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: 21 (1950)

Heft: 2

Rubrik: Annexes

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: 15.07.2025

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

tant il est vrai qu'en une année commune, il se contrôle 2350 à 2400 boîtes en or et de 104,000 à 105,000 boîtes en argent.

Dans son Abrégé de l'histoire et de la statistique du ci-devant Evêché de Bâle, paru en 1813, le doyen Morel de Corgémont confirme les affirmations de Devignes : Saint-Imier, siège de la fabrique (de l'horlogerie), dit-il, est devenu le centre d'un grand mouvement commercial. Saint-Imier et les villages environnants se peuplent tous les jours davantage.

La période de 1815 à 1888. En 1888, un témoin et artisan du développement industriel de Saint-Imier pouvait écrire : C'est en l'année 1834 que je suis arrivé à Saint-Imier, et quand je compare ce que le village était alors et ce qu'il est aujourd'hui, on n'en peut pas croire ses yeux, un développement aussi grand paraît féérique. L'industrie y est pour quelque chose, mais aussi les hommes intelligents, tels que Meyrat-Langel, Agassiz, Juillard (ils ont été tous trois fabricants d'horlogerie et maires de Saint-Imier), et beaucoup d'autres qui se sont dévoués pour la prospérité de la localité. L'année 1888, où un collaborateur intime d'Agassiz écrivait les lignes qui précèdent, il y avait à Saint-Imier 80 comptoirs d'établissage et un nombre proportionnel d'ateliers qui fabriquaient l'une ou l'autre partie de la montre. En 1813, le village comptait 878 habitants ; on en recense 5057 en 1860 et 7557 l'an 1888. Aujourd'hui, Saint-Imier est une ville, une ruche bourdonnante d'activité industrielle et commerciale.

Encore au XVIIe siècle, la population de Saint-Imier vivait sensiblement du commerce de bétail, singulièrement de l'élevage de bœufs. Aujourd'hui, la montre de Saint-Imier, dont la réputation est faite depuis des décennies déjà, est connue dans le monde entier. Qui dira jamais toutes les étapes qu'a dû franchir et les difficultés qu'à dû vaincre une population sympathique entre toutes dont le savoir-faire et le courage sont proverbiaux.

Puisse Saint-Imier prospérer toujours comme un des fleurons du Jura industriel, ouvert au progrès économique et social.

Marius FALLET.

ANNEXES

Requête pour l'amélioration de l'horaire des chemins de fer dans le Jura bernois pour la période du 14 mai 1950 au 19 mai 1951

3 janvier 1950.

A la Direction cantonale des chemins de fer **Berne**
par les bons soins de la Préfecture de Moutier

Monsieur le Directeur,

Le premier projet d'horaire du 16 décembre 1949, soumis à l'enquête publique, donne lieu aux observations et aux demandes de modifications suivantes en ce qui concerne le Jura bernois.

Trains directs internationaux

Généralités

1. Le canton de Berne, dans son ensemble, a un intérêt primordial évident au développement du trafic international des voyageurs et des marchandises sur la transversale Boncourt-Berne-Brigue. Nous savons que des efforts sont faits du côté suisse pour améliorer la situation actuelle, mais ils se heurtent à une résistance toujours plus marquée de la part de la France. A la dernière conférence internationale des horaires de Brighton, les tendances de détournement du trafic, qui caractérisent depuis un certain temps la politique ferroviaire de la SNCF, se sont révélées une fois de plus préjudiciables aux intérêts de la transversale bernoise. En effet la SNCF achemine de plus en plus le trafic des trains directs des ports de la Manche vers la Suisse sur la ligne Lille-Strasbourg-Bâle. Seuls les trains de saison pour l'Oberland bernois passent encore par Belfort-Delle. Cette politique de la France lèse les intérêts bernois et il serait désirable que la Suisse fasse des démarches pressantes auprès de la France pour obtenir d'elle le retour à des principes plus respectueux de la tradition pour l'acheminement du trafic international des voyageurs.
2. Le nouvel horaire prévoit, comme par le passé, 2 paires de trains directs Paris-Berne via Delle. La 3e paire, que nous avions avant la guerre, est désirable sous forme de relation rapide.
3. La marche du direct 140 Paris-Delle-Berne est améliorée, du fait de la suppression du stationnement prolongé de nuit à Belfort. Cet avantage est cependant relatif, vu que la ligne du Gothard bénéficiera aussi de relations plus rapides avec Paris.

Trains directs

Généralités

1. L'horaire des trains directs ne comporte pas de grands changements.
2. Il y a interversion des départs de Bienne des compositions du 105, la composition de Zurich partira la première et celle de Bâle ensuite, sans modification, toutefois, de l'heure d'arrivée à Bâle. Il semble que l'on abandonne de nouveau le principe de la spécialisation du trafic entre Bâle et la Suisse romande.
3. Un nouveau direct Berne (dép. 18.11)-Bienne (dép. 18.54)-Delémont (arr. 19.19), prolongé en omnibus jusqu'à Porrentruy (arr. 20.16) améliorera les correspondances du soir de la capitale vers le Jura-Nord.
4. La marche des trains directs entre Bâle et Delémont est trop lente.
5. La Flèche du Jura continue de circuler sans voiture de 2e classe, ce qui dévalorise les trains conduits par la Flèche auprès des porteurs de titres de transports de 2e classe.

Revendications

1. Remplacement de la Flèche du Jura par des trains avec voiture de 2e classe, tout en respectant la convention quant au nombre de relations à établir avec la Flèche. En tout cas, les courses effectuées actuellement avec la Flèche devraient comporter la 2e classe ; il existe des voitures légères BC.
2. Conduite des directs légers 210 et 215 jusqu'à Genève et depuis Genève. D'une part il est naturel que les deux grandes villes frontières de Bâle et de Genève soient reliées entre elles sans obligation de changer de train, et cela par la voie la plus courte, d'autre part, les transbordements à Lausanne mettent les voyageurs de Bâle dans la pénible obligation de monter dans des trains généralement déjà bondés.

3. Introduction d'un nouveau direct 214 Bâle (dép. vers 14.00)-Granges N-Bienne-Berne, passage à Bienne vers 15.30.
4. Etablissement de la correspondance à Bienne entre le 218 de Delémont et le 148 pour Berne, ou à défaut, arrêt du 148 à Moutier et à Granges.
5. La relation Bâle-Berne par le 222 devrait aussi être signalée sur les cadres 50 et 60, comme pour les 233/205.

Trains omnibus

Généralités

1. La marche des trains omnibus est en général trop lente. Les servitudes du temps de guerre, comme par exemple les nombreux transports de bicyclettes civiles et militaires, n'existent plus dans la même mesure. Le transport du lait, des colis express, etc., devrait être assuré par des trains de marchandises ou des trains GV sans service de voyageurs. Ces derniers pourraient aussi, dans certains cas, se charger des transports de la poste, dans le service local.
2. L'absence de trains accélérés sur certaines lignes (Delémont-Porrentruy, Moutier-Sonceboz) détourne certainement toute une catégorie de voyageurs du chemin de fer. Seules des communications rapides et fréquentes peuvent donner aux chemins de fer la possibilité de concurrencer d'autres moyens de transport.
3. Les relations de Bienne pour la Vallée de Tavannes et inversement sont toujours insuffisantes. Les longs arrêts et les battements à Sonceboz rendent ces relations anachroniquement lentes. L'une des causes réside dans les difficultés d'écoulement du trafic entre Sonceboz et Bienne. Ne pourrait-on pas envisager la conduite de trains en double composition entre Sonceboz et Bienne, et construire en outre une voie de croisement à La Heutte ?

Revendications

Cadre 30 — Bienne-Neuchâtel-Lausanne

1. Marche quotidienne des trains 1533 et 1534.

Cadre 31 — Bienne-Granges-Delémont-Bâle

2. Introduction d'un accéléré Delémont-Bâle, dép. vers 7.20, arr. vers 7.50, avec arrêt à Laufon et Dornach, pour le service des employés et des étudiants. Ce train améliorerait sensiblement les correspondances de Porrentruy pour Bâle, soit par le 140, soit par le 1705.
3. Introduction d'un omnibus Bienne-Granges-Moutier, comme distributeur du 215, dép. vers 15.40 ; ou à défaut arrêt du 215 à Moutier.
4. La marche du 1729 est exécrable : 66' pour 39 km. ! Ce train devrait être déchargé du service du lait.
5. Introduction d'un omnibus Moutier-Bienne dép. de Moutier après l'arr. du 1742 pour Sonceboz, arr. à Bienne vers 6.35. Il n'est pas compréhensible que le premier train de Delémont arrive à Bienne après 7.00, de nombreux jeunes gens du Jura-Nord et Centre fréquentent le Technicum de Bienne où les cours commencent à 7 h.
6. Etablissement de la correspondance à Bienne entre le 1904 de Delémont (arr. 7.12) et le 1514 pour Neuchâtel (dép. 7.12).
7. Avancement du 1910 de 15' pour pouvoir réaliser une correspondance à Moutier pour Soleure par le train 11 SMB retardé de 7'. Cette relation serait utile aux Usines Louis de Roll de Choindez. Il serait aussi possible de réaliser à Bienne la correspondance avec l'omnibus 1806 pour Berne.

8. Il manque une relation locale entre Laufon et Moutier au milieu de la matinée.
9. Introduction d'un omnibus Moutier (dép. 17.37)-Bienne (arr. 18.05) pour le service des abonnés. Ce train a toujours existé jusqu'à l'année passée.
10. Avancement du 1942 Delémont-Bienne de 10' pour améliorer la correspondance du 220.
11. Marche du 1948 le samedi également entre Delémont et Moutier, à cause des spectacles à Delémont.

Cadre 35 — Delémont-Delle

12. Introduction de correspondances plus rapides, éventuellement par une flèche, entre Delémont et Porrentruy le matin, à midi et le soir, en dehors des trains directs internationaux, pour améliorer les correspondances de l'Ajoie (région écartée) vers Berne, la Suisse romande et la Suisse centrale.
13. Avancement de l'arrivée à Porrentruy du 1707 de 3' à cause des écoliers et étudiants qui arrivent toujours en retard aux leçons.
14. Marche du 1740 Delémont-Porrentruy aussi le samedi soir.

Cadre 38 — Bienne-La Chaux-de-Fonds

15. Etablissement de la correspondance à Bienne du 1800 de La Chaux-de-Fonds et du 104 sur Lausanne et le Valais, par retardement du 104, dont la marche pourrait aussi être accélérée sur le parcours Bienne-Lausanne. Ce train direct devrait avoir le caractère d'un train léger, cela permettrait d'assurer à Lausanne la correspondance avec le train 7 pour Fribourg, relation qui est demandée depuis longtemps.
16. Etablissement de la correspondance à Bienne des 434E de La Chaux-de-Fonds et 206 pour Lausanne, et avancement de son départ pour Berne de 6' (434).
17. Introduction d'un nouveau train omnibus La Chaux-de-Fonds-Bienne pour combler la grande lacune entre le 1810 (dép. 8.20) et le 1818 (dép. 11.14). Ce train pourrait éventuellement arriver à Sonceboz sur le 1750 de Delémont vers 9.48.
18. Avancement du 449E de 8' au départ de Bienne.
19. Marche du 1837 également le mardi et le jeudi, pour permettre aux populations du Vallon de fréquenter les spectacles et conférences à Bienne.

Cadre 39 — Sonceboz-Delémont

20. Conduite du 1756 de Tavannes avec le 1820 de La Chaux-de-Fonds à partir de Sonceboz pour éviter le transbordement et le stationnement sur les quais pendant 15' à des voyageurs dont le nombre varie entre 30 et 100 chaque jour.
21. Introduction d'un train tardif Delémont-Sonceboz, dép. Delémont vers 22.30 ; éventuellement conduite du train 1946 par Sonceboz au lieu de Granges.
22. Marche du 1743 tous les jours depuis Bienne, conformément à son horaire du dimanche.
23. Marche du 1761 jusqu'à Moutier, éventuellement jusqu'à Delémont.
24. Introduction d'un nouveau train Bienne-Sonceboz-Moutier, dép. de Bienne vers 23.15, arr. à Moutier vers 23.50.

Nous renonçons à vous présenter des vœux au sujet de l'horaire des CJ, mais nous espérons déjà que leur prochaine réorganisation

améliorera sérieusement les correspondances pour les Franches-Montagnes.

En recommandant les revendications ci-dessus à votre bienveillante attention, nous vous présentons, Monsieur le Directeur, nos salutations les plus distinguées.

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

Le secrétaire, René STEINER.

Le président, Frédéric REUSSER.

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

Reliure

Les membres et abonnés qui désirent relier la collection du bulletin de l'année 1949 et des années précédentes, peuvent faire exécuter la reliure par nos soins. Ils bénéficieront ainsi de la réduction accordée sur le tarif des relieurs pour travaux de série.

Table des matières et titre

Nous tenons un certain nombre de tables des matières de 1949 avec feuille de titre du même format que le bulletin, à la disposition des membres et abonnés qui désirent faire relier leur collection.
Les tables des matières peuvent être commandées auprès du Secrétariat de l'ADIJ à Delémont, qui recevra aussi les collections du bulletin à relier.

CHRONIQUE BIBLIOGRAPHIQUE DU JURA

Paul THIERRIN, **Chemins.** Avec une préface d'Henri Mugnier. Editions Regain. Sans nom de lieu et s. d. (Monte-Carlo. 1949.) 1 vol. petit in-8 de 96 p.

C'est le deuxième recueil de vers que nous donne M. Paul Thierrin, professeur à Bienne. Paul Thierrin est un être sensible et enthousiaste. Ses vers, qui chantent agréablement à l'oreille, savent rendre les émotions fugitives, les rêveries, les considérations, un peu désabusées parfois, du poète.

Hans HERRMANN, **Beitrag zur urgeschichtlichen Besiedlung der Bielerseelandschaft unter Berücksichtigung der georgraphischen Grundlagen.** Thèse de doctorat présentée à l'Université de Berne. Bienne, Imprimerie Ch. et W. Gassmann. 1949. 120 p.

L'ouvrage de M. Hans Herrmann sur les installations lacustres du lac de Bienne nous donne les derniers résultats des recherches faites dans ce domaine et l'histoire des recherches et études personnelles de l'auteur. C'est un travail documenté et intelligent qui se lit avec intérêt. Quelques pages illustrées nous font voir un certain nombre d'objets lacustres découverts à Port, à Sutz et à Nidau.

Lucien MARSAUX, **Chasseral.** Vol. paru dans la coll. **Trésors de mon**