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: 36 (1965)

Heft: 8

Vorwort: L'intégration du groupe BLS

Autor: Association pour la défense des intérêts du Jura

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: 13.07.2025

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

P 4

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

XXXVe ANNÉE — Paraît une fois par mois — No 8 Août 1965

SOMMAIRE

L'intégration du groupe BLS — Aspects financiers — Aspects économiques
Une politique ferroviaire contestable — Les FMB et l'approvisionnement en électricité
† Jean Gressot — Le marché du travail — Chronique économique

L'intégration du groupe BLS

Récemment, à Berne, M. Henri Huber, conseiller d'Etat, directeur des chemins de fer du canton de Berne, a présidé une conférence de presse relative à une question qui intéresse le Jura au premier chef : l'intégration du groupe BLS dans le réseau CFF. Ce sujet, on le sait, est à l'ordre du jour du canton de Berne et de la Confédération depuis bientôt trois ans. Il intéresse également Neuchâtel et les cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Fribourg, Soleure et Valais.

Des délégations des Conseils d'Etat des cantons précités se sont réunies à Berne le 28 décembre 1964 et, après avoir procédé à un échange de vue sur l'ensemble du problème, elles « se sont prononcées pour l'aménagement des lignes d'accès du Simplon, des gares et stations ainsi que des installations ferroviaires, en particulier de celles de Brigue ». Elles ont prié le Conseil fédéral « de vouer toute son attention au problème de l'intégration de la ligne du BLS et de celle de Berne-Neuchâtel dans le réseau des Chemins de fer fédéraux ».

Les pourparlers qui sont engagés entre l'Office fédéral des transports et le BLS sont le résultat d'une demande de rachat du groupe BLS par la Confédération, faite par le Conseil-exécutif en date du 13 avril 1962. Le Conseil-exécutif, en faisant cette démarche, donnait suite à des interventions parlementaires des fractions PAB et socialiste du Grand Conseil. Par ailleurs, le Parti radical bernois avait inscrit dans son programme d'action de l'année 1962 l'intégration du BLS dans le réseau CFF.

De quoi s'agit-il ?

D'un problème qui intéresse la Suisse entière et le canton de Berne tout particulièrement. Nous nous trouvons aujourd'hui au seuil de la deuxième étape de l'aménagement de nos communications ferroviaires de trafic international de transit nord-sud. Dans la compétition pour attirer à elle ce trafic de transit, la Suisse a des concurrents à gauche et à droite.

S'il existe une forte concurrence à l'échelle internationale, nous devons convenir qu'il y a aussi concurrence à l'échelle nationale. Qu'on en juge. Les grands projets suivants sont à l'étude :

— *nouvelles lignes et tunnels de base du Splügen et de Tœdi-Greina ;*
— *tunnel de base du Gothard ;*

— *tunnel de base du Lœtschberg ;*
— *aménagement du Lœtschberg en double voie.*

Le canton de Berne et les cantons intéressés au rachat du groupe BLS par la Confédération et à l'aménagement en double voie de la ligne Bâle-Delémont-Berne-Lœtschberg-Simplon doivent être décidés à défendre les intérêts vitaux de leurs régions en matière de transport ferroviaire. En d'autres mots, le Conseil-exécutif du canton de Berne est d'avis que les efforts de la Confédération et des Chemins de fer fédéraux devraient se porter d'abord sur l'intégration et l'aménagement de ces lignes puis ensuite sur les travaux gigantesques de percement de nouveaux tunnels transalpins.

Ainsi que l'a rappelé M. Huber, le Conseil-exécutif sera bientôt engagé dans des pourparlers avec la Confédération. Il a jugé le moment venu d'en appeler à la réflexion et au soutien des grandes associations politiques et économiques ainsi que des populations de notre canton. Les pourparlers et les décisions qui devront être prises par la suite sont d'une importance qui ne doit pas échapper aux citoyens. Des intérêts légitimes politiques, touristiques et financiers sont en jeu ; jusqu'à un certain point, une orientation nouvelle peut être donnée à la politique ferroviaire du canton de Berne qui conduira à l'aménagement et au développement intensifié de la grande artère ferroviaire bernoise qui va de Bâle au Simplon par le Lœtschberg. Cet aménagement est pour le canton de Berne et son économie, mais plus particulièrement pour le Jura et pour le tourisme de l'Oberland, d'une grande importance.

Rappelons encore une fois, en effet, le point de vue de l'ADIJ qui, depuis plus de trente ans, demande :
— *la mise en double voie du tronçon Aesch - Delémont et du tronçon Choindez - Moutier ;*
— *l'amélioration des conditions de trafic entre Moutier et Longeau ;*
— *la suppression de la surtaxe de montagne du Moutier - Longeau.*

Il est nécessaire que le rachat du BLS donne enfin au Jura ce que ce dernier attend depuis fort longtemps : un réseau ferroviaire bien équipé, de forte capacité, pouvant jouer le rôle naturel qui lui échoit, celui d'assurer tout le trafic qui lui revient entre Bâle et le BLS, entre Bâle et la Suisse romande, et cela dans les meilleures conditions possibles.

Le Jura est séparé du Seeland et de l'Ancien canton par la chaîne du Jura qui ne peut être franchie qu'en deux endroits : au Taubenloch par une route encore insuffisante et une voie ferrée qui ne dessert pratiquement que le vallon de Saint-Imier et la vallée de Tavannes, par le tunnel de la Montagne-de-Granges, à simple voie, qui constitue un long goulet pesant lourdement sur l'établissement de l'horaire des trains et qui gêne considérablement l'aménagement des correspondances à Bâle et à Bienne. Il faut que le rachat du BLS permette aussi d'améliorer les communications entre Berne et le Jura.

ADIJ.