

# L'ADIJ s'occupe de problèmes routiers et ferroviaires

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **40 (1969)**

Heft 1

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-825121>

## **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.

gué de longue date dans un fond de tiroir, de « pont entre la CEE et l'AELE ». Il est à espérer qu'on trouvera l'occasion de le dire ouvertement et qu'on abandonnera complètement les « solutions européennes ». Notre destin ne dépend pas de l'union européenne, mais toujours davantage de la coopération occidentale commune. L'affaire tchécoslovaque et la crise monétaire en fournissent la preuve. **O. F.**

## **L'ADIJ s'occupe de problèmes routiers et ferroviaires**

Le comité de l'ADIJ a siégé récemment à Moutier. Il a tout d'abord décidé d'appuyer une requête des communes de Mervelier et La Scheulte visant à ce que le tronçon de 5,9 km. du col de La Scheulte sis sur territoire du canton de Berne soit repris par ce dernier.

Ces quelque 6 km. de routes sont en effet des routes communales et leur entretien incombe en partie aux communes propriétaires, Mervelier et La Scheulte. L'Etat fournit toutefois le cantonnier chargé de cet entretien et subventionne à raison de 50 % pour Mervelier et de 75 % pour La Scheulte le matériel utilisé.

### **Une route d'intérêt touristique**

Le col de La Scheulte fut aménagé en route carrossable en 1914-1915 par les troupes de la 2<sup>e</sup> division ; les travaux, à l'époque, coûtèrent environ 400 000 fr. Ce n'était auparavant qu'un sentier. La route, qui culmine à 1051 m., est actuellement en très mauvais état.

Pourtant, cette artère, d'intérêt touristique évident, est assez fréquentée. On compte jusqu'à 450 à 500 voitures de passage le dimanche.

S'il n'est pas possible, comme les autorités de Mervelier le souhaiteraient, d'obtenir que la future « Transjurane » passe par Mervelier et le col de La Scheulte, en revanche, il serait souhaitable que le canton reprenne complètement à sa charge les 5,9 km. de routes communales entre Mervelier et le sommet du col. L'Etat prépare un programme de reprise de toute une série de routes communales, parmi lesquelles figure la route de La Scheulte, mais ce projet n'aboutira pas avant une dizaine d'années. En attendant, le canton est cependant disposé à subventionner au maximum (75 %) les travaux de réfection de la route (pose d'un revêtement superficiel), qui sont urgents.

Après avoir examiné à fond le problème, le comité de l'ADIJ a donc décidé d'appuyer la requête des communes de Mervelier et de La Scheulte, visant à la reprise des 5,9 km. de routes communales par le canton, et d'autre part de demander l'aménagement de la chaussée dans les délais les plus brefs, par la pose d'un revêtement superficiel, les travaux bénéficiant d'un taux de subventions maximal. La Commission routière jurassienne sera tenue au courant de cette démarche.

### **Examen de l'horaire CFF**

Le comité de l'ADIJ a ensuite examiné l'avant-projet de l'horaire CFF 1969-1971. Il a enregistré avec satisfaction que les CF avaient tenu compte, dans la mesure du possible, des vœux exprimés par

l'association. Toutefois, le danger existe qu'à l'avenir l'une des deux liaisons ferroviaires existant entre Delle et Belfort ne soit plus assurée, vu sa fréquentation insuffisante. L'avant-projet d'horaire indique par ailleurs que tous les trains Bâle-Genève, continueront de passer par le Jura, ce qui est heureux. Quant aux correspondances avec le Valais, elles sont bonnes. Le train « Hispania » aura un horaire différent et sa marche sera plus rapide. Une paire de trains supplémentaires circulera sur la ligne Bâle-Genève. Il y aura donc six paires de trains express sur cette ligne, plus deux paires Bâle-Bienne, une paire Bâle-Bienne-Lausanne-Brigue et trois paires Berne-Porrentruy, ce qui, au total, donne douze paires de trains directs entre Bienne et Delémont. On a appris par ailleurs que des locomotives plus puissantes seront utilisées sur la ligne Bâle-Genève, ce qui raccourcira la durée du voyage, laquelle sera dans certains cas inférieure à 3 heures (2 h. 57). Trois trains express s'arrêteront chaque jour à La Neuveville et neuf à Laufon. La gare de Moutier sera revalorisée, en ce sens qu'un plus grand nombre de trains s'y arrêteront (20 sur 25). Sur la ligne Jura-Berne, outre les trois paires de trains directs, une quatrième correspondance rapide fonctionnera également le dimanche soir.

Le comité de l'ADIJ a aussi décidé d'appuyer une requête demandant un arrêt supplémentaire d'un direct en gare de Moutier et s'est occupé des possibilités d'amélioration de l'horaire des trains amenant, le matin, à Bienne, des écoliers et étudiants venant de Tramelan, du vallon de Saint-Imier, de Moutier et Delémont.

Parmi les affaires en cours, deux problèmes ont retenu l'attention du comité de l'ADIJ : celui de la gare des Reussilles et celui de la création d'un Office cantonal et d'un Office jurassien de coordination et d'expansion économique.

## CHRONIQUE ÉCONOMIQUE

### A quoi sert la bourse ?

La bourse existait déjà au XIII<sup>e</sup> et au XIV<sup>e</sup> siècle sous la forme primitive d'un point de rencontre pour les négociants qui voulaient échanger des informations commerciales, nouer des relations et conclure des affaires. L'origine du terme lui-même proviendrait du patronyme « van der Beurse » de Bruges, où des opérations de change, des affaires financières et commerciales étaient déjà traitées au XIV<sup>e</sup> siècle. A côté des bourses de commerce et des marchés des changes, la première place revient aujourd'hui aux bourses de valeurs, où sont négociés l'achat et la vente de titres-actions, obligations, lettres de gage et parts de fonds de placement.

La bourse n'est pas l'aire où s'agitent les magnats de la finance et les spéculateurs, mais une institution indispensable au marché des capitaux. Elle est particulièrement utile à l'investisseur, à qui elle permet, d'une part, d'acquérir des papiers-valeur à des conditions conformes à la situation du marché et, d'autre part, de disposer rapidement de ses fonds en vendant ses titres. La bourse améliore les possibilités qu'ont l'Etat et l'économie de se procurer des capitaux à long terme.