

Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 33 (1962)

Heft: 2

Artikel: La station de Sonceboz-Sombeval

Autor: Association pour la défense des intérêts du Jura

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824709>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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



La voie 1, l'entre-voie et la voie 2 qu'il faut traverser pour se rendre sur le quai 2 ... quand il n'y a pas de train !

La station de Sonceboz-Sombeval

Historique

Sonceboz-Sombeval est une station appartenant aux C.F.F., rangée dans la classe Ia, c'est-à-dire catégorie dans laquelle sont classées les stations les plus importantes. Le rang au-dessus concerne les gares comme Moutier, Delémont et Porrentruy.

Les lignes qui y aboutissent sont à simple voie. Cette station est équipée de six voies principales dites de réception et d'expédition des trains, ainsi que de quatre voies en cul-de-sac, utilisées pour le déchargement ou le garage des wagons.

L'appareil d'enclenchement mécanique datant de 1934, comprend un appareil de block (poste directeur) sur le quai I et un appareil de manœuvre centrale situé dans un pavillon surélevé à l'extrémité ouest du quai II.

Le poste d'aiguillage centralise la manœuvre de toutes les aiguilles, ainsi que celle de tous les signaux de protection et de manœuvres de la station.

Cet appareil a été mis en service en 1934 à l'occasion de l'électrification de la ligne Bienne-La Chaux-de-Fonds. Il remplaçait celui de 1902.

Laufon Jura



Le nouveau lavabo « Sarine »
en porcelaine sanitaire,
trois grandeurs,
en blanc ou en couleur

Nos produits:

Appareils sanitaires
éviers, lavabos etc.

**Carreaux en
faïence émaillée**
blanc, crème et en couleurs

**Carreaux
de grès cérame**

**Mosaïque
de grès cérame**

Tuiles et briques

**Porcelaine
électrotechnique**

C'est inscrit sur le visage de Pierrot: la propreté met de bonne humeur. Or, il est aujourd'hui facile de concilier les exigences de l'hygiène avec notre besoin naturel de bien-être et de joie de vivre.

Les appareils de céramique en porcelaine sanitaire sont la solution idéale. Connaissez-vous les nouveaux modèles? Ils sont de forme plaisante, aisément accessibles partout, donc faciles à nettoyer. Par leur grand bassin, leur rebord empêchant l'eau de gicler et leurs surfaces suffisantes pour poser des objets, ils répondent aux besoins de tous les jours. Les appareils en porcelaine sanitaire réjouissent les yeux et donnent une impression de propreté et de fraîcheur. Vente par les grossistes en articles sanitaires.

**SA pour l'Industrie Céramique Laufon
Tuilerie Mécanique de Laufon SA**

un centre de l'industrie de la céramique

610 x 490



570 x 440



510 x 410





FIDUCIAIRE P. GOBAT

Téléphone (032) 6 45 61

MOUTIER

Avenue de la Poste 26

Téléphone (032) 6 19 49

CRÉMINES

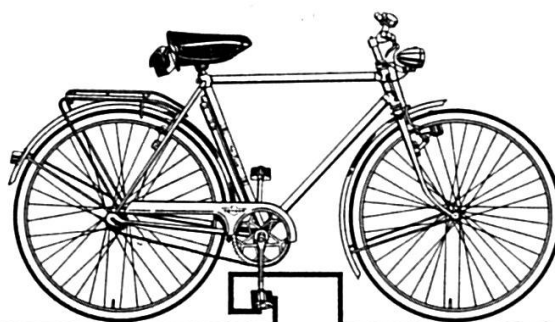
Chèques postaux IVa 4885

Comptabilité

Fiscalité

Expertises

1076



La bicyclette

CONDOR

appréciée pour sa bienfacture

Pour tous renseignements et prospectus,
s'adresser aux

Usines CONDOR S. A., Courfaivre

Téléphone (066) 3 71 71

Agents dans les principales localités

1082

Les signaux commandant les entrées et les sorties des trains sont lumineux et présentent une image identique tant le jour que la nuit, tandis qu'une partie des signaux de manœuvres sont encore mécaniques.

Les trois parcours aboutissants : Reuchenette, 7 km., Tavannes, 7 km. et Corgémont, 2 km., sont équipés du block de ligne. Ce dispositif empêche l'expédition d'un second train en direction d'une de ces trois stations, aussi longtemps que le parcours n'a pas été libéré par le train précédent.

Les installations de sécurité existantes peuvent être considérées comme suffisantes bien qu'étant partiellement démodées. Elles ont été régulièrement modernisées et adaptées aux nécessités du trafic ainsi que de la technique.

Du point de vue « exploitation », ces installations suffiront encore pour longtemps.

Pour mieux comprendre la situation actuelle, il importe d'aller rechercher dans le passé, les raisons qui ont engagé les constructeurs à adopter le mode de construction de la bifurcation.

L'idée première des promoteurs de la ligne était de relier la Suisse à la France via Bâle ou l'Ajoie, Delémont, Moutier, Sonceboz, Bienne, si bien que cette ligne a été dès le début appelée ligne principale. C'est aussi en elle que la Compagnie du Jura fondait tous ses espoirs, le trafic par diligences sur le parcours Bâle-Bienne étant plus important et intéressant que celui du vallon de Saint-Imier. Le fait que le tronçon Sonceboz-Les Convers ait été ouvert à l'exploitation avant le trajet Sonceboz-Delémont pourrait faire supposer le contraire. Seules, des considérations techniques en sont la cause, les difficultés rencontrées dans la vallée de Tavannes (L'Orval) ayant considérablement retardé les travaux.

La Compagnie des Chemins de fer du Jura bernois se composait à l'origine des lignes de Bienne à Bâle et Sonceboz-Les Convers. C'est ce qui a été appelé le réseau restreint. Puis vinrent s'ajouter les lignes de Bienne à La Neuveville, Delémont-Porrentruy et celle du Jura industriel tombé en faillite et qui comprenait le parcours Le Locle-Neuchâtel.

La compagnie se constituait définitivement le 19 mars 1871 après l'approbation par le Grand Conseil bernois de la justification financière qu'elle avait présentée.

Un problème très important — le point de jonctions de la ligne du vallon de Saint-Imier — a occupé les ingénieurs dès le début. Il s'agissait d'examiner si on ne pourrait pas raccourcir considérablement le parcours Bienne-Bâle en supprimant le développement entre Sonceboz et Corgémont au moyen d'un tracé se dirigeant directement de Reuchenette à l'entrée du tunnel de Pierre-Pertuis. Les études faites ont démontré que cette direction diminuait effectivement la longueur de la ligne Bienne-Bâle de 4,5 km., mais qu'il en résultait un fort accroissement des dépenses et une augmentation de parcours de 6 à 9 km. pour les habitants du vallon de Saint-Imier, dont les intérêts auraient été ainsi complètement sacrifiés.

Ces inconvénients ont engagé le Conseil d'administration à écarter cette variante.

Des tractations très longues eurent lieu à propos de l'emplacement de la gare de Sonceboz. D'après le projet, cette gare aurait été située entre Sonceboz et Corgémont, par conséquent très éloignée de Sonceboz et peu rapprochée de Corgémont. Les autorités communales de Sonceboz ont demandé avec insistance que la gare soit rapprochée de la localité et offrirent de faire les sacrifices financiers nécessaires. Cette solution fut admise, mais elle avait l'inconvénient d'éloigner la gare de la localité de Corgémont. A cet effet, chacune des deux communes a payé 15 000 fr. pour les frais d'installation de la gare de Corgémont. La compagnie a pris le solde à sa charge, soit une somme à peu près égale.

Les travaux de construction de la ligne proprement dits commencèrent en 1872. Le tronçon Bienne-Les Convers a été ouvert à l'exploitation le 30 avril 1874, celui de Sonceboz à Tavannes, le 30 juin 1874. Le tour des tronçons Tavannes-Court et Moutier-Delémont vint le 16 décembre 1876. Le 21 mai 1877 le parcours Bienne-Bâle put être effectué entièrement en train après l'achèvement de la ligne entre Court et Moutier. Ce dernier tronçon a posé de graves problèmes ; les terrains particulièrement mauvais ont exigé des consolidations très importantes ; le sous-sol lui-même se déplaçait avec grande facilité et a exigé de grands travaux d'assainissement. Les événements survenus par la suite, éboulements, infiltrations d'eau, chutes de pierres ont confirmé maintes fois au cours des ans, les craintes émises par les constructeurs de la ligne.

La mise en exploitation du parcours entier permet maintenant de faire quelques comparaisons sur le nombre de trains mis en circulation. Le tableau suivant nous renseigne sur leur fréquence et leur genre.

1878	Express	Mixtes	Marchandises
Bienne-Sonceboz	11	3	2
Sonceboz-Delémont	8	4	—
Sonceboz-La Chaux-de-Fonds	8	2	—

Comme on le voit, les trains de marchandises étaient à cette époque très peu nombreux, alors qu'actuellement, le trafic marchandises est l'épine dorsale des chemins de fer modernes et leur principale ressource.

Une comparaison peut être établie entre le nombre de trains mis en marche en 1878 et ceux qui circulent pendant la période d'horaire 1960/1961 en consultant les trois tableaux « Correspondances », incorporés au présent rapport.

Le percement du tunnel et la mise en exploitation du Moutier-Granges de 1916, a fait passer la ligne au second plan. De ligne principale, elle a rétrogradé au rang de ligne secondaire à caractère local.

Parallèlement le développement de La Chaux-de-Fonds et de Saint-Imier qui sortaient progressivement de leur isolement, provoqua une augmentation du nombre de trains sur la ligne du Vallon. La mise en circulation des trains accélérés, peu avant la guerre de 1939, a consacré la relégation de la « ligne principale ».

Les installations sont toutefois restées les mêmes. Comme au temps des splendeurs de la ligne Bienne-Moutier, les trains pour Tavannes traversent la gare de Sonceboz en voie directe (voie 2), c'est-à-dire sans franchir d'aiguille en position déviée. Par contre tous ceux pour ou de La Chaux-de-Fonds, doivent réduire leur vitesse à 45 km/h. et passer au moins sur deux aiguilles en déviation. Mais il n'est toutefois pas certain que cette servitude ait une grande influence sur les conditions d'exploitation et sur les délais d'attente (correspondances) en particulier.

Tableaux des correspondances

Horaire 1960/1961 — Jours ouvrables

Abréviations

O :	Train omnibus
A :	accélééré
M :	marchandises avec service voyageurs
— :	pas de correspondance pour ce train
T :	Train transitant

Les chiffres indiquent le temps d'attente en minutes.

Si le train qui a donné correspondance à celui de la vallée de Tavannes était un accéléré, la prochaine relation omnibus est mentionnée au-dessous.

Etat des trains en provenance de la vallée de Tavannes avec leurs correspondances

		pour						
		Bienne et La Chaux-de-Fonds						
		Bienne		La Chaux-de-Fonds			Jusqu'à/de	
5742		1800	O 7	1783	O 6			
1742	T		T O 1	—				
1744		434	O 24	1789	O 5			
5744		434	O 8	5803	M 9		de Tavannes à	
1746			T A 1	431	A 16		Courtelay	
5748			T M 8	1793	O 8			
1752		436	A 5	433	A 17			
1754		1818	O 5	5819	M 10		Saint-Imier	
1756			T A 2	439	A 17			
				1807	O 41			
1762		442	A 3	—				
5762		1824	O 15	441	A 16		de Reconvilier	
				5823	M 21		Courtelay	
1764			T O 3	1817	O 49			
1768		1830	O 12	443	A 7			
				1823	O 36			
1770		1834	O 13	1827	O 7			
1772			T A 1	—				
1774		1836	O 5	449	A 6			
				1831	O 46			
1776		1840	O 36 min.	1833	O 13 min.			

samedi

**Etat des trains Bienne - Sonceboz
et leurs
correspondances pour la vallée de Tavannes**

		Attente en min.	
1783	—		
1741	T	2	
1789	—		
1743	T	1	
431	—		
1745	T	1	
1793	—		
433	1747	7	
1799	1749	5	
1803	—		
1805	1759	10	
439	1761	10	jusqu'à Reconvilier
1807	—		
1763	T	7	
5823	1765	23	*
441	1765	5	
1817	—		
1767	T	2	
1819	1769	24	*
443	1769	8	
1823	—		
1827	1771	10	
1773	T	1	
1829	—		
449	1775	7	
1833	1777	4	

samedi

**Etat des trains La Chaux-de-Fonds - Bienne
et leurs
correspondances pour la vallée de Tavannes**

		Attente en min.	
1800	O	1741	23
1806	O	—	
434	O	1743	3
1810	O	1745	20
436	A	1747	20
1818	O	1759	66
440	A	1759	12
1820	O	1761	8
1820	O	1763	61
442	A	—	

jusqu'à Reconvilier

* relation omnibus



Une énergie thermique de choix



Les Usines à gaz jurassiennes de

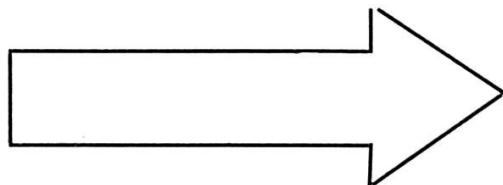
Bienne
Delémont
Granges
Moutier
Porrentruy
Saint-Imier
Tavannes

Rapide, souple, propre,
le gaz demeure
l'énergie idéale de l'avenir

1091

Les Fabriques de Balanciers Réunies S.A.

à Bienne et leurs succursales dans le Jura bernois



Saignelégier
Saint-Imier
Evilard
Bienne

vous fournissent toute la gamme de balanciers

1095

REIFLER & GUGGISBERG, ing. S. A.

Entreprise de construction

BIENNE

Téléphone (032) 4 44 22



Ponts et chaussées
Voies ferrées
Revêtements de routes
Bâtiments industriels

1096

1824	O	1765	7	
444	A	1767	71	
1830	O	1769	6	
446	A	—		
1834	O	1771	6	
448	A	1773	58	jusqu'à Malleray
1836	O	1775	8	
450	A	1777	60	samedi
1840	O	—		

Les relations Bienne - Tavannes et transit et vallée de Tavannes-Bienne, sont les meilleures et les plus rapides. Celles en provenance de la vallée de Tavannes pour La Chaux-de-Fonds et vice versa sont moins favorables. Mais il faut dire aussi que les voyageurs utilisant les secondes sont beaucoup moins nombreux. Pour la vallée de Tavannes, le pôle d'attraction est Bienne. On s'y rend pour son travail, ses affaires, pour suivre les cours d'une école, etc.

Que ces correspondances présentent des lacunes, personne ne pourrait le nier ; les revendications présentées chaque année en fournissent la preuve. Toutefois, en consultant d'autres cadres de l'indicateur officiel, on s'aperçoit, en comparant les relations omnibus avec les nôtres, que la plupart des autres lignes n'offrent pas la possibilité de prendre un train toutes les heures, dans chaque direction comme c'est le cas pour la vallée de Tavannes.

Le but de ce rapport n'est pas l'analyse complète des différentes correspondances offertes à Sonceboz ; mais il n'est peut-être pas superflu de relever que l'élaboration de l'horaire de la vallée de Tavannes se heurte à des difficultés particulières.

Elles sont brièvement énumérées ci-dessous :

1. Donner satisfaction au trafic local.
2. Transporter des ouvriers et des écoliers sur tout le parcours.
3. Assurer à Delémont le trafic de transit en provenance de Bâle et Porrentruy.
4. Relever à Moutier les correspondances du S.M.B.
5. Il faut, en dernier ressort, donner à Sonceboz des correspondances convenables tant aux voyageurs se rendant à Bienne qu'à ceux qui remontent le vallon de Saint-Imier ou qui en reviennent. Pour être utiles, il faut encore que les trains de la vallée de Tavannes permettent d'atteindre à Bienne des trains directs pour toutes les directions avec un minimum d'attente.

Comme on le voit, les trains en général et ceux de la vallée de Tavannes en particulier doivent assurer des tâches multiples et souvent divergentes. Une modification de l'horaire survenant à l'une des extrémités de la ligne entraîne presque automatiquement des réclamations à l'autre. Une amélioration négligeable à une station donnée a parfois des répercussions insupportables pour le reste de la ligne. Il faut dès lors donner satisfaction au plus grand nombre d'usagers pos-

sible avec les moyens à disposition et très souvent adopter des solutions de compromis.

Ces quelques considérations ne doivent pas donner l'impression que plus rien ne peut être amélioré et que l'horaire actuel est parfait. Chaque revendication doit être étudiée soigneusement et présentée en connaissance de cause afin d'éviter des faux pas. Le chemin de fer, moyen de transport « populaire », doit s'adapter à toute situation nouvelle et il en a le désir ; mais il doit aussi se soumettre aux impératifs d'une gestion saine et commerciale.

Il faut reconnaître que ces dernières années, grâce à la haute conjoncture et à l'évolution générale, les C.F.F. sont devenus plus qu'une administration anonyme, mais un vrai partenaire commercial.

L'exploitation

On entend très souvent des voyageurs se plaindre amèrement des délais d'attente exagérés à Sonceboz. Ces plaintes sont justifiées dans certains cas, il est vrai. Le voyageur s'appêtant à changer de train, pense au temps d'attente qu'il devra subir et s'emploie à passer d'un train à l'autre plus ou moins rapidement. Tout au plus jette-t-il un coup d'œil du côté du fourgon s'il a enregistré des bagages accompagnés.

Sitôt installé dans le train correspondant, il s'étonne que le départ ne soit pas donné immédiatement et oublie, la plupart du temps, que les trains de voyageurs transportent également de la poste, des colis express, souvent de la grande vitesse, sans parler des bicyclettes et des voitures d'enfants. C'est principalement ce qui, à Sonceboz comme dans toute bifurcation ferroviaire, provoque des pertes de temps et empêche de fixer l'heure de départ des trains en ne tenant compte que du temps nécessaire aux voyageurs pour changer de voiture.

Les trains transitants, c'est-à-dire ceux qui continuent sur Bienne ou sur Tavannes sans modification de leur composition et sans transbordement des voyageurs, ne s'y arrêtent qu'une à deux minutes comme dans une autre station intermédiaire. Ces trains ne sont donc pas en cause ; il faut constater qu'ils ont en général un temps d'arrêt plus long à Tavannes qu'à Sonceboz. Il faut dire aussi que ces arrêts sont souvent motivés par des croisements.

Pour les trains qui finissent ou commencent leur parcours à Sonceboz, le transbordement est nécessaire. Dans ce dernier cas, le temps mis à disposition doit être adapté au volume du trafic. C'est ce transbordement qui prend le plus de temps. Encore faut-il pour qu'il se déroule rapidement, que certaines conditions soient remplies. Dans l'état actuel des correspondances, il faut que le train de la vallée de Tavannes arrive d'une manière générale avant celui pour Bienne ou La Chaux-de-Fonds, surtout si ces derniers sont assez longs : ceci pour permettre le passage des chars à bagages d'un quai à l'autre. En cas de retard du train de la vallée de Tavannes, le transbordement ne peut se faire que partiellement et seulement pour les colis légers, ou bien doit même être reporté sur les trains suivants. Les causes en sont l'absence de quai intermédiaire entre les voies 1 et 2 et la longueur réduite des quais en général. Vu le manque de place, la construction

d'un quai intermédiaire entre ces deux voies est exclue. Ces inconvénients sont toutefois négligeables, car le cas ne se présente pas souvent.

La mesure la plus simple pour éviter les pertes de temps causées par le transbordement, consisterait à libérer les trains de voyageurs de leurs tâches accessoires : c'est-à-dire, le transport de la poste, des journaux, des colis express et de la grande vitesse principalement, pour n'assurer que le transport des voyageurs et des bagages. Cette mesure reléguerait les transports différés principalement sur les trains de marchandises et retarderait sensiblement dans certains cas, la livraison des colis aux destinataires. Nos industriels attendent souvent leurs marchandises avec impatience ; ils ne manqueraient pas d'élever d'énergiques protestations. Cette mesure ne doit pas être prise, car elle est contraire aux intérêts du commerce et des industries de la Vallée.

La deuxième cause de retards est le passage des wagons d'une ligne à l'autre. La gare de Sonceboz ne dispose pas d'une locomotive de manœuvres ou de tracteur comme Reuchenette ou Tavannes par exemple. Qu'il s'agisse de manœuvrer des voitures, des ambulants postaux, des wagons de grande vitesse ou de bétail, des mouvements doivent se faire avec les locomotives de ligne, ce qui retarde en général la formation du train pour la vallée de Tavannes. Dans le cas le plus favorable, ces manœuvres se font avec la locomotive d'un train de marchandises en stationnement.

Plusieurs enquêtes faites ces dernières années en vue d'étudier la mise à disposition d'un tracteur de manœuvres ont démontré qu'à Sonceboz un tel véhicule serait trop faible pour déplacer les lourdes tranches de wagons marchandises surtout sur la voie côté Reuchenette. Les manœuvres aux trains de voyageurs étant trop peu nombreuses ni assez importantes, la fourniture d'un véhicule dont le service serait limité à ces seuls trains, ne pourrait pas être justifiée.

La mesure la plus efficace tendant à supprimer les inconvénients des retards occasionnés tant par les manœuvres de gare que par le transbordement, serait l'augmentation des trains transitants. Cette solution garantirait des correspondances immédiates et supprimerait le transbordement pour et en provenance de Bienne et permettrait le transit des wagons sans nouvelle manœuvre. Par la même occasion, les intérêts des industries de la Vallée seraient sauvegardés tout en améliorant l'acheminement des marchandises. A cela s'ajoute la diminution des risques d'avaries aux marchandises, consécutifs à l'élimination d'un transbordement.

Nous préconisons la mise en service de trains-navettes modernes à accélération rapide, qui permettraient de réaliser d'appréciables économies de temps de parcours, sans compter la suppression des manœuvres aux gares tête de ligne.

Cette innovation n'est toutefois guère réalisable dans l'immédiat car le parc actuel de ces véhicules est encore trop restreint.

Un deuxième obstacle — plus important — est constitué par la densité des trains sur le parcours entre Bienne et Sonceboz où il n'est plus possible à certains moments de la journée, d'insérer de nouvelles marches. Une amélioration à cet état de choses pourrait être trouvée en construisant une station d'évitement à mi-chemin entre

Reuchenette et Sonceboz, ou tout au moins par la mise en service d'un poste de block assurant un distancement plus rapide des trains sur ce parcours de 7 km. Ces travaux entraîneraient des investissements assez considérables.

De la nécessité d'un passage sous-voies

Ces considérations relevant presque essentiellement de l'exploitation proprement dite du chemin de fer, nous amènent à examiner pour terminer, l'utilité d'un passage sous-voies à Sonceboz.

Depuis de longues années, les C.F.F. projettent la construction d'un passage sous-voies destiné au transbordement des voyageurs. Cette installation répond à un urgent besoin, mais sa réalisation a été différée d'année en année pour des raisons financières surtout et parce que l'administration projetait en collaboration avec la Municipalité de Sonceboz, la prolongation du passage sous-voies au-delà de la voie 6. Il s'agissait de créer une liaison avec le chemin situé au sud des voies ; plusieurs maisons ont été construites à cet endroit ces dernières années.

Comme on le sait, un passage sous-voies a été réalisé à Sonceboz en 1959, mais il sert au trafic routier et il se trouve à la sortie de la gare en direction de Bienne. Si ce dernier a eu le pas sur celui qui était projeté en gare, c'est qu'il a permis la suppression du passage à niveau qui était situé à mi-chemin entre la gare et le tunnel de Tournedos.

Les C. F. F., on le sait, déploient des efforts méritoires dans ce sens et il n'est dès lors pas étonnant que les instances supérieures aient d'abord donné leur accord pour la mise en chantier du passage routier.

Il n'en reste pas moins que le problème du passage sous-voies en gare est toujours d'actualité et qu'il devra être réalisé dès que possible.

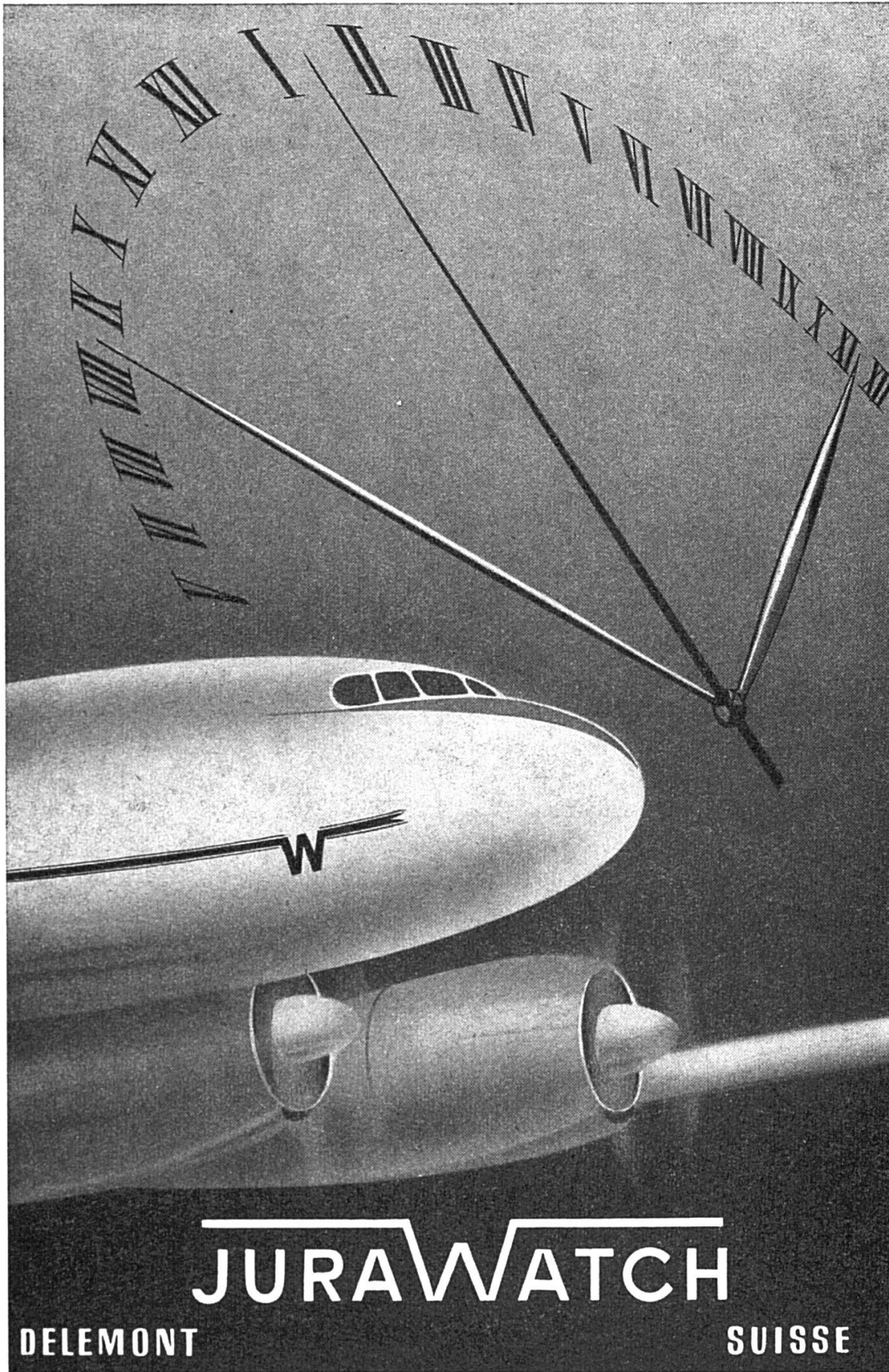
Actuellement, les voyageurs descendent des trains arrivant sur voie 1, entre les voies 1 et 2, espace dépourvu de quai intermédiaire, très mal aménagé, en terre battue et ballast et de surcroît très bombé. En hiver, cet entre-voie, à ciel ouvert, est dangereux parce qu'il est souvent recouvert de verglas.

Ces voyageurs, souvent chargés de bagages, sont mis en danger par l'entrée des trains croiseurs arrivant sur voie 2. Très souvent, la réception de ces trains doit être retardée par un arrêt au signal d'entrée pour attendre que cette voie soit dégagée.

La construction d'un passage sous-voies permettrait avant tout aux voyageurs de transborder en toute sécurité, mais probablement aussi moins rapidement, le parcours devenant plus long pour se rendre d'un train à l'autre.

Les entrées des trains croiseurs pourraient se faire plus tôt et à vitesse plus élevée, les mécaniciens ne devant plus s'attendre à voir à chaque instant des voyageurs traverser les voies devant leur machine.

La construction du passage sous-voies devrait être réalisée en même temps que les travaux de modernisation aux bâtiments. Si cela ne devait pas être le cas, il y aurait toutefois lieu de tenir compte d'un éventuel rapprochement de la halle aux marchandises du bâtiment voyageurs. L'éloignement de cette halle aux marchandises, qui de plus



JURAWATCH

DELEMONT

SUISSE

NOTZ

Aciers fins Sandvik et Avesta

Métal dur Sandvik Coromant

Equipements pneumatiques Atlas Copco

Matières plastiques Symalen et Symadur

Machines de chargement et de compactage

Scoopmobile, Link-Belt, Hopto, Vibro-Dynapac

NOTZ & CO. S.A. - BIENNE - Tél. (032) 2 55 22

1097

pärli +cïe

Chauffage central

Application de la chaleur
à tout usage

Chauffage par rayonnement

Chauffage au mazout

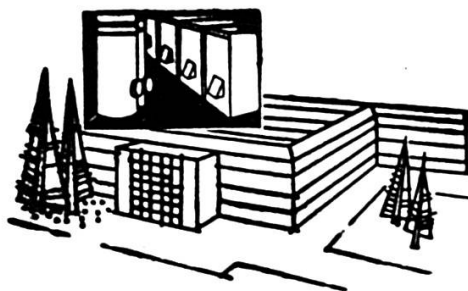
Climatisation

Installations sanitaires

BIENNE
TRAMELAN

DELÉMONT
PORRENTROY

SAINT-IMIER



1098

est trop petite, provoque d'importantes pertes de temps, tant aux usagers qu'au personnel. La jonction de ce local avec le bâtiment voyageurs rendrait de grands services. C'est pourquoi l'entrée du passage sous-voies ne devrait pas être prévue entre les W.-C. actuels et le bâtiment de service, bien que cet emplacement, relativement grand, permettrait une construction facile. Afin de tenir compte de cette éventualité, nous pensons qu'il faudrait creuser ce passage sous-voies en partant du bouquet d'arbres situé à l'est du Buffet. L'autre issue du souterrain pourrait aboutir dans l'extrémité ouest du quai 2, c'est-à-dire à un endroit favorable parce qu'elle serait placée en dehors de la zone de circulation des chars à bagages. Cette disposition rendrait également service aux usagers habitant Sonceboz car elle leur éviterait de contourner le bâtiment voyageurs. La prolongation du passage sous-voies au-delà des voies 3 à 6 serait également souhaitable et réaliserait la liaison indispensable avec les maisons construites au sud des voies. Cette liaison serait d'autant plus appréciée que l'issue nord aboutirait en face du carrefour des deux routes dont l'une conduit au secrétariat municipal et au collège et l'autre au village par la rue de la Gare.

Une fois ce passage construit, il y aurait lieu de revoir la question des voies de départ. Nous pensons que tous les trains d'une même direction devraient alors partir de la même voie. C'est toutefois un problème très délicat qui doit être étudié soigneusement. Cette manière de faire comporte des avantages, souvent compensés par des inconvénients relatifs au transbordement. Les courants de trafic les plus forts se manifestent sur les parcours vallée de Tavannes-Bienne et vice versa ; il faudra placer les trains en correspondance sur les voies les plus proches. A notre avis, les trains pour La Chaux-de-Fonds devraient toujours partir du quai 2, voie 3, ceux pour Tavannes de voie 2. Cette dernière est la voie directe sans déviation. Les trains pour Bienne partiraient ainsi toujours du quai 1. Cette disposition a l'avantage de n'obliger les chars à bagages à passer d'un quai à l'autre qu'une seule fois. Les trains pour lesquels aucun transbordement n'est à faire seraient reçus sur les voies les plus éloignées.

Afin de compléter ces dispositions, une nouvelle voie, dite de tiroir, devrait être construite parallèlement à la voie de sortie direction Reuchenette et en prolongement des voies 3 à 6. Cette voie rendrait grand service comme cul-de-sac de sécurité, le départ de wagons en dérive étant toujours possible sur une ligne en pente. Le plus gros avantage serait la possibilité de poursuivre des manœuvres sur cette voie. Actuellement, tous les mouvements doivent cesser dès qu'un train est attendu de Reuchenette ou doit partir dans cette direction. Cette mesure permettrait de réaliser d'appréciables gains de temps d'arrêt de certains trains de marchandises. Elle contribuerait ainsi indirectement à diminuer le battement des trains pour la vallée de Tavannes.

Les installations intérieures du bâtiment de service ont été rénovées en 1934 pendant les travaux d'électrification de la ligne Bienne-La Chaux-de-Fonds. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ces installations ne répondent plus à une organisation moderne du travail. Des transformations sont prévues, bien qu'elles aient été différées à plus

d'une reprise. En un sens, il est heureux que ces travaux n'aient pas été entrepris plus tôt. Les CFF pourront ainsi faire bénéficier la gare de Sonceboz des dernières réalisations, ceci spécialement en matière d'enclenchements électriques. Bien qu'aucun projet n'ait encore été publié, nous pensons qu'un appareil d'enclenchement électrique à schéma de voies pourrait être posé dans le bureau, ce qui entraînerait la suppression du pavillon d'enclenchement actuel.

De toute manière, la gare de Sonceboz a un aspect vétuste et elle devrait être rénovée dans un délai rapproché.

* * *

Nous arrivons ainsi au terme de ce rapport qui n'a pas la prétention d'être complet ni parfait.

L'exploitation du chemin de fer subit une évolution comme toute autre entreprise. Elle est influencée avant tout par la conjoncture actuelle, puis par la concurrence des autres moyens de transport. Cette concurrence, souvent peu loyale, est encouragée par l'absence de dispositions légales efficaces en matière de coordination des transports dans notre pays. Le chemin de fer a perdu depuis longtemps le monopole des transports qu'il détenait de fait. Toutefois, il est encore bien vivant. Il doit sans relâche s'adapter à cette situation en rationalisant son exploitation tout en améliorant son service à la clientèle. Ses initiatives sont toutefois limitées car il doit maintenir une gestion saine et économique tout en étant un service public, impératifs divergents souvent difficiles à réaliser.

C'est à ces conditions que le chemin de fer pourra survivre et rendre les services que la collectivité attend de lui, principalement celui d'offrir des prix abordables tout en maintenant ses prestations traditionnelles de sécurité, de régularité et de confort.

ADIJ