

Les grands problèmes ferroviaires

Autor(en): **Fell, René**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **35 (1964)**

Heft 6

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825367>

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 grands problèmes ferroviaires

I. Ligne du Pied-du-Jura, ligne du Plateau

Il y a quarante ans, la ligne du Pied-du-Jura — c'est-à-dire la ligne Lausanne-Neuchâtel-Bienne — et la ligne du Plateau — Lausanne-Fribourg-Berne — étaient placées sur un pied d'égalité. Après le percement du tunnel Moutier-Granges, le voyageur qui allait de Bâle en Suisse romande, le voyageur qui se rendait du Valais, de Genève ou de Lausanne à Bâle, empruntaient tout naturellement la ligne du Pied-du-Jura. En effet, la distance entre Genève et Bâle par Neuchâtel-Bienne-Delémont n'est que de 238 kilomètres alors qu'elle est de 263 si l'on passe par Berne-Olten. Pour se rendre de Lausanne à Zurich ou vice versa — la différence entre les deux parcours n'étant que d'un kilomètre — on consultait l'horaire et, souvent, on empruntait la ligne du Pied-du-Jura.

Puis, la Grande Guerre est venue, puis l'auto a pris un essor toujours plus grand. On n'en peut vouloir à personne si, à un moment donné, on se mit à douter de l'avenir des chemins de fer, d'autant plus que la grande crise, s'ajoutant aux premiers phénomènes, semblait annoncer la fin du rail. Il fallait néanmoins réagir. Mais on manquait d'argent autant que de confiance et l'on préconisa, pour essayer de lutter contre le courant, de moderniser au moins quelques lignes en attendant que la situation se clarifie.

La ligne du Pied-du-Jura déclassée

On rééquipa la ligne du Plateau, c'est-à-dire la ligne qui desservait la capitale. En 1955/57, déjà, elle était entièrement pourvue de la double voie entre Lausanne et Olten. On y améliora les horaires, on créa des trains intervalles. Et c'est ainsi qu'insensiblement mais sûrement, la ligne du Pied-du-Jura se trouva déclassée. Sur cette artère, les travaux de dédoublement des voies furent retardés sous les prétextes les plus divers : priorité d'urgence, difficultés techniques, manque de matériel et de main-d'œuvre, etc.

Tant et si bien qu'aujourd'hui, des habitudes nouvelles sont acquises. La jeune génération néglige la ligne du Pied-du-Jura. A ses yeux, cette ligne revêt une importance secondaire.

Des enquêtes ont prouvé que le voyageur allant de Zurich à Genève ou vice versa passe par Berne et ce n'est que très exceptionnellement qu'il consulte l'horaire de l'autre ligne. Il ignore le plus souvent qu'on peut, à certaines heures de la journée, voyager aussi rapidement par la ligne du Pied-du-Jura que par celle du Plateau. Des discussions, des rapports, des conversations privées, il ressort d'ailleurs que, pour les CFF, la transversale Genève-Romanshorn passe par le Plateau. C'est devenu une vérité première. Elle est contenue dans des déclarations publiques souvent répétées, ainsi celle-ci d'un haut fonctionnaire : « On se rend compte que la transversale est-ouest Zurich-Genève accuse le courant de trafic le plus fort, tandis que, sur la ligne du Pied-du-Jura, le courant de trafic s'arrête pratiquement à Neuchâtel. Il est clair que le gros courant de trafic Zurich-Berne-Genève doit être écoulé d'une manière ininterrompue, c'est-à-dire à l'aide de trains directs intervalles et que la desservance des gares situées entre Zurich et Olten doit en principe être confiée à la ligne du Pied-du-Jura. » (Evidemment ! On a déclassé la ligne du Pied-du-Jura, on a tout fait pour diriger le trafic par le Plateau... et on reproche à notre ligne d'être délaissée par les voyageurs en transit !)

En ce qui concerne le parcours Genève-Bâle, les CFF, bien que modifiant leur politique passée, tolèrent des méthodes qui prêtent à confusion. Ainsi, pour le parcours Genève-Bâle et retour, la liste officielle des « Prix des billets » éditée par les CFF n'indique qu'un prix, 35 fr., celui du billet permettant d'utiliser, à l'aller et au retour, l'itinéraire le plus long, c'est-à-dire Genève-Lausanne-Berne-Olten-Bâle (264 kilomètres), alors que le prix du billet Genève-Lausanne-Bienne-Olten-Bâle (252 kilomètres) coûte 34 fr. 40, et le billet Genève-Lausanne-Bienne-Delémont-Bâle (237 kilomètres) coûte 33 fr. 60. Les CFF justifient ainsi leur pratique : « En principe lorsqu'un voyageur demande un billet pour Basel SBB et qu'il n'indique pas expressément que l'aller et le retour s'effectueront via Bienne-Delémont, la gare délivre des billets valables par trois routes. Les voyageurs ont ainsi une plus grande liberté d'action dans l'utilisation des trains, sans qu'ils courent le risque de devoir payer plus cher si, en cours de route, décidant de passer par Berne, ils doivent prendre un billet de changement de parcours. » (Autrement dit, on accorde une sorte de priorité à la ligne du Plateau.)

Vers une nouvelle politique ferroviaire

Mais le vent tourne. Dans le monde entier, le chemin de fer a repris conscience de ses possibilités. Le trafic ferroviaire augmente, les capitaux ne bougent plus, et, en Suisse, on rééquipe tout le réseau.

La ligne du Pied-du-Jura bénéficie incontestablement de ce renouveau. **D'autre part, la politique nouvelle de la Direction des CFF consiste à spécialiser la ligne du Plateau pour le trafic rapide Lausanne-Zurich et la ligne du Pied-du-Jura pour le trafic rapide Lausanne-Bâle.**

Nous avons analysé ci-après la situation vue de Genève, de Zurich et de Bâle :

A. Direction Genève-Zurich

Tableau 1

a) Ligne Genève-Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Olten-Zurich : 287 km.

	Changement à Lausanne	Changement à Bienne	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Changement à Bienne	Changement à Bienne	Sans changement	Sans changement
GENÈVE : dép.	4.25	6.15	7.02	9.05	11.16	13.30	14.49	17.09	18.19
LAUSANNE : arr.	5.12	6.56	7.49	9.51	11.55	14.09	15.34	17.48	19.00
LAUSANNE : dép.	5.20	7.00	7.58	9.58	12.01	14.15	15.39	18.00	19.10
BIENNE : arr.	6.46	8.15	9.27	11.11	13.21	15.35	17.01	19.25	20.36
BIENNE : dép.	6.52	8.18	9.36	11.14	13.25	15.43	17.15	19.29	20.45
OLTEN : arr.	7.44	9.05	10.22	11.58	14.16	16.35	18.07	20.23	21.37
OLTEN : dép.	7.49	9.09	10.34	12.01	14.18	16.43	18.10	20.27	21.42
ZURICH : arr.	8.48	10.01	11.30	12.55	15.10	17.48	19.07	21.20	22.43
Durée du trajet :	4 h. 23	3 h. 46	4 h. 28	3 h. 50	3 h. 54	4 h. 18	4 h. 18	4 h. 11	4 h. 24
	Sans intérêt	Sans intérêt	Sans intérêt	Intéressant	Intérêt moyen	Sans intérêt	Sans intérêt	Sans intérêt	Intérêt moyen
Trains directs, sans changement :	5			Communications intéressantes :			1		
Trains directs, avec changements :	4			Communications d'intérêt moyen :			2		
	9			Communications sans grand intérêt :			6		

Commentaires : En passant par la ligne du Pied-du-Jura, on ne peut arriver à Zurich avant 8.48 h. et le soir, il faut quitter Genève à 18.19 h. déjà. Un seul train de cette ligne intéresse véritablement Genève, celui qui quitte la ville à 9.05 h. et arrive à Zurich avant 13.00 h.

b) Ligne Genève-Lausanne-Berne-Olten-Zurich : 286 km.

		Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Changement à Lausanne	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Changement à Lausanne	Sans changement	Sans changement	Sans changement		
GENÈVE :	dép.	0.55	4.25	6.43	7.55	9.00	10.57	12.39	13.14	15.01	15.56	17.09	17.34	17.57	19.58	21.05	
LAUSANNE :	arr.	1.50	5.12	7.22	8.34	9.39	11.42	13.17	14.01	15.40	16.35	17.48	18.13	18.50	20.35	21.49	
	dép.	2.05	5.14	7.24	8.36	9.48	11.51	13.20	14.06	15.53	16.37	18.00	18.16	19.00	20.37	21.52	
BERNE :	arr.	3.30	6.24	8.33	9.42	11.03	13.09	14.25	15.18	17.12	17.45	19.12	19.26	20.28	21.46	23.10	
	dép.	4.02	6.30	8.36	9.45	11.32	13.15	14.28	15.22	17.20	17.49	19.19	19.30	20.49	21.49	23.15	
OLTEN :	arr.	5.10	7.18	—	—	12.30	14.08	—	16.10	18.17	18.35	20.10	20.19	21.54	22.35	0.09	
	dép.	5.24	7.20	—	—	12.36	14.11	—	16.13	18.20	18.37	20.14	20.22	22.05	22.37	0.13	
ZURICH :	arr.	6.34	8.08	10.06	11.16	13.32	15.05	15.56	17.04	19.16	19.23	21.06	21.15	23.09	23.26	1.06	
Durée du trajet :		5 h.39	3 h.43	3 h.23	3 h.21	4 h.32	4 h.08	3 h.17	3 h.50	4 h.15	3 h.27	3 h.57	3 h.41	5 h.12	3 h.28	3 h.01	
		Inté- ressant	Inté- ressant	Inté- ressant	Inté- ressant	Sans intérêt	Intérêt moyen	Inté- ressant	Intérêt moyen	Intérêt moyen	Inté- ressant	Sans intérêt	Inté- ressant	Sans intérêt	Inté- ressant	Inté- ressant	
		Trains directs, sans changement :				13		Communications intéressantes :				9		Trains directs, avec changements :			
						2		Communications d'intérêt moyen :				3					
						15		Communications sans grand intérêt :				3					

Commentaires : En passant sa nuit dans le train, on arrive à Zurich à 6.34 h., soit avant 7.00 h. On peut, en partant à 4.25 h., arriver à Zurich à 8.08 h. pour prendre les trains de la Suisse orientale. Pendant la journée, on a, à disposition, plusieurs excellents trains. Enfin, on peut quitter Genève à 21.05 h. pour arriver encore dans la soirée à Zurich, soit à 01.06 h.

B. Direction Zurich-Genève

Tableau 2

a) Ligne Zurich-Olten-Bienne-Neuchâtel-Lausanne-Genève

		Changement à Bienne	Sans changement	Changement à Bienne	Sans changement	Changement à Lausanne	Changement à Lausanne	Changement à Lausanne	Changement à Lausanne
ZURICH :	dép.	6.18	8.28	10.32	13.32	15.36	17.11	18.35	20.06
OLTEN :	arr.	7.14	9.23	11.29	14.27	16.32	18.02	19.42	21.03
	dép.	7.20	9.27	11.34	14.32	16.38	18.12	19.50	21.14
BIENNE :	arr.	8.05	10.11	12.30	15.25	17.26	19.03	20.39	22.04
	dép.	8.17	10.17	12.38	15.38	17.31	19.09	20.47	22.13
LAUSANNE :	arr.	9.35	11.35	13.57	17.01	18.55	20.26	22.02	23.35
	dép.	9.40	11.40	14.00	17.07	19.06	20.32	22.08	23.40
GENÈVE :	arr.	10.19	12.19	14.39	17.52	19.44	21.16	22.47	0.25
Durée du trajet :		4 h. 01	3 h. 51	4 h. 07	4 h. 20	4 h. 08	4 h. 05	4 h. 12	4 h. 19
		Sans intérêt	Sans intérêt	Sans intérêt	Sans intérêt	Sans intérêt	Sans intérêt	Sans intérêt	Sans intérêt
Trains directs, sans changement :		2		Communications intéressantes :		0			
Trains directs, avec changements :		6		Communications sans grand intérêt :		8			
		8							

Commentaires : Le voyageur allant de Zurich à Genève n'a, jamais, au cours de la journée, un quelconque avantage à emprunter la ligne du Pied-du-Jura.

b) Ligne Zurich-Olten-Berne-Lausanne-Genève

		Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Sans changement
ZURICH :	dép.	0.05	4.38	7.04	8.24	9.27	11.30	13.15	14.25	16.20	17.35	19.40	22.05
OLTEN :	arr.	1.03	5.33	—	—	10.17	—	—	15.16	—	—	—	22.39
	dép.	1.19	5.39	—	—	10.21	—	—	15.18	—	—	—	22.53
BERNE :	arr.	2.23	6.36	8.38	9.57	11.14	13.04	14.47	16.09	17.49	19.12	21.14	23.41
	dép.	2.48	6.44	8.42	10.00	11.20	13.07	14.51	16.13	17.52	19.16	21.18	23.44
LAUSANNE :	arr.	4.16	8.03	9.53	11.16	12.31	14.15	15.59	17.24	19.03	20.28	22.28	0.54
	dép.	4.39	8.06	9.55	11.18	12.34	14.18	16.02	17.27	19.06	20.32	22.31	0.57
GENÈVE :	arr.	5.35	8.50	10.03	12.03	13.13	14.57	16.41	18.06	19.44	21.16	23.10	1.41
Durée du trajet :		5 h. 30	4 h. 12	3 h. 30	3 h. 39	3 h. 46	3 h. 27	3 h. 26	3 h. 41	3 h. 24	3 h. 41	3 h. 30	3 h. 36
		Inté- ressant	Inté- ressant	Inté- ressant	Inté- ressant	Inté- ressant	Inté- ressant	Inté- ressant	Inté- ressant	Inté- ressant	Inté- ressant	Inté- ressant	Inté- ressant

Trains directs, sans changement : 12

Communications intéressantes : 12

Commentaires : Un train de nuit quittant Zurich à 0.05 h. permet d'être à Genève à 5.35 h. Par cette ligne, on peut être à Genève avant 9.00 h. Le soir, en partant de Zurich à 22.05 h., on arrive encore à Genève dans la nuit. Pour le reste, ce tableau se passe de commentaires : les communications sont excellentes.

C. Direction Genève-Bâle

Tableau 3

a) Ligne Genève-Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Delémont-Bâle : 248 km.-tarif (238 km. effectifs)

		Changements à Lausanne et à Bienne	Sans changement	Sans changement	Changement à Bienne	Sans changement	Sans changement	Sans changement	Changement à Bienne	Sans changement
GENÈVE :	dép.	4.25	6.15	9.00	11.16	13.30	14.49	17.09	18.19	19.52
LAUSANNE :	arr.	5.12	6.56	9.39	11.55	14.09	15.34	17.48	19.00	20.31
	dép.	5.20	7.00	9.44	12.01	14.15	15.39	18.00	19.10	20.35
BIENNE :	arr.	6.46	8.15	11.04	13.21	15.35	17.01	19.25	20.36	21.52
	dép.	7.02	8.26	11.09	13.31	15.38	17.06	19.36	21.03	21.56
DELÉMONT :	arr.	7.37	9.02	11.50	14.10	16.09	17.43	20.12	21.35	22.32
	dép.	7.44	9.06	11.58	14.15	16.15	17.48	20.17	21.42	22.37
BALE :	arr.	8.22	9.41	12.35	14.54	16.47	18.26	20.53	22.20	23.12
Durée du trajet :		3 h. 57	3 h. 26	3 h. 35	3 h. 38	3 h. 17	3 h. 37	3 h. 44	4 h. 01	3 h. 20
		Sans intérêt	Intéressant	Intéressant	Intéressant	Intéressant	Intéressant	Intéressant	Intérêt moyen	Intéressant
		Trains directs, sans changement : 6			Communications intéressantes : 7				Communications d'un intérêt moyen : 1	
		Trains directs, avec changements : 3			Communications sans intérêt : 1					
		<u>9</u>								

Commentaires : Cet horaire est intéressant. Mais, le voyageur qui emprunte cette ligne ne peut pas arriver à Bâle avant 8.22 h. et il doit quitter Genève, au plus tard, à 19.52 h. Il manque un train entre 6.15 h. et 9.00 h. et entre 14.49 h. et 17.09 h.

b) Ligne Genève-Lausanne-Berne-Olten-Bâle : 263 km.

		Sans changement	Changement à Olten	Changements à Lausanne et à Bienne	Changements à Lausanne et à Bienne	Changement à Bienne	Changement à Bienne	Changement à Olten	Changement à Olten	Changement à Olten	Changement à Olten	Changement à Olten	Sans changement		
GENÈVE :	dép.	0.55	4.25	7.02	9.00	10.57	12.39	13.14	15.01	15.56	17.34	19.58	21.05		
LAUSANNE :	arr.	1.50	5.12	7.49	9.39	11.42	13.17	14.01	15.40	16.35	18.13	20.35	21.49		
	dép.	2.05	5.14	7.55	9.48	11.51	13.20	14.06	15.53	16.37	18.16	20.37	21.52		
BERNE :	arr.	3.30	6.24	9.18	11.03	13.09	14.25	15.18	17.12	17.45	19.26	21.46	23.10		
	dép.	4.02	6.30	9.27	11.09	13.25	15.04	15.22	17.29	17.49	19.30	21.49	23.15		
OLTEN :	arr.	5.10	7.18	10.25	12.01	14.28	16.05	16.10	18.31	18.35	20.19	22.35	0.09		
	dép.	5.34	7.22	10.37	12.04	14.32	16.08	16.37	18.40	18.40	20.34	22.47	0.33		
BALE :	arr.	6.10	7.55	11.11	12.35	15.06	16.40	17.33	19.18	19.18	21.24	23.19	1.05		
Durée du trajet :		5 h. 15	3 h. 30	4 h. 09	3 h. 35	4 h. 09	4 h. 01	4 h. 19	4 h. 17	3 h. 22	3 h. 50	4 h. 59	3 h. 21	4 h. 00	
		Inté- ressant	Inté- ressant	Intérêt moyen	Sans intérêt	Sans intérêt	Sans intérêt	Sans intérêt	Sans intérêt	Inté- ressant	Intérêt moyen	Sans intérêt	Intérêt moyen	Inté- ressant	
		Trains directs, sans changement : 2				Communications intéressantes : 4									
		Trains directs, avec changements : $\frac{11}{13}$				Communications d'un intérêt moyen : 3						Communications sans grand intérêt : 6			

Commentaires : Ce qui donne une supériorité à la ligne du Plateau sur celle du Pied-du-Jura, ce sont les trains de nuit, du matin et du soir. On peut être à 6.10 h. et à 7.55 h. à Bâle ; on peut quitter Genève à 21.05 h. et rentrer à Bâle le même soir. Pendant la journée, le train quittant Genève à 15.56 h. et qui arrive à Bâle à 19.18 h., comble une lacune de l'horaire de la ligne du Pied-du-Jura. Le train quittant Genève à 7.02 h. revêt également un certain intérêt.

D. Direction Bâle-Genève

Tableau 4

a) Ligne Bâle-Delémont-Bienne-Neuchâtel-Lausanne-Genève

		changement Sans	Changement à Bienne	changement Sans	changement Sans	changement Sans	Changement à Lausanne	changement Sans	Changement à Lausanne	
BALE :	dép.	6.58	8.44	11.24	14.12	16.10	17.48	19.35	20.43	
DELÉMONT :	arr.	7.32	9.24	11.57	14.48	16.51	18.19	20.08	21.20	
	dép.	7.40	9.31	12.02	14.55	16.57	18.26	20.13	21.26	
BIENNE :	arr.	8.13	10.05	12.35	15.30	17.35	18.59	20.44	22.00	
	dép.	8.17	10.17	12.38	15.38	17.39	19.09	20.47	22.13	
LAUSANNE :	arr.	9.35	11.35	13.57	17.01	19.06	20.26	22.02	23.35	
	dép.	9.40	11.40	14.00	17.07	19.14	20.32	22.08	23.40	
GENÈVE :	arr.	10.19	12.19	14.39	17.52	19.56	21.16	22.47	0.25	
Durée du trajet :		3 h. 21	3 h. 35	3 h. 15	3 h. 40	3 h. 46	3 h. 28	3 h. 12	3 h. 42	
		Intéressant	Intéressant	Intéressant	Intéressant	Intéressant	Intéressant	Intéressant	Intéressant	
	Trains directs, sans changement :	6			Communications intéressantes :					8
	Trains directs, avec changements :	2								
		8								

Commentaires : Cet horaire est intéressant. Mais, il manque les trains du matin et du soir et un train quittant Bâle vers 10.00 h. et un autre quittant Bâle vers 13.00 h.

b) Ligne Bâle-Olten-Berne-Lausanne-Genève

		Sans changement	Sans changement	Changement à Olten	Changement à Olten	Changement à Olten	Changement à Olten	Changement à Olten	Changement à Olten	Changement à Olten	Changement à Olten	Changement à Olten
BALE :	dép.	0.27	4.50	6.51	7.56	9.33	11.50	12.58	14.28	15.56	19.22	22.15
OLTEN :	arr.	1.01	5.28	7.27	8.26	10.05	12.24	13.32	14.59	16.28	19.54	22.48
	dép.	1.19	5.39	7.32	8.37	10.08	12.26	13.43	15.02	16.42	19.56	22.53
BERNE :	arr.	2.23	6.36	8.27	9.38	11.07	13.25	14.40	16.00	17.40	20.55	23.41
	dép.	2.48	6.44	8.42	10.00	11.20	13.46	14.51	16.13	17.52	21.18	23.44
LAUSANNE :	arr.	4.16	8.03	9.53	11.16	12.31	15.09	15.59	17.24	19.03	22.28	0.54
	dép.	4.39	8.06	9.55	11.18	12.34	15.16	16.02	17.27	19.06	22.31	0.57
GENÈVE :	arr.	5.35	8.50	10.34	12.03	13.13	16.10	16.41	18.06	19.44	23.10	1.41
Durée du trajet :		5 h. 08	4 h. 00	3 h. 43	4 h. 07	3 h. 40	4 h. 20	3 h. 43	3 h. 48	3 h. 48	3 h. 48	3 h. 26
		Intéressant	Intéressant	Sans intérêt	Intérêt moyen	Intéressant	Sans intérêt	Intéressant	Sans intérêt	Intérêt moyen	Sans intérêt	Intéressant

Trains directs, sans changement : 0
 Trains directs, avec changements : $\frac{11}{11}$

Communications intéressantes : 5
 Communications d'un intérêt moyen : 2
 Communications sans grand intérêt : 4

Commentaires : Toujours les trains de nuit, trains du matin et trains du soir donnent une supériorité à la ligne du Plateau. Le train quittant Bâle à 9.33 h. et arrivant à Genève avant 14 h. 00 comble une lacune de la ligne du Pied-du-Jura où l'on ne trouve pas de train entre 8.44 h. et 11.24 h. De même, le train quittant Bâle à 12.58 h. et arrivant à Genève à 16.41 h. comble la lacune de l'horaire du Pied-du-Jura qui ne présente pas de train entre 11.24 h. et 14.12 h.

Nous avons également analysé la situation vue de Lausanne et de Sion. Pour ne pas alourdir notre étude, nous renonçons à publier, une fois encore, les tableaux des horaires. Mais, voici les résultats auxquels nous sommes arrivés :

AU DÉPART DE LAUSANNE

A. Direction Lausanne-Zurich

a) Ligne Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Olten-Zurich

Trains directs, sans changement :	6
Trains directs, avec changements :	3
Total :	<u>9</u>

Communications intéressantes :	3
Communications d'intérêt moyen :	2
Communications sans intérêt :	4

Commentaires : Un train intéresse le Lausannois, celui qui quitte Lausanne à 9.58 h. et arrive à Zurich à 12.55 h. Le train de 19.10 h. peut l'intéresser. Il manque un train partant vers 17.00 h.

b) Ligne Lausanne-Berne-Olten-Zurich

Trains directs, sans changement :	14
Trains directs, avec changements :	0
Communications intéressantes :	13
Communications d'intérêt moyen :	0
Communications sans intérêt :	1

Commentaires : Les communications sont excellentes. Il manque un train quittant Lausanne vers 10.00 h. En résumé, le Lausannois peut, en pratique, ignorer la ligne du Pied-du-Jura.

B. Direction Zurich-Lausanne

a) Ligne Zurich-Olten-Bienne-Neuchâtel-Lausanne

Trains directs, sans changement :	4
Trains directs, avec changements :	4
Total :	<u>8</u>

Communications intéressantes :	0
Communications d'intérêt moyen :	4
Communications sans intérêt :	4

Commentaires : Cette ligne ne présente aucun intérêt pour le Zuricois.

b) Ligne Zurich-Olten-Berne-Lausanne

Trains directs, sans changement :	13
Trains directs, avec changements :	0
Total :	<u>13</u>

Correspondances intéressantes :	12
Correspondances d'intérêt moyen :	1
Correspondances sans intérêt :	0

Commentaires : Excellentes correspondances. Il manque un train qui arrive à Lausanne vers 13.30 h. Pour le Zuricois, la ligne du Pied-du-Jura est totalement dépourvue d'intérêt.

C. Direction Lausanne-Bâle

a) Ligne Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Delémont-Bâle

Trains directs, sans changement : 6
Trains directs, avec changements : 3
Total : 9

Correspondances intéressantes : 8
Correspondances d'intérêt moyen : 0
Correspondances sans intérêt : 1

Commentaires : Si cette ligne est intéressante pour le Lausannois, il manque un train arrivant à Bâle vers 7.00 h., un train permettant de quitter Lausanne après 22.00 h., un train arrivant à Bâle vers 13.30 h.

b) Ligne Lausanne-Berne-Olten-Bâle

Trains directs, sans changement : 2
Trains directs, avec changements : 11
Total : 13

Communications intéressantes : 5
Communications d'intérêt moyen : 0
Communications sans intérêt : 8

Commentaires : Les trains arrivant à Bâle à 6.10 h. et à 7.55 h. sont très intéressants pour ceux qui se dirigent vers l'Allemagne ou pour les jeunes Lausannois travaillant à Bâle. Le train qui arrive à Bâle à 11.11 h. peut être intéressant de même que le train arrivant à 17.18 h. D'autre part, on peut quitter Lausanne à 21.52 h. encore. En résumé, le Lausannois ne peut pas se passer, actuellement, des avantages de la ligne du Plateau.

D. Direction Bâle-Lausanne

a) Ligne Bâle-Delémont-Bienne-Neuchâtel-Lausanne

Trains directs, sans changement : 8
Trains directs, avec changements : 0
Total : 8

Correspondances intéressantes : 8
Correspondances d'intérêt moyen : 0
Correspondances sans intérêt : 0

Commentaires : Correspondances intéressantes. Il manque un train arrivant à Lausanne avant 8.00 h. et deux autres arrivant vers 16.00 h. et vers 18.00 h.

b) Ligne Bâle-Olten-Berne-Lausanne

Trains directs, sans changement : 4
Trains directs, avec changements : 7
Total : 11

Correspondances intéressantes :	5
Correspondances d'intérêt moyen :	2
Correspondances sans intérêt :	4

Commentaires : Le train de nuit, le train arrivant à Lausanne à 8.03 h., le train quittant Bâle à 22.15 h., le train arrivant à Lausanne à 15.59 h. font que le Bâlois ne peut se passer de la ligne du Plateau.

AU DÉPART DE SION

A. Direction Sion-Zurich

a) Ligne Sion-Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Olten-Zurich

Trains directs, sans changement :	1
Trains directs, avec changements :	7
Total :	8

Communications intéressantes :	5
Communications d'intérêt moyen :	1
Communications sans intérêt :	3

Commentaires : Un seul train sans changement, départ 17.20 h. de Sion. Il manque un train quittant Sion vers 15.00 h. et un autre vers 19.00 h. En raison des arrêts à Lausanne, certaines correspondances par le Pied-du-Jura revêtent un petit intérêt.

b) Ligne Sion-Lausanne-Berne-Olten-Zurich

Trains directs, sans changement :	1
Trains directs, avec changements :	9
Total :	10

Communications intéressantes :	7	
Communications d'intérêt moyen :	1	(intéressant avec bagages)
Communications sans intérêt :	2	

Commentaires : Un bon train : celui quittant Sion à 14.40 h. On peut quitter Sion à 19.06 h., voire Saint-Maurice à 20.55 h. et arriver encore le même soir à Zurich.

En résumé, pour les Valaisans, la ligne du Pied-du-Jura entre, parfois, en considération.

B. Direction Zurich-Sion

a) Ligne Zurich-Olten-Bienne-Neuchâtel-Lausanne-Sion

Trains directs, sans changement :	2
Trains directs, avec changements :	5
Total :	7

Communications intéressantes :	0
Communications d'intérêt moyen :	0
Communications sans intérêt :	7

Commentaires : A moins qu'on ne soit chargé de bagages — deux trains directs, sans changement — on n'a pas intérêt à utiliser la ligne du Pied-du-Jura pour se rendre dans le Valais.

b) Ligne Zurich-Olten-Berne-Lausanne-Sion

Trains directs, sans changement : 0
Trains directs, avec changements : $\frac{10}{}$
Total : 10

Communications intéressantes : 10
Communications d'intérêt moyen : 0
Communications sans intérêt : 0

Commentaires : Se passe de commentaires.

C. Direction Sion-Bâle

a) Ligne Sion-Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Delémont-Bâle

Trains directs, sans changement : 0
Trains directs, avec changements : $\frac{8}{}$
Total : 8

Communications intéressantes : 8
Communications d'intérêt moyen : 0
Communications sans intérêt : 0

Commentaires : Ligne intéressante. Sans commentaires spéciaux.

b) Ligne Sion-Lausanne-Berne-Olten-Bâle

Trains directs, sans changement : 0
Trains directs, avec changements : $\frac{9}{}$
Total : 9

Communications intéressantes : 2
Communications d'intérêt moyen : 2
Communications sans intérêt : 5

Commentaires : Le Valaisan peut, à la rigueur, se passer de la ligne du Plateau. Le train quittant Sion à 6.30 h. et arrivant à Bâle à 11.11 h. est intéressant, de même que le train quittant Sion à 14.40 h. et arrivant à Bâle à 19.18 h.

D. Direction Bâle-Sion

a) Ligne Bâle-Delémont-Bienne-Neuchâtel-Lausanne-Sion

Trains directs, sans changement : 1
Trains directs, avec changements : $\frac{6}{}$
Total : 7

Communications intéressantes : 6
Communications d'intérêt moyen : 0
Communications sans intérêt : 1

Commentaires : Même si elle n'a qu'un train direct, sans changement, la ligne du Pied-du-Jura est la ligne du Valais.

b) Ligne Bâle-Olten-Berne-Lausanne-Sion

Trains directs, sans changement : 1
Trains directs, avec changements : $\frac{5}{}$
Total : 6

Communications intéressantes :	0
Communications d'intérêt moyen :	4
Communications sans intérêt :	2

Commentaires : Par aucune des lignes, sauf le dimanche, on ne peut arriver en Valais avant 11.28 h. La ligne du Plateau n'offre d'intérêt qu'en raison d'un train du matin qui est direct, sans changement.

En conclusion, la situation actuelle se résume ainsi : tandis que le voyageur entre Zurich et la Suisse romande peut très bien faire complètement abstraction de la ligne du Pied-du-Jura, le voyageur entre Bâle et la Suisse romande a intérêt à utiliser la ligne du Pied-du-Jura, mais ne peut pas se passer complètement de la ligne du Plateau.

Spécialisation des lignes, partage du trafic

La politique des CFF est donc claire : elle tend à la spécialisation de chacune des lignes. Mais, on peut très bien concevoir un horaire mixte qui, le trafic allant se développant, assurerait d'excellentes et rapides correspondances par les lignes dans les deux directions, Zurich et Bâle.

Voulons-nous accepter cette spécialisation du trafic ? C'est aux autorités, aux associations économiques de nos régions de se prononcer.

A l'argument qu'il importe peu que le trafic de transit entre Zurich, Bâle et Lausanne s'écoule par ici ou par là, on peut objecter, avec pertinence, que le rail comme la route est un moyen de propagande pour une région.

Il y a quelques années, la Swissair soulignait, dans un de ses rapports, qu'il n'est nullement indifférent, du simple point de vue du prestige, qu'une ligne internationale transite ou non par la Suisse. D'ailleurs, qui dit bons horaires, dit pays bien équipé, vivant, actif, pays qui exerce un attrait psychologique sur les hommes, qui attire et retient les commerces et les industries, les bons ouvriers, les bons techniciens, les bons ingénieurs, les bons employés.

L'importance économique du Jura

Les régions du Pied-du-Jura et du Jura n'étaient parcourues autrefois par aucune route de grand transit (sauf la route Bâle-Moutier-Bienne) et sont restées, durant des siècles, à l'écart de la circulation. Pour sortir de leur isolement, elles ont dû redoubler d'ingéniosité. A la naissance des chemins de fer, elles ont compris toute l'importance que revêtaient ces veines irrigatrices d'un sang neuf. Elles ont construit leur réseau ferroviaire. Si ces lignes n'ont pas toujours été des bonnes affaires pour les bailleurs de fonds, personne ne peut nier que, du point de vue de l'économie générale, elles ont été à l'origine de la prospérité.

Le résultat de ce travail est sous nos yeux. Nous n'avons pas de villages abandonnés. Au contraire — et cela ne cesse d'émerveiller l'étranger — jusqu'au fond de nos vallées jurassiennes, jusque sur nos hauts plateaux, là, où l'on ne s'attendrait qu'à rencontrer des tas de

L'importance du

Gaz

Pour toute
information
adressez-vous
aux usines
à gaz
jurassiennes de :

pour l'approvisionnement du pays en énergie
de réseau s'affirme de jour en jour. Bâtir
pour l'avenir, c'est prévoir aujourd'hui des
installations de gaz dans les immeubles neufs.



Bienne - Delémont - Moutier - Tavannes

128



N-2



SANDVIK
AVESTA
COROMANT
ATLAS COPCO
MARTONAIR
SYMALEN-SYMADUR
VIBRO-DYNAPAC
SCOOPMOBILE
LINK BELT

NOTZ + CO AG. S.A.
BIEL - BIENNE
TEL. 032 - 2 55 22

1216

LA JURASSIENNE

Caisse d'assurance-maladie
créée par l'ADIJ, reconnue par la Confédération
est ouverte à tous les Jurassiens

INDEMNITÉS JOURNALIÈRES ET D'HOSPITALISATION
INDEMNITÉS AU DÉCÈS — ASSURANCE-TUBERCULOSE
SOINS MÉDICAUX ET PHARMACEUTIQUES
ASSURANCE-MATERNITÉ — ASSURANCE COLLECTIVE

Présidence : **Delémont**, avenue de la Gare 46, tél. (066) 2 15 13

Administration : **Cortébert**, tél. (032) 97 14 44

1210

cailloux ou des maigres pâturages, on trouve des villes prospères, des usines importantes, dont les produits vont dans le monde entier. Des capitaux énormes sont investis dans les fabriques, les ateliers, les commerces. Le Jura, aux longs hivers, aux vallées compartimentées, qu'on aurait cru condamné à la vie médiocre, ce Jura est une terre de miracle. Et les villes du Pied-du-Jura, Yverdon, Neuchâtel, Bienne, Granges, Soleure lui doivent le meilleur de leur épanouissement.

Ouvrons la carte économique de notre pays. Ce qui frappe, c'est l'importance que représente cette région par rapport à l'ensemble de la Suisse. 547 967 habitants — soit 10,1 % de la population de notre pays — y vivent. 249 691 personnes sont occupées dans l'industrie, le commerce ou l'artisanat, ce qui constitue 11,2 % de la main-d'œuvre de la Suisse. De ces 249 619 personnes, 54 390 travaillent pour l'horlogerie, ce qui représente 79,7 % de la totalité de la main-d'œuvre horlogère du pays. L'impôt de la défense nationale y rapporte 35 118 530 fr., soit 10,6 % du total de l'impôt versé par l'ensemble de la Suisse.

Ces chiffres — que nous devons à l'amabilité de M. le préfet de Bienne, Dr M. Hirschi — mettent en valeur la puissance économique de la région du Pied-du-Jura et du Jura suisse.

Priver nos régions du trafic de transit entre la Suisse orientale et la Suisse romande, c'est, qu'on le veuille ou non, sacrifier des chances. (Cet argument est, jusqu'à un certain point, valable pour la région du Plateau en ce qui concerne le trafic de transit entre Bâle et la Suisse romande !)

II. Les problèmes que pose la ligne du Pied-du-Jura

Mais, dans l'immédiat, puisque l'on nous abandonne plus ou moins le trafic Suisse romande-Bâle — ce à quoi nous sommes évidemment sensibles — attachons-nous aux problèmes que pose cette ligne. Ils revêtent quatre aspects essentiels :

1. L'achèvement de l'équipement en double voie entre Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Delémont-Bâle.
2. La suppression de la taxe, dite de montagne, entre Moutier et Longeau.
3. L'obtention de correspondances le matin, le soir et la nuit entre la Suisse romande, Bâle et vice versa.
4. L'octroi, aux voies d'accès du Jura, de trains plus rapides et plus nombreux, en rapport avec l'importance économique de nos régions montagneuses.

L'achèvement de l'équipement en double voie

La voie unique n'est pas plus concevable en matière ferroviaire qu'elle ne l'est en matière routière. Elle impose des croisements de trains, des battements trop longs, des allongements de temps de parcours, des alourdissements de marche. Elle entrave la fluidité du trafic et engendre à tous moments des retards.

Entre Lausanne et Bâle, les tronçons suivants sont encore à voie unique :

Onnens-Gorgier	10 km.
Gléresse-Bienne	11 km.
Longeau-Moutier	13 km., dont 8,6 km. de tunnel
Moutier-Choindez	6 km.
Delémont-Aesch	28 km.

La double voie Onnens-Gorgier tarde à venir.

La pose de la double voie entre Gléresse et Bienne a été retardée du fait de la reconstruction prévue de la route entre Bienne et La Neuveville. Les projets ont, aujourd'hui, pris corps et l'on attend la mise en chantier de la double voie de chemin de fer dont une partie empruntera un tunnel à percer entre Bienne et Daucher.

Concernant la double voie entre Delémont et Aesch, M. le conseiller fédéral Spühler a dit devant le Conseil national en octobre 1963 : « Dans l'intérêt d'une amélioration des relations Bâle-Suisse occidentale, les CFF ont inscrit à leur programme l'établissement de la double voie dans la vallée de la Birse. » Il s'agit, entre Aesch et Grellingue, de construire des murs de soutènement et un tunnel, entre Grellingue et Zwingen, des murs de soutènement et des ponts sur la Birse, entre Bärswil et Liesberg, deux petits tunnels et deux ponts sur la Birse, entre Soyhières et Delémont, un important mur de soutènement.

Entre Choindez et Moutier, les difficultés techniques sont normales : quelques courts tunnels.

Reste le doublement de la ligne Moutier-Longeau.

Le problème de Moutier-Longeau

Le tronçon Moutier-Longeau, livré à l'exploitation en 1915, appartient à la Compagnie du Lötschberg, mais il est exploité par les CFF.

Cette ligne — que les CFF avaient combattue, mais dont ils ne peuvent plus se passer — constitue, pour le BLS, une excellente affaire. Selon le règlement concernant le partage du trafic entre CFF et BLS, les marchandises — à moins que l'expéditeur n'en décide autrement — doivent être acheminées par le chemin le plus court et le meilleur marché et la ligne de Moutier-Granges a droit à sa part, même quand les CFF font passer les marchandises ailleurs. Un doublement n'amènerait sans doute pas un accroissement de trafic en rapport avec la dépense, du moins pas aussi longtemps que la ligne Bâle-Delémont-Bienne-Berne n'est pas entièrement à deux voies. En conclusion : le BLS n'a pas d'intérêt matériel au doublement de cette voie, au contraire.

Seconde constatation : la ligne Longeau-Moutier est grevée, depuis cinquante ans, d'une taxe, dite de montagne. Elle est soumise, depuis son ouverture, aux tarifs des CFF. Mais, le BLS est autorisé à percevoir une surtaxe de 100 %. Ainsi, pour le tunnel proprement dit, la surtaxe est de 100 % ; pour le reste du tronçon de 4,4 kilomètres, la

surtaxe n'est que de 30 %. Au lieu de calculer le tarif sur 13 kilomètres, on le calcule sur 23, ce qui représente, entre Moutier et Longeau, une surtaxe de 77 %, soit une taxe de 1 fr. 20 pour un billet simple course de 2^e classe et 1 fr. 80 pour un billet aller et retour. Ce qui revient à dire que le billet Genève-Bâle, aller et retour, qui coûte, par Lausanne-Fribourg-Berne-Olten, 35 fr., coûterait 33 fr. par Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Delémont, si la taxe était supprimée, ce qui représenterait une différence de 2 fr.

Le Jura, depuis longtemps, réclame la suppression de cette taxe qui a été abolie sur la ligne du Gothard et sur d'autres lignes. En vertu de la loi sur le rapprochement tarifaire, elle a été également pratiquement abolie sur le tronçon oberlandais du BLS entre Spiez et Brigue.

M. le conseiller fédéral Spühler a déclaré ce qui suit : « Un rapprochement tarifaire ne peut être pris en considération sur le tronçon Moutier-Longeau, plusieurs conditions du règlement n'étant pas remplies. Cette ligne ne se trouve pas dans une région dite montagneuse et ne dessert aucune région insuffisamment ou unilatéralement développée du point de vue économique. C'est donc le BLS uniquement qui devrait faire les frais de la suppression de la surtaxe. En cas de rachat des chemins de fer bernois, le tronçon Moutier-Granges serait inclus dans l'acte de vente. En ce qui concerne les tarifs, il subirait le sort des autres tronçons du BLS. »

En compulsant les comptes du BLS, il n'est pas possible de se faire une idée des bénéfices que la compagnie réalise grâce à ce tunnel. Ils doivent être très élevés et, renoncer à la surtaxe de montagne, serait, pour le BLS, consentir un sacrifice important sur l'autel de la collectivité helvétique. C'est pourquoi, en dépit de toutes les attaques dirigées contre cette taxe, le BLS est toujours resté muet.

La solution du problème du tronçon Moutier-Longeau n'est donc pas à la Direction des CFF. On ne peut pas l'attendre non plus de la Direction du BLS qui n'a qu'à perdre au doublement du tunnel et à la renonciation à la surtaxe. Ce problème est donc d'intérêt public et ne sera résolu que dans le cadre général de l'économie du canton de Berne.

Il convient, ici, d'ouvrir une parenthèse. Le tronçon Bienne-Delémont-Bâle revêt un double intérêt. Il est également partie intégrante de la ligne du Lœtschberg, c'est-à-dire de la ligne Bâle-Delémont-Bienne-Berne-Lœtschberg-Brigue-Domodossola-Milan ou Gêne ou de la ligne Paris-Belfort-Delle-Berne-Milan. A ce titre, déjà, il doit, à tout prix, être rééquipé en double voie continue si la grande artère internationale du Lœtschberg entend décharger la ligne du Gothard et jouer son rôle de grande transversale pour lequel elle avait été conçue. Or — et c'est là un fait très réjouissant pour les défenseurs de la ligne du Pied-du-Jura — le Conseil d'Etat du canton de Berne a déclaré, à plusieurs reprises, que sa politique de la ligne du Lœtschberg constitue un tout et que le sort de la ligne Bâle-Delémont-Bienne et celui du tunnel du Moutier-Granges sont liés à celui du tronçon de l'Oberland dans les discussions qui se déroulent en ce moment autour du rachat du Lœtschberg.

L'amélioration de l'horaire

Il ressort clairement de l'analyse des horaires que les voyageurs qui désirent arriver à Bâle, à Lausanne ou à Genève tôt le matin, soit pour y vaquer à leurs affaires, soit pour continuer leur voyage vers l'étranger, sont contraints d'utiliser la ligne du Plateau. Il en est de même de ceux qui désirent passer une partie de leur soirée à Bâle, Lausanne ou Genève.

Si donc nous voulons véritablement faire de la ligne du Pied-du-Jura, la « ligne de Bâle » ou la « ligne de la Suisse romande », nous devons premièrement porter dorénavant le poids de nos revendications dans cette direction : réclamer des bons trains le matin et le soir.

Nous avons vu qu'à Yverdon, Neuchâtel, Bienne, Granges et Soleure, la ligne du Pied-du-Jura est rejointe par des lignes descendant du Jura. Le Jura étant très peuplé et très industriel, il importe qu'il jouisse de bonnes correspondances avec la grande ligne qui le côtoie afin qu'il ne soit pas victime d'un lent dépeuplement. Notre tâche est donc, secondement, de lutter constamment, là aussi, pour une amélioration des horaires.

En ce qui concerne la ligne Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Olten-Zurich — tout en abandonnant, pour le moment, à la ligne du Plateau le trafic de transit accéléré — nous devrions porter nos efforts sur l'amélioration du trafic Neuchâtel-Bienne-Granges-Soleure-Oensingen-Zurich et retour. Une contrée aussi industrielle que la nôtre a besoin, par jour, d'au moins deux rapides dans les deux sens, entre nos villes et Zurich. On peut très bien les concevoir indépendamment des trains directs actuels venant de Lausanne ou y allant. Ce sera, là, notre troisième objectif.

Nos tâches immédiates

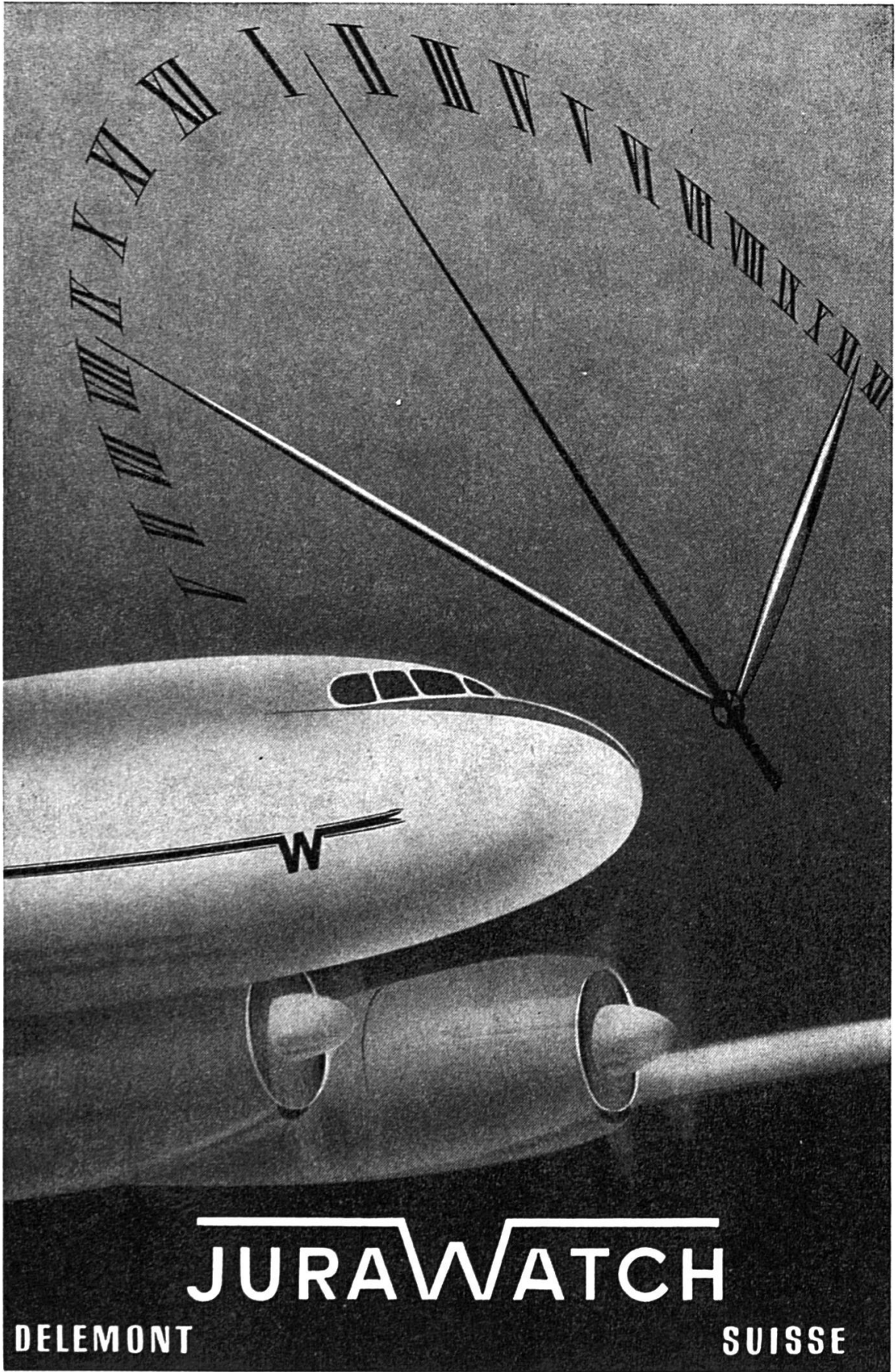
Nous l'avons constaté, des habitudes nouvelles sont nées et la jeune génération ignore souvent encore les avantages que présente la ligne du Pied-du-Jura.

La ligne du Pied-du-Jura, c'est, entre la Suisse romande et Bâle, le chemin le plus court — de 25 kilomètres — le meilleur marché, le plus rapide. En plus, cette ligne est pittoresque, c'est-à-dire touristique. Elle côtoie deux lacs et le parcours Bienne-Bâle conduit à travers une région appréciée des voyageurs depuis des siècles. Psychologiquement, déjà, en raison de sa diversité, la ligne du Pied-du-Jura paraît plus courte.

Nous devons donc faire connaître, dans le grand public, nos points de supériorité.

Dans quel secteur devons-nous agir publicitairement ? A Bâle, en aval de Bâle, à Lausanne, le long de la ligne du Simplon, de la ligne Lausanne-Genève et au-delà de Genève.

Il a paru, il y a quelques années, un excellent dépliant sur la ligne du Pied-du-Jura. Il y a quelques années, l'Association pour la défense de cette ligne a fait paraître des annonces et a diffusé des blocs-notes à l'intention des agences de voyage.



DELEMONT

JURAWATCH

SUISSE

Vos paiements

en Suisse, à l'étranger —
par chèque, giro bancaire, virement, télégramme...
toujours et partout par la

Société de Banque Suisse

Place centrale

BIENNE

Tél. (032) 2 21 21

Delémont

43, avenue de la Gare
Tél. (066) 2 29 81



Granges (Soleure)

Place de la Poste
Tél. (065) 8 71 71

1176

C H A U X
et
CALCAIRE

ST-URSANNE



pour industries, bâtiments, agriculture

Fabrique de Chaux de Saint-Ursanne S.A.

Téléphone (066) 5 31 22

1178

Nos bons hôtels du Jura

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements
ci-dessous et les recommander à vos amis

Bévilard	Hôtel du Cheval-Blanc Moderne et confortable	(R. Ludi) (032) 92 15 51
Bienne	Hôtel Seeland Entièrement rénové - Confort	(A. Flückiger) (032) 2 27 11
Boncourt	Hôtel à la Locomotive Salles pour sociétés - Confort	(L. Gatherat) (066) 7 56 63
Delémont	Hôtel de la Cigogne Rénové - Tout confort	(B. Frésard-Venzin) (066) 2 14 83
Laufon	Hôtel du Jura Chaîne des rôtisseurs - Salle de conférence	(M. Regli) (061) 89 51 01
Moutier	Hôtel Suisse Rénové, grandes salles	(Famille Brioschi-Bassi) (032) 93 10 37
La Neuveville	Hôtel J.-J. Rousseau Neuf - Confort, salles	(Jean Marty) (032) 7 94 55
Porrentruy	Hôtel du Cheval-Blanc Rénové, confort, salles	(C. Sigrist) (066) 6 11 41
Saint-Imier	Hôtel des XIII Cantons Relais gastronomique du Jura	(M. Zibung) (039) 4 15 46
Saint-Ursanne	Hôtel du Bœuf Rénové, sa cuisine, sa cave	(Jos. Noirjean) (066) 5 31 49

1207

Loterie SEVA

1 x 200'000

1 x 50'000

1 x 10'000

10x 1'000

etc., etc.

Tirage 2 juillet

Comme il s'agit d'atteindre toute la population, nous choisirions, comme moyen de propagande, l'affiche avant tout.

*

Ce sont les hommes qui équipent le rail, qui répartissent les budgets, qui font les horaires. Ce sont les hommes qui prennent le train et qui choisissent leur chemin. Or les hommes, même quand ils se retranchent derrière des théories et des principes, demeurent subjectifs, donc influençables.

A nous de bien savoir ce que nous voulons, où nous allons. A nous de nous aider et le Ciel nous aidera.

René FELL

Directeur de l'Office du tourisme
de Bienne

OFFRE DE TERRAIN INDUSTRIEL

La Commune de Vermes offre du terrain gratuit pour une nouvelle industrie, situé à proximité du village. L'eau et la conduite électrique seraient mises sur place gratuitement.

Pour tous renseignements s'adresser à la mairie après 18 heures ou le samedi. Tél. (066) 3 83 92.

CHRONIQUE ÉCONOMIQUE

Informations sur l'économie nationale en 1963. — Le nombre des étrangers exerçant une activité salariée en Suisse était de 690 013 en août 1963, dont 40% environ engagés par l'industrie. La branche des métaux et des machines employait, pour sa part, 120 903 salariés, soit 33,8% de son effectif total, alors que l'horlogerie n'accusait qu'une proportion de 18,8%.

A fin 1963, le nombre de concessions radio, télédiffusion et rediffusion atteignait en Suisse un total de 1 155 991 et celles de télévision, de 366 129. Les concessionnaires TV se répartissent à raison de 262 886 en Suisse alémanique, de 84 240 en Suisse romande et de 19 023 en Suisse italienne.

Les recettes fiscales de la Confédération helvétique se sont élevées en 1963 à 3646,9 millions de francs contre 3628,5 millions en 1962. Les plus importantes sources de recettes proviennent des droits de douane, 1537,5 millions de francs, et de l'impôt sur le chiffre d'affaires, 1001,7 millions.