

**Zeitschrift:** L'Hôtâ  
**Herausgeber:** Association de sauvegarde du patrimoine rural jurassien  
**Band:** 37 (2013)  
  
**Artikel:** Autrefois une gare importante  
**Autor:** Boegli-Robert, Hélène  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1064525>

### **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:** 12.01.2026

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



La gare de Sonceboz dans les années 1970. Photo de la collection de René Rimaz, Sonceboz.

## Autrefois une gare importante

J'ai eu le temps de la contempler, de la détailler, la gare de Sonceboz des années 1970! Nœud ferroviaire, lieu de jonction des lignes Bienne-Les Convers et Moutier-Sonceboz-Bienne. Les correspondances étaient mauvaises et il n'était pas rare de devoir attendre une demi-heure ou trois quarts d'heure au changement entre le train desservant le vallon de Saint-Imier et celui de la vallée de Tavan-

nes. La poussette du bébé tenue d'une main et le chien fou de l'autre, l'attente me paraissait bien longue!

Quelqu'un toutefois pouvait tirer parti de cette circonstance: le patron du buffet de gare. On profitait souvent de ces attentes pour boire un verre, un café, pour faire une petite collation, ce qui amenait une animation bienvenue dans l'établissement. De plus, le buffet de la gare de Sonce-

boz avait encore une autre particularité: pour des raisons de correspondance des trains, il restait ouvert jusqu'à minuit trente. Ce qui faisait que certains clients, évacués à vingt-trois heures trente de leurs bistrotts habituels des environs, se retrouvaient là pour jouir d'une heure de gloire supplémentaire. De belles amitiés intercommunales se sont constituées à ces occasions!





Construction de la ligne de chemin de fer Tavannes-Sonceboz, ici la grande courbe près de Corgémont. Photo de la collection de René Rimaz, Sonceboz.

La gare de Sonceboz, comparée aux autres gares de la région, est visiblement plus grande, plus imposante. Pour quelle raison a-t-on construit un tel bâtiment dans un petit village?

### Survol de l'histoire régionale

Il faut revenir à l'époque romaine où le col de Pierrepertuis était déjà un passage largement utilisé. Puis faisons un grand saut et regardons le début du XVIII<sup>e</sup> siècle: Sonceboz abritait un important relais de diligences, la liaison entre le Seeland et la région

**PROSPECTUS**

**EMPRUNT DE Fr. 3,250,000 A 5 %**

POUR LE CHEMIN DE FER

**BIENNE - SONCEBOZ - ST-IMIER - CONVERS (Chaux-de-Fonds)**

ET

**SONCEBOZ - TAVANNES**

avec hypothèque en 1<sup>er</sup> rang sur le chemin de fer

ET

**GARANTIE SOLIDAIRE DE L'INTÉRÊT PAR LES COMMUNES INTÉRESSÉES**

Par décret du 2 février, le Grand Conseil des cantons de Berne a voté une subvention considérable dans le but de réaliser le tronçon de l'autre partie du chemin par une voie ferrée, et il a notamment décidé de participer, en moyen d'une partie d'action de 1,500,000 Fr., à l'établissement des lignes

Les emprunteurs, eux-mêmes entièrement solvables, ont fourni une caution spéciale de Fr. 300,000 pour l'accomplissement de leurs engagements.

La ligne sera construite solidement, à gros rails, d'après un modèle des chemins de fer suisses; les travaux seront surveillés par les ingénieurs de la Société et, en outre, par ceux de l'Etat.

Les frais de construction, compris à côté de chemin de fer suisses, construits dans des conditions analogues, sont évalués, vu qu'ils ne s'élèvent, par kilomètre, qu'à Fr. 277,000, sous le matériel d'exploitation et à la somme de Fr. 387,000, y compris le matériel.

Les frais d'exploitation annuels ne s'élèveront, d'après les négociations avec l'administration du chemin de fer de l'Etat de Berne et d'après les données des experts appelés par l'Etat, par kilomètre, à Fr. 1,200.

**Bienne-Sonceboz St-Imier-Convers (Chaux-de-Fonds),**  
avec rattachement au chemin de fer du Jura-Neuchâtel, et  
Sonceboz-Tavannes.

Lesquels qui, embrassant ensemble un parcours de 65,450 kilomètres, doivent être construits en premier lieu. Cette participation est destinée aussi à garantir que les communes intéressées posséderont des actions dans une proportion convenable, et que ces

L'emprunt émis pour financer la construction de la ligne Bienne-Les Convers. Archives du Journal de Genève, 2 mars 1872.





Percement du tunnel sous le Pierre-Pertuis pour la ligne de chemin de fer Tavannes-Sonceboz. Photo de la collection de René Rimaz, Sonceboz.

bâloise se faisait par le Pierre-Pertuis puis, au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer se développe et remplace les diligences.

### La révolution industrielle

Peu à peu les horlogers-paysans sont remplacés par des manufactures – la révolution industrielle est en plein essor au XIX<sup>e</sup> siècle et la chaîne jurassienne n'y échappe pas.

En 1847, Jules-Henri Rosselet et Albert Challendes achètent le Moulin de la Vauche et, en 1849, y construisent une nouvelle fabrique d'horlogerie, qui prendra plus tard le nom de Fabrique d'Ebauches de Sonceboz SA. Le fils du fondateur, Numa Rosselet, en prendra la direction en 1882. Fondateur de la SA Electrique et Immobilière et de la centrale électrique de Tournedos, il prendra une grande

importance dans l'électrification de la ligne en étant membre du conseil d'administration du chemin de fer Jura-Simplon.

Mais nous sommes avant l'électrification, c'est le règne de la traction à vapeur, la construction des gares et la pose des lignes de chemin de fer. Celles du secteur sont largement soutenues par Jules-Henri Rosselet, industriel et maire de Sonceboz. Les





Carte postale avec la toute nouvelle gare. On voit l'église et le hameau de Sombeval à l'arrière-plan. Les alentours de la gare ne sont pas encore occupés par des bâtiments. La carte postale et la carte du photographe font partie de la collection de René Rimaz, Sonceboz.

manufactures de la région trouvent un grand intérêt dans le développement du chemin de fer, ce mode de transport qui est plus rapide que la diligence et qui a la capacité d'acheminer plus de personnes et de matériel en un seul voyage. Possibilité d'exporter facilement les produits manufacturés, mais aussi de faire venir de la main-d'œuvre. Les manufacturiers sont séduits. A cette époque d'industrialisation, des lignes de chemin de fer se construisent dans toute la Suisse, financées très souvent par des fonds de placement français ou anglais. Un emprunt est lancé en 1872 pour les lignes Bienne-Sonceboz-St-Imier-Convers (La Chaux-de-Fonds) et Sonceboz-Tavannes.

Le chantier démarre et des discussions animées commencent: où met-

tre la gare? Faut-il la partager avec la commune de Corgémont? Qui paie?

Finalement, la station est installée à Sonceboz, qui devient ainsi le carrefour des lignes Bienne-Convers et Bienne-Bâle et qui revêt, grâce à cela, une certaine importance. Elle est desservie dès 1874 par la compagnie Jura-bernois, qui devient en 1884 Jura-Berne-Lucerne puis, en 1889, Jura-Simplon et enfin Berne-Lötschberg-Simplon (BLS). En 1884, une gare importante (comprenant un buffet de gare) est inaugurée. Nous ne savons pas si l'architecte est le même que pour les gares de Delémont et Porrentruy, mais le style de bâtiment est très proche: façades simples, classiques, peu de débordement de l'avant-toit, bref, dans le genre des maisons françaises de l'époque.

Malheureusement pour le développement de cette gare, le tunnel Moutier-Granges est bientôt en chantier. Nous lisons dans le *Petit Jurassien* du 9 novembre 1911: «C'est mardi que le premier coup de pioche a été donné au côté nord du tunnel Moutier-Granges. Aucune cérémonie: M. l'ingénieur en chef a enfoncé un pic en terre puis, se tournant vers les ouvriers, leur a dit: «Continuez, Messieurs!» Ce tunnel entre en fonction en 1915, et le trafic Bâle-Bienne ne passe plus désormais par Sonceboz.

La gare a perdu de son importance, mais les trains s'y arrêtent toujours pour la correspondance avec les autres lignes, et le bâtiment, qui abrite encore un café, a été restauré.

Hélène Boegli-Robert





La gare de Sonceboz le jour de son inauguration. On distingue de gauche à droite la locomotive, aussi importante que les personnes, puis les employés des chemins de fer et, enfin, les patrons et les employés du buffet de la gare avec, peut-être, quelques clients du café. Photo de Jean Rossi, photographie à Corgémont, de la collection de René Rimaz, Sonceboz.

## Références

*La Chronologie jurassienne de l'époque romaine à nos jours*, site de Denis Moine ;  
divers sites internet sur l'histoire des chemins de fer en Suisse ;

*L'histoire du Vallon de Saint-Imier à travers ses villages*, dossier de Francis Boillat (pas édité, aimablement prêté par René Rimaz).