

Berne-Paris

Autor(en): **Reusser, F.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **23 (1952)**

Heft 7

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825340>

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.

P34

LES INTÉRÊTS DU JURA

Bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
CHAMBRE D'ÉCONOMIE ET D'UTILITÉ PUBLIQUE DU JURA BERNOIS

XXIII^e ANNÉE

PARAIT UNE FOIS PAR MOIS N^o 7. JUILLET 1952.

SOMMAIRE :

Berne—Paris

Chronique horlogère - Tour d'horizon

*Extension au Jura bernois des contrées montagneuses au sens de la loi fédérale
sur l'assurance en cas de maladie et d'accidents*

Berne—Paris

Un communiqué de presse a annoncé il y a quelque temps qu'un auto-rail Renaud à marche rapide relierait dès le 5 octobre prochain Lausanne à Paris et vice-versa. On ne peut que saluer cette innovation.

Un grand journal de la capitale suggère d'établir à Lausanne une correspondance de Berne avec cette nouvelle relation. Voilà qui est vraiment singulier ! Le canton de Berne a dépensé plus de 40 millions pour établir à travers son territoire une grande ligne internationale reliant Paris à Milan par Delle, le Lötschberg et le Simplon. Ce sacrifice a été fait dans l'intérêt de l'économie bernoise toute entière et l'on ne peut manquer d'être surpris qu'il se trouve à Berne même des gens qui estiment que le chemin pour aller de leur ville à Paris passe par Lausanne et Vallorbe. La ligne de Delle est déjà suffisamment prératifiée par d'autres intéressés sans que ceux de chez nous leur aident.

Bâle a son auto-rail rapide pour Paris. Lausanne l'aura bientôt. Pourquoi Berne n'aurait-elle pas le sien par le Jura et Belfort ? C'est là que se trouve le véritable intérêt de notre canton et c'est cela qu'il faut demander, à l'exclusion de toute autre combinaison. Pourquoi donc a-t-on percé le Moutier-Granges, et même le Lötschberg, si perdant de vue le but premier, on se rabat sur des intérêts purement locaux ? Il faut que le canton de Berne continue à suivre une politique ferroviaire consciente et cohérente, conforme aux aspirations qui l'ont animée lorsque, avec une volonté ferme et tenace, il n'a pas craint de mettre en jeu son équilibre financier pour sortir de l'isolement dans lequel l'avait mis la construction des lignes du Gothard et du Simplon et pour se mettre sur un grand courant de trafic. La génération qui nous a précédé a vu grand, celle d'aujourd'hui verrait-elle... « petit » ? Nous nous refusons à le croire.

Le nouvel auto-rail que nous préconisons pourrait avoir son terminus à Berne ou mieux encore à Interlaken ou à Brigue. Son départ de Berne aurait lieu vers 7.45 h., son arrivée à Paris vers 14.45 h. En sens inverse, il serait indiqué de le faire partir de Paris à 12.00 h. ou à 15.30 h. avec arrivée à Berne vers 19.00 h. ou 22.30 h.

Nous sommes certain qu'une telle communication serait très appréciée du public et contribuerait grandement à resserrer les liens de bon voisinage qui unissent les contrées frontalières de part et

d'autre du Jura, ainsi qu'à vivifier les relations commerciales et touristiques.

L'horaire des trains directs Berne-Paris via Delle est aujourd'hui beaucoup moins favorable qu'avant la dernière guerre, ainsi qu'on le voit dans le tableau comparatif ci-après :

1939 (Eté)								
9.20	14.30	22.50	dép.	Paris	arr.	14.15	21.25	7.15
14.40	19.55	5.10	dép.	Belfort	dép.	9.23	16.33	1.58
15.23	20.32	6.00	dép.	Delle	dép.	8.48	15.58	1.18
17.43	22.56	8.45	arr.	Berne	dép.	6.30	13.37	22.50
1951 (Eté)								
8.20	(7.50 hiver)	22.45	dép.	Paris	arr.	—	22.50	8.00
14.53	—	5.23	dép.	Belfort	dép.	—	16.42	2.06
15.30	—	6.02	dép.	Delle	dép.	—	15.44	1.18
17.57	—	8.34	arr.	Berne	dép.	—	12.56	22.41

La marche commerciale des trains est devenue beaucoup plus lente ensuite de nombreux arrêts en cours de route, de stationnements trop longs à Delle et à Belfort et d'un temps exagéré pour le contrôle douanier à Porrentruy. Pourquoi faut-il 36-38 minutes pour faire passer la douane ici, alors qu'ailleurs (Vallorbe, par exemple) 22-25 minutes suffisent ? Il est vivement souhaitable que les administrations ferroviaires s'entendent pour améliorer la marche générale des trains internationaux par la voie de Delle et redonner à celle-ci, au point de vue du transit, son importance d'autrefois.

A défaut d'auto-rail, la réintroduction de la 3^e paire de directs en combinaison avec certains trains existants devrait être envisagée, par exemple en utilisant celui qui part de Paris pour Bâle à 12.05 h. En le prolongeant de Belfort à Delle-Delémont, on retrouverait dans cette dernière gare le 222/240 avec arrivée à Berne à 21.59 h. En sens inverse, il serait possible de trouver une solution semblable avec le 233 E (Berne, dép. 8.00 h.) retardé et accéléré. Paris, arrivée 18.56 h.

Nos autorités cantonales ont déjà fait, en liaison avec l'ADIJ, des démarches dans ce sens, l'an dernier. Nous leur en exprimons ici nos vifs remerciements et espérons que leurs efforts seront bientôt couronnés de succès.

F. REUSSER.

Chronique horlogère — Tour d'horizon

A mi-course de l'année 1952, il peut être intéressant de s'arrêter un instant pour considérer la situation de notre économie, plus spécialement de l'industrie horlogère. De sa prospérité dépend aussi celle d'une grande partie du pays, de Genève à Schaffhouse, où elle s'est si profondément implantée. Grâce à une conjoncture favorable, dont toute l'industrie et le commerce profitent également, grâce aussi — et peut-être surtout — aux efforts qu'elle a déployés depuis une trentaine d'années pour assurer des conditions saines de travail et de discipline professionnelle, l'horlogerie connaît depuis une douzaine d'années une période favorable, sans précédent dans son histoire. La fabrication de la montre — depuis qu'elle a pris une forme industrielle, il y a un peu plus d'un siècle — a passé par des alternances d'années difficiles et d'années