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: 11 (1940)

Heft: 5

Rubrik: Annexes

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: 11.07.2025

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

ANNEXES

Requête en faveur des améliorations à apporter à l'équipement du réseau ferroviaire jurassien

Moutier-Delémont, le 20 juillet 1940.

L'Association pour la défense des intérêts du Jura au Conseil-exécutif du canton de Berne.

Monsieur le Président,
Messieurs les Conseillers d'Etat,

Si la guerre n'est pas terminée et que le nouveau statut de l'Europe demeure incertain, il est permis de prévoir que des déplacements importants de frontières au NW du pays pourraient se produire. Ceux-ci modifieraient sensiblement l'importance de certaines lignes internationales. Nous faisons allusion à une annexion possible de l'Alsace au Reich et à l'importance nouvelle que prendrait la ligne du Lötschberg du fait de son trafic avec la France par Delle, tant dans le service des marchandises que dans celui des voyageurs. Notre contrée étant traversé de part en part par une des voies principales d'accès au Lötschberg, il est de notre devoir d'attirer l'attention du gouvernement bernois sur la nécessité qu'il y a de prendre dès maintenant certaines mesures de prévoyance en vue de la défense des intérêts de la Compagnie des Alpes bernoises, c'est-à-dire de l'Etat bernois.

Avant 1914, la situation du réseau jurassien était insuffisante pour assurer la totalité du trafic Bâle-France et inversement par Delle, et la moitié de ce trafic était détourné par l'Alsace. Si l'électrification du réseau jurassien en a augmenté la capacité, l'équipement actuel serait encore insuffisant pour pouvoir prétendre à l'écoulement d'un trafic de beaucoup supérieur à celui d'aujourd'hui.

Or, le moment nous paraît venu de provoquer de la part des C.F.F. et de la Cie du Lötschberg les améliorations indispensables du réseau jurassien afin d'être en mesure d'assurer, lorsque le moment sera venu, l'écoulement d'un trafic plus important.

Les améliorations que nous proposons aujourd'hui ne sont pas nouvelles. Nous les sortons d'anciens dossiers. Les arguments par lesquels nous les appuyons, par contre, sont en partie nouveaux, puisqu'ils découlent de la nouvelle situation qui sera faite à notre voisin de l'ouest.

Nous formulons quatre propositions et les énumérons dans l'ordre d'urgence qui nous paraît le plus adéquat à la situation :

I. **Construction de la double-voie Choindez-Moutier.**

Après différentes sections de la ligne du Gothard, le tronçon Choindez-Moutier est un des plus denses au point de vue du trafic. Le Directeur actuel du Ier arrondissement a déclaré lui-même en 1938, que ce tronçon était le plus urgent à équiper en double-

voie dans son arrondissement. Malgré cela, une autre section du Ier arrondissement a été prévue pour être mise en chantier. Le Jura peut attendre.

II. **Construction de la double-voie Aesch-Delémont.**

Ce travail a été proposé à plusieurs reprises déjà par le canton de Bâle-Ville. Ce dernier avait même offert en son temps de fournir gratuitement aux C.F.F. la main-d'œuvre pour les terrassements. Nous avons été informés que le canton de Bâle reprendra son ancienne proposition et présentera une nouvelle requête au Conseil fédéral. Nous appuyons vivement la proposition de Bâle-Ville et sommes persuadés qu'il est dans l'intérêt du canton de Berne de la reprendre pour son compte.

III. **Etablissement d'un troisième quai à la gare de Delémont.**
Ce troisième quai est nécessaire depuis longtemps. Avec une augmentation du trafic, il deviendra de plus en plus indispensable. Actuellement, un certain nombre de trains voyageurs arrivent ou partent de la 4e voie, dans des conditions d'embarquement ou de débarquement difficiles pour les voyageurs qui ne sont plus ingambes.

IV. **Construction d'une station de bloc dans le tunnel Moutier-Granges.**
Cette installation, qui ne serait pas très coûteuse, améliorerait sensiblement les conditions d'établissement de l'horaire en permettant de faire rouler deux trains simultanément entre les deux stations de Moutier et Granges, distantes de 9 km.

La plupart des travaux à effectuer pour l'exécution de nos quatre propositions pourraient être englobés dans un programme de grands travaux de chômage. Si les conditions économiques du pays s'améliorent, le trafic ferroviaire en subira d'heureuses conséquences et les aménagements proposés seront immédiatement nécessaires. Si, au contraire, les conditions économiques au devant desquelles nous allons sont défavorables, nous devons prévoir dès maintenant dans les régions industrielles qu'atteint la crise, l'exécution de travaux d'utilité publique de grande envergure. Pour être à même de les mettre en chantier au moment opportun, il est nécessaire de les étudier et d'en faire accepter les projets dès maintenant.

Dans l'espoir, etc.

Pour le comité de l'A D. I. J. :

Le président, F. REUSSER. — Le secrétaire, R. STEINER.

Réponse du Conseil-exécutif

La réponse du Conseil-exécutif nous est parvenue sous forme d'extrait du procès-verbal de sa séance du 16 août 1940. Nous le résumons comme suit :

Le Conseil-exécutif adresse à la Commission fédérale pour la création de possibilités de travail une lettre dans laquelle il recommande la prise en considération de divers projets, — dont les quatre présentés par l'A.D.I.J. — ayant trait à l'amélioration du réseau ferroviaire bernois.

Suppression des passages à niveau dans le cadre des programmes des travaux de chômage

Moutier-Delémont, 5 août 1940.

L'Association pour la défense des intérêts du Jura

A la Direction cantonale des Travaux publics du Canton de Berne,

Berne.

Monsieur le Directeur,

Au cours de notre dernière séance de comité, plusieurs de nos membres ont attiré à nouveau notre attention sur la nécessité qu'il y aurait de supprimer quelques passages à niveau très dangereux dans le Jura bernois.

Nous nous permettons de vous rappeler nos démarches antérieures concernant le même objet et vous prions de bien vouloir examiner si dans votre prochain programme de travaux il vous serait possible de prévoir la suppression des passages à niveau suivants, ou du moins de quelques-uns d'entre eux :

passages à niveau de Grandgourt, Courgenay, Bévilard, Villeret, St-Imier, Reuchenette, Soyhières.

Dans l'espoir, etc.

Pour le comité :

Le président. F. REUSSER.

Le secrétaire. R. STEINER.

Berne, le 21 août 1940

La Direction des travaux publics du canton de Berne

A l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Moutier.

Monsieur le président,
Messieurs,

Je vous remercie pour votre lettre du 8. VIII. 40, accompagnée d'une requête relative à la suppression de passages à niveau dans le Jura bernois.

A ce sujet, je vous dirai que la suppression de passages à niveau est toujours à l'ordre du jour ; mais comme l'exécution de ces travaux coûte très cher en général, et que d'autres travaux sont plus urgents et plus nécessaires, nous avons dû momentanément les laisser de côté, tout en considérant que les plus dangereux ont été supprimés.

En vue de la création de possibitiés de travail ont été retenus spécialement le passage à niveau de Soyhières et ensuite celui de Grandgourt. A Courgenay, une solution moins coûteuse qui consisterait à détourner le trafic par la route du bas du village pourra être envisagée et il suffira d'aménager cette route, car un passage infé-

rieur existe déjà. Si cette solution n'est pas très avantageuse, nous croyons tout de même qu'elle donnera satisfaction aux usagers. La suppression des passages à niveau de Bévilard, de Villeret et de Saint-Imier est moins nécessaire car pour le premier, la voie des C.F.F. a plutôt un caractère secondaire et les autres ne sont pas dangereux, étant très visibles. Quant à celui de Reuchenette, il est d'un coût trop élevé.

Je vous prie d'agréer, etc.

Le directeur des travaux publics :
GRIMM.

Horaire de la ligne Delémont-Porrentruy

Moutier-Delémont, 5 août 1940.

L'Association pour la défense des intérêts du Jura

A la Direction du Ier arrondissement
des Chemins de fer fédéraux

Lausanne.

Monsieur le Directeur,

Par la suppression du trafic ferroviaire franco-suisse par Delle, il est fait à la population de la région de Porrentruy une situation extrêmement précaire dans ses communications ferroviaires. Les trains directs internationaux ne circulent plus que depuis Bienne ou Delémont et jusqu'à Bienne ou Delémont ; il serait désirable pour assurer à la population de l'Ajoie les communications ferroviaires indispensables, de faire partir les trains internationaux depuis Porrentruy et de les faire arriver jusqu'à Porrentruy.

Nous vous prions de bien vouloir examiner la possibilité de donner satisfaction à cette revendication tout à fait légitime pour l'hiver prochain.

Veuillez agréer, etc.

Pour le comité :

Le président : F. REUSSER.

Le secrétaire : R. STEINER.

Lausanne, le 10 août 1940.

Chemins de fer fédéraux, Ier arrondissement

A l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Moutier.

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous accusons réception de votre lettre du 5 courant, nous demandant de rétablir, pour l'hiver prochain, les trains internationaux momentanément supprimés entre Porrentruy et Delémont ou Bienne.

Comme nous ne connaissons pas les intentions des autorités d'occupation en France, concernant le trafic franco-suisse, nous ne sommes pas en mesure de prendre des décisions pour le moment et vous prions de bien vouloir patienter encore un certain temps.

Nous ne manquerons pas, dès que les circonstances le permettront, de prendre contact avec les organes compétents en France pour obtenir des améliorations. Pour le seul trafic local de Porrentruy, nous ne voyons pas la possibilité de réintroduire des trains directs pour la période d'hiver déjà.

Regrettant de ne pouvoir donner suite à votre demande, nous vous présentons, etc.

Le Directeur du Groupe d'exploitation I :
CHENAUX.

Une nouvelle requête était adressée au Ier arrondissement des Chemins de fer fédéraux le 5 septembre. Il lui fut répondu comme suit :

Lausanne, le 11 septembre 1940.

Chemins de fer fédéraux, Ier arrondissement

A l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Moutier.

Monsieur le Président et Messieurs,

En réponse à votre lettre du 5 courant, concernant le rétablissement de certains trains directs internationaux, nous ne pouvons que vous confirmer nos précédentes déclarations. Il vous est toutefois loisible de renouveler votre demande par l'intermédiaire de la Direction des chemins de fer du canton de Berne, si vous le jugez à propos.

Quant au rétablissement de la correspondance, à Delémont, entre les trains 4677 et 1790, nous regrettons de ne pas pouvoir l'envisager non plus pour la période d'hiver. En vérifiant l'état des retards du mois écoulé, nous constatons, en effet, que le train 4677 est arrivé 16 fois en retard à Delémont. Une marche si irrégulière ne nous permet pas d'établir la correspondance désirée, car l'horaire du train 1790 serait ainsi bien compromis, ce qui ne manquerait pas de causer de sérieux ennuis aux usagers de ce train.

Quant au train 4784, nous sommes d'accord de l'avancer, avec départ de Moutier à 17 h. 55 et arrivée à Granges-Nord à 18 h. 09, afin de réaliser à cette dernière gare la correspondance avec le train d'abonnés 1786 pour Bienne. Cette mesure entrera en vigueur le 6 octobre prochain.

Veuillez agréer, etc.

Pour le Directeur du Ier arrondissement
des Chemins de fer fédéraux :
Le Directeur-suppléant.