

**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:** 28 (1957)

**Heft:** 1

**Rubrik:** Annexe

### **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>**

lerie comprendra, au rez-de-chaussée, le bureau du géolier et un certain nombre de cellules. Les archives seront classées dans la Tour du Coq ; quant au pavillon de la princesse Christine, il deviendra le siège de la préfecture. Ces travaux sont devisés à Fr. 1.960.500. Le 2 septembre 1956, le peuple bernois et le peuple jurassien ont décidé d'autoriser le gouvernement à dépenser cette somme pour la transformation du château. Le peuple d'Ajoie, à une très forte majorité, a fait sien le projet de l'Etat. Ainsi, grâce à la votation du 2 septembre, le transfert des administrations du district au château, comme le constatait un appel signé de tous les représentants des partis politiques ajoulots « assurera la pérennité à l'ancienne résidence des princes-évêques, un des patrimoines les plus précieux du pays ».

Patience et longueur de temps font plus que force ni que rage.

\* \* \*

Mais il serait injuste au moment où l'Etat d'abord, le Jura et l'Ajoie ensuite peuvent se réjouir d'avoir sauvé le château de Porrentruy, de ne pas rendre hommage à tous ceux qui nous l'ont fait connaître et qui, par leurs recherches, leurs études, leurs publications l'ont fait revivre : nous pensons aux Quiquerez, Vautrey, P.-O. Bessire, Amweg, Daucourt, et à tant d'autres, comme aussi à ceux qui, par leur persévérance remarquable et une volonté obstinée ont voulu, au cours de longues années, lui trouver une destination évoquant un peu de sa grandeur d'autrefois.

Paul CALAME

|        |
|--------|
| ANNEXE |
|--------|

**REQUÊTE**  
**pour l'amélioration de l'horaire des chemins de fer**  
**dans le Jura bernois**  
**pour la période du 2 juin 1957 au 31 mai 1958**

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

Monsieur le Directeur,

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

**A. GÉNÉRALITÉS**

**1. Doubles-voies**

Nous rappelons nos demandes antérieures au sujet de l'établissement de doubles-voies. Ainsi entre Delémont et Moutier circulent quotidiennement plus de 80 trains réguliers auxquels s'ajoutent encore

des courses spéciales. Il arrive trop souvent que des trains directs doivent s'arrêter à Choindez et à Roches pour attendre un croisement, ce qui occasionne des retards. En voulant faire dépendre la construction de la double-voie entre Choindez et Moutier de l'établissement d'une voie de croisement dans le tunnel Moutier-Granges, les CFF avancent un motif qui ne résiste pas à un examen objectif. Il y a en effet un intérêt évident à raccourcir la longueur d'un obstacle et le tronçon Delémont-Moutier est commun à deux lignes.

La situation, quoique d'un autre ordre, n'est guère meilleure entre Aesch et Delémont. Nous attendons impatiemment la réalisation du projet Bärschwil-Zwingen, qui semble être au premier plan des préoccupations des CFF. Mais il y a encore d'autres problèmes urgents à résoudre entre Aesch et Delémont. Ainsi la voie d'évitement de Soyhières est trop courte (60 essieux), ce qui entraîne des complications dans l'écoulement du trafic. Exemple : le direct 217 met 21' de Delémont à Laufon alors que normalement il faut 13' à 15' pour ce projet de 16 km. Nous pourrions multiplier les exemples. On ne peut donc prétendre que la ligne Bâle-Delémont ait un équipement qui réponde au trafic qu'elle doit absorber.

## **2. Trafic international**

Malgré l'insuccès des revendications suisses nous continuons de demander la réintroduction de relations Paris-Milan via Delle avec voitures directes sur tout le parcours. Les voitures directes exercent une influence déterminante sur l'occupation des trains internationaux à grande distance. La meilleure relation entre Paris et Berne par l'Ambassadeur souffre du changement de trains à Belfort, où la réservation des places donne souvent lieu à des réclamations de la part des voyageurs allant à Paris. D'autre part, la solution de continuité à Berne empêche les voyageurs, touristes ou autres, de se rendre d'Italie en France par le Lötschberg et Delle.

Nous enregistrons avec satisfaction que le 141, train international Italie-Dortmund, passera par le Jura.

L'introduction du 220 répond à nos vœux et comble une lacune importante de l'horaire.

## **3. Marche des trains**

- a) Nous rappelons avec insistance notre ancien vœu : la révision de la vitesse commerciale des trains omnibus dans le sens d'une accélération sur toutes les lignes.
- b) La population de Porrentruy regrette la suppression du 239 entre Delémont et Porrentruy et demande l'introduction de quelques relations accélérées entre Porrentruy et Delémont.
- c) La ligne La Chaux-de-Fonds-Bienne-Berne n'a plus qu'une paire de trains avec voitures directes et l'un des deux trains circule même comme omnibus entre La Chaux-de-Fonds et Bienne. Nous demandons que partout où cela est réalisable, on mette en marche des compositions La Chaux-de-Fonds-Bienne-Berne et retour.

Nous passons maintenant à l'examen de détail du projet d'horaire.

### B. TRAINS DIRECTS

- 1) 108 (Bienne dép. 10.19-Lausanne arr. 11.49) :  
Arrêt à La Neuveville.
- 2) 217 (Bienne dép. 17.21-Delémont 17.58/18.05-Bâle arr. 18.48) :  
Lors de son introduction, ce direct était indépendant et léger; il ne s'arrêtait que 2' ou 3' à Bienne; on a introduit plus tard une rame zurichoise qui quittait Bienne après celle de Bâle; puis les départs des deux rames ont été intervertis et aujourd'hui l'arrêt du 217 à Bienne est de 14'; il fait encore le service d'abonnés entre Granges et Delémont, ce qui l'alourdit et le déclasse. Pour comble de malheur, il lui faut encore 7' de plus qu'à un autre direct entre Delémont et Laufon. Nous demandons l'assainissement de la marche de ce train. La première mesure à prendre est sa transformation en train léger, éventuellement depuis Lausanne et le départ de Bienne avant la rame zurichoise.
- 3) 220/235 (Bâle dép. 17.47-Delémont 18.17/18.24-Bienne arr. 18.56 et Delémont dép. 18.16-Dorrentruy arr. 18.37) :  
Nous demandons l'établissement de la correspondance de ces deux trains à Delémont.
- 4) 240/221 (Porrentruy dép. 19.49-Delémont 20.15/20.16-Bienne arrivée 20.49 et Delémont dép. 20.14-Bâle arr. 20.49) :  
Nous demandons l'établissement de la correspondance de ces deux trains à Delémont. (Ces correspondances manquées à 1' près indisposent le public.)

### C. TRAINS OMNIBUS

#### Cadre 30 : Bienne — Neuchâtel — Lausanne

- 5) 1519 (Neuchâtel dép. 12.15-Bienne arr. 13.09) :  
Ce train attend 11' à Douanne. Nous demandons que cet arrêt soit reporté à La Neuveville.

#### Cadre 35 : Bienne — Granges-Nord — Delémont — Bâle

- 6) — Mise en marche d'un train omnibus distributeur du 215 entre Bienne et Delémont (Bienne dép. vers 15.45). Il n'est pas admissible que les voyageurs rentrant de la Suisse romande à Moutier doivent attendre à Bienne jusqu'à 17.21 h.
- 7) 1945 (Bienne dép. 23.42-Delémont arr. 0.26) :  
Nous avons constaté avec déplaisir que ce train ne figure plus à l'horaire comme train quotidien. Nous demandons instamment qu'il circule tous les jours. D'après le projet

d'horaire, le dernier train de Berne pour le Jura nord est le 141 qui part de Berne à 20.10 h., ce qui est beaucoup trop tôt. On ne conçoit vraiment pas qu'une partie importante du canton soit si mal reliée le soir avec son chef-lieu. La relation par Sonceboz n'est qu'un pis-aller inadmissible et d'ailleurs plus coûteuse.

- 8) 1934 (Bâle dép. 16.22-Liesberg arr. 17.04) :  
Nous demandons la continuation de ce train jusqu'à Delémont avec correspondance sur le 1768 pour Sonceboz (départ 17.15).
- 9) — Introduction d'un train d'abonnés Moutier-Bienne, dép. de Moutier vers 18 h. Ce train est absolument nécessaire, car il est inadmissible que des ouvriers qui quittent le travail entre 17.30 et 18.00 h. doivent attendre jusqu'à 18.35 ou 18.43 à Moutier pour rentrer chez eux.

#### **Cadre 36 : Delémont — Delle**

- 10) 1717 (Porrentruy dép. 12.11-Courgenay arr. 12.18) :  
Nous demandons que ce train aille jusqu'à Saint-Ursanne et fasse au retour le service des abonnés en lieu et place du 1716 ; ce dernier pourrait alors avoir tous les jours la marche du samedi et du dimanche, avec arr. à Porrentruy à 12.54 au lieu de 13.14.
- 11) — Introduction d'un train accéléré Porrentruy dép. vers 13.30-Delémont arr. vers 14.10, pour établir la correspondance sur Bâle avec le 211.
- 12) 237 E (Delémont dép. 19.31-Porrentruy arr. 20.12) :  
Ce train accéléré met 41' pour parcourir 28 km. alors que des trains omnibus mettent beaucoup moins (le 1708, 31' ; le 1714, 37' ; le 1732, 34' ; le 1738, 33'). Nous demandons que ce train ait une marche vraiment accélérée.
- 13) 1725 (Porrentruy dép. 16.12-Delémont arr. 16.42) :  
Nous demandons que ce train circule aussi le dimanche.
- 14) — Introduction d'un train d'écoliers et d'ouvriers Delémont-Porrentruy, dép. de Delémont à 6.28, arr. à Porrentruy à 7.02 pour la période du 15 avril au 31 juillet. Quant à nous, nous ne verrions pas d'inconvénient à l'avancement du 1706 pendant cette période. Actuellement les élèves externes des écoles de Porrentruy (Ecole cantonale, Institut, Ecole normale ménagère, Ecole secondaire des jeunes filles) arrivent à Porrentruy à 6.23 alors que l'entrée en classe a lieu à 7 h. ou peu après. Les jeunes gens ne devraient pas, pour des raisons de santé, être obligés de se lever trop tôt.

- 15) 1716 (Delémont dép. 12.14-Porrentruy arr. 13.14) :  
Nous demandons que ce train marche tous les jours selon son horaire du dimanche et renvoyons au ch. 10 de la présente requête.
- 16) 1718 (Delémont dép. 14.20-Porrentruy arr. 15.00) :  
Ce train devrait être avancé et accéléré pour arriver à Porrentruy vers 14.45 au plus tard. Cela pourrait se faire en faisant circuler la composition de ce train en tête du 211 depuis Bienne, la même locomotive faisant les deux trains. La correspondance de Bâle par le 1930 devrait être maintenue en avançant quelque peu ce dernier.  
Une autre solution serait, comme nous l'avons proposé l'an dernier, de réintroduire l'ancien direct pour Porrentruy et de faire circuler l'omnibus avec dép. de Delémont vers 13.30.
- 17) 1722 (Porrentruy dép. 17.15-Boncourt arr. 17.31) :  
Nous demandons la marche de ce train jusqu'à Delle tous les jours. Cette demande concerne automatiquement aussi le 1729.
- 18) 1734 (Delémont dép. 21.25-Porrentruy arr. 22.03) :  
Ce train devrait aussi avoir une marche plus serrée.

**Cadre 38 : Bienne — La Chaux-de-Fonds**

- 19) 1781 (Saint-Imier dép. 6.17-La Chaux-de-Fonds arr. 6.42) :  
Nous demandons la marche de ce train toute l'année les jours ouvrables. Il est aussi nécessaire en hiver qu'en été.

**Cadre 39 : Bienne — Sonceboz — Delémont**

- 20) 1761 (Sonceboz dép. 13.57-Reconvilier 14.12) :  
Continuation de ce train jusqu'à Malleray-Bévilard, qui est une agglomération industrielle de plus en plus importante.
- 21) — Introduction d'un train Sonceboz-Malleray relevant le 1789 à Sonceboz.
- 22) 1752 (Delémont dép. 9.33-Sonceboz arr. 10.27) :  
Marche de ce train aussi le dimanche, comme jusqu'à présent.
- 23) 1768 (Delémont dép. 17.15-Sonceboz arr. 18.20) :  
Ce train a beaucoup d'abonnés qui rentrent chez eux au-delà de Sonceboz. Nous demandons la marche plus rapide de ce train dans la vallée de Tavannes et son acheminement jusqu'à Bienne où il devrait arriver entre 18.30 et 18.35. Il

est affligeant de constater que pour faire les 25 km. de Moutier à Sonceboz il faille à cet omnibus 44' !

- 24) — Nous constatons que la nouvelle paire de trains 1773/1772 ne dessert pas les localités en aval de Tavannes et qu'il est difficile de combler cette lacune sans créer de nouvelles prestations jusqu'à et dès Moutier. C'est pourquoi le bureau de l'ADIJ a été chargé d'étudier l'introduction d'un service automobile dans la vallée de Tavannes pour combler les lacunes existantes. Cette paire de trains pourrait au moins desservir Reconvilier.

**Cadre 37 : Tavannes — Le Noirmont — La Chaux-de-Fonds**

- 25) — Introduction d'un train Les Bois-Le Noirmont-Les Breuleux, arrivant dans cette localité peu avant 7 h. pour le service des abonnés.

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

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

Le secrétaire :  
René STEINER

Le président :  
Frédéric REUSSER

*CHRONIQUE ECONOMIQUE*

**Nouvelles entraves à l'exportation horlogère suisse aux Etats-Unis.** — Le gouvernement des Etats-Unis vient d'édicter un nouveau règlement administratif sur les ajustements des montres importées dans ce pays. Ce règlement a été édicté sous la forme d'une « décision » du département américain du trésor et entrera en vigueur dans six mois.

Ce département exprime le point de vue qu'il ne s'agit pas d'une décision politique commerciale, mais qu'elle est d'ordre purement technique. De l'avis des autorités suisses, cependant, la décision a une grande portée de politique commerciale, étant donné qu'elle se trouve en contradiction avec la pratique douanière américaine depuis plus de 25 ans, pratique qui a été confirmée par l'accord commercial de 1936 entre la Suisse et les Etats-Unis. C'est ainsi que les autorités suisses craignent que ce changement de pratique n'ait des conséquences défavorables sur nos exportations horlogères et ne comporte le danger d'une nouvelle hausse notable des droits de douane sur un grand nombre de nos montres de qualité.

Le nouveau règlement contient, en effet, des clauses qui non seulement prêtent à des interprétations diverses, mais peuvent créer confusion et incertitude. En outre, il prévoit des critères entièrement nouveaux pour la définition de l'ajustement. Ces critères ne correspondent pas au terme « ajustement » tel qu'il est compris par la science horlogère dans le monde entier.