

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: 10

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: 14.03.2025

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

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^e ANNÉE

Paraît une fois par mois

N^o 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 ;