

Objektyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **25 (1954)**

Heft 6

PDF erstellt am: **17.07.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

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

XXVe ANNÉE

Paraît une fois par mois

N° 6. JUIN 1954

SOMMAIRE :

La ligne de Delle
Communications officielles
Chronique économique

La ligne de Delle

Le premier tronçon de la ligne du nord du Jura a été construit entre Delle et Porrentruy de 1869 à 1872 et l'exploitation en fut confiée à la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée. Celle-ci aurait voulu aboutir à Bâle et elle songeait à un moment donné à établir un chemin de fer par la vallée de la Lucelle. Elle abandonna ce projet dès qu'elle eut obtenu de la compagnie de l'Est la co-jouissance de la ligne Belfort-Mulhouse-Bâle.

L'issue de la guerre de 1870/71 transforme complètement la situation. La compagnie de l'Est perd la ligne de Mulhouse et pour ne pas être dans la nécessité de s'entendre avec les Allemands, elle cherche une autre voie. Seul notre pays peut la lui offrir. Elle reprend le projet de la Lucelle, de concert avec Bâle et la compagnie du Central suisse. Le Jura résiste à la réalisation d'un projet qui n'était pour lui que d'une utilité très relative. L'Est s'intéresse alors à la ligne de Delémont par un apport de 4 ½ millions de francs et s'engage à y faire passer les trains internationaux. Une convention est signée en juin 1872. Le canton de Bâle-Ville fait également un geste en souscrivant une participation d'un demi-million. La compagnie des chemins de fer du Jura accélère les travaux dans la mesure du possible. L'inauguration de la ligne Bâle-Delémont a lieu le 25 septembre 1875, celle du tronçon Delémont-Glovelier, le 15 octobre 1876 et celle du tronçon Glovelier-Porrentruy, le 30 mars 1877.

Dès lors et jusque dans les premières années du siècle les grands express Paris-Bâle et Calais-Bâle passèrent par le Jura bernois. L'ouverture, en 1882, de la ligne du Gothard accentua encore ce trafic. Mais la mise en exploitation le 1^{er} juin 1906 de la ligne du Simplon obligea la compagnie de l'Est pour des raisons de concurrence avec le PLM à diminuer dans la mesure du possible le temps de parcours Paris-Bâle-Milan. Des rapides passèrent de nouveau par Mulhouse et seul le Paris-Vienne et les trains de saison continuèrent de circuler par Porrentruy.

Malgré cette mesure d'accélération, l'Est avait perdu une manche dans son trafic avec l'Italie.