

<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>	12
<b>Rubrik:</b>	Communications officielles

### **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:** 13.01.2026

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

breux ouvriers. Car il est bien avéré que lorsqu'un marché est saturé d'un produit, ce sont les nouveautés présentant des progrès et avantages réels qui se vendent presque exclusivement.

P. PAGNARD

## COMMUNICATIONS OFFICIELLES

### RAPPORT sur la situation des chemins de fer du Jura présenté au Comité de l'ADIJ, le 7 décembre 1946

*Monsieur le Président,  
Messieurs,*

Lorsque Hercule pénétra dans l'écurie d'Augias, on peut supposer qu'il marqua un instant d'arrêt pour prendre son souffle et qu'il évalua la situation avant de se mettre à la tâche. Il semble à plus forte raison, puisque d'Hercule nous n'avons pas les moyens, qu'une mûre réflexion serait indiquée au moment de pénétrer dans les ténèbres complexes des chemins de fer du Jura. Il semble aussi que le Jurassien aurait dû se faire éclairer avant de sauter dans l'ombre et ne pas se prononcer sans être renseigné.

Je suis d'autant plus heureux que l'ADIJ ait pensé encore une fois à avoir recours à des renseignements puisés à la bonne source afin que la situation réelle des C. J. puisse être exposée sans passion et sans fard à ceux auxquels les véritables intérêts du Jura tiennent à cœur.

Examinons encore une fois la situation technique des C. J. au moment de la fusion des anciennes compagnies jurassiennes.

#### *La voie*

La voie est dans un état d'entretien très inégal. Sur la ligne Tavannes-Noirmont, à l'écartement de 1 mètre, les rails sont très usés et fortement faussés en raison d'un entretien presque inexistant. Ces rails tordus et pliés sont pratiquement inutilisables pour créer une bonne voie. On pourrait simplement limiter ces déformations, de manière que du matériel roulant moderne ne souffre pas trop. Cependant, il est douteux qu'on puisse atteindre la vitesse maximum autorisée de 65 km/h sur de tels rails.

Le remplacement intégral, avec renforcement du profil, coûterait au minimum 910,000.— francs. Dans ce montant, les frais de pose et le matériel d'attache ne sont pas compris. Dans ces conditions, il faut renoncer à ce changement de rail et continuer à rouler sur ceux qui existent, en se contentant de prévoir leur remplacement systématique pendant une période de 15 ans au maximum, ce qui chargera les comptes d'exploitation d'une manière assez sensible. Quant aux traverses en bois, elles sont en grande partie pourries. Celles en fer sont souvent déformées. Le ballast a presque disparu. En raison de la nature marécageuse du sol, la plate-forme s'est affaissée par endroits. Il faudra donc fournir un gros effort pour rendre cette voie praticable à des trains circulant aux vitesses généralement admises sur les chemins de fer secondaires à voie étroite.

Sur la ligne Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, la qualité du rail est bonne, mais ce dernier est trop léger et ne supporte pas les charges qu'on a admises sur plus d'un chemin de fer à voie étroite. Les traverses sont en grande partie en mauvais état. Ici, pas de graves déformations de la voie qui est la seule du réseau dont l'aspect soit pour ainsi dire normal.

Les lignes à voie normale Saignelégier-Glovelier et Porrentruy-Bonfol ont un rail de bonne qualité, quoique léger, mais déjà dans un état de déformation assez avancé. C'est dire qu'on n'en fera plus une excellente voie. Les traverses sont pour ainsi dire presque toutes pourries.

#### *Les bâtiments*

Les bâtiments, à part quelques rares exceptions, sont dans un état de délabrement avancé.

#### *La ligne de contact*

La ligne de contact de la ligne Tavannes-Noirmont est montée sur des isolateurs qui doivent être remplacés, le fil très usé doit être remplacé aussi. Comme un certain nombre de poteaux sont aussi en mauvais état, on doit admettre que toute la ligne n'a plus qu'une valeur limitée.

#### *Les installations de sécurité*

Le téléphone est dans un triste état. Sur toutes les lignes à vapeur, il est parfois difficile de converser entre deux gares même assez rapprochées. Toutes les lignes téléphoniques sont aériennes. En cas d'électrification, du moins sur les lignes à voie normale, elles devront être mises sous câble.

#### *Le matériel roulant*

Chacun le connaît. A part les wagons à marchandises, tout doit être transformé ou remplacé.

#### *Les ateliers*

Au nombre de trois, ils ont ceci de commun que leur outillage n'est plus de notre siècle.

Telle est la situation technique au moment de la fusion.  
Et voici quelques chiffres au sujet des prix actuels de matériel de chemin de fer :

1 mètre de rail à 30 kg/m	Fr. 17.—
1 m <sup>3</sup> de ballast	» 17.—
1 traverse à voie étroite	» 15.—/17.—
1 traverse à voie normale	» 19.—/25.—
1 ligne de contact coûte en moyenne par km	Fr. 25,000.—
1 km de ligne téléphonique sous câble	» 15—17,000.—
1 automotrice électrique à voie étroite	» 250—400,000.—
1 automotrice électrique à voie normale	» 450,000.—
1 locomotive Diesel-électrique	» 700—900,000.—
1 remorque à voie normale	» 125,000.—
1 remorque à voie étroite	» 110,000.—
etc., etc.	

Quels sont les moyens mis à notre disposition ?

Un capital de 3,5 millions de francs de la Confédération, en vertu de la loi sur l'aide aux chemins de fer privés.

Le canton et les communes doivent fournir le surplus.

#### *Les études faites*

Toutes les variantes possibles ou imaginables ont été étudiées, dont voici les principales :

*Variante A* : Normalisation de la ligne Saignelégier - La Chaux-de-Fonds, électrification et modernisation de tout le réseau.

Coût Fr. 18,000,000.—

*Variante B* : Adaptation de la ligne Saignelégier-Glovelier à la voie étroite, électrification et modernisation de tout le réseau.

Coût Fr. 14,500,000.—

*Variante C* : Electrification de la ligne Saignelégier - La Chaux-de-Fonds, modernisation du réseau à voie étroite. Suppression du réseau à voie normale Saignelégier-Glovelier et Porrentruy-Bonfol et remplacement par un service routier complet d'autobus et de camions.

Coût Fr. 11,800,000.—

Quels seraient les déficits annuels futurs des C. J. avec chacune des variantes :

Variante A :	Fr. 542,000.—
» B :	» 415,000.—
» C :	» 300,000.—

Ces déficits n'ont rien d'arbitraire. Ils sont calculés exactement et tiennent même compte de salaires dont le personnel a beaucoup de peine à s'accommoder.

Existe-t-il d'autres possibilités techniques ?

Oui, mais elles ne constituent pas une amélioration des résultats financiers. La traction Diesel-électrique est en Suisse plus coûteuse que la traction électrique, tant en ce qui concerne les frais d'établissement que les résultats d'exploitation. Elle est avantageuse lorsque le courant électrique est obtenu à plus de 20 cts par kw/h et que l'huile Diesel est bon marché. Ces conditions ne sont pas remplies en Suisse.

L'emploi d'automotrices légères Diesel ne peut-il pas être envisagé ?

Sur les lignes secondaires, les véhicules-moteur doivent être les bonnes à tout faire capables de remorquer tous les trains. La spécialisation n'entre pas en ligne de compte. Que peut faire une automotrice Diesel légère ? Circuler seule ou remorquer une charge très faible, surtout sur nos lignes à fortes rampes. Prenons le cas de la ligne Porrentruy-Bonfol. Les trains du matin, de midi et du soir conduisent des ouvriers à leur travail. Une automotrice n'est pas utilisable et, pour ces trains au moins, la traction à vapeur doit être maintenue. Pour utiliser une automotrice, il faudrait donc créer de nouveaux trains, aux heures où il ne faut pas s'attendre à une forte fréquentation en pays agricole. Les automotrices risqueraient d'être déficitaires et ne contribueraient qu'à augmenter le déficit actuel.

D'autres solutions ont encore été proposées, par des profanes ou par d'aimables plaisantins. Ceci me rappelle la mésaventure d'une compagnie de chemin de fer adossée à la chaîne du Jura et qui pensa économiser les frais d'un directeur technique en s'adressant à un expert qui se faisait fort de rendre l'exploitation économique, sans faire les frais d'une ligne de contact. Il proposa d'utiliser une voiture de tramway d'occasion remorquant un wagon chargé d'accumulateurs. Le courant de cette batterie actionnerait les moteurs de la motrice jusqu'au sommet de la ligne. A la descente, les moteurs fonctionnant en génératrice rechargeaient la batterie. Pour peu, le mouvement perpétuel était créé. Le conseil d'administration fut bien inspiré de renvoyer l'expert à sa fabrication d'accumulateurs — car il était intéressé à cette fabrication — et de nommer un directeur qui électrifia prosaïquement, comme tout le monde, avec une ligne de contact. La compagnie s'en trouve encore très bien aujourd'hui.

Les propositions faites de maintenir la traction à vapeur sur la ligne normalisée Glovelier-La Chaux-de-Fonds donnent, pour cette seule ligne, les déficits annuels suivants aux prix actuels du charbon :

Avec 8 trains par jour	Fr. 951.000.—.
Avec 3-4 trains par jour	» 428.000.—.

Ces chiffres se passent de commentaires. J'espère que les calculs détaillés pourront être remis à ceux que cela intéresse, afin qu'ils puissent se convaincre de leur exactitude. Encore une fois, soulignons qu'il est vain de s'insurger contre la triste réalité et il serait bon, avant que la presse mette en doute les chiffres avan-

cés, qu'elle se renseigne à notre direction, qui la recevra avec plaisir, avant de demander l'avis d'un chef de gare quelconque du réseau des C. J.

La possibilité de combiner un service rail et route sur la ligne Saignelégier-Glovelier est exclue. Le déficit annuel serait pour ce seul parcours, de Fr. 507,000.— et atteindrait presque le montant des recettes !

On s'est demandé dans certains milieux si la nationalisation et l'incorporation du réseau C. J. dans celui des CFF ne permettrait pas de masquer ces déficits en sauvant le chemin de fer. Je ne puis que répéter ici ce que j'ai déclaré à plus d'une reprise : le rachat d'une ligne par les CFF ne peut se faire que sur une décision de l'Assemblée fédérale. En admettant qu'une telle décision soit prise, les CFF exigeraient que le réseau des C. J. soit remis en parfait état technique et électrifié. Quant au prix du rachat, il serait nul. On n'éviterait ainsi pas les frais de reconstruction.

Le rachat d'une ligne privée par les CFF pose aussi le problème du rachat général des compagnies secondaires, et voici pourquoi, à mon avis, il n'aura pas lieu de longtemps : les tarifs des compagnies secondaires sont en général plus élevés que ceux des CFF. En rachetant les CFF doivent abaisser ces tarifs et perdent donc une partie des recettes. D'autre part, les salaires du personnel des compagnies privées, étant donné le travail plus simple et souvent moins intensif, sont plus bas qu'aux CFF. En cas de rachat, les agents des compagnies privées acquéreraient le titre de fonctionnaire et seraient mieux rétribués, d'où augmentation des dépenses. Diminution des recettes d'une part, augmentation des dépenses d'autre part, tel serait le bilan de l'opération. Le déficit global des compagnies privées, majoré sensiblement, s'ajouterait à celui des CFF. La charge en deviendrait vite insupportable pour la Confédération qui devrait envisager une augmentation générale des tarifs, ce qui aurait pour effet que sur les lignes à faible trafic, les usagers paieraient moins que leur dû et sur les lignes à fort trafic beaucoup trop. Oeuvre de solidarité nationale, me dira-t-on. Oui, mais la concurrence de la route, voire de l'avion, profiterait de la situation et s'acharnerait avec succès à enlever le trafic intéressant sur les bonnes lignes où elles offrirait aisément des prix très inférieurs à ceux du chemin de fer. L'Etat devrait donc mettre la main sur les transports routiers et aériens pour pouvoir réaliser ce rachat général. Ceci équivaudrait à supprimer toute liberté dans les transports. L'insuccès d'une telle mesure est d'autant plus certain que le peuple suisse a refusé l'article constitutionnel 23 *ter* sur la coordination des transports qui ne constituait cependant pas une restriction des libérés comparable à celle dont il serait question en cas de nationalisation de tout le réseau suisse des chemins de fer.

Pour en revenir à nos C. J., leur réorganisation pose deux problèmes financiers distincts. Celui de la reconstruction technique et celui des déficits d'exploitation.

D'abord quelques mots au sujet des déficits d'exploitation. Ils sont considérables, comme chacun le sait, ils sont excessivement élevés en regard du volume du trafic. Jusqu'à la fin de l'année 1946, un fonds de compensation des chemins de fer suisses reste en vigueur. Chaque compagnie privée verse le 20% du supplément dit de guerre sur les prix de transport à un fonds central de compensation. Les compagnies déficitaires voient alors la majeure partie de leurs déficits couverts par ce fonds. Les C.J. ont été les grands bénéficiaires de ce fonds alimenté par les compagnies privées en meilleure posture. Ces dernières n'ont cependant pas admis le maintien de cette institution et ont fini par en obtenir la suppression à la fin de cette année.

Ainsi, en 1947, les C.J. ne savent pas encore comment ils couvriront leurs déficits. Ils se sont adressés au canton de Berne pour lui demander, il y a quelques mois déjà, de préparer des bases juridiques propres à répartir ce déficit entre le canton et les communes. Bien entendu, le canton a déclaré qu'il ne ferait rien si la Confédération ne payait pas sa part. Vu l'urgence du problème, nous avons demandé audience au gouvernement bernois qui n'a pas répondu. Nous avons simplement reçu une lettre du département cantonal des chemins de fer disant que la loi d'aide de guerre aux chemins de fer serait probablement rétablie, ce qui n'est encore nullement confirmé. Ce même département nous invite aimablement à nous mettre en rapport avec les communes pour ce qui concerne les subsides que ces dernières devraient donner, si nous avons des craintes au sujet de la couverture des déficits en 1947. L'année tire à sa fin. Le canton de Berne donne l'impression d'être satisfait de la manière dont il pense avoir résolu le problème qui, pour les C.J., demeure entier.

Les communes recevront donc prochainement un état de répartition de la part des déficits non couverts par la Confédération et le canton. La compagnie n'aura plus qu'à compter sur leur bonne volonté... ou à suspendre l'exploitation au moment où la caisse sera vide et les réserves de charbon épuisées.

Passons maintenant au deuxième aspect du problème financier, indépendant du premier : le financement de la reconstruction du réseau.

D'emblée, une remarque s'impose ici. Les variantes A, B et C ne sont pas réalisables avec des moyens financiers inférieurs à ceux indiqués de 18, 14 1/2 et 11,8 millions de francs. Au contraire, l'exemple du remplacement des rails démontre suffisamment qu'il serait souhaitable de disposer de moyens bien supérieurs. La modernisation entraîne inévitablement la transformation de tout l'équipement du chemin de fer. Il suffit de prévoir un nouveau véhicule-moteur pour que la voie, la ligne de contact, les remorques doivent être entièrement modifiées.

On sait ce que coûtera la réalisation d'un des trois projets A, B ou C. On ne sait pas où il faudra chercher les 14,5, 11 ou 8,5 millions qu'il faudrait pour parfaire la somme de 3,5 millions

de francs mis à disposition par la Confédération. Il est évident qu'un partage par moitié entre le canton et les communes intéressées est irréalisable. Il faut donc que le canton, principal bailleur de fonds par la force des choses, monte son pavillon et fasse connaître ses intentions, en disant quel projet il préconise et combien il pense pouvoir sacrifier. La somme manquante serait alors répartie entre les communes. Le canton de Berne voit les choses autrement : il estime que c'est à la compagnie de décider quel projet elle préconise. Mais comme la compagnie entend prendre l'avis des communes avant de se prononcer et que ces dernières ne peuvent se décider avant de savoir ce que le canton donnera, on est entré dans un cercle vicieux, par la volonté de Berne. Pour tenter d'en sortir, nous avons établi la part revenant à chaque commune en admettant purement et simplement que le canton paie le 50 %, puis le 70 %, puis le 90 %. Pour chaque hypothèse, la répartition entre les communes est faite. Je doute que les communes puissent se décider sur cette base incertaine mais telle est la volonté du département cantonal des chemins de fer.

Une décision peut d'autant plus difficilement être prise que chaque commune devra tenir compte de la part des déficits futurs qui lui incombera pour chaque variante. Ici aussi, nous en sommes réduits à des hypothèses, puisque le canton n'a pas fixé dans quelle proportion il participerait. La législation actuelle prévoit une répartition par moitié entre le canton et les communes. C'est la raison pour laquelle nous avons cru bon de ne pas négliger l'étude du remplacement des lignes Saignelégier-Glovelier et Porrentruy-Bonfol qui sont les solutions les moins onéreuses pour les communes. Chacun connaît l'accueil réservé à cette étude. Pour ramener les déficits des lignes à voie étroite à un niveau admissible, nous avons pensé que seule une augmentation des recettes permettrait d'y arriver et la seule possibilité de les augmenter, nous l'avons vue dans l'installation d'une place d'artillerie. En effet, le surplus de recettes provenant d'une telle place d'arme est évalué à Fr. 100,000.— par année, ce qui ramènerait approximativement le déficit présumé des lignes Saignelégier-La Chaux-de-Fonds et Tavannes-Noirmont de Fr. 205,000.— à Fr. 105,000.—. Vous connaissez également l'accueil qui a été réservé à cette proposition.

Messieurs, la direction des C.J. a fait tout ce qui était possible pour sortir de l'impasse, mais jusqu'ici en vain. Seule l'intervention politique pourra sortir le canton de sa torpeur. Il faut qu'elle exige que le canton délègue un représentant compétent, capable et connaissant à fond la question ferroviaire, afin que le règne de la discussion fasse place à celui des réalisations.

Il faut aussi que les communes jurassiennes se bornent à jouer le rôle politique dont il a été fait mention et ne s'ingèrent pas dans des questions techniques auxquelles, vu la complexité du problème et leur manque de vue d'ensemble, elles n'entendent pas suffisamment.

J. de KÆNEL.