

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: 18 (1947)

Heft: 2

Artikel: Le problème du transit : un aspect de l'économie bruntrutaine

Autor: Schaller, François

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825598>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

XVIII^e ANNÉE

N° 2

FÉVRIER 1947

SOMMAIRE :

Le problème du transit : Un aspect de l'économie bruntrutaine,
par François Schaller. — Annexes. — Communications officielles.

Le problème du transit

Un aspect de l'économie bruntrutaine

De par sa situation géographique, Porrentruy n'est pas la cité jurassienne la plus favorisée. Elle n'est pas elle-même très industrielle, et n'a pas de hinterland industriel. Porrentruy est apparentée au Territoire de Belfort par son climat, et peut-être aussi par l'accent et la mentalité de ses habitants. Mais elle est cité bernoise, et les solides liens fiscaux qui la rattachent à la République de Berne se resserrent de plus en plus. Si ses habitants sont riches, ils le sont surtout de patience, et ne perdent jamais l'espoir en des circonstances où d'autres se seraient cent fois découragés. Porrentruy espère beaucoup de Berne. De France, elle attend principalement du trafic, et ce trafic, aujourd'hui plus que jamais, lui est âprement disputé.

La ligne de transit de Delle-Porrentruy a été baptisée, en son temps, la route des capitales. On serait tenté de déduire de l'importance de la gare de Porrentruy avant que l'Alsace ne retournât à la France et avant que la Cie des chemins de fer de l'Est ne s'incorporât à la S.N.C.F., et même de l'importance de cette gare avant 1939, que la situation de Porrentruy est très favorable, et que sa gare est naturellement appelée à enregistrer un trafic considérable.

Ce serait une erreur, car en matière ferroviaire, il paraît que le chemin le plus court n'est pas toujours la voie suivie par les transports et voici pourquoi. Le transitaire a un intérêt évident à concentrer sur la même place le maximum, et si possible la totalité du trafic. Les maisons de transit installées à Bâle préfèrent donc, pour des motifs de rationalisation et de concentration d'entreprises, acheminer toutes leurs marchandises sur Bâle plutôt que d'en orienter une partie sur Delle-Porrentruy. En vertu de

l'art. 6 de la Convention Internationale des Transports l'expéditeur a toute liberté de choisir le lieu de passage de la frontière. Mais cette liberté du transitaire est dans bien des cas relative. En effet, si les transitaires ont pu se dispenser jusqu'à ces derniers temps d'avoir une représentation à Porrentruy, c'est que les conditions de transport sur la ligne de Delle-Porrentruy étaient nettement défavorables.

En France, il y a eu la destruction, en 1944, de la ligne et de ses ouvrages d'art, ce qui servit largement la cause de la voie St-Louis-Bâle.

Il y a la lenteur des acheminements par Belfort-Delle, qui nuit considérablement à notre voie.

Il y a encore cette distinction établie par la S.N.C.F., entre Delle-local et Delle-frontière, et qui vaut à toute marchandise importée de France en Suisse par la voie de Delle une taxe supplémentaire de 7 km., sans que les roues du wagon ne fassent un quart de tour sur le rail, puis que le dédouanement s'effectue à Delle-local. Par ailleurs, la distance réelle entre Delle-gare et la frontière suisse est inférieure à 500 m. Le Comité de Développement économique de Porrentruy s'est adressé, en décembre dernier, à la Direction générale de la S.N.C.F. à Paris pour demander qu'une telle mesure soit supprimée ; le Comité fut énergiquement appuyé par la Chambre de Commerce de Belfort qui fit toujours preuve d'une grande compréhension à l'égard des questions ferroviaires intéressant le Jura français. A Paris, la chose est donc actuellement à l'étude.

Il y a enfin une question de tarif marchandises. La gare de Bâle est naturellement considérée comme gare S.N.C.F., puisque gare internationale. A ce titre, la gare de Bâle est mise au bénéfice du Tarif 100, tarif français en vigueur entre deux gares française S.N.C.F. Il n'en est pas de même de la gare de Porrentruy, gare suisse, et les expéditions d'une gare française à celle de Porrentruy, même en vue d'une réexpédition, se font naturellement au tarif normal, plus élevé que le Tarif 100. Ceci explique que dans certains cas, il soit avantageux de passer par St-Louis-Bâle plutôt que par Delle-Porrentruy, bien que la distance par ce dernier point de transit soit légèrement plus courte.

Dernièrement encore, le 9^e Arrondissement d'exploitation S.N.C.F. de Mulhouse décidait de supprimer les trains-marchandises sur la ligne de Belfort-Delle trois jours par semaine ; après de véhémentes protestations, tant suisses que françaises, la mesure fut rapportée deux semaines plus tard, soit le 20 janvier 1947. Des protestations très énergiques avaient été élevées au 9^e Arrondissement et à la Direction générale de la S.N.C.F. à Paris par les Chambres de commerce de Belfort, de Besançon et du Doubs, par des transitaires de Delle et par le Comité de Développement économique de Porrentruy (C.D.E.) qui s'est fixé pour tâche immédiate de permettre et de provoquer une recrudescence de trafic sur la ligne de Delle-Porrentruy.

Dans le Jura, chacun a le sentiment, à tort ou à raison, que la ligne de transit de Delle-Porrentruy ne fait pas l'objet d'une grande sollicitude de la part des organes des chemins de fer, tant suisses que français ; alors que la gare de Bâle, en revanche, est l'objet des faveurs de chacun. C'est que Bâle, ville et canton, représente une grande puissance économique qui ne ménage rien pour la défense de ses intérêts. Indiquons quelques cas concrets.

Le 27 septembre 1946, le Service commercial de la S.N.C.F. à Paris écrivait au C.D.E. : « La gare de Delle est ouverte au trafic en provenance ou à destination de la Suisse, tant pour les wagons complets que pour les expéditions de détail dans les mêmes conditions que la gare de Bâle. Ce point frontière peut donc être emprunté par tous les envois pour lesquels les expéditeurs ont revendiqué le dédouanement à Delle » ; et ce point de vue nous a été confirmé à de nombreuses reprises, notamment le 19 novembre.

Mais en date du 28 décembre 1946, le Chef du Service commercial du port du Havre nous écrivait : « Quant à la S.N.C.F., celle-ci m'a informé que le trafic par Delle-Porrentruy ne se pratique plus sans toutefois m'en donner les raisons. »

Autre cas. Le 6 janvier 1947, alors que les trains de marchandises étaient supprimés sur la ligne Belfort-Delle trois jours par semaine, sous prétexte de rationnement, soit dans une proportion de 50 %, la Division du mouvement informait les organes intéressés des ports français de la Manche et de l'Atlantique (les anciens clients de Delle-Porrentruy !) de l'introduction de marches accélérées dans la direction de Bâle !

Les importateurs suisses qui exigent, à chacune de leurs importations, que les marchandises qu'ils ont achetées empruntent la voie de Delle-Porrentruy, se heurtent presque toujours à de grandes difficultés, qui témoignent d'une certaine dose de mauvaise volonté à l'égard de notre ligne, et spécialement de la part des transitaires qui, pour les raisons déjà indiquées, ne sont pas du tout curieux d'utiliser notre voie. Il vaut ici la peine de citer quelques exemples :

Un premier exemple :

Une entreprise de Porrentruy commande un wagon de marchandises à une maison de Liège et exige formellement que le wagon transite par Delle-Porrentruy. Le wagon part de Liège le 26 décembre 1946. Le 30 décembre, la gare de St-Louis téléphone à Porrentruy pour annoncer l'arrivée du wagon. La maison de Porrentruy confirme à St-Louis qu'elle exige que ce wagon passe par Delle, ce qui fut fait, mais le wagon ne parvint à Porrentruy que le 19 janvier 1947 ! Ainsi il fallut à ce wagon 20 jours pour parcourir la distance de St-Louis à Porrentruy via Delle, alors qu'il ne lui en avait fallu que quatre pour couvrir la distance Liège-St-Louis !

Un deuxième exemple :

Une maison d'importation achète des marchandises à Paris et les confie aux soins d'une entreprise de transit dont le siège est à Bâle, le 28 août 1946, en exigeant impérieusement que la marchandise soit acheminée par Delle-Porrentruy, ce qui ne parut pas plaire au transitaire.

Le wagon ne quitta Paris que le 18 septembre.

Il parvint à Porrentruy le 20 novembre.

Il ne fut jamais possible de savoir si ce wagon avait passé par Vallorbe ou Bâle, mais la seule chose qui ne fait aucun doute, c'est qu'il ne passa pas par Delle-Porrentruy.

Et encore un exemple :

Le 5 octobre 1946, un transitaire expédie des marchandises de Paris, pour le compte d'un importateur de Porrentruy ; la lettre de voiture indique le cheminement par Bâle alors que l'importateur avait une fois de plus exigé formellement le passage par Delle-Porrentruy. A Bâle, étant donné l'encombrement des voies par suite du surcroît de trafic avec la France, les marchandises se perdent. Elles sont enfin retrouvées, et parviennent détériorées, à Porrentruy, le 22 novembre.

Un dernier exemple :

Une maison luxembourgeoise, sur demande expresse de son client de Porrentruy, expédie un wagon via Pfetterhouse-Bonfol.

Mais la S.N.C.F., sur l'invitation des C.F.F., prétend-elle, se refuse purement et simplement à délivrer une lettre de voiture par Bonfol. Et les marchandises, destinées à Bonfol, empruntèrent la voie de Delle-Porrentruy.

Il est temps de conclure.

Lorsque l'on sait que le trafic entre la France et la Suisse est à peu de chose près ce qu'il était avant guerre ; lorsque l'on constate que la gare de Bâle est actuellement encombrée par suite de l'augmentation considérable de son trafic avec la France, au détriment de Porrentruy, on acquiert la conviction qu'il y a réellement quelque chose à faire et que par la coordination des efforts jurassiens, il devrait être possible de restituer à la gare de Porrentruy l'importance qu'elle eut toujours et qui lui revient naturellement de par sa situation, au grand bénéfice de toutes les localités situées sur cette voie de transit.

Dr François SCHALLER

Secrétaire du Comité de développement
économique de Porrentruy