

Annexe

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **27 (1956)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

gnelégier. Démonstrations dans les ateliers des sous-camps. Le soir : grand feu de camp du 1er août sur le terrain du Marché-Concours de Saignelégier. 15,000 scouts présents, après une présentation au Président de la Confédération. Discours du Président. Productions de feu de camp et clôture du camp. Clôture des ateliers.

Jeudi 2 août. Départ des troupes du camp national.

Vendredi 3 août au dimanche 5 août, les troupes jurassiennes et neuchâteloises démontent les installations et liquident le camp.

Chacun connaît la devise des éclaireurs. Qui ne s'en est pas moqué une fois ou l'autre : « Toujours prêt... jamais là... ».

Dans les Franches-Montagnes, en 1956, les 15,000 scouts de toute la Suisse seront là, et bien là !

Le chef du 5e Camp national 1956 :
Pierre IMHOF, commissaire fédéral éclaireur
La Chaux-de-Fonds

A N N E X E

REQUÊTE
pour l'amélioration de l'horaire des chemins de fer
dans le Jura bernois
pour la période du 3 juin 1956 au 1^{er} juin 1957

A la Direction cantonale des chemins de fer Berne
par les bons soins de la préfecture de Moutier.

Moutier, Delémont, le 12 janvier 1956.

Monsieur le Directeur,

Avant d'entrer dans le détail de nos revendications, nous nous permettons de vous adresser quelques considérations d'ordre général.

GÉNÉRALITÉS

1. Entrée en vigueur de l'horaire

Nous constatons que d'année en année la date de l'entrée en vigueur du nouvel horaire est retardée. Le prochain sera valable du 3 juin 1956 au 1er juin 1957 et l'horaire d'hiver entrera en vigueur le 29 septembre. Nous aurons donc pendant moins de 4 mois un horaire d'été et pendant plus de 8 mois un horaire d'hiver. S'il semble normal que pour les relations internationales on ait un horaire d'été adapté aux besoins des vacances d'été, il n'en est pas de même en ce qui concerne le trafic interne. Nous devrions avoir un horaire d'été, valable de Pâques à la fin septembre et un horaire d'hiver du début d'octobre à Pâques.

2. Accélération de la marche des trains

Nous avons enregistré avec satisfaction que la marche des trains directs 217, 221, 225, 206 et 208 avait été accélérée et nous avons appris avec non moins de contentement que la Direction générale des CFF avait décidé d'intensifier ses efforts en vue de l'accélération générale des trains, qu'il s'agisse de directs ou d'omnibus. Comme nous insistons depuis de nombreuses années sur la nécessité d'améliorer les conditions du trafic ferroviaire en réduisant les temps de parcours, élément essentiel de succès dans la lutte contre le trafic routier, nous nous permettons de présenter ici quelques suggestions.

Il y aurait intérêt à mettre en marche des trains directs entre Le Locle-La Chaux-de-Fonds et Zurich en utilisant les trains directs actuels de Zurich ayant leur terminus à Bienne. La population du Locle et de La Chaux-de-Fonds se monte maintenant à 50.000 habitants et ces deux centres industriels fournissent une assez nombreuse clientèle à l'aéroport de Kloten. Il y aurait de même intérêt à augmenter le nombre des trains directs reliant les Montagnes neuchâtoises avec Berne via Bienne, sans changement de trains à Bienne, comme cela était le cas autrefois. D'autre part des relations directes Berne-Bâle par le Jura permettraient également d'accélérer le trafic et de lui donner plus de fluidité tout en améliorant les correspondances du Jura avec la capitale. C'est dans les relations de la Vallée de Tavannes avec Bienne et dans celles de Delémont avec Bâle que la lenteur des trains est le plus sensible dans le Jura. Il est indispensable de remédier à cette situation, faute de quoi la fréquentation des trains en pâtira. L'introduction de trains-navettes entre Delémont et Porrentruy, ainsi qu'entre Delémont et Bienne via Sonceboz permettrait certainement de réaliser de sérieuses améliorations.

3. Doubles-voies

Mais nous savons que le trafic à travers le Jura est essentiellement gêné par l'absence de doubles-voies entre Choindez et Moutier et entre Aesch et Delémont. Nous avons appris récemment à Neuchâtel, de la part du chef d'exploitation du 1er arrondissement des CFF, qu'un premier pas pourrait bientôt être fait avec la pose de la deuxième voie entre Zwingen et Bärschwil. Nous répétons ici le vœu que nous formulons depuis de nombreuses années et vous prions d'intervenir pour obtenir la mise en chantier prochaine de la construction de la deuxième voie sur tous les tronçons qui ne l'ont pas entre Bâle et Moutier. Ce n'est qu'après l'achèvement de ces constructions que nous pourrions bénéficier au maximum, dans le Jura, des excellentes intentions des CFF quant à l'accélération des trains.

4. Trafic international

Quant au trafic international, nous regrettons qu'il n'ait pas été possible de réaliser une correspondance Paris-Milan et retour via Delle-Berne, même avec changement de trains à Berne. Cela eût été possible, malgré l'obstination de la SNCF à la refuser, en introduisant une nouvelle paire de trains directs Berne-Milan avec correspondance sur la paire de trains 231/240 Paris-Berne. Nous croyons savoir que les Che-

mins de fer italiens ne seraient pas opposés à cette solution. L'établissement de la correspondance à Berne entre le 234 (Ambassadeur) de Belfort et le 144 pour Milan n'a pas pu être réalisée non plus. Il nous semble que les difficultés actuelles pourraient être plus facilement vaincues si la relation Paris-Berne se faisait avec une automotrice Diesel, avec une marche indépendante de la rame bâloise. On éviterait le changement de train à Belfort et assurerait une meilleure marche encore à cette relation.

Nous déplorons enfin que la voiture directe Ostende-Genève ait disparu de l'horaire. Décidément la Suisse devient une plaque tournante que l'on tourne ou détourne de plus en plus.

Après ce préambule, nous abordons l'examen de détail du projet d'horaire et vous prions de prendre connaissance de nos revendications particulières.

Trains directs

- 1) 103 (Lausanne dép. 5.20 h., Bienne arr. 6.47 h.)
Arrêt à La Neuveville, pour assurer de meilleures conditions de correspondances matinales pour Zurich et Bâle.
- 2) 133 (Berne dép. 12.54 h., Bienne arr. 13.24 h.)
Acheminement de ce train jusqu'à Porrentruy, de Bienne à Delémont avec le 211, et rétablissement de l'omnibus Delémont-Porrentruy, dép. vers 13 h. 30 comme il y a quelques années. La solution actuelle n'est pas favorable du tout, et cela d'autant plus que le train 1718 est retardé d'année en année. Les gens d'affaire ne disposent plus de temps suffisant à Porrentruy l'après-midi jusqu'au départ du 1725 (voir chiffre 18).
- 3) 220 Introduction d'un nouveau 220, dép. de Bâle vers 17.45 h. relevant la correspondance de Zurich et plusieurs correspondances de l'étranger, arr. à Bienne avec correspondance sur le 120 pour Genève. Le 218, dép. de Bâle à 16 h. est trop tôt, le nouveau 222 trop tard pour les gens d'affaires. Les excellentes correspondances que le 120 assure à Genève justifient encore davantage la mise en marche de ce train. La relation Porrentruy-Bienne par les trains 1725/218 doit être maintenue dans tous les cas.
- 4) 240/221 (Delle dép. 19.30 h., Delémont arr. 20.14 h./Delémont dép. 20.12 h., Bâle arr. 20.47 h.)
Etablissement de la correspondance à Delémont. Celle-ci rendrait certainement de bons services aux familles de l'Ajoie ayant des parents travaillant ou étudiant à Bâle.

Trains omnibus

Cadre 30 : Lausanne — Neuchâtel — Bienne

- 5) 1519 (Neuchâtel dép. 12.15 h., Bienne arr. 13.10 h.)

Ce train attend 13' à Douane. Nous demandons que ce temps d'arrêt soit reporté à La Neuveville, si cela est possible dans les conditions actuelles.

Nous renonçons à présenter d'autres demandes pour cette ligne jusqu'au moment où nous verrons ce que donnera en fait d'améliorations l'établissement de la double-voie sur les tronçons successifs.

Cadre 35 : Bienne — Granges-N. — Delémont — Bâle

- 6) 1901 (Delémont dép. 5.30 h., Bâle arr. 6.27 h.)
Mise en marche de ce train aussi le dimanche en hiver. Il a existé pendant très longtemps et sa suppression ne se justifie pas. Nous répétons notre revendication de l'an dernier.
- 7) — Mise en marche d'un train omnibus distributeur du 215 entre Bienne et Delémont (Bienne dép. vers 15.45 h.) Il n'est pas admissible que les voyageurs rentrant de la Suisse romande à Moutier doivent attendre à Bienne jusqu'à 17.21 h.
- 8) 1771/5771 (Moutier dép. 19.22 h., Delémont arr. 19.39 h. le dimanche, 19.48 h. les jours ouvrables.)
Retardement de ce train au départ de Moutier avec dép. immédiatement après le direct 221, et arrivée à Delémont vers 20.20 h. Ce train servirait essentiellement à alimenter les spectacles et les cinémas de Delémont. Il répond à une requête des autorités communales de Delémont, tout en évitant l'arrêt du 221 dans les stations intermédiaires. Nous insistons beaucoup pour la prise en considération de cette demande.
- 9) 1733 (Delémont dép. 20.59 h., Bâle arr. 21.50 h. le dimanche)
Marche quotidienne entre Delémont et Bâle. Les jours ouvrables il n'y a plus de trains omnibus entre Delémont et Bâle entre le 1729 (dép. 19.38 h.) et le 1947 (dép. 22.43 h.) Nous avons déjà formulé cette demande l'année passée.
- 10) 1904 (Bâle dép. 5.00 h., Delémont arr. 6.01 h.)
Marche toute l'année entre Laufon et Delémont aussi le dimanche, comme autrefois.
- 11) 1934 (Bâle dép. 16.22 h., Liesberg arr. 17.04 h. les jours ouvrables.)
Circulation jusqu'à Delémont avec correspondance pour Sonceboz par le train 1768 et pour Porrentruy par le train 1724. Que devient ce train à Liesberg ?
- 12) 5940 (Bâle dép. 17.46 h., Delémont arr. 19.11 h.)
Mise à l'horaire de ce train les jours ouvrables.
- 13) — Introduction d'un train d'abonnés entre Moutier et Bienne, dép. de Moutier vers 18.00 h.

Un assez grand nombre d'ouvriers de Granges, Longeau, Pieterlen et Boujean travaillant à Moutier doivent attendre de 17.40 à 18.30 pour pouvoir rentrer chez eux.

- 14) 1946/239 (Bâle dép. 21.19 h., Delémont arr. 22.15 h./Delémont dép. 22.06 h., Porrentruy arr. 22.31 h.)

Etablissement de la correspondance entre ces deux trains à Delémont, sans rompre à Bâle la correspondance de Zurich par le direct 194. Cela est faisable en avançant le départ du 1946 de Bâle et en accélérant quelque peu sa marche. La population du pays de Porrentruy aurait ainsi une bonne relation pour rentrer le soir de Zurich.

Cadre 36 : Delémont — Delle

- 15) 1705 (Porrentruy dép. 6.42 h., Delémont arr. 7.20 h.)

Avancement de ce train de 5 à 6 minutes, pour améliorer les conditions d'entrée des abonnés dans les usines de Bassecourt.

- 16) 1704 (Delémont dép. 5.41 h., Porrentruy arr. 6.23 h. pas le dimanche en hiver).

Marche de ce train aussi le dimanche à partir du 1er mai.

- 17) — Introduction d'un train d'écoliers Delémont-Porrentruy, dép. de Delémont vers 6.20 h. où il pourrait relever la correspondance de Bienne par le train 1905, arr. à Porrentruy avant 7.00 h. Ce train devrait circuler les jours ouvrables pendant la durée du semestre d'été (commençant en 1956 le 26 avril). Il est dans l'intérêt du canton de favoriser la fréquentation de ses deux écoles cantonales de Porrentruy. Dans sa marche actuelle le train 1706 répond parfaitement aux besoins des écoles de Porrentruy pendant le semestre d'hiver.

- 18) — Réintroduction d'un train omnibus Delémont-Porrentruy, dép. vers 13.30 h., arr. vers 14.10 h. (voir chiffre 3) pour permettre une arrivée convenable à Porrentruy au début de l'après-midi et pour pouvoir transformer le 1718 en train direct.

Cadre 38 : Bienne — La Chaux-de-Fonds

- 19) 1781 (Saint-Imier dép. 6.17 h., La Chaux-de-Fonds arr. 6.42 h.)
Marche toute l'année les jours ouvrables. Il est aussi nécessaire pendant les 8 mois que dure l'hiver de l'horaire.

- 20) 1805 (Bienne dép. 12.37 h., La Chaux-de-Fonds arr. 13.47 h.)
Arrêt à La Heutte.

- 21) 1807 (Bienne dép. 14.08, La Chaux-de-Fonds arr. 14.15 h.)
Maintien de la marche actuelle, Bienne dép. 13.51 h. La correspondance de Paris par l'Ambassadeur n'est pas nécessaire.

Cadre 39 : Bienne — Sonceboz — Delémont

- 22) 1741 (Bienne dép. 6.07 h., Moutier arr. 7.17 h. les jours ouvrables)
Retardement de quelques minutes du dép. de Bienne. Ce train attend inutilement 3' à Sonceboz et 7' à Tavannes.
- 23) 1761 (Sonceboz dép. 13.57 h., Reconvilier arr. 14.12 h.)
Continuation du train jusqu'à Malleray-Bévilard, qui est une agglomération industrielle importante. Le battement à Sonceboz pourrait aussi être réduit.
- 24) 1773 (Bienne dép. 19.43 h. les jours ouvrables et 20.11 h. le dimanche, Delémont arr. 21.18 resp. 20.24 h.)
Marche du dimanche tous les jours pour donner à Bienne la correspondance de Berne, tout en conservant à Delémont la correspondance pour Porrentruy).
- 25) 1744 (Delémont dép. 6.22 h., Sonceboz arr. 7.28 h. les jours ouvrables)
Continuation de ce train jusqu'à Bienne, où il donnerait à la population de la vallée de Tavannes de bonnes correspondances sur le 206 pour la Suisse romande et le 140 pour Berne et au-delà.
- 26) 5742 (Tavannes dép. 7.30 h., Sonceboz arr. 7.41 h.)
Départ de ce train de Reconvilier et réduction du battement à Sonceboz avec le 434 E (dép. 7.52 h.)
- 27) 1768 (Delémont dép. 17.15 h., Sonceboz arr. 18.20 h.)
Marche plus rapide et acheminement jusqu'à Bienne. Les ouvriers qui rentrent par ce train doivent poser 5' à Tavannes et 13' à Sonceboz. L'horaire suivant conviendrait bien : Tavannes 18.01/04, Sonceboz 18.12/13, Bienne arr. 18.32. Le croisement avec le 443 pourrait se faire à Reuchenette.

Nous recommandons les présentes revendications à votre bienveillante attention et vous présentons, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments distingués.

Au nom de l'Association pour la défense des intérêts du Jura.

Le secrétaire :
René STEINER

Le président :
Frédéric REUSSER

ORGANES DE L'ADIJ

Adm. du *Bulletin* : R. STEINER. Resp. de la rédaction : MM. Reusser et STEINER
Publicité : Administr. du *Bulletin* — Editeur : Imp. du *Démocrate* S. A., Delémont
Présid. : F. REUSSER, Moutier, tél. 6 40 07. Secrét. : R. STEINER, Delémont, tél. 2 15 83
Caissier : H. FARRON, Delémont, tél. 2 14 37

Compte de chèques postaux de l'ADIJ : Delémont, IVA 2086

Abonnement annuel : Fr. 8.— Prix du numéro : Fr. 1.—

Les reproductions de textes ne sont autorisées qu'avec indication de la source