

Conclusions de l'enquête au sujet des trains d'abonnés dans la vallée de Tavannes et dans le vallon de Saint-Imier

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

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

Band (Jahr): **36 (1965)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-824862>

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.

quante ans. Dans ce cas, un engagement de la Confédération n'aurait plus aucun sens. Il s'agit d'obtenir que le code d'urgence des travaux de construction des CFF soit revu et que la modernisation du Moutier - Longeau y soit prévue en bonne place.

Cela est d'ailleurs aussi dans l'intérêt général du pays, puisque nous savons que les conditions du trafic de la gare d'Olten ne pourront guère être améliorées avant une trentaine d'années et que, à Bourogne, s'établira au cours des prochaines années, un port fluvial doté d'une vaste zone industrielle qui nous amènera un trafic non négligeable.

La double voie entre Moutier et Longeau améliorera considérablement la capacité des voies d'accès du Lötschberg - Simplon, de même que les relations entre Berne et le Jura bernois et celles de Bâle vers la Suisse romande. Il y va de l'intérêt du canton tout entier qu'elle soit construite dans un avenir rapproché.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'expression de notre haute considération.

Pour l'ADIJ

Le président :
R. STEINER

Le secrétaire :
H.-L. FAVRE

Conclusions de l'enquête au sujet des trains d'abonnés dans la vallée de Tavannes et dans le vallon de Saint-Imier

A la demande d'un groupe d'industriels de Moutier et de quelques entreprises du vallon de Saint-Imier, l'ADIJ a entrepris une enquête dans ces deux régions sur les trains d'abonnés.

En rappelant que l'introduction de la semaine de cinq jours dans la plupart des usines a eu pour conséquence de modifier les horaires de travail, l'ADIJ a remis à la Direction du 1^{er} arrondissement des CFF à Lausanne un dossier dont les conclusions sont les suivantes :

Les réclamations majeures proviennent des industriels de Moutier.

A juste titre, il faut relever qu'aucun ouvrier ne peut arriver de la vallée de Tavannes, en gare de Moutier, avant 7 h. 07 alors qu'il serait indiqué d'y être à 6 h. 40 environ.

Les trains de midi ne permettent pas aux ouvriers de rentrer chez eux. Des dispositions particulières ont été prises par les entreprises et il semble que cette étude peut être abandonnée.

En ce qui concerne le retour en fin de journée, la plupart des employeurs ont établi un horaire de travail permettant aux ouvriers de prendre le train de 17 h. 41.

Les communications avec Delémont ne posent pas de problèmes, au début et en fin de journée.

Il est regrettable que de grandes entreprises aient recours aux transports par cars. Economiquement parlant, cette solution n'est pas avantageuse. En plus de l'adaptation de l'horaire proposé, il serait peut-être indiqué d'étudier la possibilité de créer une halte à la hauteur de l'Usine Tornos ou de la Verrerie de Moutier.

Dans le haut de la vallée la situation est satisfaisante. Il serait cependant intéressant, pour éviter de longues attentes entre les correspondances et les horaires de travail, de retarder le 3008 de 7 minutes environ et d'avancer le 3069 de 6 minutes environ.

Les courses de midi restent possibles quoique limitées, à Court, par exemple, à 45 minutes.

Il est également regrettable que certaines entreprises ne puissent bénéficier des chemins de fer ; l'Usine Wahli à Bévillard, en particulier, située à mi-chemin entre les stations de Malleray-Bévillard et Sorvilier.

Dans le vallon de Saint-Imier, en général, l'horaire convient parfaitement. Une seule exception, qui mérite une solution, est à relever. Elle est posée par les ouvriers de Corgémont qui connaissent de longues attentes le matin et le soir et qui éprouvent aussi des difficultés de déplacement à midi.

LE MARCHÉ DU TRAVAIL

On travaille toujours à plein rendement dans le Jura et les chiffres des tableaux ci-après se passent de longs commentaires.

Certes, si on s'en réfère aux tableaux du précédent trimestre, on constate une légère augmentation des chômeurs complets en décembre. Mais il ne s'agit là que d'une légère hausse saisonnière. Au contraire, si l'on compare la situation du mois de décembre 1964 à celle des mois de décembre 1962 et 1963, on constate que le nombre des chômeurs complets à cette époque de l'année tend de plus en plus à diminuer : 95 en décembre 1962, 35 en décembre 1963 et 16 en décembre 1964.

Cette amélioration est peut-être due aux circonstances météorologiques qui influencent nettement le travail dans le bâtiment, la pêche et la sylviculture. Néanmoins, on constate à nouveau que la conjoncture se maintient. Et cela est très réjouissant.

La rédaction.