesuré. Et c'est bien ce qui s'est produit sur tous les chemins de fer secondaires en général, et en particulier sur le réseau privé du Jura bernois ; il suffira pour s'en convaincre de savoir que les cahots que vous déployez tant lorsque vous voyagez sur nos régionaux, ne proviennent pas uniquement du matériel roulant vieilli à l'extrême, mais en bonne partie d'un entretien insuffisant de la voie. Dans les sphères ferroviaires, on a épilogué longtemps sur les défauts des ingénieurs placés à la tête des entreprises, leur reprochant leur incomptance en matière commerciale, mais l'expérience a aussi démontré qu'on ne saurait confier un tel instrument aux mains d'un exploitant qui se penche sur sa comptabilité, mais sans s'inquiéter des déformations de ses voies ferrées. Ceci dit sans l'ombre d'un reproche vis-à-vis de ceux qui, dans le cas particulier, en étaient réduits à ne pas regarder le matériel, afin de ne pas voir ses défauts trop apparents auxquels leurs finances ne permettaient pas de remédier. Ceci doit être pris comme avertissement pour les années qui suivront la modernisation technique, afin que nul ne renouvelle cette erreur et ne s'imagine que les frais d'entretien seront réduits dès que les installations seront en ordre, sauf pour le matériel roulant, dont l'autorité de surveillance suit l'entretien avec plus de sévérité que celui de la voie.

Examinée sous cet angle nouveau, la situation des diverses compagnies qui ont opéré leur fusion, peut être caractérisée de la manière suivante :

1. La ligne Tavannes-Noirmont est la plus favorisée par le sort, puisqu'avec des déficits en général moins importants — nous parlons de l'époque d'avant-guerre, où le prix du charbon était normal — que ceux des autres lignes, elle a pu maintenir son matériel roulant, ses bâtiments et ses installations électriques dans un état satisfaisant, mais en négligeant par trop l'entretien de la voie. La ligne de contact est usée et son fil devra être remplacé. La puissance des automotrices est beaucoup trop faible pour une ligne à forte déclivité, ce qui complique l'exploitation et en augmente le coût.

2. Sur la ligne Saignelégier-Chaux-de-Fonds, on trouve une voie trop faible pour des véhicules modernes, mais elle est relativement bien entretenue. Par contre, les bâtiments doivent être

en partie remplacés. Le matériel roulant a été entretenu médiocrement et avec des moyens rudimentaires.

3. La ligne Saignelégier-Glovelier est sans contredit la plus triste ligne qu'on puisse imaginer, car il n'est pas exagéré de dire que seuls les ponts et les tunnels sont encore en bon état, ainsi que les rails, lorsqu'ils ne sont pas faussés. Tout le reste, ballast, traverses, bâtiments, matériel roulant, etc., doit être considéré comme étant hors d'usage et en grande partie inutilisable.

4. Sur la ligne Porrentruy-Bonfol, les conditions ne sont pas très différentes, à cette différence près que l'état de la voie est passable.

Si un entretien sérieux avait été prévu pendant les années 1930 à 1938, il est donc probable que les meilleurs exercices d'exploitation auraient vu pour les lignes Tavannes-Noirmont et Saignelégier-Chaux-de-Fonds un équilibre des recettes et des dépenses, tandis que pour la ligne Saignelégier-Glovelier, on aurait assisté à une suite inquiétante de déficits importants, car l'état des installations permet de supposer qu'aucun entretien de la voie n'a été fait pendant de nombreuses années.

Les quatre compagnies s'acheminaient donc lentement mais sûrement vers la ruine matérielle de leurs installations, sauf peut-être la ligne Tavannes-Noirmont qui aurait résisté plus longtemps, grâce à sa traction électrique.

Le 6 avril 1939, la Confédération publiait sa Loi fédérale sur l'aide aux entreprises privées de chemin de fer et de navigation, loi qui n'était pas applicable aux compagnies de chemins de fer jurassiens pris séparément, car ils ne revêtaient pas une importance économique et militaire suffisante. Par contre, une fusion de plusieurs compagnies pouvait avoir pour effet de créer une entreprise assez importante pour lui faire bénéficier de l'aide fédérale. Il serait trop long d'exposer ici après combien d'expertises et de discussions on en vint à prévoir une fusion des quatre compagnies bernoises et de maintenir les chemins de fer neuchâtelois dans un groupe à part. Le moins qu'on puisse dire est que le projet de normalisation de la voie Saignelégier-Chaux-de-Fonds, projet issu d'une idée aussi vieille que les chemins de fer te qui a fait déjà couler beaucoup d'encre vers l'année 1905, a inquiété aussi bien le canton de Neuchâtel que le conseil d'administration de l'ancien chemin de fer Tavannes-Noirmont en raison des frais importants que sa réalisation occasionnerait, mais sans qu'ils en tirent un avantage. Plus tard, l'administration du chemin de fer CTN s'est ralliée à la fusion, après avoir obtenu certaines garanties.

La fusion était donc une première condition imposée par la Confédération pour l'octroi d'une aide financière, mais ce n'était pas la seule. Elle exigeait encore que le canton de Berne participe au redressement financier par des contributions au moins égales à celles de la Confédération, puis qu'il s'engage à couvrir les déficits d'exploitation futurs. D'autre part, elle s'est

assurée une certaine influence au sein du conseil d'administration en se réservant deux sièges, puis en soumettant la première nomination du directeur à son approbation.

On pourra penser que les anciennes compagnies ont échappé à l'influence directe des communes intéressées et que l'aide fédérale a été chèrement acquise, mais on verra aussi que cette forme nouvelle d'administration aura à la longue des avantages incontestables, en raison d'une cohésion qui n'est jamais arrivée à s'établir du temps où chaque ligne était administrée séparément.

L'aide fédérale s'élève à 3,750,000 francs, dont 3,500,000 francs sont réservés à l'amélioration technique du réseau. Le canton devra fournir 3,750,000 francs, dont à déduire 510,000 francs de pertes sur le capital-actions des anciennes compagnies, de sorte qu'il ne restera au total que 6,740,000 francs pour la réalisation du programme technique. D'ores et déjà, on peut affirmer que cette somme est insuffisante, même en restant dans les limites d'un programme fort modeste. C'est probablement là que gît la plus grande difficulté, car déjà on tend dans certaines régions à demander beaucoup plus qu'un programme modeste, mais en déclarant avec non moins de convictions que l'Etat seul doit en supporter la charge financière ! Nous serions fort étonnés que l'Etat de Berne envisage le problème de la même façon, mais nous pensons qu'il devra être possible de trouver un terrain d'entente.

Il n'est pas sans intérêt de citer quelques chiffres pour préciser l'importance des crédits qui seraient nécessaires à la réalisation de projets dont on a parlé fréquemment à l'époque de la fusion. Le plus coûteux est sans contredit celui prévoyant la normalisation de la ligne Saignelégier-Chaux-de-Fonds et l'électrification de tout le réseau. Ce projet a été devisé à 12,5 millions de francs en 1944, selon une approximation partiellement assez grossière. Ce chiffre est nettement au-dessous de ce que nous pouvons calculer en tenant compte des prix actuels et de l'impossibilité dans laquelle nous nous trouvons d'acquérir du matériel usagé, mais encore utilisable, ainsi que le prévoyait assez malencontreusement le projet en question, tant il est vrai que du matériel d'occasion est souvent plus cher que du neuf. Compte tenu de ces rectifications et après un calcul plus fouillé, nous atteignons, sans exagérer, un chiffre approximatif de 16 à 17 millions de francs.

Il faudrait donc être certain que cette solution technique offre des avantages indiscutables, car même en admettant que ce soit le cas, il sera extrêmement difficile d'obtenir les subsides nécessaires. J'ai déjà fait mention de la condition imposée par la Confédération, selon laquelle le canton devra garantir la couverture des futurs déficits d'exploitation, condition extrêmement importante puisque le canton et les communes auront tout intérêt

à ce que la solution adoptée assure une exploitation qui soit la plus économique possible, tout en assurant un maximum de service à la région intéressée.

Une proposition qui méritait certes de retenir l'attention et qui s'impose à première vue est bien celle qui avait été formulée par M. Juillerat, adjoint au chef d'exploitation du 1<sup>er</sup> arrondissement CFF. Selon lui, la voie normale Saignelégier-Glovelier devrait être ramenée à l'écartement étroit de 1 mètre, afin qu'elle forme avec les autres lignes des Franches-Montagnes un réseau uniifié. C'était toucher l'endroit sensible que de formuler une telle idée, c'était aussi réveiller une querelle vieille de 40 ans, car ne parlait-on pas en 1905 déjà de démolir la ligne Saignelégier-Glovelier à peine terminée ou de ramener son écartement à 1 mètre ?

Notre intention n'est pas d'émettre un avis aujourd'hui, mais de constater ce qui est. La réalisation de la proposition de M. Juillerat exigerait des sommes moins considérables que celles qui viennent d'être mentionnées à propos de la normalisation de la voie Saignelégier-Chaux-de-Fonds, mais qui restent cependant encore largement au-dessus de celles qui ont été prévues au moment de la fusion, puisqu'il faudrait compter avec une dépense de 13 millions de francs.

On peut ergoter sur les chiffres et il sera facile d'affirmer qu'ils ont été exagérés, même en sachant que les travaux prévus ne représenteront aucun luxe, au contraire. La réalisation du projet de voie normale, par exemple, ne doterait pas la contrée d'une ligne comparable à celles que les CFF possèdent, même dans les régions d'intérêt secondaire. Il ne s'agirait, sur la plus grande partie du tracé, que d'augmenter l'écartement de la voie, mais en maintenant les courbes à faible rayon, en se contentant de les augmenter à 150 mètres au moins, alors qu'ils n'atteignent que 100 mètres aux endroits les moins propices à l'heure actuelle. A titre de comparaison, il est intéressant de constater que les CFF n'admettent que des rayons de 175 mètres au moins et que cette limite inférieure n'est que rarement maintenue, tandis que sur la ligne Saignelégier-Chaux-de-Fonds les courbes d'un rayon de 150 mètres atteindraient le nombre de 25, soit une par kilomètre. La ligne Saignelégier-Glovelier elle-même n'est équipée, tout comme celle de Porrentruy-Bonfol, que d'un rail léger qu'on n'utilise même plus sur les lignes à voie étroite modernes. Or, le projet en question ne prévoit pas son remplacement, ce qui indique assez clairement que la circulation des locomotives devrait être soumise à d'importantes restrictions quant au poids des véhicules, de sorte que la ligne ne serait jamais parcourue par des locomotives des CFF, ce qui serait si utile en cas de nécessité. Malgré un effort financier considérable, la ligne Chaux-de-Fonds-Saignelégier risquerait fort de conserver son caractère régional.

L'idée même qui était à la base du projet de normalisation, toutes considérations d'ordre sentimental mises à part, peut se résumer de la manière suivante :

Le trafic local n'a jamais été suffisant pour que le chemin de fer soit rentable. Du moment que la ligne constitue, géographiquement, une sorte d'axe reliant Bâle à La Chaux-de-Fonds, il suffirait d'attirer tout le trafic en transit entre ces deux régions pour que la situation change totalement. S'il est vrai que la distance Bâle-Chaux-de-Fonds par Saignelégier est plus courte que par Sonceboz, elle est plus chère du point de vue tarifaire, puisque les surtaxes de montagne en vigueur sur la ligne Glovelier-Chaux-de-Fonds allongent artificiellement la distance effective, de sorte que le chemin le plus court n'est pas le meilleur marché. Pour parer à cet inconvénient, il n'y a qu'un pas à franchir, et les promoteurs de la voie normale l'ont franchi allègrement en déclarant qu'il suffit de supprimer la surtaxe de montagne pour pouvoir envisager la concurrence du réseau national. C'est ici qu'on retrouve le vrai problème du chemin de fer en Suisse, celui qui se posait au moment où la fièvre de sa construction maintenait notre pays dans un état de dangereuse euphorie. Chaque région voulait sa ligne, mais comme le trafic local n'était souvent pas suffisant, on tournait la difficulté en cherchant à attirer du trafic de transit, ce qui provoqua, déjà en 1903, la déclaration suivante de la direction générale des CFF :

« Si des tiers étaient autorisés à construire de nouvelles lignes principales dont l'unique but est de faire concurrence aux lignes principales actuelles, on se trouverait en présence des conséquences les plus regrettables. Il n'en résulterait pas seulement un préjudice matériel pour les chemins de fer fédéraux, mais le plus grand danger résiderait dans le fait d'engloutir des capitaux considérables dans des entreprises sans rendement... »

Plus loin, on peut lire :

« Se figure-t-on peut-être améliorer la situation économique de la Suisse en consacrant au service d'intérêts locaux des capitaux dont l'emploi ne serait judicieux que s'il s'agissait de faire face aux exigences d'un fort trafic international ? En agissant d'une façon aussi irréfléchie, on ne pourrait que provoquer des catastrophes financières dans le genre de celles qui se sont malheureusement produites plus d'une fois dans le domaine des chemins de fer suisses. »

Dans un message à l'Assemblée fédérale, le Conseil fédéral écrivait à la même époque :

« Il a été constaté notamment qu'il était impossible de prendre la longueur des différentes routes comme base du droit à participer au transport des marchandises... »

« Nous ajouterons que la route la plus courte n'est d'ailleurs pas toujours la meilleure, attendu qu'en ce qui concerne les conditions d'exploitation et de correspondance, le nombre de trains, etc., dont dépendent la rapidité et la régularité du transport, il n'est pas rare qu'elle doive céder le pas à une route plus longue. »

On pourra interpréter ces déclarations de différentes manières et dire que les intérêts généraux de la Suisse ne sont

pas ceux du Jura, qui doit se préoccuper avant tout du sien qu'il est malheureusement seul à défendre dans la plupart des cas. Il n'en reste pas moins que si, d'une part, l'avantage de la normalisation de la ligne Saignelégier-Chaux-de-Fonds n'est possible qu'au détriment de celui de l'ensemble du pays, il faut être absolument certain que le Jura au moins en tirera un avantage.

Ainsi que nous l'avons constaté, la normalisation de la ligne Saignelégier-Chaux-de-Fonds ne se justifie financièrement que si le trafic de transit peut s'y établir, et ce dernier ne peut s'établir que si la surtaxe de montagne est supprimée, ce qui aurait pour effet de diminuer les recettes du trafic local. Cette diminution sera-t-elle compensée par le trafic de transit ? Là est la question. Si la réponse est négative, l'intérêt du Jura lui-même condamnera le projet. Or, sur la base d'indications précises et irréfutables, on doit se rendre à l'évidence : le bilan de la normalisation est défavorable.

Cependant, il se peut que ce projet doive être retenu, en raison des avantages techniques offerts par la voie normale. Il appartiendra alors aux intéressés, les communes, de se prononcer après l'examen du coût de chaque solution et de la part qui lui incombera. Bien entendu, les faibles moyens financiers des communes du Jura n'y suffiraient pas et il faudrait encore s'assurer une aide supplémentaire du canton, celle de la Confédération étant plus problématique, puisque les crédits dont elle disposait en vertu de la loi sur l'aide aux chemins de fer sont répartis et qu'il faudrait encore trouver sous quelle forme une aide supplémentaire pourrait s'exercer.

Pour sortir nos chemins de fer jurassiens de leur situation financière déplorable, il est absolument indispensable de les moderniser, car c'est le seul moyen qui puisse donner un essor au trafic des voyageurs et, par là, de tirer le pays de son isolement. Malgré une modernisation bien comprise, le trafic des années dernières ne suffirait pas à rétablir l'équilibre, donc il faut lui donner une impulsion, en attirant le touriste, voire l'habitant lui-même qui, il faut bien le reconnaître, n'utilise son chemin de fer qu'en cas de nécessité, en raison de son manque de confort.

Depuis le début de la guerre, les tarifs de chemin de fer n'ont subi qu'une majoration extrêmement modeste, grâce au développement du trafic qui a permis aux administrations de chemin de fer, sans une augmentation proportionnelle des frais, d'y faire face. Qu'adviendra-t-il si le trafic subit une chute ?

Inévitablement que les tarifs actuels seront intenables et devront être augmentés. Mais il s'agit là d'une mesure qui frappera tous les chemins de fer et qui démontre avec netteté à quel point les tarifs ferroviaires sont tributaires de la fréquentation des trains. Contrairement à ce qui se passe dans le commerce, les prix baissent quand la demande devient grande, car il est

incontestable que, compte tenu de l'augmentation générale du coût de la vie et des salaires, les tarifs de chemin de fer en 1946 sont plus bas qu'en 1939.

Je ne voudrais pas terminer mon exposé sans dire quelques mots des difficultés techniques de toutes sortes que rencontrent nos chemins de fer.

Elles sont d'abord d'ordre géographique. La nature a donné aux Franches-Montagnes une structure indécise, les combes succèdent aux collines, mais aucune vallée ne se dessine avec netteté. Que l'homme lui-même ait été indécis, quand il a cherché son chemin pour se relier au centre du pays, il n'y a là rien d'étonnant, puisque le manque de vallées a encore provoqué un éparpillement des localités. Dans l'indécision, on a construit trois chemins de fer, au sud vers Tavannes, à l'ouest vers La Chaux-de-Fonds, à l'est vers Glovelier. Il a fallu le profond fossé du Doubs pour empêcher la naissance d'une quatrième ligne vers le nord. A l'éparpillement des localités a suivi l'éparpillement des chemins de fer... et du trafic. Qu'on imagine un instant ce qu'il serait advenu du pays si la nature l'avait doté d'une large vallée orientée vers le centre du pays. Une seule ligne de chemin de fer, reliant des localités bien groupées, aurait eu des chances de subsister sans peine. Au lieu de cela, nous voyons un réseau démesuré pour une population clairsemée. Le trafic entre le centre du pays et les Franches-Montagnes se ramifie et se répartit sur les trois lignes, souvent sans qu'un acheminement vaille mieux qu'un autre. Ainsi, le trafic de Saignelégier pour toute la Suisse allemande passe presque exclusivement par Glovelier. Or, géographiquement, la distance est plus courte par Tavannes, mais les tarifs très légèrement plus élevés. Il y a donc double emploi dans les moyens de transport. Il est peut-être temps de parler aussi de la ligne Porrentruy-Bonfol, dont le tracé n'est pas très heureux non plus, puisque la distance par voie ferrée de Alle à Saint-Ursanne par exemple, est beaucoup plus élevée que celle qui résulte de la combinaison route Courgenay-rail Saint-Ursanne, en raison du grand détour par Porrentruy. Le trafic local n'a pas suffi à faire vivre le chemin de fer, on a beaucoup espéré du transit international. La jonction avec l'Alsace eut un effet heureux à l'époque où l'Alsace était allemande, avant 1918, puisque l'Allemagne envoyait dans certains cas ses marchandises par Bonfol, quand cela lui permettait de conserver le transport sur une plus grande distance sur ses lignes. Le retrait de la frontière franco-allemande sur le Rhin a changé la situation et il n'arrive plus que rarement que l'acheminement du trafic soit avantageux par Bonfol pour les pays voisins. Seul un trafic des deux zones de part et d'autre de la frontière se maintient, mais sans qu'il puisse modifier profondément la structure économique de la ligne.

Le réseau à trois branches des Franches-Montagnes a rendu l'établissement d'un horaire très difficile, ce qui ressort du fait que le voyageur demande des correspondances à La Chaux-de-

Fonds, Tavannes et Glovelier. En les lui assurant, on fixe l'heure des départs et des arrivées à Noirmont et Saignelégier, mais il aurait fallu un hasard vraiment extraordinaire pour que des correspondances s'établissent entre les diverses lignes à Noirmont et Saignelégier. Dès lors, chaque ligne a fini par créer son propre horaire. Imaginez un instant ce qu'il faut d'ingéniosité pour arriver à faire partir de La Chaux-de-Fonds un train à une heure déterminée par les correspondances des CFF ou les commodités des usagers, à le faire arriver au Noirmont pour y trouver un train correspondant en direction de Tavannes et, sans perdre de temps en route, le faire assurer une correspondance dans cette localité. De plus, le train venant de La Chaux-de-Fonds devra, sans s'attarder à Saignelégier, continuer sa course sur Glovelier et y garantir aussi une bonne correspondance. Ce tour de force ne peut se réaliser qu'en augmentant au maximum la vitesse des convois et en électrifiant le réseau pour éviter les pertes de temps inhérentes à la traction à vapeur.

A l'ouïe de l'énumération des difficultés sans nombre qui se dressent devant nous, vous direz sans doute qu'il faudra attendre longtemps jusqu'à ce qu'une solution soit trouvée. Même cela ne nous est pas permis, car l'état de vétusté des installations est telle qu'il faut sans tarder, si on est soucieux de la sécurité même du voyageur, entreprendre des travaux de réfection. Il faut agir vite, parce que l'état technique du réseau l'exige et parce que sa situation financière le veut. Il faut agir vite parce que le Jura ne peut pas se contenter des caricatures de chemin de fer qu'il est astreint à contempler depuis près d'un demi-siècle, mais il faudra aussi que la voix de la raison se fasse entendre et qu'on n'oublie pas qu'en 1946 les problèmes ne se posent pas comme en 1900.

Il ne me reste qu'à souhaiter que le Jura ne donnera pas le spectacle déplorable d'un peuple qui discute trop et n'agit pas, mais qu'au contraire il agira dans un sens constructif, au moment où il devra se prononcer.

De tous les chemins de fer secondaires suisses, ceux du Jura seront bientôt les derniers à ne pas être modernisés, ses locomotives à vapeur seront les dernières survivantes d'un siècle révolu. Puisse un avenir rapproché démontrer que ce que d'autres régions ont pu réaliser, le Jura pourra aussi l'entreprendre, et avec un mérite d'autant plus grand que la difficulté à vaincre n'était pas négligeable.

*J. de Kaenel*