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: 42 (1971)

Heft: 7

Artikel: A propos de la double voie dans le tunnel Moutier-Granges

Autor: Haegeli, Marc

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825167

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: 05.12.2025

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

Apprentis :	*Maîtres d'apprentissage :*
Erika Enggist employée de bureau Saint-Ursanne	Secrétariat communal Saint-Ursanne
Marie-France Helg employée de commerce Delémont	Etude de Me Paul Moritz avocat Delémont
Raymonde Jeanbourquin employée de commerce Le Noirmont	Aubry Frères S. A. Montres Ciny Le Noirmont
Michel Zamora compositeur typographe Genève	Imprimerie Centrale Moutier
Henri Geissbühler forestier bûcheron Court	Fritz Affolter garde forestier Leuzigen
Jean-Marie Voumard forgeron Tramelan	Willy Bandi maître forgeron Saignelégier
Evelyne Christen vendeuse Châtelat	Quincaillerie G. Glardon articles de ménage Tavannes

A propos de la double voie dans le tunnel Moutier-Granges

Le 10 mai 1971, M. le député Marc Haegeli, de Tramelan, a développé au Grand Conseil un postulat concernant le dédoublement de la voie sur le tronçon Moutier-Longeau. Il nous paraît intéressant de citer l'essentiel de l'intervention de M. Haegeli et de la réponse de M. le conseiller d'Etat Huber, porte-parole du Conseil-exécutif. On ne manquera pas de mettre ces documents en rapport avec l'éditorial de ce numéro (page 169), où nous signalons que le BLS a commandé à un bureau d'ingénieurs privé les projets de détail pour la mise à double voie du tronçon Moutier-Longeau avec percement d'un second tunnel entre Moutier et Granges.

ADIJ

Texte du postulat de M. Haegeli

La commission extraparlementaire chargée par le Conseil fédéral de lui faire des propositions au sujet de l'aménagement de nos liaisons ferroviaires nord-sud, à travers les Alpes, a déposé ses conclusions fin 1970. Elle préconise la construction d'un tunnel de base au Gothard et la pose de la double voie sur le secteur Thoune-Brigue du BLS. Ces tra-

vaux devront être entrepris le plus rapidement possible étant donné que la capacité de nos deux lignes transalpines est bientôt épuisée.

Dès lors, le gouvernement est chargé d'intervenir auprès du BLS et de la Confédération pour que, par la même occasion, la double voie soit posée dans le tunnel de Moutier-Granges.

La commission extraparlementaire qui a, sur demande du Conseil fédéral, présenté à fin 1970 des propositions sur l'aménagement de nos liaisons ferroviaires nord-sud préconise, entre autres moyens, la pose de la double voie sur le secteur Thoune-Brigue du BLS.

Il nous apparaît que la solution envisagée peut être poussée plus loin et qu'il y aurait lieu de joindre à l'aménagement projeté entre Thoune et Brigue le doublement de la voie dans le tunnel de Granges.

La Compagnie de chemins de fer des Alpes bernoises exploite deux lignes bien distinctes, le BLS proprement dit de Thoune à Brigue et le ML de Moutier à Longeau.

Le BLS est déjà particulièrement équipée de la double voie. Celle-ci a été posée dans le tunnel principal, qui est long de 14,621 km., lors du percement en 1911. La Confédération l'avait exigée et elle avait versé à cet effet une subvention de 6 millions. Le tronçon Thoune-Spiez est à double voie depuis longtemps. En 1962, le secteur Hondrich-Frutigen a été équipé de la seconde voie (11,3 km.). Actuellement, le BLS a la double voie sur près de la moitié de la ligne entre Thoune et Brigue, soit sur 40 km. pour un total de 84 km. Le BLS va mettre à exécution plusieurs projets d'extension de la longueur d'évitement de stations de la pente sud. Ces travaux peuvent être considérés comme étant la première étape de la mise en double voie du BLS, de Goppenstein à Brigue.

Le ML et le BLS sont les deux éléments complémentaires d'une ligne internationale reliant la France à l'Italie. Les concessions ont été octroyées en 1891 pour le BLS et en 1903 pour le ML. La Compagnie du BLS a repris la concession du ML en 1909. Le BLS fut ouvert au trafic le 15 juillet 1913 et le ML le 10 octobre 1915, pendant la première guerre mondiale, dont les conséquences ont porté un coup sérieux à la conception même de cette ligne internationale.

L'accroissement constant du volume du trafic depuis la fin de la deuxième guerre mondiale a redonné à l'ensemble des lignes du BLS une importance qui justifie actuellement sa mise en double voie sur tout son parcours. Le total des trains-kilomètres est passé de 1,5 million en 1945 à près de 3,5 millions en 1969.

L'Association pour la défense des intérêts du Jura, dont je tiens ces renseignements, s'est toujours préoccupée de l'équipement du ML. Le tunnel de Granges (8,565 km.), à simple voie, est un goulot d'étranglement très gênant pour l'établissement de l'horaire des trains et entrave la fluidité du trafic. La construction du block, au milieu du tunnel, il y a une vingtaine d'années, n'a apporté qu'une très légère amélioration.

A l'heure actuelle, le ML doit absorber plusieurs courants de trafic : sur l'axe Delle-Brigue, un trafic international réduit en ce qui concerne les voyageurs, mais important pour les marchandises ; sur l'axe Bâle-Suisse romande, un fort trafic tant pour les voyageurs que pour les marchandises. Une partie de celles-ci sont acheminées par Olten pour soulager le ML. Le trafic Jura-Nord - Bienne est aussi très important.

Il faut reconnaître que les CFF, qui sont responsables de la marche

des trains sur le tronçon du ML, font de grands efforts pour que les voyageurs ne ressentent pas trop les inconvénients du goulot d'étranglement, mais comme il faut s'attendre au cours des prochaines années à un accroissement constant du volume des transports, il ne sera pas possible au ML d'absorber tout le trafic qui lui revient que s'il est équipé de la double voie, non seulement dans le tunnel de 8,565 km., mais aussi sur la voie ouverte (969 m. du côté nord et 3431 m. sur la rampe sud).

En complément à ce que nous avons dit au début de cet exposé à propos de l'équipement du BLS, de Thoune à Brigue, voici comment se présente l'état de la ligne sur l'axe Bâle-Bienne. De Bâle à Aesch : double voie sur 11 km. ; de Aesch à Delémont : 28 km. de voie simple ; de Delémont à Choindez : voie double sur 6 km. ; de Choindez à Moutier : 5 km. de voie simple et il en est de même pour les 13 km. de Moutier à Longeau ; de là à Bienne, double voie sur 15 km. Et ce sont soixante trains par jour qui passent par le tunnel en question.

On peut constater par ce qui précède que le doublement de la voie entre Thoune et Brigue n'est pas suffisant en regard de la nouvelle transversale qui s'avère nécessaire. Celle-ci doit englober le Moutier-Longeau.

Notre reconnaissance va au gouvernement qui a bien voulu accepter ce postulat. Nous vous prions, Messieurs les députés, de bien vouloir le sanctionner également. Nous vous remercions de votre attention et de votre vote.

Réponse de M. Huber, directeur des Transports, de l'Energie et de l'Economie hydraulique, rapporteur du Conseil-exécutif

Si, dans son rapport final, la commission extraparlementaire chargée par le Conseil fédéral d'étudier l'aménagement de nos liaisons ferroviaires à travers les Alpes préconise entre autres, à côté du tunnel de base du Gothard, la pose de la double voie entre Spiez et Brigue, c'est parce que la ligne du Gothard est bientôt arrivée à sa pleine capacité et qu'il importe d'assurer l'écoulement du trafic ferroviaire à travers les Alpes. On ne peut plus faire de réparations sur cette ligne du fait que les trains se suivent à une cadence accélérée. La commission fédérale estime que la solution la plus urgente est le dédoublement de la voie sur le tronçon alpin du BLS.

Le trafic sur la ligne du Lœtschberg passe presque intégralement par la ligne Bâle-Olten-Berne pour des raisons techniques et économiques. La ligne Bâle-Delémont-Bienne sert avant tout au trafic Bâle-Jura-Suisse romande.

Le BLS se préoccupe de son tronçon à travers le Jura. L'interpellateur et le Grand Conseil prendront connaissance, avec satisfaction, du fait que la direction du BLS entreprend des démarches pour assurer le financement des projets de détail à la fois pour la pose de la double voie sur le tronçon alpestre et pour le percement d'un deuxième tunnel Moutier-Granges.

Il est à prévoir que lorsque la ligne du Bötzberg et celle du Hauenstein ne suffiront plus pour l'acheminement des convois de Bâle à Berne, il faudra procéder au doublement de la ligne Bâle-Bienne-Berne sur tout son parcours, y compris sur celui qui relie Moutier à Longeau.

En ce qui concerne la réalisation du deuxième tunnel entre Moutier et Granges, il n'est pour le moment pas possible au gouvernement de donner des assurances ni même de donner un délai approximatif. En revanche, le gouvernement est disposé à entreprendre les démarches que M. Haegeli nous prie de faire.

J'ajoute que le 4 mai 1971, M. le député Morand a fait voter à l'assemblée générale de l'ADIJ une résolution demandant le doublement de la voie sur le tronçon Moutier-Longeau. Cette résolution a été acceptée. Pour le moment, le Grand Conseil est invité à se déclarer d'accord que le gouvernement entreprenne des démarches auprès du BLS et de la Confédération afin qu'il soit procédé le plus tôt possible au creusage du deuxième tunnel entre Moutier et Granges.

Le gouvernement accepte le postulat de M. Haegeli.

(Au vote, le postulat de M. Haegeli fut accepté à une grande majorité.)

La caisse maladie «La Jurassienne» a célébré son 25e anniversaire

C'est à Cortébert, où elle a son siège, que la Caisse maladie « La Jurassienne » a célébré son 25e anniversaire le samedi 26 juin. Un nombre de délégués record avaient tenu à s'associer à cette manifestation, qui ne réunissait pas moins de 202 participants.

« Vingt-cinq ans au service des assurés et des malades », tel est le slogan sous lequel se déroulèrent ces assises. M. Jean Schaller, de Delémont, présida l'assemblée avec le tact, la maîtrise, la bonne grâce qu'on lui connaît. Il salua les délégués, le Conseil communal de Cortébert, qui était là in corpore, le personnel de « La Jurassienne ». M. Monnier, conseiller municipal, souhaita une cordiale bienvenue à l'assistance au nom des autorités communales et bourgeoises. Il se réjouit que le siège de « La Jurassienne » ait pu être maintenu à Cortébert. Pour marquer ce 25e anniversaire, il remit au président un présent en espèces au nom de la Municipalité. M. Herbert Landry, maire de La Heutte, en fit autant au nom de la section du Bas-Vallon.

Le rapport de M. Jean Schaller

Le très intéressant rapport présenté par M. Schaller renseigna sur l'activité déployée par « La Jurassienne » au cours de l'année écoulée. En 1970, l'effectif de « La Jurassienne » était de 22 077 membres. Mais, depuis le début de l'année, la caisse a enregistré 1800 nouveaux membres dans de nouvelles collectives conclues avec des entreprises horlogères. Elle pense, à l'occasion de ses 25 ans, atteindre 25 000 membres. Au cours de l'année, « La Jurassienne » s'est vue dans l'obligation d'augmenter les cotisations de l'assurance des frais médicaux et pharmaceutiques. Pour le moment, la situation est stabilisée. Un nouvel ordinateur a été installé, ce qui a occasionné un sucroît de travail et posé certains problèmes. M. Schaller remercia les gérants de section, le personnel de « La Jurassienne », qui s'est dévoué sans compter pour