Zeitschrift: Actes de la Société jurassienne d'émulation
Herausgeber: Société jurassienne d'émulation
Band: 76 (1973)

Artikel: Les chemins de fer dans le Jura
Autor: Philippe, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-684687

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

LES CHEMINS DE FER DANS LE JURA

par Pierre Philippe

La ligne de transit de Delle : aspect historique de 1900 à l'après-guerre 1939-45 [1]

Au début du siècle, les chemins de fer jurassiens, grâce à la ligne de Delle, acquirent une importance considérable. Voyons pourquoi :

1. La concurrence était vive entre compagnies privées françaises et chemins de fer allemands pour l'acquisition du trafic entre, d'une part, la Grande-Bretagne, la Hollande, la Belgique, le Nord et l'Est de la France et, d'autre part, l'Italie.
2. Alors que le Paris - Lyon - Méditerranée (P.L.M.) acheminait son trafic par Vallorbe et le Simplon, et l'Allemagne par le Gothard, la Compagnie française de l'Est n'avait que Delle, car Bâle était fermée au trafic avec la France, celle-ci ayant perdu l'Alsace-Lorraine.

Dans le but de créer une relation plus directe, donc plus compétitive que les deux précédentes, la Compagnie de l'Est s'entendit avec le canton de Berne pour entreprendre la construction d'une nouvelle voie d'accès au Simplon à travers les Alpes bernoises. Le projet du chemin de fer du Lötschberg, accepté par les citoyens bernois en 1902 [2], était financé par le canton, diverses banques françaises et suisses et, dans une très faible mesure, par la Confédération (les C.F.F. étaient opposés au nouveau tracé qui concurrençait le Gothard).

Du côté français, le projet de construction du nouveau tronçon rencontra un écho favorable à l'échelon politique le plus élevé. Preuve en est le rapport qu'adressait le Gouvernement français à la Chambre des Députés, en 1909 : « (...) Actuellement la voie la plus directe entre la Belgique et la Hollande d'une part, le nord de l'Italie d'autre part, passe par Luxembourg - Metz - Bâle et le Gothard, évitant entièrement le territoire français. Le trajet Anvers - Milan est par cette voie de 976

[1] Avertissement : Mon exposé ne traite pas de la compagnie régionale des « Chemins de fer du Jura » (C. J.) Dans les perspectives de développement du trafic marchandises par Delle, je ne tiens pas compte de l'éventualité de l'apport du port de Bourogne, l'exploitation de celui-ci restant pour l'instant hypothétique.

[2] « Les districts jurassiens se distinguèrent par un vote compact en faveur de l'entreprise. » (Lièvre, in *Centenaire du Journal « Le Jura » — 1850-1950. Un siècle de vie jurassienne.*)

kilomètres (...) Après l'établissement de la ligne du Lötschberg, le trajet Anvers - Milan par Namur - Ecouviez - Belfort - Delle - Berne - Lötschberg - Simplon serait de 985 km. Mais en exécutant le raccourci Moutier - Granges (...) l'avantage passe à la voie française, qui devient plus courte de 7 km que la voie allemande. » De ce fait, une fois le percement du Lötschberg effectué, le raccourci du tunnel Moutier - Granges s'imposait. La Compagnie de l'Est finançait ces travaux à 40 %. La Confédération demanda que ce tunnel fût construit de façon à permettre la pose ultérieure de la double voie. Sans succès ! Elle ne participait pas au financement. Il est permis de penser que si la Compagnie de l'Est avait pu prévoir le retour de l'Alsace-Lorraine à la France, ce dernier percement n'aurait peut-être jamais eu lieu. De toute façon, le raccourci du tunnel a irrémédiablement déclassé la ligne Moutier - Sonceboz.

La défaite allemande en 1918, le retour de l'Alsace-Lorraine à la France avec comme conséquence la réouverture du point-frontière de Bâle et plus tard la crise économique des années 30 sont autant d'éléments du déclin de Delle par rapport à la période d'avant 1914. Malgré tout, le trafic restait fort appréciable ; des pointes de l'ordre de 2 millions de tonnes brutes par an étaient atteintes, ce qui est loin d'avoir été le cas depuis 1945. Une illustration dans le trafic marchandises : le bétail en provenance de l'est européen à destination des abattoirs de Paris transitait intégralement par Delle. Dans le service des voyageurs ce point-frontière enregistrait une variété de relations internationales que l'on a peine à imaginer aujourd'hui. Voici quelques exemples tirés de l'horaire d'été : en 1920, Delle voyait passer un direct de nuit qui conduisait, certains jours, des voitures directes Coire - Paris, Brigue - Interlaken - Calais. En 1930, la relation Coire - Paris avait disparu, mais d'autres apparaissaient : Milan - Paris, Brigue - Boulogne. En 1938 enfin, il subsistait Interlaken - Paris/Calais/Boulogne, et une voiture Venise - Paris circulait périodiquement.

Cette même année, la S. N. C. F. (Société Nationale des Chemins de fer Français) vit le jour. Cette compagnie a, dès le début, pour principe fondamental la concentration des trafics. Le transit franco-suisse sera dès lors axé principalement sur les gares-frontières de Genève, Vallorbe et Bâle.

Après les hostilités, une date à retenir : 1948. Cette année-là, les gouvernements français et suisse convenaient de l'établissement de la gare internationale à Delle, dès que l'état des travaux de reconstruction le permettrait. Le projet était réalisé en 1967. C'est une étape importante de la reprise du transit ferroviaire par Delle, car elle est la preuve que la S. N. C. F. désire poursuivre l'exploitation de ce point-frontière, au moins en tant que « soupape de sûreté » de la gare de Bâle.

Trafic actuel et perspective d'avenir

Alors que le trafic des voyageurs en transit par Delle est très faible et que la paire de trains directs Berne - Belfort avec voiture directe ou correspondance pour Paris ne subsiste que grâce à la subvention cantonale, le trafic marchandises est en constante progression. Qu'on en juge par les résultats suivants, exprimés en tonnes brutes, pour les deux sens :

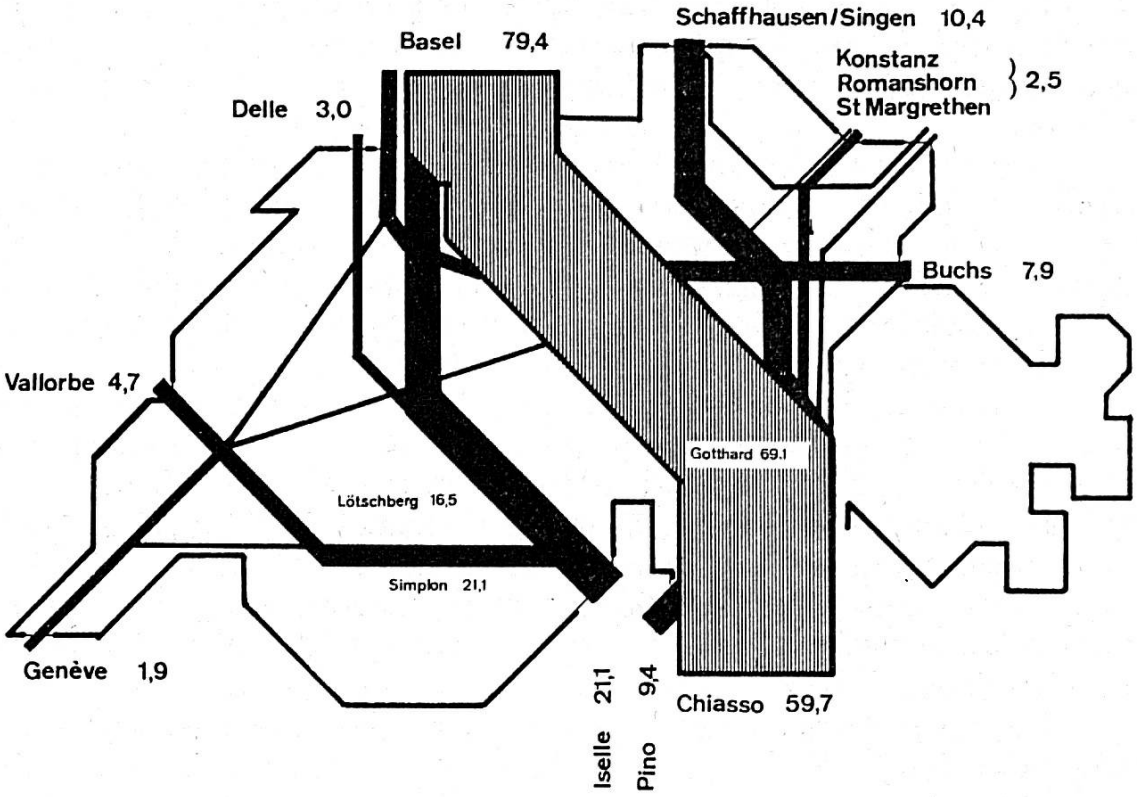
1960 :	350 200 t.
1969 :	902 600 t.
1972 :	1 034 000 t.

Pour l'avenir, les perspectives sont favorables. Les transports en provenance de la zone industrielle Sochaux-Montbéliard, particulièrement de Peugeot, ferraille et produits finis pour l'Italie, se développeront. A ce sujet, notons l'évolution du transit des voitures exportées qui, de 1969 à 1972, ont progressé de 400 % ! Le transport de bois à papier de France vers l'Italie a également enregistré une augmentation. Dans le cadre du trafic d'importation, la Régie Renault établit son nouveau dépôt pour la Suisse à Oensingen. Il est probable que les convois alimentant celui-ci transiteront par Delle.

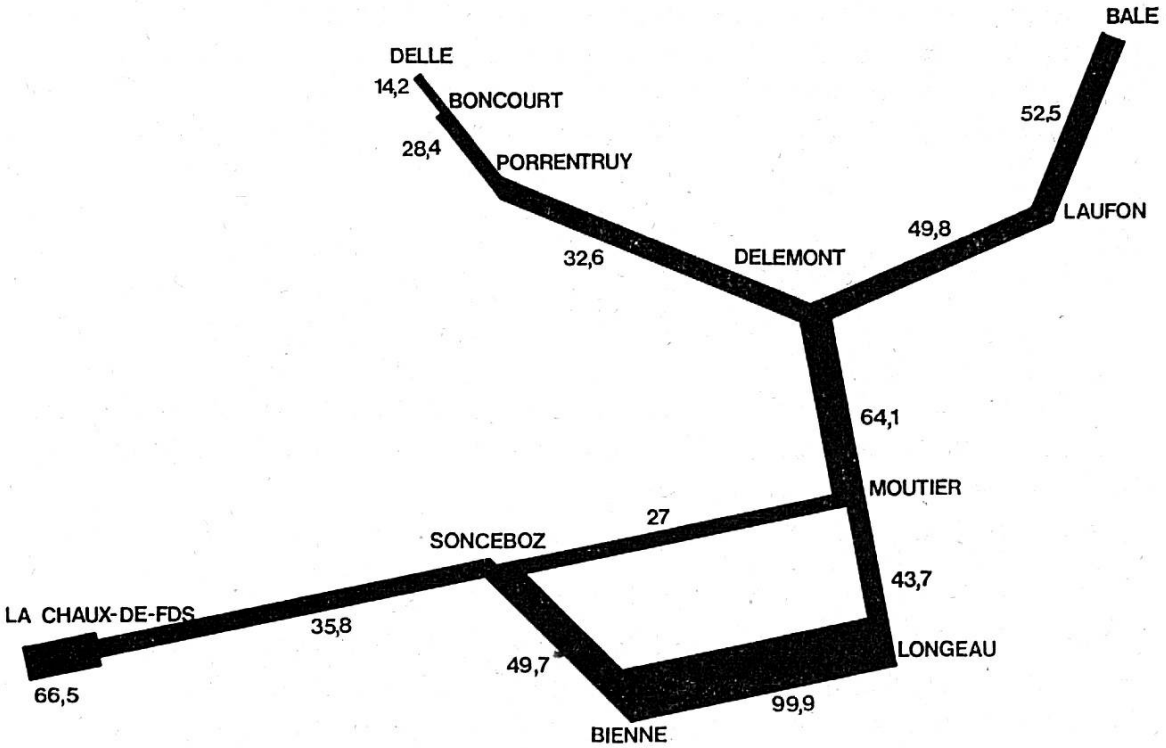
Enfin, le percement du tunnel sous la Manche est prévu pour les années 80. Citons à ce propos M. André Brocard, directeur du Ier arrondissement des C. F. F., qui disait, au sujet du rôle futur de la ligne du Simplon : « (...) Le trafic marchandises pourra augmenter encore lorsque le tunnel ferroviaire sous la Manche aura été construit. Le trafic avec la Grande-Bretagne sera déporté vers l'ouest, pour le faire entrer plus nettement dans la zone d'influence du Simplon, que ce soit par Vallorbe et le Valais ou par Delle et le Lötschberg. »

Réseau ferré jurassien et contexte suisse

Avant d'aborder la situation des chemins de fer dans le Jura, examinons un court instant la politique générale des C. F. F. Le développement économique extraordinaire de notre pays depuis les années 50 jusqu'à nos jours a eu des répercussions directes sur la demande de transports de marchandises par le rail. Le réseau, au lendemain de la guerre, n'était pas en mesure d'absorber une telle explosion de trafic. Les C. F. F. se sont appliqués à améliorer et à moderniser leur réseau. L'essentiel de cet effort s'est porté sur les réalisations favorisant les trafics d'importation, d'exportation et de transit, ce dernier étant considéré à juste titre comme la « poule aux œufs d'or » des chemins de fer suisses, c'est-à-dire : reconstruction et extension des principales gares-frontières, des voies d'accès au Gothard et, dans une moindre mesure, au Lötschberg et au Simplon.



Transit des marchandises par le réseau ferré suisse (1972)



Densité moyenne des trains-voyageurs par jour (1970)

Le premier tableau ci-dessus illustre l'énorme part du transit nord-sud/sud-nord par rapport à l'ensemble (91 %), ainsi que l'importance prépondérante de la ligne du Gothard et de ses têtes de ligne Bâle et Chiasso.

Il n'est dès lors pas surprenant que l'équipement des lignes jurassiennes n'ait guère retenu l'attention de la direction des C. F. F. jusqu'à ce jour. Voyons plus spécialement la position de la ligne Bâle - Delémont - Moutier - Granges-Nord - Bienne - Berne, par rapport à celle dite du Hauenstein, Bâle - Olten - (Berne), qui toutes les deux relient Bâle au Lötschberg.

La première est longue de 107 km, dont 47 en double voie. Quelques caractéristiques du parcours jurassien : sont doublés les tronçons Bâle - Aesch et Delémont - Choindez ; la gare de Delémont impose le rebroussement ; trois stations, Liesberg, Bärschwil et Zwingen, ont été modernisées et agrandies dans les années 1955-60.

La seconde, longue de 106 km, doublée intégralement, sans rebroussement, est considérée par les C. F. F. comme la seule voie d'accès au Lötschberg depuis Bâle.

La faiblesse majeure du tracé passant par notre région est la forte proportion (56 %) de simple voie ; ceci est un handicap à la fluidité du trafic. Cette situation est aggravée par le fait que la Compagnie de chemin de fer Moutier-Longeau, qui fait partie du groupe B. L. S. (Berne - Lötschberg - Simplon), possède le tunnel de la Montagne de Granges, long d'environ 7 km. Sur le plan tarifaire, il est prévu, lors du franchissement de ce tunnel, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, la surtaxe dite de montagne qui représente une augmentation de 100 % de kilomètres-tarif. Ceci pénalise la population jurassienne, particulièrement les personnes se rendant au travail à Granges et à Bienne.

Rachat du groupe B. L. S. par la Confédération — Doublement du Lötschberg

Ce rachat nous intéresse directement, car la suppression de cette surtaxe de montagne entre Moutier et Longeau n'aura lieu qu'une fois cette reprise effectuée. Celle-ci est liée :

1. au rachat des chemins de fer rhétiques,
2. au concept des traversées ferroviaires alpines.

Ce dernier, arrêté par le Conseil fédéral, qui prévoit en première étape le doublement intégral du Lötschberg, devrait être soumis aux Chambres cette année encore. Enfin, cette reprise n'interviendrait qu'une fois le doublement des 38 km restant à simple voie achevé (il s'agit des voies d'accès au tunnel Frutigen - Kandersteg et Goppenstein - Brigue).

Durée approximative des travaux : 10 ans ; prix : 1 milliard.

Le B. L. S., qui n'a cessé d'être géré dans l'optique qu'il ne sera jamais propriété de la Confédération, est prêt à entreprendre ces travaux et les plans de détail sont établis. Les C. F. F., eux, améliorent les installations de Brigue et l'administration des chemins de fer de l'Etat italien modernise Domodossola et prévoit la construction d'un triage à haute capacité à Villa d'Ossola, en aval de Domodossola. Tout cela permettra d'absorber, de part et d'autre du Simplon, l'accroissement du trafic qu'entraînera le doublement du Lötschberg. Selon les études prospectives des C. F. F., ce doublement portera la capacité annuelle de cette ligne, qui est de 3 millions de tonnes nettes actuellement, à 10 millions environ.

Et du côté nord, qui comprend également notre région ? Le budget 1973 prévoit le doublement de Bärschwil à Zwingen et de Schüpfen à Münchenbuchsee, entre Bienne et Berne. Au total 12 km. Souhaitons que cette démarche encourageante ne restera pas isolée, car seul le renforcement de l'ensemble du tronçon Bienne - Delémont - Bâle, qui est aussi un élément de la liaison la plus courte entre la cité rhénane et la Suisse romande, permettra la pleine utilisation de la capacité de la voie transalpine du Lötschberg.

Chemins de fer et service voyageurs

Conséquence du développement formidable de la motorisation de 1950 à 1970 — le trafic routier a pris en 20 ans une ampleur que les chemins de fer ont mis 100 ans à atteindre — la part revenant au rail dans le marché des transports est tombée du 1/3 au 1/5. Dans la même période, les sommes consacrées à la construction et à l'amélioration du réseau routier, qui étaient en 1950 d'environ 150 millions, se sont montées en 1968 à 1650 millions, alors que les dépenses des chemins de fer suisses pour la construction et la modernisation de l'infrastructure sont passées de 100 millions à 291 millions dans le même laps de temps. Les chemins de fer sont, on le voit, nettement désavantagés sur le plan des possibilités d'investissement.

La seule solution pour le chemin de fer, dans le contexte actuel, est d'améliorer l'offre tant qualitative que quantitative avec les moyens qu'il a maintenant — ou tout au moins dans quelques années — à sa disposition. Je paraîtrai aux yeux de certains bien optimiste, mais le projet, actuellement à l'étude à la Direction générale des C. F. F., qui s'appelle *horaire cadencé suisse*, me paraît le mieux à même de porter remède à la régression continue du trafic ferroviaire voyageurs.

Ce concept n'est d'ailleurs pas nouveau aux chemins de fer. Il est appliqué avec succès depuis de nombreuses années en Hollande et sur quelques lignes principales en Grande-Bretagne. Aux C. F. F., depuis 1968, un tel horaire est en vigueur dans le trafic de banlieue, entre

Zurich et Rapperswil. Dans ce dernier cas, l'augmentation des personnes transportées se situe aux alentours de 15 %.

Les principales caractéristiques de ce projet sont :

— Intervalle normal, entre trains de même catégorie, de 60 minutes.
— Dessertes locales pour le moins aussi satisfaisantes qu'avec l'horaire actuel.
— Trois catégories de trains : intervilles, directs régionaux, omnibus.
— Prise en considération du trafic marchandises et des transports internationaux de voyageurs.

L'augmentation de l'offre prévue est d'environ 40 %, et cela avec l'effectif du personnel et le matériel roulant voyageurs situation 1972, le matériel de traction situation 1977 et une fois achevés les travaux définitivement prévus : liaison ferroviaire de l'aéroport Zurich-Kloten et ligne du Heitersberg (voie directe Killwangen-Rupperswil, dont les caractéristiques principales sont : gain d'environ 8 km pour les directs intervilles Berne-Zurich, évitant Brugg et Baden ; voie d'accès à la nouvelle gare de triage Zurich - Vallée de la Limmat pour les trains provenant du Gothard).

« Pour la clientèle, la nouvelle offre se traduira par un plus grand nombre de possibilités de départs, un horaire plus facile à mémoriser et une réduction des temps de parcours moyens. L'adoption de cet horaire simplifiera les voyages ferroviaires et les transports publics gagneront en popularité. »

Telle est la conclusion du rapport des auteurs de ce projet.

J'ai particulièrement insisté, en dernier lieu, sur le projet d'horaire cadencé, car il me paraît le mieux apte à satisfaire la demande de transports entre les centres intermédiaires jurassiens de Porrentruy, Delémont et Moutier.

En outre, en réponse à certains qui ont la fâcheuse tendance de ne parler des chemins de fer qu'à l'imparfait, les considérations ci-dessus fournissent une preuve supplémentaire des possibilités qu'ont les chemins de fer, aujourd'hui comme il y a cent ans, de résoudre les problèmes de transport.