

# Requête pour l'amélioration de l'horaire des chemins de fer dans le Jura bernois : pour la période du 28 mai 1967 au 31 mai 1969

Autor(en): **Steiner, R. / Favre, H.-L.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **38 (1967)**

Heft 1

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825243>

## **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.

# **Requête pour l'amélioration de l'horaire des chemins de fer dans le Jura bernois**

**pour la période du 28 mai 1967 au 31 mai 1969**

*Notre association s'étant toujours préoccupée de l'amélioration de l'horaire des chemins de fer dans le Jura bernois, nos membres auront intérêt à connaître ce que nous avons entrepris en vue de corriger les insuffisances de l'horaire actuellement en vigueur. Notre requête a été adressée à l'autorité cantonale en décembre 1965 déjà, à la suite des travaux de notre commission des horaires. La justification de cette nouvelle manière de procéder se trouve dans l'introduction de notre lettre du 11 décembre 1965, que nous publions in extenso ci-dessous.*

Delémont et Reconvilier, le 11 décembre 1965.

A la Direction cantonale des chemins de fer

3000 Berne

Concerne : Horaire des chemins de fer dans le Jura bernois.

Monsieur le Directeur,

La durée de validité de l'horaire ayant été portée à deux ans, nous nous permettons de modifier notre façon de procéder dans la présentation des revendications concernant l'horaire des chemins de fer dans le Jura bernois.

Jusqu'à présent, nous vous adressions nos requêtes sur la base du projet d'horaire mis à l'enquête publique. Désormais, nous vous ferons part de nos besoins avant l'élaboration du projet d'horaire et après avoir consulté nos membres. Nous ne faisons que suivre ainsi la recommandation que vous nous aviez faite le 21 janvier 1964. Il n'est, en effet, plus guère possible d'obtenir des modifications à un projet élaboré par l'administration et qui, à l'intérieur de celle-ci, a reçu l'approbation de tous les échelons.

Nous vous prions, par conséquent, de bien vouloir examiner nos requêtes, de les appuyer et de les transmettre à la Direction générale des chemins de fer fédéraux.

Avant d'aborder les vœux particuliers, nous désirons traiter quelques aspects généraux de l'horaire.

## **1. La ligne internationale de Delle**

Elle est sacrifiée par la SNCF, nous le savons. Il ne nous reste plus qu'une paire de trains Paris-Interlaken et leur marche a un caractère régional sur le parcours suisse. Une autre correspondance entre Paris et Berne est assurée par l'ancien « Ambassadeur », liaison excellente qui souffre cependant d'un handicap sérieux : le changement de

train à Belfort. Nous sommes en droit de nous demander si la ligne de Delle peut encore être envisagée à l'avenir comme ligne internationale entre Paris et Berne, sans tenir compte des besoins régionaux qui alourdisent la marche des trains. Faut-il abandonner cette idée et nous contenter de la situation présente ?

Il nous semble que les lignes des Verrières et de Delle pourraient se partager le trafic international entre Paris et Berne avec des trains rapides circulant à des heures différentes. Ceux de la ligne de Delle ne devraient alors desservir que les villes importantes. Le caractère international des trains serait ainsi sauvegardé.

S'il nous faut renoncer à cette solution, les trains existants devraient être mieux intégrés dans l'horaire pour assurer de bonnes correspondances à Delémont, Moutier, Bienne et Berne. Ils auraient un caractère plus régional sur le parcours suisse au détriment de leur qualité de trains internationaux mais la marche du train Paris-Interlaken devrait dans tous les cas être améliorée.

## **2. L'épine dorsale du réseau jurassien**

L'épine dorsale du réseau jurassien est la ligne Bâle-Bienne. Les tronçons à simple voie gênent la marche des trains, la ralentissent, multiplient les croisements et nuisent à l'établissement des correspondances à Bâle et à Bienne.

Cette ligne doit être équipée entièrement de la deuxième voie pour assurer des liaisons rapides, pour garantir des correspondances satisfaisantes et pour assouplir un horaire actuellement boiteux sur tout le parcours.

Le canton de Berne a le devoir d'appuyer de toute son autorité la demande de mise en double voie de la ligne Bâle-Bienne sur l'ensemble de son tracé, y compris le tronçon Moutier-Longeau. Ce programme est urgent ; politiquement et économiquement le Jura bernois n'a pas la place qui lui revient dans le canton et la Suisse s'il n'est pas relié au reste du pays par des voies de communication satisfaisantes. La réalisation de projets déjà anciens devient une impérieuse nécessité. Nous insistons sur ce point et sollicitons une fois de plus votre appui.

## **3. Les trains d'abonnés**

Le nombre des ouvriers et ouvrières de nos localités jurassiennes qui doivent chaque jour rejoindre leur lieu de travail situé souvent à plusieurs kilomètres de leur domicile est considérable. L'économie de notre région exige que nos transports publics tiennent compte de ces besoins et les satisfassent. C'est pourquoi nous insistons sur la prise en considération des revendications qui suivent.

## **4. L'horaire actuel**

En général, l'horaire actuel donne satisfaction. Beaucoup de trains circulent mais bien des voyageurs utiliseraient ce moyen de locomotion s'il était plus rapide et si les correspondances étaient meilleures. De par la configuration du pays, nous sommes plus que d'autres liés au rail.

En particulier, nos directs sont trop lents, les correspondances à Bâle pour Lucerne, Zurich, la Belgique et la France sont souvent peu satisfaisantes. A Bienne, elles seraient meilleures si les trains pour Bâle partaient avant ceux de Zurich.

Voici des exemples qui illustrent la détérioration de l'horaire de la ligne Bienne-Bâle :

- 309 Ce train a des voitures directes Genève-Bâle mais il part de Bienne derrière le 209, ce train doit évidemment attendre la correspondance du 805 de Berne qui pourrait, nous semble-t-il, arriver plus tôt à Bienne ;
- 325 **Genève-Bâle** : ce train circulait jusqu'au printemps 1965 devant le 225 pour Zurich. Depuis le printemps dernier, il attend 9 minutes à Bienne et part derrière le 225 ;
- 585 **Milan-Dortmund** : il a maintenant un battement de 8 minutes à Bienne et de 10 minutes à Delémont ;
- 332 **Hispania** : ce train circule 10 minutes plus tard que l'ancien 218 qu'il a remplacé, ce qui lui fait perdre la correspondance pour Berne par le 586 ;
- 324 **Bâle-Bienne-Berne et Bâle-Genève** : l'arrêt à Bienne pour la composition de Berne est maintenant de 30 minutes au lieu de 18 minutes.

Sur toute la ligne les temps de parcours sont trop lents, surtout entre Bâle et Delémont (seule exception, le 336). Les battements à Bienne et à Delémont sont trop longs également (seule exception, le 309). Il semble que les avantages des trains-navettes ne sont pas utilisés au maximum.

L'Ajoie est assez mal reliée à la Suisse romande ; elle ne l'est guère mieux avec Berne. Les voyageurs de la vallée de Tavannes perdent un temps précieux pour se rendre à Bienne et au-delà.

Les conditions de circulation sur la route Tavannes-Bienne sont très défavorables. Pour les 20 kilomètres qui séparent ces deux localités, le temps de parcours nécessaire à une voiture automobile varie généralement entre 30 et 40 minutes. A cela, il y a lieu d'ajouter les grandes difficultés de parcage à Bienne. En résumé, la vitesse commerciale du trafic routier considéré ne dépasse guère 20 km/h.

Géographiquement, Tavannes est un carrefour routier : Tavannes-Tramelan-Franches-Montagnes ; Tavannes-Bellelay-Ajoie ; Tavannes-Moutier-Delémont.

Considérant ce qui précède, l'introduction d'un service de banlieue entre Tavannes et Bienne est devenue nécessaire. Avec un horaire bien compris et une publicité adéquate auprès des usagers de la route du Jura, la ligne Tavannes-Bienne pourrait développer sensiblement son trafic des voyageurs.

Nos chemins de fer peuvent rendre des services plus grands encore. Il faut les aménager, accélérer la marche des trains. améliorer les correspondances.

Voici nos vœux particuliers :

#### A. TRAINS INTERNATIONAUX

- 1) 572 **Porrentruy-Milan** (Porrentruy, dép. 07.05) :  
déplacement du départ de Porrentruy à Delle,  
avancement de 15 minutes environ pour donner à Delémont la correspondance sur le 303 pour Bâle,  
réduction de l'arrêt à Bienne tout en maintenant les correspondances de la vallée de Tavannes et du vallon de Saint-Imier.
- 2) 332 **Hispania** (Bâle, dép. 16.10) :  
marche accélérée de ce train, comme train international,  
dédoublé avec un direct d'intérêt régional circulant comme l'ancien 218 et assurant à Bienne la correspondance pour Berne par le 586.
- 3) 569/594 **Interlaken-Paris et Paris-Interlaken** :  
meilleure marche entre Interlaken et Belfort.
- 4) 585 **Milan-Dortmund** (Bienne, dép. 21.03) :  
arrêt à Laufon, les voyageurs de Laufon n'ayant pas de distributeur de ce train au départ de Delémont, ce qui les oblige à attendre plus d'une heure sur la prochaine correspondance.

#### B. TRAINS DIRECTS

- 5) — Introduction d'un train accéléré Delémont-Bâle où il devrait arriver entre 07.30 et 07.40 pour les nombreux employés du Jura-Centre travaillant à Bâle et les étudiants fréquentant les établissements bâlois.
- 6) 203/303 **Lausanne-Bâle** (Bienne, dép. 06.44) :  
Introduction de voitures directes Lausanne-Bâle.
- 7) 309 **Genève-Bâle** (Bienne, dép. 08.26) :  
départ de Bienne devant le 209, c'est l'unique train direct Genève-Bâle du matin, la correspondance de Berne semble réalisable.
- 8) — Introduction d'un train direct accéléré Delémont-Bâle, départ vers 11.00, pour relever la correspondance du 569, Interlaken-Paris ; il rendrait de grands services aux hommes d'affaires devant rentrer à Bâle pour midi.
- 9) 219/319 **Genève-Zurich** (Bienne, dép. 13.31) :  
introduction de voitures directes du Valais pour Bâle.
- 10) 325 **Genève-Bâle** (Bienne, dép. 15.41) :  
départ de Bienne devant le 225 et rétablissement à Bâle de la correspondance pour la Suisse orientale par le 935 E.

- 11) — Introduction d'un train accéléré Delémont-Bienne, arrivant à Bienne vers 06.30 pour assurer à Bienne de bonnes correspondances sur Berne et la Suisse romande, il devrait relever à Delémont la correspondance du 3408 de Bâle.
- 12) — Introduction d'un train accéléré Bâle-Delémont, avec correspondance à Delémont sur le 582 pour Berne, ce train est la contrepartie de notre requête N° 8.

### C. TRAINS OMNIBUS

#### Cadre 30 : Lausanne - Neuchâtel - Bienne

- 13) 2103 **Yverdon, dép. 05.14 - Bienne, arr. 07.02 :**  
avancement d'une douzaine de minutes à l'arrivée à Bienne pour le service des abonnés.
- 14) — Introduction d'un train d'abonnés Bienne-Neuchâtel, départ de Bienne après 06.30 et passage à La Neuveville vers 06.50.

#### Cadre 35 : Bienne - Granges-Nord - Delémont - Bâle

- 15) 3312 **Bâle, dép. 06.19 - Delémont, arr. 07.24 :**  
avancement d'une dizaine de minutes pour le service des écoles et les apprentis et pour maintenir la correspondance sur le 572, si ce dernier peut être avancé comme nous le demandons.
- 16) — Introduction d'un train d'abonnés Bâle, dép. 12.08, Lauvon, arrivée vers 12.30, avec arrêts aux stations intermédiaires.

#### Cadre 36 : Delémont - Delle

- 17) 2908 **train d'abonnés pour l'Ecole cantonale de Porrentruy :**  
retardement de 10 minutes au départ de Delémont à la demande de l'Ecole cantonale de Porrentruy.
- 18) 2961 **Porrentruy, dép. 16.12 - Delémont, arr. 16.47 :**  
circule également le dimanche, à cause de ses bonnes correspondances à Delémont.

#### Cadre 38 : Bienne - La Chaux-de-Fonds

- 19) 419 **Bienne, dép. 15.42 - La Chaux-de-Fonds, arr. 16.33 :**  
arrêt à Renan pour le service des écoliers.
- 20) 8294 **La Chaux-de-Fonds, dép. 23.05 - Bienne, arr. 00.10 :**  
ouverture aux voyageurs du lundi au vendredi entre La Chaux-de-Fonds et Bienne, comme dernier train du soir, ou

- 21) 3298 **La Chaux-de-Fonds, dép. 23.47 - Bienne, arr. 00.39 :**  
 circule tous les jours jusqu'à Bienne, comme dernier train du soir.  
 La population du vallon de Saint-Imier demande instamment un dernier train du soir circulant après le 3288, le départ de ce dernier train de La Chaux-de-Fonds étant trop avancé pour permettre la fréquentation des séances et représentations.
- 22) La population de La Heutte demande l'arrêt des trains :  
 3243 (Bienne - La Chaux-de-Fonds) à 12.53,  
 3214 (La Chaux-de-Fonds - Bienne) à 07.53,  
 8024 (Sonceboz - Bienne) vers 09.54.

**Cadre 39 : Bienne - Sonceboz - Delémont**

- 23) — Introduction d'un train d'abonnés Sonceboz - Moutier, arrivant à Moutier vers 06.40 pour permettre aux ouvriers de prendre le travail à 07.00.
- 24) 3047 **Sonceboz, dép. 13.57 - Reconvilier, arr. 14.12 :**  
 prolongation jusqu'à Malleray, tous les jours.
- 25) 3069 **Bienne, dép. 17.42 - Delémont, arr. 19.03 :**  
 avancement de 5 minutes pour réduire le temps d'attente des ouvriers de la vallée de Tavannes.
- 26) 3074 **Delémont, dép. 18.44 - Sonceboz, arr. 19.51 :**  
 prolongation de l'arrêt à Moutier pour reprendre la correspondance du 581 de Bienne, à 19.11, le 3469 (Bienne - Granges-Nord) ne venant pas jusqu'à Moutier.

Nous espérons que nos revendications vous parviendront assez tôt pour que les chemins de fer fédéraux puissent encore en tenir compte dans la préparation du projet d'horaire. Nous les recommandons à votre bienveillante attention et nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments respectueux.

Au nom de l'ADIJ

et de sa Commission des horaires :

le président :	le secrétaire :
R. STEINER	H.-L. FAVRE

*Trois conférences ont eu lieu en 1966 pour l'examen approfondi de nos revendications : le 23 février avec la Direction du 1<sup>er</sup> arrondissement des CFF, le 7 juillet et le 19 octobre, avec la Direction cantonale des chemins de fer et la Direction générale des CFF. Les organes des chemins de fer ont certainement fait preuve de la plus grande attention et si certains résultats satisfaisants ont été atteints pour l'horaire des trains directs ce n'est pas à la mauvaise volonté de l'administration que nous devons de constater que dans l'horaire des*

*trains omnibus, l'avant-projet soumis à l'enquête publique ne nous apporte quasi aucune amélioration. Au contraire, la suppression de certains trains tardifs -ou du dimanche est l'inéluctable rançon de la motorisation et nous ne pouvons que nous incliner.*

*Il ne passe plus de trains d'agence Angleterre-Oberland par le Jura. Les trains Bienne-Berne sont en général accélérés. Nous retrouvons une correspondance par trains directs entre le Jura et Berne, à Bienne, par l'Hispania et le direct 586 (Bienne 17.33/17.35), mais il faudra faire vite pour changer de train. Une nouvelle correspondance Bienne-Bâle est établie à Delémont par le retardement du 2925 Delémont-Bâle de 22 minutes. Le direct Interlaken-Paris arrive à Delémont à 10.51 et le 2925 part pour Bâle à 10.55. Plusieurs objets de notre requête du 11 décembre 1965 restent à l'étude pour plus tard. Nous ne manquons pas de tirer les conclusions de l'application du nouvel horaire et réunirons les éléments nécessaires pour son amélioration dès l'automne 1967. Nous sommes persuadés que la nouvelle formule de procédure, que nous avons introduite il y a deux ans, portera plus de fruits que l'ancienne. Aussi invitons-nous nos membres à nous communiquer leurs observations au sujet du nouvel horaire avant le 30 septembre 1967.*

ADIJ.

## **Une distinction méritée**

Nous sommes très heureux de signaler à l'attention de nos lecteurs la distinction flatteuse dont M. Charles Krähenbühl, docteur en médecine, membre d'honneur de l'ADIJ, vient d'être l'objet.

L'assemblée générale de l'Association cantonale bernoise pour la protection de la nature, reconnaissante à M. Charles Krähenbühl des grands mérites qu'il s'est acquis comme explorateur scientifique de la flore du Jura bernois et comme fondateur et protecteur des réserves naturelles, vient, à son tour, de lui décerner le titre de membre d'honneur.

L'activité de naturaliste de M. Charles Krähenbühl est tout particulièrement féconde. Elle s'est traduite par la publication de nombreuses études et de travaux qui font époque. « Les Intérêts du Jura » ont publié plusieurs de ces études.

Nous félicitons très cordialement M. Charles Krähenbühl qui s'est placé depuis longtemps aux premiers rangs des naturalistes jurassiens de la distinction très méritée qui lui a été décernée.