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: 2

Artikel: Le point de vue de l'ADIJ

Autor: Steiner, R. / Favre, H.-L.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824861

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

vice versa, en y comprenant le nouveau projet de variante « Gothard-Ouest ». Toute l'affaire est actuellement soumise à une commission d'experts nommée par le Département fédéral des transports et de l'énergie.

Mais une attitude indécise ou dilatoire du canton de Berne ne serait guère de nature à sauvegarder les intérêts ferroviaires bernois dans le cadre des décisions qui vont être prises.

En résumé nous constatons :

1° Que la tâche la plus urgente et la plus importante du canton de Berne est de doter entièrement la ligne du Lœtschberg de la double voie. Cette tâche peut être remplie le plus rapidement, le plus sûrement et le plus équitablement par le rachat du groupe BLS par la Confédération. Du point de vue de la politique des transports, ce rachat revêt donc une importance vitale pour le canton.

2° La reprise par la Confédération des trois lignes coexploitées apportera au canton de Berne, abstraction faite de l'importance internationale de la ligne directe Berne-Neuchâtel (BN), un certain allégement financier auquel le canton et les contribuables bernois ont certainement droit, eu égard aux sacrifices déjà consentis en faveur des chemins de fer bernois et aux charges ferroviaires qui subsisteront même après le rachat.

3° A la question posée par le postulat Hänsenberger, de savoir si le rachat du BLS par la Confédération est dans l'intérêt du canton de Berne, il y a lieu de répondre catégoriquement par l'affirmative, tant pour des raisons de politique des transports que pour des motifs financiers. »

Telles sont les conclusions du Conseil-exécutif qu'il est opportun de rappeler au moment où les tractations en vue du rachat du groupe d'exploitation du BLS se poursuivent.

Le point de vue de l'ADIJ

Delémont, le 15 février 1965.

Au Conseil-exécutif
du canton de Berne
Berne

Concerne l'équipement de la ligne Bâle - Bienne

Monsieur le Président,
Messieurs les Conseillers d'Etat,

Les pourparlers entre le BLS et la Confédération en vue du rachat de notre plus grande compagnie de chemin de fer privé et de ses lignes

coexploitées aboutiront prochainement à des propositions concrètes qui feront l'objet de tractations véritables.

Avant que cette nouvelle phase ne soit introduite, nous tenons à vous faire part, encore une fois, de nos préoccupations.

Vous n'ignorez pas que, depuis sa création, l'ADIJ lutte pour améliorer les conditions du trafic ferroviaire dans le Jura et aux points de jonction périphériques de Bâle, Bienne, Delle. Des progrès incontestables ont été réalisés au cours des cinquante dernières années, mais les conditions actuelles ne sont pas encore satisfaisantes.

Le Jura bernois est géographiquement et politiquement coupé de ses voisins. Vers le sud il l'est par la plus haute des lignes de crêtes du Jura, avec deux issues, celle du Taubenloch et celle du tunnel de la Montagne de Granges. A l'ouest et au nord il est séparé de la France par une frontière de plus de 120 km. avec une seule issue ferroviaire à Delle. Au nord-est il est ouvert sur la Suisse orientale, la France et l'Allemagne, à Bâle. A l'est il dispose d'une sortie sur la vallée de l'Aar par route et voie ferrée à Gänsbrunnen. En résumé, on peut affirmer qu'il est l'image type du pays fermé, dont les relations avec l'extérieur sont géographiquement limitées à quelques passages insuffisamment développés et insuffisamment équipés. Les relations avec le reste du canton ne sont possibles que par le Taubenloch (route et chemin de fer à simple voie) et par le tunnel de la Montagne de Granges (voie ferrée à simple voie).

Ces conditions, précaires, vu le degré d'industrialisation du Jura, ont pour conséquence un repliement du Jura sur lui-même, un sentiment inconscient de frustration et d'isolement. Sur le plan des communications ferroviaires, elles sont un obstacle à l'établissement de correspondances rapides. Dans son état technique actuel, la ligne Bâle - Bienne ne répond plus aux besoins et les correspondances lointaines, au-delà de Bâle et de Bienne, sont encore bien imparfaites.

Le premier obstacle à l'amélioration des relations ferroviaires par le Jura bernois, c'est sans contredit le tronçon à simple voie de Longeau à Choindez. Le second, le tronçon entre Delémont et Aesch. Entre Longeau et Aesch, la ligne est très chargée, les ajustements d'horaire sont difficiles sinon impossibles, le plafond est atteint.

Or, cette ligne sert à de grands courants de trafic : Bâle - Lausanne - Valais et Genève, et, en partie Delle - Berne - Lœtschberg - Simplon. Entre Delémont et Moutier, elle dessert encore la vallée de Tavannes et La Chaux-de-Fonds et la ligne du Moutier - Soleure. Elle doit donc, de toute évidence, être rangée parmi les artères principales de la Suisse et devrait être équipée en conséquence.

Toute voie ferrée de quelque importance a deux aspects, l'un technique, l'autre politique.

Du point de vue technique, la ligne Bâle - Bienne est insuffisamment équipée, nous le répétons. Le tronçon privé Moutier - Longeau (BLS) a joué le rôle de frein dans les projets de développement établis jusqu'à ce jour. Il n'y a pas de doute, qu'en cas de rachat, le handicap actuel ne doive être levé, et qu'un jour les besoins impératifs du trafic n'exigent le doublement de la ligne Bâle - Bienne de bout

en bout. Mais quand en serons-nous là ? Lorsque, vraisemblablement, le trafic de transit aura atteint des proportions telles que la ligne du Gothard, par ses nombreuses voies d'accès par le Hauenstein et le Bötzberg sera au plafond de ses possibilités et que l'alimentation du Lœtschberg - Simplon par Olten sera elle aussi à son maximum. Il restera alors la voie Bâle - Bienne - Berne. Elle viendra en dernier lieu et, d'ici là, l'aspect politique de cette dernière ligne sera ignoré, méconnu.

Or, il existe un aspect politique de la question. Le Jura bernois souffre de claustration. Il est à l'écart des grands courants de trafic, aussi bien routiers que ferroviaires. La barrière sud du Jura n'est pas qu'une image, elle est une réalité sensible. Elle doit être largement ouverte vers l'extérieur, et avant tout vers le reste du canton.

Cela, ce n'est pas l'affaire des CFF, mais bien celle des autorités du canton. Les CFF qui doivent exploiter leur réseau commercialement en donnant la préférence aux lignes à fort rendement, au tracé le plus favorable, n'ont pas à tenir compte de considérations politiques. Nous n'irons pas jusqu'à prétendre que la politique ne joue aucun rôle dans leurs projets à long terme aux échelons supérieurs de notre administration fédérale, et à ce niveau, il faut bien convenir que le canton de Berne a, malheureusement, une influence plus faible que d'autres régions du pays.

L'opération du rachat du réseau BLS nous semble être la dernière occasion qu'auront nos autorités cantonales de faire valoir les intérêts politiques de l'équipement de la ligne Bâle - Bienne en double voie. Or l'intérêt du canton, comme celui de sa partie jurassienne, justifient largement que la double voie soit réalisée au plus vite et que l'on ne s'en remette pas, pour la voir construite, aux seuls besoins du trafic des CFF.

C'est pourquoi nous prions notre gouvernement cantonal de ne pas renoncer aux engagements pris devant le Grand Conseil et de ne se prononcer en faveur du rachat que si la garantie formelle de la Confédération est obtenue que la ligne Moutier - Longeau sera doublée.

Mais quand ? Nous connaissons, dans ses grandes lignes, le programme de construction des CFF : achèvement de la double voie sur les lignes du pied du Jura et du Simplon, construction des lignes Zollikofen - Ostermundigen et Bötzberg - Othmarsingen, agrandissement des gares de triage de Chiasso et de Muttenz, construction de grands centres de triage, achèvement de la transformation de la gare de Berne, construction de nouvelles grandes gares à Zurich et à Olten, et la liste est loin d'être complète. C'est un programme considérable, dont l'urgence ne fait pas de doute. Et nous n'avons pas cité le projet d'un tunnel de base du Saint-Gothard, ni celui d'un tunnel sous les Alpes orientales. D'après le message du Conseil fédéral du 22 décembre 1964, chapitre E, il faudrait un délai de plusieurs années pour les études et l'établissement des plans de détail d'un tunnel de base et ensuite encore vingt à vingt-cinq ans pour l'exécution des travaux.

S'il faut attendre que ce programme gigantesque à l'échelle de notre pays soit réalisé pour que l'on entreprenne le doublement de la ligne Moutier - Longeau, il pourrait bien s'écouler quarante à cin-

quante ans. Dans ce cas, un engagement de la Confédération n'aurait plus aucun sens. Il s'agit d'obtenir que le code d'urgence des travaux de construction des CFF soit revu et que la modernisation du Moutier - Longeau y soit prévue en bonne place.

Cela est d'ailleurs aussi dans l'intérêt général du pays, puisque nous savons que les conditions du trafic de la gare d'Olten ne pourront guère être améliorées avant une trentaine d'années et que, à Bourogne, s'établira au cours des prochaines années, un port fluvial doté d'une vaste zone industrielle qui nous amènera un trafic non négligeable.

La double voie entre Moutier et Longeau améliorera considérablement la capacité des voies d'accès du Lœtschberg - Simplon, de même que les relations entre Berne et le Jura bernois et celles de Bâle vers la Suisse romande. Il y va de l'intérêt du canton tout entier qu'elle soit construite dans un avenir rapproché.

Veuillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'expression de notre haute considération.

Pour l'ADIJ

Le président : R. STEINER

Le secrétaire : H.-L. FAVRE

Conclusions de l'enquête au sujet des trains d'abonnés dans la vallée de Tavannes et dans le vallon de Saint-Imier

A la demande d'un groupe d'industriels de Moutier et de quelques entreprises du vallon de Saint-Imier, l'ADIJ a entrepris une enquête dans ces deux régions sur les trains d'abonnés.

En rappelant que l'introduction de la semaine de cinq jours dans la plupart des usines a eu pour conséquence de modifier les horaires de travail, l'ADIJ a remis à la Direction du Ier arrondissement des CFF à Lausanne un dossier dont les conclusions sont les suivantes :

Les réclamations majeures proviennent des industriels de Moutier.

A juste titre, il faut relever qu'aucun ouvrier ne peut arriver de la vallée de Tavannes, en gare de Moutier, avant 7 h. 07 alors qu'il serait indiqué d'y être à 6 h. 40 environ.

Les trains de midi ne permettent pas aux ouvriers de rentrer chez eux. Des dispositions particulières ont été prises par les entreprises et il semble que cette étude peut être abandonnée.

En ce qui concerne le retour en fin de journée, la plupart des employeurs ont établi un horaire de travail permettant aux ouvriers de prendre le train de 17 h. 41.

Les communications avec Delémont ne posent pas de problèmes, au début et en fin de journée.