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: 33 (1962)

Heft: 8

Vorwort: Trafic nord-sud

Autor: Association pour la défense des intérêts du Jura

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: 12.12.2025

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

P34

LES INTÉRÊTS DU JURA

BULLETIN DE L'ASSOCIATION POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS DU JURA
CHAMBRE D'ÉCONOMIE ET D'UTILITÉ PUBLIQUE DU JURA BERNOIS

XXXIIIe ANNÉE | Paraît une fois par mois | No 8 Août 1962

SOMMAIRE

Trafic Nord-Sud — Dynamique de l'industrie horlogère du Jura suisse
La forêt au service de chacun — L'abeille un insecte à protéger — Le marché du travail

Trafic Nord-Sud

Récemment, une première entrevue a eu lieu entre les représentants de la Confédération et ceux du BLS pour l'examen des questions que soulève le rachat éventuel par la Confédération du BLS et des lignes coexploitées.

L'Association pour la Défense des Intérêts du Jura ne peut que s'en féliciter qui, lors de son assemblée générale annuelle du 5 mai dernier, à La Neuveville, a voté une résolution dans laquelle elle a salué le projet de reprise du réseau BLS par la Confédération et les Chemins de fer fédéraux.

Qu'espère-t-on de ce rachat dans le Jura ?

Constatant que la Suisse se trouve menacée dans sa position dominante pour l'acheminement du trafic marchandise international à travers les Alpes, parce que la ligne du Gothard n'est plus en mesure d'assurer régulièrement l'énorme trafic actuel et que ce trafic augmentera encore au cours des prochaines années, l'ADIJ a demandé à nos autorités et administrations fédérales de tout mettre en œuvre pour réaliser dans les délais les plus courts l'aménagement rationnel du réseau existant pour pouvoir faire face aux besoins énormes du trafic.

Elle estime, dès lors, que la solution la moins onéreuse et la plus facile à réaliser consisterait à équiper une deuxième artère nord-sud, indépendante de bout en bout de la ligne du Gothard, reliant Muttenz à Domodossola en passant par le Jura.

L'intention de l'ADIJ n'est nullement de minimiser l'importance du Gothard qui reste et restera l'épine dorsale de notre trafic transalpin. Mais elle insiste sur la nécessité de le doubler de bout en bout pour faire face aux besoins accrus de transports du Marché commun.

Quels problèmes poserait l'aménagement de la voie Muttenz-Domodossola ?

Dans le Jura, il s'agirait essentiellement d'obtenir une double-voie continue entre Aesch et Bienne, double-voie qui est déjà réalisée sur certains tronçons.

Cette amélioration devrait être liée aux réalisations suivantes :

a) Double-voie de Spiez-Kandersteg (les travaux sont décidés) ;

b) Double-voie Goppenstein-Brigue ;

c) Extension de la gare de Brigue.

Au moment où les administrations intéressées à la question du trafic ferroviaire nord-sud sont au travail et que leurs solutions risquent de devenir les solutions des pouvoirs publics, l'ADIJ, dans l'intérêt du Jura, se doit d'intervenir.

Il est absolument nécessaire, estime-t-elle, que les CFF s'engagent à doubler la ligne Moutier-Longeau dans un proche avenir.

Dans le Jura, il s'agit, en effet, du tronçon crucial et, s'il sied également d'améliorer le trajet Aesch-Moutier, il conviendrait de commencer par le doublement de la ligne du Moutier-Longeau.

La résolution votée en mai à La Neuveville, lors de l'assemblée générale de l'ADIJ, a déjà provoqué des réactions significatives. Le Conseil d'Etat de Bâle-Ville s'est adressé aux autorités fédérales auxquelles il a annoncé qu'il appuyait la requête de l'ADIJ. Les représentants de la Confédération lui ont répondu qu'ils ne manqueraient pas de faire état de ses arguments. Les Conseils municipaux de Delémont et de Saint-Imier ont adressé des requêtes au Conseil-exécutif.

Voilà des signes qui ne trompent pas et qui sont bien faits pour stimuler les membres de la commission du trafic nord-sud qui, réunis récemment à Bienne, sous la présidence de M. René Steiner, ont mis au point un programme d'action qui se développera au fil des semaines.

Puisse-t-il contribuer à la réalisation de cette liaison ferroviaire nord-sud par le Lœtschberg et le Jura, désirée si ardemment par tous les Jurassiens parce que, d'une part, elle servirait judicieusement l'intérêt général et que, d'autre part, elle rattacherait plus intimement le Jura au reste de la Suisse.

Ne l'oublions pas, de tout temps, les Jurassiens ont compris l'intérêt qu'ils avaient à la réalisation d'un excellent réseau ferroviaire. Ce n'est pas un hasard, en effet, si le protagoniste des chemins de fer du Jura fut l'un de ses meilleurs représentants, Xavier Stockmar.

Certes, la réalisation des projets que caressait ce dernier n'intervint que quelques années après sa mort. Mais il n'avait pas semé en vain. Et des villes comme Porrentruy et Delémont, par exemple, ainsi que la localité de Saint-Ursanne, consentirent des sacrifices immenses pour qu'elles soient touchées par le chemin de fer.

On comprend, dès lors, qu'aujourd'hui les Jurassiens examinent de si près le problème que pose le rachat du BLS. L'intérêt qu'ils manifestent est vital pour eux.

ADIJ.