

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: 34 (1963)

Heft: 4

Vorwort: Le 4 mai à Bienne

Autor: Association pour la défense des intérêts du Jura

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: 15.03.2025

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

1034

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^e ANNÉE

Paraît une fois par mois

N° 4 Avril 1963

SOMMAIRE

Le 4 mai à Bienne — Le procès-verbal de l'assemblée générale du 5 mai 1962 à La Neuveville
Rapport d'activité, exercice 1962 — Comptes

Le 4 mai à Bienne

C'est à Bienne que, le 4 mai, l'ADIJ tiendra son assemblée générale. Parce que, d'une part, la Ville de l'Avenir est étroitement liée au Jura et que, sous la conduite de M. René Fell, les membres de l'ADIJ éprouveront un grand plaisir à visiter les trésors qu'elle recèle. Parce que, d'autre part, l'Association pour la Défense des Intérêts du Jura entend faire bloc avec les autorités seelandaises qui l'appuient efficacement dans la lutte qu'elle mène en faveur de l'équipement en double voie, de bout en bout, de la ligne ferroviaire du Lœtschberg.

On connaît les grandes lignes du problème qu'a fort bien esquissées le Gouvernement bernois quand, plaidant récemment la cause du rachat du BLS par la Confédération devant les conseillers fédéraux, MM. Spühler, Wahlen et Bonvin, il a estimé que, pour faire face au trafic nord-sud, il fallait créer une deuxième ligne transalpine absolument indépendante du Gothard à l'effet de garantir au pays sa capacité de concurrence en matière de trafic ferroviaire international.

Dans le message adressé par le Conseil-exécutif au peuple bernois, en 1902 déjà, on lisait :

« Par ses prolongements vers le nord, elle (la ligne du Lœtschberg) formera une artère traversant le canton dans sa longueur et elle augmentera le mouvement des voyageurs et des marchandises sur les lignes d'embranchement et dans tout le pays en général. Si elle ne se construisait pas, le canton de Berne subirait, à la longue, sans aucun doute, un préjudice considérable, le trafic international prendrait une autre route. »

Et le Grand Conseil concluait :

« Nous avons la conviction que le parachèvement du réseau de nos chemins de fer, tel que la loi permettra de l'accomplir, contribuera dans une puissante mesure au progrès économique et à la prospérité du canton. Les sacrifices faits dans ce but par l'Etat, les communes et les particuliers seront un jour très largement compensés par le développement du trafic avec l'étranger et par l'augmentation du bien-être dans toutes les parties du pays. »

Nos hommes d'Etat avaient vu loin et juste. Et c'est la chance de la Suisse, à l'heure du Marché commun, que de posséder, à côté de la ligne du Gothard, une seconde artère transalpine. L'heure du BLS, si longtemps attendue, a donc sonné et la politique pratiquée par le canton de Berne, au début du siècle, va trouver sa récompense.

Malheureusement, d'aucuns tentent de disjoindre la modernisation du tronçon Bâle-Delémont-Bienne de celle du tronçon Spiez-Brigue, qui est en cours, sous le prétexte que la ligne Bâle-Olten-Berne, pourvue de la double voie, suffit au trafic et qu'il ne faut pas compliquer les négociations en vue de la vente du Lœtschberg.

A cette conception, en présence de la presse suisse, à Delémont, nous avons opposé la nôtre.

La ligne Bâle-Olten est, aujourd'hui, l'une des plus chargées du réseau des CFF. Comment, dès lors, pourrait-on résoudre le problème qui est de donner à la Suisse une seconde ligne transalpine autonome, si on laisse la ligne Bâle-Delémont-Bienne-Berne dans l'état où elle est ? Et quand on nous rétorque que la mise à double voie du tronçon jurassien bernois s'imposera très rapidement aux CFF après un rachat éventuel, nous répondrons, pourquoi, si la chose est vraie, ne pas exiger des garanties ? La ligne du Lœtschberg forme un tout. Elle va de Bâle et Delle à Brigue.

Nos efforts tendent donc à demander la modernisation de la ligne Bâle-Delémont-Bienne-Berne. Sur 107 kilomètres que compte cette ligne, 46,9 seulement sont à deux voies.

Il manque 28,4 kilomètres de double voie entre Aesch et Delémont, 18,8 kilomètres entre Choindex et Longeau et 13,3 kilomètres entre Lyss et Münchenbuchsee. La pose d'une seconde voie dans le tunnel du Moutier-Granges constitue la seule grande difficulté technique de l'entreprise. Ce tunnel appartient au BLS et la réalisation de ce travail dépend heureusement uniquement du canton de Berne.

Il est dans l'intérêt supérieur du pays de s'attacher aux problèmes que pose la ligne du Gothard. Mais ces problèmes sont complexes. On évalue le coût du futur tunnel ferroviaire et routier Gothard, Amsteg-Biasca à deux milliards. Les études techniques ne sont pas terminées et susciteront de longues discussions. Aussi peut-on admettre que la réalisation se fera attendre quelques années encore. La « Croix d'Olten » pose, elle aussi, de nombreux et très ardues problèmes techniques et financiers.

Au contraire, les travaux que nécessite l'établissement d'une double voie continue entre Bâle-Delémont-Bienne-Berne-Lœtschberg-Simplon-Domodossola ne présentent pas d'obstacles techniques et financiers particuliers. Les plans existent depuis longtemps. Ces travaux peuvent donc être exécutés dans un délai relativement court.

Un principe constant appliqué par les CFF est qu'il faut améliorer, en premier lieu, les tronçons où les travaux sont les moins coûteux et les plus aisés. Le problème se résume donc ainsi : le trafic transalpin allant en augmentant, ne faut-il pas commencer par la solution la plus rapide, la moins coûteuse, la plus rationnelle ?

Ainsi, quand la ligne du Lœtschberg aura été pleinement mise en valeur comme deuxième voie transalpine, la Suisse pourra accomplir

dans l'avenir comme dans le passé, ses tâches essentielles qui sont de servir de trait d'union et de liaison entre les pays de l'Europe.

Il y va de l'intérêt général du pays.

Le Jura et Bienne se sont toujours préoccupés, avec le plus grand intérêt, des problèmes ferroviaires bernois. Ils ont constamment soutenu la ligne du Lœtschberg au sort de laquelle ils se sentaient liés. Aujourd'hui, le Jura et la ville de Bienne sont unanimes à soutenir les revendications que pose l'ADIJ. C'est ce que démontre éloquemment le rendez-vous que les membres de l'ADIJ se sont donné à Bienne.

ADIJ

L'ordre du jour de l'Assemblée générale de l'ADIJ

**le 4 mai 1963, à 9 h. 30, à l'aula de l'École secondaire
des Prés Ritter, à Bienne**

- 1. Ouverture.**
- 2. Procès-verbal.**
- 3. Rapport annuel.**
- 4. Reddition des comptes, rapport des vérificateurs, décharge au comité.**
- 5. Budget et cotisations.**
- 6. Election complémentaire au comité.**
- 7. Nomination d'un membre d'honneur.**
- 8. Nomination d'un vérificateur des comptes.**
- 9. Programme d'activité (les membres qui désirent faire des propositions sont priés de les communiquer par écrit au président jusqu'au 30 avril).**
- 10. Divers et imprévu.**

La croissance économique

A l'issue de l'assemblée administrative, M. François Schaller, professeur extraordinaire à l'Université de Berne, donnera une conférence sur le sujet « La croissance économique ».