

A quand la double voie?

Autor(en): **Association pour la défense des intérêts du Jura**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **31 (1960)**

Heft 9

PDF erstellt am: **16.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825295>

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.

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

XXXI^e ANNÉE

Paraît une fois par mois

N^o 9 Septembre 1960

SOMMAIRE

A quand la double voie ? — Libre parcours — Thèses horlogères — Chronique économique

A quand la double voie ?

Après bien des hésitations et des tergiversations, on s'est enfin décidé, sur le plan national, à construire le réseau d'autoroutes indispensables à notre économie.

Hélas ! Dans la première étape, le Jura a dû être laissé de côté...

En ira-t-il de même au point de vue ferroviaire ?

Certes, la gare de Moutier va enfin être réalisée ! Certes, on consacrera quelque deux millions à la transformation et à l'extension de la gare de Liesberg ! Il n'empêche que, sur le tronçon Bâle-Bienne, la double voie n'est toujours pas continue et cela complique singulièrement le trafic de même que le travail dans les différentes gares de la ligne.

D'année en année, la situation s'aggrave sur la ligne de Delémont à Bâle. De Delémont à Aesch plus précisément puisque, depuis cette localité jusqu'à la cité rhénane, la double voie fut construite dans les années 1912-1913 !

Comment, en effet, faire face au trafic sans cesse croissant de Delémont à Aesch alors qu'on ne dispose que d'une seule ligne ? Non seulement la statistique apprend que l'importance de la gare de Delémont s'accroît constamment, mais la classification des gares situées entre Delémont et Aesch le prouve : une gare de troisième classe (Zwingen), trois stations de première classe (Liesberg, Laufon et Grellingue) et deux stations de deuxième classe (Soyhières et Bärschwil). Et ces gares ne doivent pas au hasard leur développement !

Si, à Soyhières, la localité a perdu son usine de ciment, par contre, cette dernière a été transformée en dépôt de froment ! A Liesberg, en raison du développement de la fabrique de ciment (que de trains spéciaux à organiser !) la transformation de la gare s'est révélée indispensable. A Bärschwil, grâce à la Fabrique de jurassite, à Laufon, à cause des fabriques de tuiles et de briques, d'aluminium et de bouchons, à Zwingen, station de première classe qui a changé de catégorie pour devenir une gare de troisième classe en raison du développement pris par la fabrique de papier et de l'apport appréciable du trafic de Breitenbach (où l'on fabrique des pièces électriques), à Grellingue enfin, en raison de la production du papier, partout on note une augmentation très nette du trafic. Et quand, en plus de ce trafic marchandises, il convient encore d'organiser des trains spéciaux de voyageurs, c'est

un véritable casse-tête. Que des retards interviennent pour des raisons quelconques et c'est alors de la véritable jonglerie !

Dès lors, que se passera-t-il en 1964, pendant l'Exposition nationale de Lausanne ? De Bâle à Lausanne, on ne va pas détourner les voyageurs par Olten-Berne-Fribourg, ils y perdraient une heure ! Seule solution rationnelle apparaît l'établissement de la double voie, si ce n'est de Delémont à Aesch, du moins de Delémont à Laujon !

Bien sûr, on évalue la construction, en plaine, d'un kilomètre de nouvelle voie à un million environ ! Et, de Delémont à Soyhières, par exemple, il conviendrait de construire un nouveau pont sur la Sorne et de creuser un nouveau tunnel avant Soyhières. Néanmoins, comme la situation, pour autant que la conjoncture se maintienne, ne sera bientôt plus tenable, car la ligne a atteint le maximum de ses possibilités, on ne saurait attendre encore longtemps.

Que ferait-on, par exemple, sur le tronçon Delémont-Bienne, si l'on n'avait pas la double voie de Delémont à Choindoz et de Longeau à Bienne ? Heureusement aussi qu'on a pu installer une station-relais il y a cinq ou six ans, au milieu du tunnel de Moutier à Granges, qui permet à un train de s'engager dans le tunnel quand le dernier wagon de celui qui le précède a franchi la moitié du parcours ! Cette dernière amélioration vaut un gain de cinq bonnes minutes. Ce qui, à première vue, paraît peu, mais est pourtant considérable en raison de l'enchevêtrement des trains sur cette ligne. Le savent bien les spécialistes qui connaissent les difficultés que provoquent des retards, même minimes !

On en arrive maintenant à un point tel de saturation du travail sur la ligne Bâle-Bienne que les directs ont souvent de la peine à suivre l'horaire. Or, puisqu'on ne peut détourner le trafic, une seule solution s'impose : l'établissement de la double voie ! Et comme il apparaît que, dans l'impossibilité matérielle de réaliser un plan d'ensemble, il faut parer au plus pressé, on ne saurait que recommander, dans l'immédiat, la construction d'une double voie de Delémont à Laujon.

Il s'agit là d'une question urgente qui, si on ne lui apporte pas de solution jusqu'en 1964, risque de provoquer de sérieux mécomptes durant l'Exposition nationale.

Et il ne convient pas non plus de se désintéresser des tronçons Laujon-Aesch et Choindoz-Longeau, le secteur Moutier-Longeau ne dépendant pas que des CFF mais du canton de Berne aussi puisqu'il s'agit de la ligne du BLS. Demeure toujours pendante, notamment, la question d'une voie de croisement au centre du tunnel de Moutier à Granges.

N'oublions pas que, de l'avis même de la Direction générale, lorsqu'elle avait élaboré en 1944 son fameux programme en neuf points, dans les 404 kilomètres de double voie prévus figuraient les tronçons Aesch-Delémont et Choindoz-Moutier.

Or, bien que circulent journallement quatre-vingts trains environ de Bâle à Delémont et une centaine de Delémont à Moutier (non compris les trains spéciaux voyageurs, nombreux en été, ou les trains d'agences France/Autriche détournés par Delle), bien qu'aussi la plupart des longs trains ne puissent pas croiser dans les stations intermédiaires, la double voie n'existe toujours pas ! Et, prudemment, on ne parle plus du programme de 1944.

ADIJ