

Annexes

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): **22 (1951)**

Heft 1

PDF erstellt am: **17.07.2024**

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.

Les auteurs qui désirent participer à ce concours de travaux peuvent obtenir des renseignements complémentaires auprès du président de l'Association, M. Frédéric Reusser, avocat des mineurs à Moutier, à qui doivent également être envoyés tous les travaux participant au concours, sans nom d'auteur mais avec un motto. A chaque travail sera jointe une enveloppe cachetée avec le motto et renfermant le nom et l'adresse complète de l'auteur.

ANNEXES

**Requête pour l'amélioration de l'horaire des chemins de fer
dans le Jura bernois
pour la période du 20 mai 1951 au 17 mai 1952**

Moutier-Delémont, le 6 janvier 1951.

A la Direction cantonale des chemins de fer, B e r n e,
par les bons soins de la Préfecture de Moutier.

Monsieur le Directeur,

Le projet d'horaire du 22 décembre 1950 donne lieu aux observations et aux demandes de modification suivantes en ce qui concerne le Jura bernois.

Trains directs internationaux

Généralités

Nous avons pris connaissance avec satisfaction que les trains 206 et 225 conduiront de nouveau une voiture internationale Ostende-Genève et retour.

Nous avons aussi constaté que le temps de parcours des trains internationaux entre Paris et Berne a été réduit sur le parcours français, sauf pour le 133. Cette amélioration est également notée avec plaisir. Nous ne sommes cependant pas rassurés quant à la marche de ces trains à l'avenir. N'a-t-il pas été question à la conférence des horaires d'Amsterdam de conduire l'Arlberg-Orient-Express par Dijon-Danjoulin-Mulhouse et de supprimer du même coup les trains 140 et 145 pour les acheminer par Les Verrières? D'autre part cette dernière ligne fait une concurrence visible à la ligne de Delle, parce qu'elle offre des temps de parcours sensiblement plus courts. Il faudra trouver des moyens pour accélérer tous les directs de la ligne de Delle aussi sur le parcours suisse : raccourcissement des arrêts servant au contrôle douanier à Porrentruy, ou, ce qui serait préférable, visites de la douane dans les trains ; augmentation de la vitesse des trains ; à la rigueur envisager avec les autorités de la ville de Bienne le passage des trains par la voie d'évitement Mett-Brügg tout en desservant Bienne à Mett (comme cela se fait pour l'Arlberg-Orient-Express à Zurich-Enge).

La 3^e paire de trains directs, qui existait avant la guerre sur la ligne de Delle, pourrait être avantageusement rétablie par la mise en service d'un autorail rapide.

Nous nous permettons de compter sur la vigilance du gouvernement pour ne pas laisser périliter sa grande transversale internationale.

Le rétablissement de trains omnibus entre Porrentruy (ou Delle) et Belfort sera traité plus bas.

Trains directs

Généralités

Nous saluons la mise en marche du nouveau direct 214 Bâle-Bienne, demandé depuis longtemps par notre région, ainsi que la conduite des 215 et 210 de et jusqu'à Genève.

La marche des trains directs entre Bâle et Bienne est toujours trop lente.

C'est avec plaisir que nous enregistrons la 2^e classe à la Flèche du Jura.

Revendications

- 1) Etablissement de la correspondance à Bienne entre le 218 de Delémont et le 148 pour Berne. Cette correspondance est manquée de 3', ce qui est une anomalie.
- 2) Acheminement du 121 par Delémont. Puisque sa composition doit se rendre à Bâle il est normal que ce soit par la voie la plus courte et la meilleure marché.
- 3) Arrêt du 129 le dimanche à La Neuveville.
- 4) Etablissement de la correspondance à Bienne du 434E de La Chaux-de-Fonds et du 206 pour Lausanne. Cette correspondance est vivement demandée par la population du Vallon de Saint-Imier.
- 5) Conduite du 237, le dimanche soir, de Delémont à Porrentruy, sans arrêt, tout en laissant subsister une liaison par omnibus. La population de l'Ajoie est en général mal servie pour rentrer chez elle le soir.
- 6) En contre-partie, mise en marche d'un direct Porrentruy-Delémont, le dimanche soir, avec correspondance sur le 222.
- 7) Mise en marche le dimanche soir d'un train direct Delémont-Bâle, en correspondance avec le 237 à Delémont (voiture directe Bienne-Bâle), pendant la période d'été. Cette relation encouragerait le tourisme bâlois vers Bienne (train de plage).
- 8) Arrêt du 225 b aux stations intermédiaires entre Moutier et Delémont pour permettre à la population de Roches, Choindez et Courrendlin de rentrer dans ses foyers sans avoir à attendre 60' à Moutier.
- 9) Avancement du 220 de 30' environ au départ de Bâle. Passage à Bienne vers 1930. Ce train serait mieux placé au départ de Bâle et assurerait de nombreuses correspondances.

Trains omnibus

Généralités

Les améliorations apportées aux relations de la Vallée de Tavannes avec Bienne sont considérables et nous remercions les autorités

ferroviaires compétentes d'avoir étudié cette question à fond pour donner satisfaction aux usagers.

La conférence jurassienne des horaires a pris acte de la suppression de certains trains. Elle espère qu'il n'en résultera pas d'inconvénients trop désagréables pour notre économie. Nous nous réservons toutefois de revenir plus tard sur ces suppressions s'il y a lieu.

La marche des trains omnibus est en général trop lente. Les servitudes du temps de guerre n'existent plus. 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.

L'absence de trains accélérés sur les lignes principales 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.

Revendications

Cadre 30 — Lausanne-Neuchâtel-Bienne

- 1) Mise en marche des trains 1519 et 1528, sur la ligne Bienne-Neuchâtel, aussi le dimanche.
- 2) Etablissement de la correspondance à Bienne entre le 1800 de La Chaux-de-Fonds et le 104 pour Lausanne, par retardement du départ du 104. Le 1800 ne doit pas arriver plus tôt à Bienne à cause des abonnés.
- 3) Report du départ de Bienne du 1542 de 1710 à 1720 (correspondance du 148) et accélération de ce train pour assurer l'arrivée à Neuchâtel avant le 118.

Cadre 31 — Bienne-Granges-Delémont-Bâle

- 4) Correspondance à Bienne entre le 1904 de Delémont et le 1514 pour Neuchâtel.
- 5) Mise en marche d'un omnibus Delémont-Bienne, arrivée vers 0635.
- 6) Avancement du départ du 1910 de Delémont de 10'.
- 7) Retardement du 1924 de 10' au départ de Moutier avec arrivée à Bienne vers 1315, de façon à réduire les battements en direction de Berne et de Neuchâtel.
- 8) Maintien du 1916 actuel Delémont-Bienne le dimanche.

Cadre 35 — Delémont-Delle

- 9) La Chambre de commerce de Belfort et tous les milieux intéressés de la région frontière ont émis à l'intention du Ministre français des transports le vœu qu'un service local régulier soit de nouveau introduit par chemin de fer entre Belfort et Delle, éventuellement Porrentruy. Ce vœu correspond exactement au désir de la population de Porrentruy et de l'Ajoie et nous demandons instamment que la Direction générale des CFF veuille bien reprendre sans tarder cette question avec la Direction de la SNCF en vue d'une solution favorable prochaine.
- 10) Prolongation des 1721/1723 de Porrentruy à Delémont en accéléré pour assurer la correspondance sur le nouveau direct 214. Il aurait aussi une bonne correspondance sur Bâle.

Cadre 38 — Bienne-La Chaux-de-Fonds

- 11) Circulation du 1781 toute l'année les jours ouvrables, donc aussi en hiver.
- 12) Circulation du 1832 tous les jours entre La Chaux-de-Fonds et Saint-Imier.
- 13) Circulation quotidienne du train 1837 avec départ de Bienne à 2315 au lieu de 2355.

Cadre 39 — Sonceboz-Delémont

- 14) Prolongation du 1761 de Reconvilier à Moutier.
- 15) Maintien du 1776 de Delémont à Bienne le samedi et le dimanche.

Cadre 40 — Bienne-Berne

- 16) Etablissement de la correspondance à Bienne entre le 1789 de Berne (qui devrait être accéléré) et le 203 pour Delémont.

Cadre 54 — Solothurn-Moutier

Nous constatons avec plaisir que cette compagnie a fait un gros effort pour améliorer son horaire. Nous n'avons pas de revendications à formuler.

Nous n'avons pas repris certaines anciennes revendications, vu la situation financière précaire des CFF. Nous nous réservons cependant d'y revenir plus tard.

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.

CHRONIQUE BIBLIOGRAPHIQUE DU JURA

Revue jurassienne, organe de Pro Jura. — L'édition 1951 de cette intéressante publication qui a depuis cinq ans pris une place en vue dans la bibliographie jurassienne, se présente sous sa couverture richement armoirée et évocatrice du paysage de nos sommets avec, au verso, le drapeau jurassien et le symbole qu'il représente : Unissez-vous, fils de la Rauracie.

Le contenu est particulièrement intéressant et plus volumineux que d'habitude. Après le calendrier et la liste des foires vient une matière extrêmement riche et variée.

Les muses y ont d'abord leur part sous la forme d'un poème d'Arthur Nicolet, Sibérie. La « Revue » devait au président d'honneur de « Pro Jura », Gustave Riat, un hommage. Elle ne pouvait mieux le rendre qu'en se servant des strophes vibrantes de M. le Dr E. Péquignot, éminent serviteur du pays et chevalier de l'idéal.

Les vestiges du passé sont la reproduction portant sur 16 pages d'une foule de souvenirs et de portraits des temps médiévaux. Ils font ressortir la preuve du sens de la beauté et de l'intensité de vie caractérisant le passé jurassien.