

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:	2
Artikel:	Requête pour l'amélioration de l'horaire des chemins de fer dans le Jura bernois pour la période du 23 mai 1954 au 21 mai 1955
Autor:	Steiner, René / Reusser, Frédéric
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-824804

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: 05.02.2026

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

REQUÊTE
pour l'amélioration de l'horaire des chemins de fer
dans le Jura bernois
pour la période du 23 mai 1954 au 21 mai 1955

Moutier/Delémont, le 7 janvier 1954.

A la Direction cantonale des chemins de fer, Berne
par les bons soins de la préfecture de Moutier.

Monsieur le Directeur,

Le projet d'horaire du 28 décembre 1953 donne lieu aux observations et aux demandes de modifications suivantes en ce qui concerne les lignes du Jura bernois.

Trains directs internationaux

Généralités

C'est avec une profonde déception que nous constatons le démantèlement de l'importante artère internationale Paris - Delle - Berne - Milan. Par la suppression radicale de toute relation directe entre Paris et Milan, les efforts de plusieurs générations sont réduits à néant. Nous ne pouvons croire qu'il s'agisse d'une mesure définitive et nous voulons espérer que des temps meilleurs reviendront pour la grande transversale bernoise Boncourt - Brigue.

La disparition du 145 enlève aux gens de notre région la possibilité de rentrer de la Suisse romande par le 129. Leur dernier train part maintenant de Genève à 19.42 (au lieu de 21.10), de St-Maurice à 19.25 (au lieu de 20.35), de Lausanne à 20.30 (21.54) et de Berne à 20.45 (22.42).

Le nouvel autorail 234 arrivera à Berne à 14.30, alors que le train de Milan aura quitté la capitale à 14.00.

Le 239 Interlaken - Boulogne attend 51' à Porrentruy.

Revendications

1. 140/239 Introduction d'une voiture directe Porrentruy - Milan (140) ou du moins jusqu'à Brigue, et Milan (Brigue) - Porrentruy (141/239). Pendant la marche saisonnière de ces trains, la voiture directe serait acheminée jusqu'à et depuis Boulogne.
2. 234/144 Etablissement de la correspondance à Berne entre le 234 de Belfort et le 144 pour Milan.
3. Acheminement des trains de saison Angleterre - Oberland bernois via Delle.

Trains directs

Généralités

La disparition du 145 est vivement ressentie dans le Jura à cause des correspondances tardives que ce train assurait de Berne et de la Suisse romande.



la bicyclette
de haute qualité

CONDOR S. A. - COURFAIVRE

Tél. (066) 3 71 71

Agents dans les principales localités

633

S.A. POUR L'ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS ET BÂTIMENTS

CI-DEVANT G. HIRT-SUTER



Tél. (032) 2 31 39

Bâtiments
Génie civil
Routes

638

Nos bons hôtels du Jura

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

Bienne

Hôtel Seeland (*A. Flückiger*)

Confort, entièrement rénové

(032) 2.27.11

Boncourt

Hôtel A la Locomotive (*L. Gatherat*)

Salles pour sociétés,
son confort, ses spécialités

(066) 7.56.63

Delémont

Hôtel de la Gare Terminus (*Th. Hofner*)

Confort, salles pour réunions et banquets

(066) 2.13.95

Delémont

Hôtel La Bonne Auberge (*W. Lanz*)

Son confort, sa cuisine, ses vins

(066) 2.17.58

Montfaucon

Hôtel de la Gare (*L. Girardin*)

Sa situation dans les sapins, sa cuisine

(039) 4.81.06

Moutier

Hôtel Suisse (*C. Brioschi*)

Son confort, sa cuisine, sa cave

(032) 6.40.37

Porrentruy

Hôtel du Simplon (*E. Jermann*)

Son confort, sa cuisine, sa cave

(066) 6.14.99

Porrentruy

Hôtel du Cheval Blanc (*C. Sigrist*)

Ses grandes salles, son confort, sa cuisine

(066) 6.11.41

**La
Neuveville**

Hôtel du Lac (*A. Haefliger*)

Sa cuisine, sa cave

(038) 7.91.32

St-Imier

Hôtel des XIII Cantons (*J. Wermeille*)

Relais gastronomique, ses grandes salles,
son grill-room, son bar

(039) 4.15.56

On déplore également la disparition de tout train direct entre Delémont et Porrentruy dans le courant de l'après-midi.

Revendications

4. Introduction de voitures directes Berne - Porrentruy - Berne par les trains 133/211/1718 ou le nouveau direct que nous demandons et les trains 1725/218/148. Entre Delémont et Porrentruy le 133 actuel devrait subsister. Le 1725 devrait devenir un accéléré avec arrêt à Courgenay et à Saint-Ursanne.
5. 140 Maintien de ce direct dans sa marche actuelle.
6. 215 Arrêt du 215 à Moutier. Il manque toujours un train distributeur du 215 au départ de Biel, le battement jusqu'à 17.00 est trop long.

Service local

Généralités

Nous relevons que le départ du train 1705 de Delle au lieu de Boncourt est accordé, ce qui assurera l'acheminement du courrier entre Paris et Delémont, le matin, toute l'année, si la SNCF met en marche un autorail disponible entre Belfort et Delle.

La vitesse des trains omnibus est encore toujours trop faible, malgré tous les perfectionnements techniques. On s'en plaint tout particulièrement dans la vallée de Tavannes. Ainsi le 1770 met 50' pour parcourir les 25 km. de Moutier à Sonceboz.

L'effort commencé pour raccourcir les arrêts en gare de Sonceboz devrait être énergiquement poursuivi.

Plusieurs services entre Delémont et Porrentruy pourraient être assurés au moyen d'automotrices.

La suppression de deux paires d'omnibus entre Moutier et Delémont causera un préjudice certain aux abonnés domiciliés en aval de Moutier travaillant dans la vallée de Tavannes ; non seulement ils devront changer de train à Moutier, mais encore y perdre un temps précieux sur des quais exposés à tous les vents.

De la vallée de Tavannes on ne peut arriver à Choidez, les jours ouvrables avant 8.56 et, au début de l'après-midi, pas avant 15.47.

On se plaint généralement des mauvaises correspondances à Tavannes pour Tramelan pour les voyageurs venant de la direction de Moutier. D'une manière générale l'horaire des CJ ne donne pas satisfaction.

Revendications

Cadre 30 : Lausanne - Neuchâtel - Biel

7. 1501 Retardement du 1501 de 10' environ, tout en maintenant les correspondances actuelles, pour donner satisfaction aux abonnés.
8. 1519 Marche du train 1519 aussi le dimanche, pour assurer à Biel la correspondance avec les trains 211, 111 et 440.
9. Mise en marche d'un omnibus Neuchâtel (dép. 19.03) - Biel (arr. 19.40) en remplacement éventuel du 1539 entre ces deux gares.
10. Mise en marche d'un omnibus Biel (dép. 20.55) - Neuchâtel (arr. 21.34).

Cadre 35 : Bienne - Granges - Delémont - Bâle

11. 1901 Marche entre Delémont et Laufon, en hiver, aussi le dimanche.
12. 1729 Marche tous les jours comme omnibus jusqu'à Bâle en lieu et place du 5943.
13. 1941/1734 Avancement de 10' au départ de Bienne.
14. 1941/1733 Etablissement de la correspondance entre ces deux trains le dimanche à Delémont.
15. 1945 Marche quotidienne de ce train sous forme d'accéléré et continuation jusqu'à Porrentruy.
16. 5904/104 Etablissement de la correspondance à Longeau entre le 5904 de Moutier et le direct 104 pour Bienne-Lausanne.
17. 1902 Départ de ce train de Moutier au lieu de Granges-Nord.
18. 1904 Marche entre Laufon et Delémont, en hiver, aussi le dimanche.
19. 1934 Marche jusqu'à Delémont, tous les jours.
20. 1942 Avancement de 5' au départ de Delémont.

Cadre 36 : Delémont - Delle

21. 1714 Marche tous les jours, en remplacement du 1712, pour assurer à Glovelier la correspondance de La Chaux-de-Fonds.
22. 1718 Maintien de l'omnibus actuel Delémont (dép. 13.42) - Porrentruy (arr. 14.21) - Delle (arr. 15.05). Ce train est bien placé (écoliers et employés de bureau).
23. 5738 Retardement de ce train de 20' au départ de Delémont pour lui donner la correspondance de Sonceboz par le 1775 et celle de Bâle par le 1740.
24. Introduction d'un nouveau train Porrentruy (dép. 14.00) - Delémont (arr. 14.45) avec correspondance sur le 1929 pour Bâle et le 214 pour Bienne.
25. 1725 Marche de ce train en accéléré tous les jours, avec arrêt à Courgenay et Saint-Ursanne et voiture directe pour Berne.
26. 1733 Marche quotidienne de ce train et retardement de quelques minutes, la correspondance sur le 222 ne devant pas être rompue.

Cadre 38 : Bienne - La Chaux-de-Fonds

27. 1781 Marche toute l'année les jours ouvrables.
28. 434E/206 Etablissement de la correspondance à Bienne.
29. 1832 Marche aussi le samedi.
30. 450E Arrêt à Corgémont toute l'année.

Cadre 39 : Delémont - Sonceboz - Bienne

31. 1741/1911 Etablissement de la correspondance à Moutier les jours ouvrables. Il n'est pas possible de se rendre de la vallée de Tavannes à Roches, Choindez et Courrendlin avant 9 h.

32. 1759 Maintien de ce train entre Moutier et Delémont ou continuation du 1761 jusqu'à Delémont, ce qui est réalisable sans frais avec la double traction du 1763. On améliorerait du même coup la correspondance de La Chaux-de-Fonds avec création d'une nouvelle correspondance sur Bâle avec le 1929 à Delémont.
33. Mise en marche d'un nouveau train Sanceboz (dép. 16.55) - Moutier (arr. 17.36). On établirait ainsi une bonne correspondance entre La Chaux-de-Fonds et Bâle par le 217.
34. 1767 Maintien de ce train entre Moutier et Delémont. Il n'est pas admissible que les abonnés de la région de Delémont, travaillant dans la vallée de Tavannes, doivent attendre 18' à Moutier, changer de train et attendre sur un quai où il n'existe aucun abri.
35. Mise en marche d'un train matinal, en été, Tavannes (dép. 5.56) - Sanceboz (arr. 6.02). Les voyageurs de Tavannes qui veulent se rendre à Zurich ou à Lausanne doivent attendre près d'une heure à Biel.

Cadre 40 : Biel - Berne

36. 1789/203 Etablissement de la correspondance à Biel, les jours ouvrables entre le 1789 de Berne (arr. 7.00) et le direct 203 pour Delémont - Bâle (dép. 6.58).

Nous recommandons les présentes revendications à votre bienveillante attention et vous présentons, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Au nom de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Le secrétaire :

René STEINER.

Le président :

Frédéric REUSSER.

Annexe à la requête des horaires du 7 janvier 1954

Nous tenons à compléter notre requête du 7 janvier en justifiant certaines de nos revendications d'une façon plus complète.

Cadre 30

- 9 La mise en marche d'un train Neuchâtel (dép. 19.03) - Biel (ar. 19.40) est nécessaire pour permettre aux jeunes gens de fréquenter les cours du soir et à la population en général d'assister aux assemblées et spectacles de Biel.

Cadre 35

- 11 1901 Ce train existe depuis toujours et on ne comprend pas sa suppression le dimanche en hiver.
- 12 1729 La vallée de la Birse en aval de Laufon est prétérivée ; ce train pourrait être distributeur du 221.
- 13 1941/1734 L'avancement du 1941 doit assurer à Delémont la correspondance sur le 1733 retardé de quelques minutes et conduit en accéléré à Bâle où la correspondance pour Zurich doit être sauvegardée.
- 17 1902 Le départ de Moutier se justifie pour des raisons touristiques.

Cadre 36

22 1718

Le train 1718, dans sa marche actuelle, est encore indispensable pour un assez grand nombre d'ouvriers qui viennent de nous adresser une demande pour le maintien de ce train ; le 133 doit être réintroduit.

26 1733

Voir sous cadre, 35, ch. 14.

Cadre 38

30 450E

Il s'agit d'une demande du cinéma Rio de Corgémont, appuyée par le conseil communal de Corgémont.

Cadre 40

36 1789/203

Cette amélioration est demandée depuis longtemps par les magistrats et fonctionnaires qui doivent se rendre dans le Jura pour leurs affaires.

Marché du travail

Notre dernier rapport a paru dans le bulletin N° 11/1953 ; il concernait le 3^e trimestre 1953. Celui-ci donne une image de l'évolution du marché du travail pendant le 4^e trimestre de l'année passée.

On constate que la situation a été meilleure que pendant le même trimestre de l'année précédente, tant en ce qui concerne le nombre des chômeurs complets et celui des chômeurs partiels dans l'ensemble du canton qu'en ce qui concerne le nombre des chômeurs dans le Jura.

Alors qu'en 1952 les districts jurassiens avaient de 65 à 191 chômeurs, leur nombre a passé de 24 à 70 au cours du dernier trimestre de 1953.

La situation n'a pas évolué de la même manière dans toutes les branches d'activité. Elle tend à se gâter dans l'industrie des métaux et des machines et dans l'horlogerie. Elle est meilleure dans les autres branches par rapport à 1952. Le travail a pu être poursuivi jusqu'en décembre dans le bâtiment, grâce aux bonnes conditions atmosphériques, de sorte que dans cette branche, il n'y avait à Noël 1953 que 494 chômeurs contre 1089 à la même époque en 1952.

L'augmentation du nombre des chômeurs partiels dans l'horlogerie est un signe certain d'un ralentissement des affaires dans cette branche. La situation cependant n'est pas grave, bien que de nombreuses entreprises aient du souci. Au cours du 4^e trimestre 1953 le nombre des chômeurs partiels dans l'horlogerie a varié entre 89 et 166 (46 et 52 en 1952). Espérons que tout finira par s'arranger et que les Etats-Unis, notre meilleur client, ne démentiront pas les beaux principes qu'ils affichent quant à la liberté des échanges... pour les autres.

Chômage dans le canton de Berne

Chômeurs complets	1952			1953		
	25.10	25.11	24.12	24.10	25.11	24.12
Agriculture	4	6	11	—	—	1
Sylviculture	38	31	24	2	—	1
Alimentation	1	3	4	3	4	1