

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: 26 (1955)
Heft: 11

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

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

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

XXVI^e ANNÉE

Paraît une fois par mois

N^o 11. Novembre 1955

SOMMAIRE

Le cauchemar ferroviaire des Jurassiens
La Fonderie Boillat S. A. Reconvilier (1855-1955)
Marché du travail — Chronique économique

Le cauchemar ferroviaire des Jurassiens

La modernisation des chemins de fer secondaires du Jura n'a pas apporté tous les avantages qu'on en escomptait. Le tronçon Glovelier-Saignelégier en particulier n'a pas produit l'augmentation de recette espérée.

Pourtant c'est la politique ferroviaire française qui a touché le plus profondément le Jura. L'unification des grands réseaux français en la SNCF, entreprise par des hommes qui ne se soucièrent ni des origines, ni de l'évolution des anciennes compagnies, a mis fin pour l'instant à la grande idée bernoise de la transversale qui reliait la mer du Nord à la Méditerranée et à l'Adriatique par Delle-Berne, le Lötschberg et le Simplon. Cette importante voie de communication avec Calais, Boulogne et Paris comme point de départ, empruntait la ligne Paris-Bâle jusqu'à Belfort pour aller, par Porrentruy-Delémont-le tunnel de Moutier-Granges-Berne-le tunnel du Lötschberg, se souder à Brigue à l'embranchement venant de Paris par Dijon et le Mont d'Or-Lausanne et se poursuivre sur Milan, l'Adriatique et le Proche-Orient.

Après la guerre de 1914-18, la France refusa à Delle le rôle important de point de transit pour les marchandises. Ce fut le début du déclin continu de l'ancienne ligne principale Paris Est-Bâle, par Troyes-Belfort-Mulhouse, dont l'épanouissement provenait en grande partie du détournement du trafic, dès 1871 et jusqu'en 1918, par Delle-Porrentruy-Delémont.

Que l'artère Paris-Bâle et son embranchement Belfort-Delle ne soient pas inclus dans le plan général d'électrification des lignes du Nord-Est de la France, montre clairement qu'on y attache moins d'importance qu'à la transversale allemande Kehl-Stuttgart-Munich-