

Du pain sur la planche

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

Objekttyp: **Preface**

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

Band (Jahr): **34 (1963)**

Heft 5

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.

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

XXXIV^e ANNÉE

Paraît une fois par mois

N° 5 Mai 1963

SOMMAIRE

Du pain sur la planche — Perspectives d'aménagement des voies navigables en Europe
Protection de la nature — Marché du travail — Chronique économique

Du pain sur la planche

Le 13 mai 1961, lors de l'Assemblée générale de l'ADIJ tenue à Delémont, les membres de l'ADIJ avaient accepté à l'unanimité le programme de travail que leur soumettait le nouveau président de l'ADIJ. S'il n'est pas nécessaire ici de le rappeler dans tous ses détails, peut-être est-il bon d'en rappeler les grandes lignes qui, cela va sans dire, conservent toute leur actualité, à savoir :

- a) mise en valeur du sous-sol ;
- b) introduction de nouvelles industries ;
- c) équipement des fermes de montagne (le comité de l'ADIJ a décidé de subventionner non seulement les raccordements au réseau électrique mais aussi les raccordements à un réseau de distribution d'eau et les captations de sources pour autant qu'elles aient été approuvées par l'Office des améliorations foncières ; des subventions jusqu'à 500 fr. peuvent être versées à des propriétaires privés de condition financière modeste) ;
- d) l'urbanisme et l'aménagement du territoire ;
- e) l'épuration des eaux ;
- f) les études scientifiques en rapport avec notre économie ;
- g) les problèmes que soulève la main-d'œuvre étrangère ;
- h) l'aide à l'agriculture ;
- i) l'équipement social du pays ;
- j) la protection de la nature et celle de nos monuments historiques.

Chacun de ces points pourrait servir de base à de nombreuses études tant ils sont importants. Néanmoins, l'effort principal de l'ADIJ sera porté, actuellement, sur l'équipement de la ligne Bâle-Bienne, c'est-à-dire la mise en double voie des tronçons Aesch-Delémont et Choindéz-Longeau, ainsi que la suppression de la surtaxe de montagne entre Moutier et Granges.

C'est ce qu'a rappelé M. René Steiner, le 4 mai à Bienne, en soumettant à l'assemblée générale de l'ADIJ le programme d'activité mis au point par le comité de l'association.

Cet objet, en effet, est lié à celui de l'aménagement d'une seconde voie de transit transalpin, allant de Bâle à Domodossola par le Jura, ligne complètement indépendante de la ligne du Gothard et de ses voies d'accès. Deux lignes transalpines indépendantes l'une de l'autre ont tout naturellement et sans conteste une capacité plus grande qu'une seule ligne ou que la combinaison de deux lignes avec utilisation d'un parcours commun. C'est l'évidence même. L'ADIJ, pour le moment du moins, n'a rien à objecter à la construction d'un tunnel de base du Gothard. Mais il faut compter quinze ans au moins jusqu'à ce qu'il soit réalisé. De combien augmentera-t-il la capacité de la ligne du Gothard ? Celle-ci est aujourd'hui de 200 à 250 trains par jour. Avec un tunnel de base, on n'augmentera pas la capacité des tronçons Arth-Goldau-Erstfeld, Biasca-Chiasso, ni la capacité de la gare-frontière de Chiasso. Et dans quinze ans, il n'est pas exclu qu'une partie du trafic-marchandises de transit ait dû emprunter d'autres voies que les nôtres et qu'elle soit à tout jamais perdue pour la Suisse.

La proposition d'aménager la ligne Bâle-Bienne-Domodossola, lancée à l'occasion de notre Assemblée générale du 5 mai 1962 à La Neuveville, est d'un intérêt national évident. Les travaux qu'elle entraîne devraient de toute façon être exécutés un jour, car aujourd'hui déjà, le réseau jurassien des CFF souffre d'engorgements fréquents. Il ne s'agit donc pas de dépenses nouvelles, mais de ne plus attendre pour les décider. Il y va de l'intérêt du pays tout entier.

Il va sans dire que cet effort soutenu en faveur de l'équipement de la ligne Bâle-Bienne n'empêchera pas l'ADIJ de vouer à la ligne de Delle toute son attention. Son heure viendra également.

Les horaires des chemins de fer seront examinés eux aussi avec soin même s'il ne faut pas s'attendre à des changements et à des améliorations importants puisque l'horaire d'aujourd'hui servira de base à celui de l'Exposition nationale de 1964.

Enfin, l'aménagement du réseau routier jurassien restera à l'ordre du jour des préoccupations de l'ADIJ qui pourra traiter ces affaires en liaison avec la Commission routière présidée par M. Farron lequel, on le sait, pourra faire entendre sa voix au sein de la nouvelle Commission cantonale des transports nommée par le Conseil-exécutif.

On le voit, le pain ne manque pas sur la planche ! L'ont compris les membres de l'ADIJ lorsque, à Bienne, ils ont voté d'enthousiasme ce programme d'activité.

L'ADIJ