

# L'heure du Lœtschberg

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 10

PDF erstellt am: **18.09.2024**

## **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.

PD 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

XXXIV<sup>e</sup> ANNÉE

Paraît une fois par mois

N<sup>o</sup> 10 Octobre 1963

## SOMMAIRE

L'heure du Lötschberg — Les raisons de l'ADIJ — La Maison Claire  
Annexes — Chronique économique

### L'heure du Lötschberg

*La ligne d'accès à la ligne ferroviaire du Lötschberg, c'est-à-dire le tronçon Bâle-Delémont-Bienne-Berne, mesure 107 kilomètres. Or, on ne compte, sur cette ligne ferroviaire, que 46,9 kilomètres à deux voies. Il manque 28,4 kilomètres de double voie entre Aesch et Delémont, 18,8 kilomètres entre Choindez et Longeau, et 13,3 kilomètres entre Lyss et Münchenbuchsee. En outre, le tunnel du Moutier-Granges n'est qu'à une seule voie.*

*Alors que, soudain, le Marché commun met notre continent en pleine ébullition et que la Suisse voit son rôle de pays de transit revêtir une importance accrue, la ligne du Lötschberg prend enfin, dans le réseau national, la place que ses promoteurs lui avaient assignée. On se rend compte qu'il est indispensable que la Suisse possède deux grandes artères nord-sud indépendantes l'une de l'autre.*

*C'est pourquoi, en avril dernier, à Delémont, l'ADIJ a frappé le grand coup. Lors d'une conférence de presse, qui eut beaucoup de retentissement, elle a demandé qu'on équipe en double voie, de bout en bout, la ligne du Lötschberg et sa ligne d'accès par Bâle et le Jura.*

*— Nous ne sommes pour rien dans le fait que l'intérêt national coïncide heureusement avec l'intérêt cantonal bernois qui est aussi celui de Bienne et du Jura, avait déclaré M. Georges Mæckli, ancien conseiller d'Etat et aux Etats.*

*De fait, toute l'économie jurassienne serait revigorée si, entre Bâle et Bienne, on possédait une voie de communication à trafic international. Mais les intérêts jurassiens se confondraient aussi merveilleusement avec ceux de la Suisse romande puisque, du même coup, les liaisons Bâle-Suisse romande en seraient grandement améliorées.*

*Cette position irréfutable, que le conseiller national Simon Kohler a défendue avec éloquence lors de la dernière session du Conseil national, est d'ailleurs soutenue officiellement par le Conseil-exécutif dont une résolution sur le problème a été confirmée à la dernière session du Grand Conseil et par l'ensemble de nos populations.*

*Rappelons que le Conseil-exécutif est d'avis :*

*— Que le problème doit être traité dans la perspective d'une conception d'ensemble de la politique ferroviaire suisse ;*

— Que la reprise du B.L.S. par la Confédération et la pose subséquente d'une double voie continue entre Bâle-Delémont-Berne-Brigue représente la solution la plus équitable du point de vue politique, comme la solution la plus judicieuse du point de vue économique pour adapter l'équipement ferroviaire de notre pays aux nécessités du trafic.

L'équipement de la ligne Bâle-Delémont-Bienne-Berne en double voie continue, condition à la vente du B.L.S. à la Confédération !

On touche au fond du problème. Pour le Jura, c'est le chemin de la chance. Tout bouge. La Suisse voit son rôle de pays de transit revêtir une importance accrue. C'est aussi la chance de la Suisse que notre pays doit saisir s'il ne veut pas s'attendre à de sérieux mécomptes. Au délégué des Deutsche Bundesbahnen, qui menaçait d'en appeler à la C.E.C.A. (Communauté Charbon Acier), nous avons fourni l'assurance d'écouler par notre territoire le charbon et l'acier venant du Nord et allant vers l'Italie. De son côté, la Direction générale de la S.N.C.F. a informé les C.F.F. que, le trafic Est ne pouvant être assuré par la Suisse, les passages du Mont-Cenis et de Vintimille avaient été préférés et allaient faire l'objet d'aménagements. De même, la ligne du Brenner subit d'importantes transformations. Enfin, la prochaine électrification du parcours Mulhouse-Belfort-Besançon-Dole sera un motif de plus à délaissier le transfert par la Suisse.

En réponse à M. Kohler, qui avait plaidé le dossier en parfaite connaissance de cause, M. Spühler, conseiller fédéral, a dit qu'il s'agissait de travaux de longue haleine qui feraient l'objet d'études approfondies.

Il y a des réticences. Chacun l'a parfaitement compris. M. Kohler, qui s'est déclaré satisfait sur quelques points mais très partiellement satisfait quant à l'essentiel, certaines de ses questions n'ayant pas obtenu de réponse, ne jettera pas le manche après la cognée. L'ADIJ non plus.

Il y a de la place pour le Gothard et pour le Lœtschberg, estimait déjà le conseiller fédéral Contesse en 1907, devant le Conseil des Etats, où il déclarait textuellement :

« Je crois que si nous savons établir et entretenir, et c'est la tâche des Chemins de fer fédéraux, de bonnes relations avec les compagnies qui exploitent les grands réseaux des pays voisins et si nous savons éviter les procédés qui seraient de nature à nous aliéner leur sympathie et leur bonne volonté, nous verrons se développer et grandir, au plus grand profit de nos lignes, le trafic qui empruntera le territoire suisse à destination du nord et du sud du continent. Nos voies ferrées deviendront de plus en plus les grandes routes du trafic continental et ce trafic sera assez abondant pour alimenter le Gothard avec ses voies d'accès et le Simplon avec ses voies d'accès. Ce trafic pourra être distribué de manière que son écoulement se fasse facilement, sans qu'il y ait jamais encombrement ni retard. J'ai cette confiance dans l'avenir de nos voies ferrées. Je crois que chacun doit l'avoir. »

L'ADIJ aussi garde confiance. L'amélioration des lignes jurassiennes restera l'un de ses principaux objectifs. N'y va-t-il pas, ainsi qu'on le verra plus loin, de l'intérêt général du pays ?

L'ADIJ.