

Objekttyp: **TableOfContent**

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

Band (Jahr): **26 (1955)**

Heft 11

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

XXVI^e ANNÉE

Paraît une fois par mois

N^o 11. Novembre 1955

SOMMAIRE

Le cauchemar ferroviaire des Jurassiens
La Fonderie Boillat S. A. Reconvilier (1855-1955)
Marché du travail — Chronique économique

Le cauchemar ferroviaire des Jurassiens

La modernisation des chemins de fer secondaires du Jura n'a pas apporté tous les avantages qu'on en escomptait. Le tronçon Glovelier-Saignelégier en particulier n'a pas produit l'augmentation de recette espérée.

Pourtant c'est la politique ferroviaire française qui a touché le plus profondément le Jura. L'unification des grands réseaux français en la SNCF, entreprise par des hommes qui ne se soucièrent ni des origines, ni de l'évolution des anciennes compagnies, a mis fin pour l'instant à la grande idée bernoise de la transversale qui reliait la mer du Nord à la Méditerranée et à l'Adriatique par Delle-Berne, le Lötschberg et le Simplon. Cette importante voie de communication avec Calais, Boulogne et Paris comme point de départ, empruntait la ligne Paris-Bâle jusqu'à Belfort pour aller, par Porrentruy-Delémont-le tunnel de Moutier-Granges-Berne-le tunnel du Lötschberg, se souder à Brigue à l'embranchement venant de Paris par Dijon et le Mont d'Or-Lausanne et se poursuivre sur Milan, l'Adriatique et le Proche-Orient.

Après la guerre de 1914-18, la France refusa à Delle le rôle important de point de transit pour les marchandises. Ce fut le début du déclin continu de l'ancienne ligne principale Paris Est-Bâle, par Troyes-Belfort-Mulhouse, dont l'épanouissement provenait en grande partie du détournement du trafic, dès 1871 et jusqu'en 1918, par Delle-Porrentruy-Delémont.

Que l'artère Paris-Bâle et son embranchement Belfort-Delle ne soient pas inclus dans le plan général d'électrification des lignes du Nord-Est de la France, montre clairement qu'on y attache moins d'importance qu'à la transversale allemande Kehl-Stuttgart-Munich-