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: 25 (1954)

Heft: 10

Artikel: Relations ferroviaires

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824814

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: 12.07.2025

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

chacun les sacrifices et le dévouement que seule la foi communautaire rend à la longue supportables, serait tout bonnement une utopie. Autant vaudrait tirer prétexte des Ordres religieux qui ont adopté, en face des biens matériels, une attitude inspirée du plus pur communisme égalitaire, avec plein succès et depuis des siècles, pour en conclure que l'égalitarisme babouviste est la forme sociale de l'avenir. C'est le problème des fins qu'il faudrait soulever ici. Le moine subordonne toute autre considération au service de Dieu. Le Compagnon, par une éducation soigneusement poursuivie, place sa propre conception de l'intérêt général de la cellule communautaire très au-dessus de son intérêt particulier et s'efface devant ses pairs. Mais que cela plaise ou non de le reconnaître, le commun des mortels se préoccupe avant tout, comme Montesquieu et Adam Smith l'ont fort bien observé il y a longtemps déjà, du maximum d'avantages qu'il pourra retirer du minimum d'efforts. A chacune de ces fins correspondent des moyens différents. Rien ne s'opposerait à ce que demain tous les hommes fussent moines ou compagnons : il suffirait — mais il faudrait une réforme fondamentale de l'éthique dont ils s'inspirent et dont ils se sont inspirés, dans leur immense majorité, depuis que la nature de l'homme est la nature de l'homme !

Les Compagnons de Boimondau savent, puisqu'ils l'écrivent, que leur Communauté de travail est une institution de caractère tout à fait exceptionnel. Ils constituent réellement, parmi les hommes, un noyau d'élite. Non parce qu'ils se singularisent, mais parce qu'ils ont franchement, et en toute liberté, choisi un idéal très élevé, qui ne peut être atteint que par une voie difficile, escarpée, semée d'épreuves, une voie qui restera certainement à jamais fermée au commun des humains.

François SCHALLER
Dr ès sciences économiques et commerciales
Dr ès sciences sociales

Relations ferroviaires

Trafic international

D'après ce que nous avons pu observer, il ne semble pas que la nouvelle réglementation des trains internationaux entre Paris et Berne soit aussi favorable que la précédente, si l'on s'en tient uniquement aux relations avec Paris. Il faudrait arriver, nous semble-t-il, à rétablir des voitures directes Paris-Milan par Delle. On ressent aussi fort désagréablement, tant dans le trafic international que dans le trafic interne, la suppression des trains de nuit 140 et 145. Si le premier nous rend service au départ de Porrentruy, l'absence du second constitue une lacune des plus fâcheuses. La course de wagon-lits devrait être rétablie, nous savons qu'elle était fort appréciée et utilisée. Dans les relations internes, nous constatons que les Jurassiens doivent quitter leur chef-lieu à 20.45 h. déjà. Nous croyons que c'est la seule région desservie par les CFF qui soit aussi mal traitée, et pourtant, la distance à vol d'oiseau de Berne à Delémont n'est que de 47 km et de 60 km à Porrentruy. Nous avons aussi perdu la correspondance de la Suisse romande par le 129, correspondance qui nous rendait de très grands services.

Il devrait en tout cas exister toute l'année une liaison entre Belfort et Porrentruy avec les trains 49 Paris-Bâle et le 140, telle qu'elle existe pendant la saison d'été.

Nous préconisons depuis longtemps la prise en charge du tronçon Delle-Belfort par les CFF et son électrification.

Trains directs

Les trains directs entre Bienne et Bâle sont suffisants en nombre, mais les temps de parcours de plusieurs d'entre eux devraient être sérieusement revus surtout entre Delémont et Bâle.

Dans les relations Suisse romande-Bâle, la tendance existe de nouveau d'allonger à Bienne les arrêts des compositions bâloises, alors qu'il y a quelques années, ces dernières partaient de Bienne avant les compositions pour Zurich.

Trafic local

La vitesse commerciale des trains omnibus devrait être améliorée, en général. Nous proposons les améliorations suivantes :

Bienne-Bâle : Introduction d'une relation entre Delémont et Bâle vers 21 h. (dép. de Delémont) les jours de semaine (le 1733 tous les jours).

— Le 5904 Delémont-Longeau devrait être ouvert au service des voyageurs dès Delémont.

— Il manque toujours un distributeur au 215 au départ de Bienne.

— Nous insistons pour avoir une relation Bienne-Delémont après 23 heures, relevant les correspondances de Berne et de Lausanne.

Delle-Delémont-Sonceboz : Pour améliorer les relations entre le Jura-nord et le Jura-sud, il devrait être possible d'établir à Delémont la correspondance entre les trains 1729 de Porrentruy (arr. 19.13 h.) et 1770 pour Sonceboz (dép. 18.55 h.) Nous ne pensons pas qu'il y aurait un inconvénient à avancer le départ du 1729 de Porrentruy à 18.15 h. et à accélérer sa marche, et le 1770 pourrait être légèrement retardé et accéléré.

— Il devrait être possible également de donner au 1773 la marche du dimanche tous les jours, tout en réalisant à Delémont la correspondance pour Porrentruy avec le 1734. Le premier pourrait être quelque peu accéléré et le second retardé de quelques minutes.

Bienne-La Chaux-de-Fonds : La population du Vallon de Saint-Imier est très mécontente de ce qu'il n'y ait plus de train omnibus le soir, au départ de Bienne, de 19.28 h. à 22.25 h. Un train intermédiaire est nécessaire vers 21.15, relevant les correspondances de Berne et de Lausanne.

Nous rappelons aussi nos revendications de l'an dernier concernant la marche toute l'année du train 1781, la marche le samedi du train 1832 et l'établissement de la correspondance à Bienne du 434 avec le 206.

Matériel roulant

La plupart de nos trains omnibus sont encore formés de voitures à 2 et 3 essieux. Il serait souhaitable que nous ayons davantage de compositions à 4 essieux, comme elles circulent sur d'autres lignes.

Doubles-voies

Il est absolument nécessaire de commencer prochainement l'établissement des doubles-voies entre Choindez et Roches et entre Aesch et Delémont.

Gares

Nous rappelons encore nos anciennes requêtes concernant l'amélioration de la gare de Moutier, prolongation des marquises, salles d'attente sur les quais et modernisation des bâtiments.

Les questions soulevées ci-dessus ont fait l'objet d'un entretien récent avec les instances compétentes des chemins de fer fédéraux. Il ne nous reste qu'à souhaiter qu'elles porteront des fruits dans un avenir prochain.

CHRONIQUE ÉCONOMIQUE

Un retour de prospérité en Europe. L'Organisation européenne de coopération économique vient de publier ses statistiques relatives à la production des pays de l'Europe occidentale et de l'Amérique du Nord. De 1947 à 1952, la production par habitant a augmenté en Europe occidentale deux fois plus vite qu'aux Etats-Unis. Mais, si l'on considère les progrès accomplis depuis 1938, les Etats-Unis gardent encore, par rapport à l'Europe occidentale, une avance de plus de 50 %, due aux progrès considérables réalisés par l'économie américaine pendant la seconde guerre mondiale. Si l'on compare, en effet, la production par habitant en 1952 à celle de 1938, on constate que l'accroissement réalisé aux Etats-Unis est de 70 % contre 10 % seulement en Europe. Dès 1948, le produit national brut, la consommation et l'investissement sont revenus, en Europe occidentale, au niveau de 1938. Entre temps, la population avait augmenté de 8 % et les importations de 15 %, alors que les exportations diminuaient de 5 %. Le déficit de la balance des paiements atteignait, en 1948, 44 milliards de dollars, ce qui constituait déjà un progrès sur le chiffre de 1947, qui était de 8 milliards et demi. — Dès la seconde année du plan Marshall, en 1949, le déficit de la balance des paiements était ramené à moins de 2 milliards de dollars. En 1952, on enregistrait un léger excédent. Pour éliminer le déficit, il a fallu que les exportations augmentent d'environ 50 % en volume par rapport à 1938, tandis que l'accroissement du volume des importations était de 10 %. La consommation des particuliers a retrouvé en 1950 son niveau de 1938, et elle a depuis continué de progresser de 1 % par an, bien que les dépenses militaires aient augmenté de 50 % entre 1950 et 1952.

* *

La stabilité de la Suisse. Le Bureau international du travail constate, dans son dernier rapport, que les variations enregistrées par les indices des prix à la consommation de 44 pays n'ont pas dépassé 2 % au cours de 1953. Cette étude, qui porte sur 87 pays au total, souligne que les prix ont augmenté de plus de 10 % dans 15 pays seulement. Si l'on compare les indices de 1952 à ceux de l'avant-guerre, on constate une hausse considérable. Les pays où elle fut inférieure de moins du double ne sont qu'au nombre de 10 seulement, à savoir la Suisse (68 %) qui enregistre le minimum, la Rhodésie du Nord et celle du Sud, la Nouvelle-Zélande, le Canada, les Etats-Unis (91 %), le Panama, le Vénézuéla, l'Union sud-africaine et la Suède (94 %). Dans les autres pays,