

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:	31 (1960)
Heft:	5
Artikel:	La revalorisation de la ligne Paris-Belfort-la Suisse et l'internationalisation de la gare de Delle
Autor:	Calame, Paul
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-825288

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: 22.01.2026

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

XXXIe ANNÉE

Parait une fois par mois

No 5. Mai 1960

SOMMAIRE

La revalorisation de la ligne Paris-Belfort-la Suisse et l'internationalisation de la gare de Delle
Communication officielle — Marché du travail — Chronique économique

La revalorisation de la ligne Paris-Belfort-la Suisse et l'internationalisation de la gare de Delle

Le samedi 9 avril 1960, le Comité d'action franco-suisse pour la revalorisation de la ligne Paris-Milan par Belfort-Delle-Porrentruy-Delémont a tenu une réunion plénière avec le point suivant à l'ordre du jour : Internationalisation de la gare de Delle et rapport sur l'état des démarches entreprises pour la revalorisation de la ligne Paris-Milan par Belfort-Delle.

A cette réunion assistaient de nombreuses personnalités françaises et suisses parmi lesquelles nous avons plaisir à citer : MM. G. Grélat, maire de Delle, président du Comité franco-suisse, R. Schmittlein, député, Belfort, E. Claret, conseiller général, représentant le Conseil général du Territoire de Belfort, F. Claude, secrétaire de la Chambre de commerce de Belfort, G. Moeckli, ancien conseiller d'Etat et ancien conseiller aux Etats, J. Gressot, préfet et ancien conseiller national, E. Baumgartner, maire de Bienne, Ch. Parietti, député-maire, Porrentruy, A. Juillerat, député-maire d'Undervelier et, parmi les invités officiels, MM. H. Rollet, consul général de France, Bâle, Rucklin, conseiller général, maire de Grandvillars, H. Viillard, président de la Commission du port de Bourogne, M. le maire de Bourogne, Ch. Sigrist, agent consulaire de France, Porrentruy, S. Brawand, conseiller d'Etat, directeur des travaux publics et des chemins de fer du canton de Berne, R. Steiner, secrétaire de l'Association pour la défense des intérêts du Jura, Delémont, MM. Weibel, Wilhelm, Kohler, conseillers nationaux, J. Peter, député-maire, Bure, MM. Aerni, Parietti, Sturtz, représentants de l'Union du commerce et de l'industrie section de Porrentruy, M. Henry, ancien administrateur postal et la presse.

* * *

Il y a trente-cinq ans que l'ADIJ s'occupe de la ligne de Delle. C'est dire toute l'importance qu'elle attache à sa revalorisation dans

l'intérêt essentiel du Jura. Au cours de ces trente-cinq ans, l'ADIJ appuyée par de nombreuses bonnes volontés françaises et suisses, a cherché les moyens de redonner à cette transversale Paris-Milan par le Jura et Berne sa vitalité d'autrefois — c'était avant la première guerre — alors qu'elle assurait avec nos voisins de France des correspondances rapides et sûres, profitables à notre région comme aux régions voisines de notre frontière, plus particulièrement au Territoire de Belfort. Avec une patience infatigable, l'ADIJ, diverses associations jurassiennes, des municipalités intéressées à ce problème, les députés et conseillers nationaux du Jura, le Gouvernement bernois, la Direction des Chemins de fer fédéraux ont multiplié les démarches, les entrevues, dans l'espoir de faire triompher leur idée d'intensifier le trafic voyageurs et marchandises sur une ligne bien faite pour constituer un puissant moyen d'échanges entre deux pays amis.

Historique de la ligne Paris-Milan

A la suite de la guerre de 1870/71, la France, plus spécialement l'importante Compagnie de l'Est qui desservait la ligne-frontière franco-suisse de Saint-Louis-Bâle depuis 1844 avait perdu le seul passage-frontière franco-suisse qu'elle possédait. Elle se vit dès lors contrainte d'en ouvrir un nouveau en envisageant d'utiliser la région de la commune de Faverois complètement indépendante de celle de Delle appartenant au P.L.M. En même temps, la Compagnie des Chemins de fer du Jura se trouva en face d'une situation embarrassante. Du fait que la Compagnie de l'Est cherchait un nouveau débouché vers la Suisse, elle songea à l'établissement d'une ligne accessoire vers Faverois pour obtenir un raccordement au passage-frontière que pensait ouvrir l'Est. A ce propos, le conseiller d'Etat Jolissaint, directeur des Chemins de fer jurassiens écrivait ce qui suit le 26 février 1873 : « Avant l'annexion de l'Alsace au Reich, le canton de Bâle était avantageusement placé quant au commerce et au trafic avec la France et l'Allemagne. Les deux cinquièmes des exportations suisses passaient par Belfort-Mulhouse-Bâle. Après l'annexion, le Jura bernois s'est trouvé dans une position très avantageuse, favorisée encore par la convention avec la Compagnie de l'Est concernant l'institution d'un service international d'exploitation. Relié à la Compagnie de l'Est, le Jura bernois sera le chemin d'une grande partie du trafic avec le nord-est de la France et la Belgique. Il pourra amener ce trafic sur les lignes bernaises et probablement par Berne jusqu'à Lucerne.

» Du point de vue de la politique ferroviaire, la nouvelle entreprise bernoise des lignes réunies du Jura et de l'Etat sera appelée à constituer un réseau intermédiaire important entre les grandes compagnies du Central et de Suisse occidentale. Le réseau unifié du Jura et de l'Etat sera utile aux autres entreprises menacées par les grandes sociétés de chemin de fer. »

Au cours de la discussion, qui surgit à ce propos, le rapporteur du Grand Conseil s'exprima également sur les conceptions ferroviaires régnant alors en France et en Suisse. Il releva que le P.L.M. aussi bien que l'Est auraient un avantage vital au passage-frontière de Delle, mais l'Est s'opposa à cette solution logique.

Cependant, après la guerre de 1870-1871, les divers tronçons des Chemins de fer du Jura furent rapidement ouverts au trafic : Porrentruy-Delle : septembre 1872 ; Sonceboz-Tavannes : avril 1874 ; Delémont-Bâle : septembre 1875 ; Delémont-Glovelier : octobre 1876 ; Tavannes-Court : décembre 1876 ; Delémont-Moutier : décembre 1876 ; Glovelier-Porrentruy : mars 1877 ; Court-Moutier : mai 1877.

Les travaux de construction des travaux d'art que nécessitaient les lignes jurassiennes furent exécutés dans un temps record. Aussitôt après leur mise en exploitation, un trafic international intense, voyageurs et marchandises, s'établit.

En 1903, on enregistra 25,5 trains quotidiens entre Porrentruy et Delle (12,7 de voyageurs, 12,8 de marchandises) ; 1913 : 41,6 (20,5 et 21,1) ; 1930 : 28,5 (18,5 et 10) ; 1936 : 28,5 (20,5 et 8) ; 1950 : 23,5 (20,5 et 3) ; 1955 : 29,6 (26 et 3,6).

Le trafic en provenance de France en direction de Berne et l'ouverture du Lœtschberg en 1913 permirent précise le rapport adressé par la Direction des chemins de fer au Conseil-exécutif à l'intention du Grand Conseil en réponse à l'interpellation du 27 février 1957 de M. le député Juillerat, agissant au nom de la députation jurassienne, une activité record pour la ligne Delle-Porrentruy. Mais la fréquence des trains qui ressort des chiffres que nous donnons ci-dessus démontre également que le Gouvernement bernois et le Grand Conseil avaient vu juste lors des délibérations de l'année 1873.

Le retour de l'Alsace à la France et ses conséquences

Le retour de l'Alsace à la France après la défaite des empires centraux en 1918 devait apporter de profondes modifications à la situation antérieure. Une nouvelle entreprise privée fut créée sous le nom de « Chemins de fer d'Alsace-Lorraine » desservant le passage-frontière par Saint-Louis-Bâle. La Compagnie de l'Est conserva le réseau qu'elle possédait avant la guerre, mais en 1937, événement d'une importance capitale pour nous, les sept grandes entreprises ferroviaires privées fusionnèrent pour constituer la Société nationale des Chemins de fer français (S.N.C.F.) qui appliqua immédiatement une nouvelle politique tendant à développer les lignes les mieux fréquentées et par conséquent les plus rentables. C'était là une œuvre de longue haleine qui fut entravée sinon arrêtée par la guerre de 1939-1945. Cette tourmente fut un désastre pour la S.N.C.F. qui se vit dans l'obligation de remettre en état un vaste réseau en grande partie détruit et à dépenser des milliards pour ses seuls premiers et impérieux besoins. Cette situation poussa la S.N.C.F. à établir une cohésion économique aussi étroite que possible avec les Etats environnant notre pays si bien que la Suisse, si des mesures n'avaient pas été prises rapidement, aurait pu se trouver en dehors d'un trafic international qu'elle devait à tout prix conserver. Pour parer à un danger réel, le Conseil fédéral envisagea la possibilité d'investir des fonds dans l'électrification d'importantes voies d'accès vers la Suisse et ainsi on en arriva à l'accord du 11 mai 1954 prévoyant la traction électrique sur les lignes Strasbourg-Bâle, Dijon-Vallorbe, Pontarlier-Les Verrières.

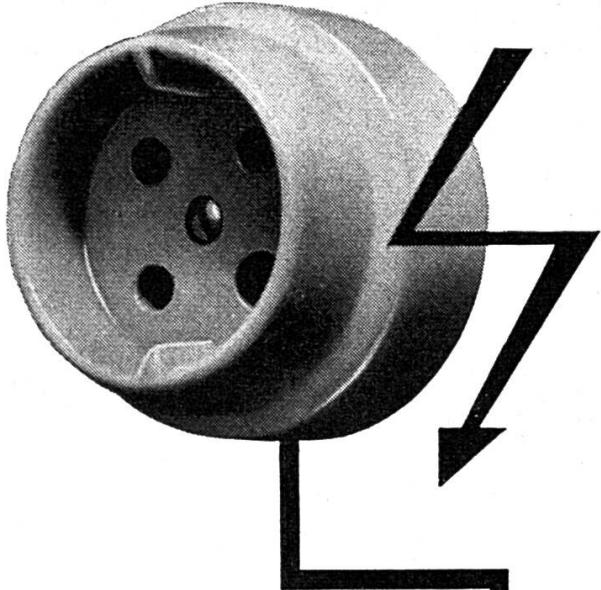
Lorsque, au début de l'année 1954, le Gouvernement bernois apprit qu'il était question d'investir des capitaux suisses pour l'électrification

dont il est parlé plus haut, il intervint auprès du Conseil fédéral, demanda l'appui des Gouvernements des cantons de Neuchâtel, Fribourg et Soleure pour qu'une plus juste répartition du trafic franco-suisse fût étudiée. Cette intervention n'eut, malheureusement, aucun succès en raison des différences sensibles dans le trafic aux divers points frontière. Le nombre de trains quotidiens réguliers était en effet le suivant : Frasne-Vallorbe : 18 ; Pontarlier-Les Verrières : 10 ; Belfort-Delle : 8 ; Mulhouse-Bâle : 65 ; Spiez-Brigue (moyenne) : 43 ; Ersfeld-Biasca (moyenne) : 115. Toutefois, grâce à l'intervention du Gouvernement bernois, le passage des Verrières fut compris dans l'électrification. Le canton retrouvait là un certain avantage pour le B.L.S. et la directe Berne-Neuchâtel.

Cependant, craignant les effets — et avec combien de raison — de l'esprit centralisateur de la S.N.C.F., le Gouvernement bernois intervenait encore une fois et provoquait une conférence qui eut lieu le 10 juin groupant sous la présidence de M. Petitpierre, conseiller fédéral, des représentants de l'Office fédéral des transports, de la Direction générale des C.F.F., du Lœtschberg, de l'ADIJ, de Pro Jura ainsi que MM. les conseillers d'Etat Gnägi, Moine et Brawand.

On sait, et nous l'avons dit, que l'accord du 11 mai 1954, porte essentiellement sur l'introduction de la traction électrique sur les lignes de Strasbourg-Bâle et Dijon-Vallorbe, y compris Pontarlier-Les Verrières. La ligne Delle-Belfort a été abandonnée. « L'opportunité d'électrifier la ligne Delle-Belfort a été examinée, dit le Conseil fédéral dans son message, mais elle n'a pu être retenue **pour le moment** : d'une part le trafic de cette ligne est plus faible que celui de la ligne Dijon-Vallorbe ; d'autre part, la question de son électrification ne se posera réellement que le jour où la S.N.C.F. électrifiera la ligne Mulhouse-Paris par Belfort. » Et le message d'ajouter encore : « Si l'électrification des lignes d'accès aux points frontières du Col-des-Roches et de Delle n'est pas envisagée pour l'instant, cela ne signifie aucunement que ces points soient l'objet d'une différence de traitement quelconque ; ils restent expressément ouverts au trafic international. »

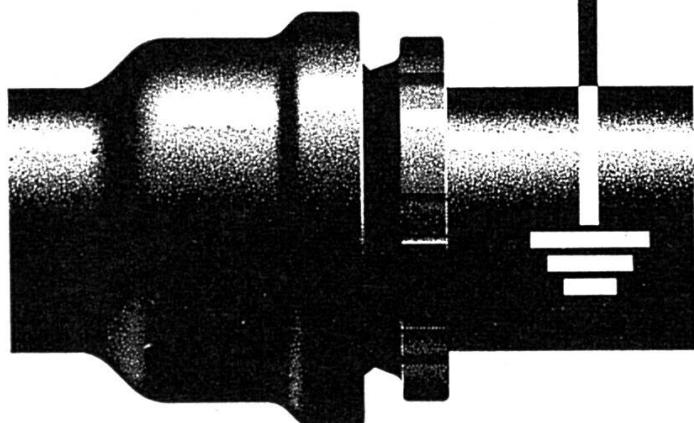
Cet accord ne pouvait donner satisfaction à l'ADIJ qui, avec une persévérance tenace et des arguments valables, était en droit d'espérer de l'accord passé entre la France et la Suisse des possibilités réelles qu'il y avait et qu'il y a toujours de donner une nouvelle vitalité à la ligne Delle-Belfort. Se basant sur sa connaissance parfaite du problème, l'ADIJ adressa un télégramme de protestation au chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer « contre l'abandon des intérêts de la ligne de chemin de fer de Delle » auquel, en date du 6 mai 1954, M. Escher, conseiller fédéral répondit par la lettre suivante :



**Les tuyaux en fonte
sont
à buts multiples...**

...ils amènent l'eau
et permettent la mise à la terre
des installations électriques

eau pour la vie
mise à la terre
pour la sécurité



DE ROLL

Usine de Choinduz

La bicyclette



appréciée pour sa bienfacture

Pour tous renseignements et prospectus, s'adresser aux

Usines CONDOR S.A. à Courfaivre

Tél. (066) 3 71 71

Agents dans les principales localités

959

LONGINES

Flagship
automatic

NOUVEAU MOUVEMENT AUTOMATIQUE PLAT - HAUT DEGRÉ DE PRÉCISION - SECONDE AU CENTRE - PROTECTION CONTRE LES CHOCS - ANTI-MAGNÉTIQUE - HEURES ET AIGUILLES OR

LONGINES
MONTRE SUISSE DE PRÉCISION



Réf. 1104 - acier inox. étanche Fr. 275.—
Réf. 1304 - cape or 200 m. étanche Fr. 360.—

Réf. 1403 - or 18 K.
Réf. 1503 - or 18 K. DeLuxe

Fr. 585.—
Fr. 720.—

196

*Le Chef du Département fédéral des Postes
et des Chemins de fer*

Berne, le 6 mai 1954.

*A l'Association pour la défense des intérêts du Jura
p. a. Monsieur F. Reusser, président, Moutier*

Monsieur le Président et Messieurs,

J'ai bien reçu votre télégramme de protestation contre l'« abandon des intérêts de la ligne de chemin de fer de Delle » et m'empresse de vous fournir les renseignements suivants :

Il est exact que des pourparlers ont eu lieu en vue de l'électrification de certaines lignes françaises aboutissant en Suisse. La SNCF n'avait d'abord envisagé que l'aménagement de la ligne de Bâle-Strasbourg, afin d'être en mesure de soutenir la concurrence que risque de lui faire la ligne parallèle allemande Bâle-Karlsruhe, par suite de sa modernisation. Notre trafic de transit dépendant essentiellement de l'équipement de ces deux voies d'accès à Bâle, les autorités suisses ne pouvaient se désintéresser du projet français. Elles se sont en revanche efforcées de saisir cette occasion pour obtenir que d'autres lignes d'accès françaises à la Suisse soient également électrifiées. Dans cet ordre d'idée, on examina les projets relatifs aux lignes Dijon-Vallorbe, Frasne-Pontarlier-Les Verrières et Belfort-Delle. Dès les premiers contacts, il s'est révélé extrêmement difficile, pour ne pas dire impossible, d'obtenir de la France autre chose que l'aménagement de la ligne Dijon-Vallorbe, à côté de la ligne Bâle-Strasbourg. Jamais jusqu'ici la SNCF n'avait songé à l'électrification de la ligne Dijon-Vallorbe. Elle n'y a consenti qu'en raison de son intérêt pour l'électrification Strasbourg-Bâle, et parce que nous avions lié les deux projets. Encore ne s'y est-elle décidée qu'après la mise au point de l'électrification Bâle-Karlsruhe, et à la condition de pouvoir trouver en Suisse des possibilités d'emprunt à un taux aussi favorable que possible.

L'électrification Dijon-Vallorbe devait entraîner logiquement celle de Frasne-Les Verrières qui est également comprise dans le programme actuel.

En revanche la question de l'aménagement du tronçon Belfort-Delle ne pouvait se poser tant que la France n'envisageait pas l'électrification de la grande ligne Paris-Belfort-Bâle. C'est seulement à ce moment que la Suisse pourra examiner la possibilité de moderniser la ligne de Delle.

En attendant, rien n'est changé pour le poste frontière de Delle qui restera ouvert au trafic international. Une clause a même été prévue engageant les deux partenaires (SNCF et CFF) à développer le trafic ferroviaire à tous les points frontières.

Une commission mixte a, en outre, été prévue — composée de représentants de la SNCF, d'une part, des CFF et du BLS, d'autre part — qui examinerait chaque année, au niveau des dirigeants, les grandes questions de trafic pouvant se poser entre les administrations intéressées. Je crois que, vu l'ampleur et le nombre des problèmes de trafic franco-suisse, cette commission pourra grandement contribuer à l'avenir à les résoudre ou à les aplanir.

J'espère que ces explications sont de nature à vous donner les apaisements voulus et vous prie d'agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de ma considération distinguée.

*Le Chef du Département fédéral des Postes
et des Chemins de fer : ESCHER*

Conséquences de l'accord du 11 mai 1954

Nous avons vu que suivant l'accord du 11 mai 1954, l'électrification de la ligne Delle-Belfort ne se posera réellement que le jour où la S.N.C.F. électrifiera la ligne Mulhouse-Paris. Malgré cette précision, M. le conseiller aux Etats Moeckli a demandé au chef du Département politique si, malgré la convention passée entre la France et la Suisse, il était possible d'électrifier la ligne Delle-Belfort. Le représentant du Conseil fédéral n'a pu donner aucune assurance, ce qui n'a surpris personne. Reprenant cette question, le Gouvernement bernois à son tour, en date du 4 octobre 1954, présenta alors une nouvelle demande d'électrification du tronçon Delle-Belfort à une délégation du Conseil fédéral. Mais la Direction des C.F.F. se borna à signaler la faible fréquence des trains internationaux passant par Delle, fréquence qui compte « dans les mois de trafic principal de 20 à 60 voyageurs, avec une fréquence totale de tous les trains variant entre 40 et 120 personnes ». C'est au cours de cette conférence que l'électrification de la ligne Delle-Belfort a été envisagée avec participation financière du canton. Cette proposition devait naturellement avoir des conséquences. La première fut la convocation d'une nouvelle conférence entre une délégation du canton et du Département fédéral des postes et chemins de fer, conférence qui se termina par la décision d'inviter la Direction générale des C.F.F. à donner des renseignements techniques sur l'électrification de la ligne Delle-Belfort et les frais supplémentaires résultant de cette électrification, ces frais devant être supportés par l'Etat de Berne, sous forme d'une garantie de déficit.

Du rapport détaillé du Département fédéral des postes et chemins de fer du 20 janvier 1956, il appert qu'en application du système des C.F.F. (15 000 volts de courant alternatif monophasé avec $16 \frac{2}{3}$ périodes), les frais de l'électrification s'élevaient à 9,4 millions environ pour les 36 km. de voie entre Delle et Belfort. Dans ce montant figurait un poste de 3,75 millions difficile à expliquer. En outre, lorsque les trains s'achemineront de Delle jusqu'à Belfort mis à la traction électrique, l'Etat de Berne se verra obligé de verser, pour l'utilisation de la gare de Belfort, non pas une somme annuelle de 17 000 fr. comme aujourd'hui mais de 50 000 fr. Or, cette dépense ne manquera pas de provoquer des réactions diverses si jamais elle devait être envisagée sérieusement. L'investissement de capitaux bernois, malgré l'extrême sympathie que le gouvernement depuis de longues années n'a cessé de manifester aux revendications jurassiennes, risque fort de n'être pas accordé par tout le canton en votation populaire.

Nous n'en sommes pas encore là. Toutefois, il faudra bien qu'un jour nous soyons fixés. Pour le moment nous vivons dans l'expectative malgré les multiples interventions suisses auprès de la S.N.C.F.

Nous pensons notamment à cette séance du 16 décembre 1956, provoquée par l'ADIJ, entre une délégation du Gouvernement bernois et une délégation de personnalités jurassiennes et que présida M. le Dr Bauder, conseiller d'Etat, qui, après tant d'autres, marqua une date sans que les propositions présentées à cette occasion aient été retenues par nos voisins de France.

Séance du 16 décembre 1956 entre une délégation du gouvernement et une délégation jurassienne

C'est sur l'initiative de M. Arthur Juillerat, député, alors président de la députation jurassienne, que cette séance a été convoquée : ordre du jour : Revalorisation de la ligne Belfort-Delle-le Jura-Berne-Milan.

Pour montrer l'esprit qui présida à cette réunion, nous ne saurions mieux faire que de citer ici quelques extraits du procès-verbal de cette rencontre puisque le but de ces lignes est de donner une image aussi complète que possible des efforts déployés depuis de longues années pour faire revivre une ligne que notre gouvernement, notre députation, nos grandes associations jurassiennes et plus particulièrement l'ADIJ, nos industriels, de nombreuses municipalités considèrent comme nécessaire à la vie économique du Jura.

Procès-verbal

M. A. Juillerat, député, relève que le problème de la ligne Belfort-le Jura-Berne, son maintien, sa revalorisation sont d'une très grande importance pour les intérêts économiques de la région jurassienne. C'est la raison de l'unanimité de tous les milieux de notre région à entreprendre tout ce qui est possible pour la sauvegarde de cette ligne. Le fait que la délégation jurassienne est composée des délégués des grandes associations, des mandataires aux Chambres fédérales et d'une délégation de la députation jurassienne au Grand Conseil, représentant les quatre partis politiques, doit être souligné. Tous ces délégués sont unanimes dans leur requête. Ils prient le Gouvernement bernois de bien vouloir s'intéresser de la façon la plus concrète et la plus rapide possible, à l'évolution qui s'est opérée dans le programme de modernisation de la S.N.C.F. quant à l'électrification des lignes Dijon-Dole Frasne-Vallorbe et Frasne-Pontarlier ainsi que celle de Reding-Strasbourg-Bâle, programme qui est accéléré au possible et en avance d'une année au moins sur les prévisions.

Le Comité franco-suisse de défense de la ligne de Delle est en mesure de déclarer que le projet de l'électrification de la ligne Mulhouse-Belfort est très avancé à la S.N.C.F. et serait exécuté en 1958, avec l'intention d'assurer par la suite la continuité vers Besançon et Dole. Ainsi se précise une intention de la S.N.C.F de contourner la Suisse avec son réseau électrifié. S'il n'est pas fait le possible, maintenant, pour l'électrification de la ligne en question, il y a grand risque que celle-ci soit sacrifiée à tout jamais. M. Juillerat rappelle les accords franco-suisses de juin 1954 assurant à la S.N.C.F. un crédit suisse de 250 millions de fr. s. en vue de l'électrification des lignes citées plus haut. A l'époque MM. Mœckli et Gressot ont interpellé le Conseil fédéral, alors que M. Juillerat en faisait autant en date du 1^{er} juin auprès du Gouvernement bernois. Les trois interpellateurs ont souligné le grave préjudice que les dits accords représentaient pour la région jurassienne. Incessamment, les Français vont électrifier le tronçon Mulhouse-Belfort, ont-ils déclaré. Nous demandons au Gouvernement bernois de tout mettre en œuvre pour qu'en même temps soit électrifié le tronçon Delle-Belfort, ce qui leur valut la réponse suivante de M. le conseiller d'Etat Brauvand : « L'opportunité d'électrifier la ligne

Delle-Belfort a été examinée, mais elle n'a pu être retenue pour le moment. La question ne se posera réellement que le jour où la S.N.C.F. électrifiera la ligne Mulhouse-Paris par Belfort. »

M. Mœckli, conseiller aux Etats, s'exprime maintenant. Il expose le détail de la question, tout ce qui a été fait jusqu'ici pour la défense et la revalorisation de la ligne de Delle. Malheureusement ceux qui ont entrepris cette défense ont trouvé peu d'appui jusqu'ici, surtout du côté de la S.N.C.F. Il semble aujourd'hui qu'un réel espoir puisse être envisagé. En effet, du côté français, tout ce que la région frontière compte de personnalités est d'accord pour dire que la situation actuelle est mauvaise et pénible, surtout pour cette région. Des démarches pressantes de parlementaires et autorités de la région sont faites maintenant en haut lieu. Elles seront continuées parallèlement à celles entreprises du côté suisse. Il y va de l'intérêt public et de la sauvegarde économique de toute une région.

Qu'il y ait beaucoup d'obstacles à surmonter, chacun le sait. Les intentions de la S.N.C.F., qui semble vouloir contourner notre région en acheminant son trafic depuis les lignes de la région de Lyon vers celles de l'Est en passant par Dole-Besançon-Belfort, en sont une indication. M. Mœckli sait qu'un projet pour l'électrification de la ligne Delle-Belfort, avec cette dernière gare, est en main du Gouvernement ou de la Division des chemins de fer depuis cet été. Il porte sur quelque 9 1/2 millions. Il n'est pourtant pas dans son intention de discuter le côté technique de l'affaire (...). Ce que nous demandons, c'est que l'électrification puisse se faire en relations avec celle de Mulhouse-Belfort. C'est vital pour les intérêts jurassiens et bernois et nous sollicitons tout l'appui possible du Gouvernement en cette question. Les mandataires aux Chambres fédérales auront mardi 18 courant une entrevue avec M. Lepori, conseiller fédéral, pour une discussion et examen du problème. Les résultats ne manqueront pas d'être communiqués immédiatement au Gouvernement bernois.

M. Gressot, conseiller national et préfet, réfute par avance certaines objections. Que la ligne soit actuellement dépréciée est un fait, contre lequel rien n'est tenté du côté des organes officiels responsables. Les C.F.F. et nos grandes entreprises devraient exiger qu'une partie du trafic soit acheminé par la ligne de Delle, sur laquelle, cela est prouvé, les frais sont moins élevés. D'autre part, a-t-on fait l'impossible, à la dernière conférence des horaires, pour éviter l'échec complet des revendications en faveur de la ligne Delle-Paris-Berne-Milan ? C'est très discutable. (...) Il appartient au Gouvernement bernois de prendre maintenant en main toute l'affaire, d'animer les démarches et de rechercher la solution. Il peut compter sur l'appui total du Comité de défense de la ligne, de nos grandes associations jurassiennes, des Conseils de ville sur la ligne, des parlementaires et des députés jurassiens.

M. F. Reusser, président de l'ADIJ, assure du soutien de son association pour la solution de l'importante question en discussion. L'ADIJ a beaucoup travaillé jusqu'ici pour la défense de la ligne. Innombrables sont les démarches faites partout. Si le succès n'a pas toujours couronné les efforts déployés, il y a cependant un travail positif qui a été réalisé. Pour lui, l'électrification doit être envisagée avec le système français en raison de la tension différente du courant entre la Suisse

PRO ROUTES S.A.

Constructions routières

Génie civil - Isolations

Saint-Imier

TAVANNES

Courgenay

Tél. (032) 9 25 50

962

POUR TOUS VOS IMPRIMÉS

Robert S.A.

Moutier

Téléphone (032) 6 40 27

Un appel
téléphonique
ou une carte
postale
et nous vous
visiterons,
avec nos
collections
d'imprimés !

966

FIAT

Divers types pour tout le monde

Prix depuis **Fr. 3850.-** (Fiat 500)

Ateliers de
réparations



Pièces
originales

AGENTS :

Alle : Jean Racordon, Garage
Delémont : Charles Koenig
Tavannes : Garage Mordasini

Court : Val. Gut
Bassecourt : Etienne Monnin
Sonceboz : Paul Hürzeler

970

La bière le champion des désaltérants



972

et la France. La Suisse devrait participer aux frais sous forme d'une subvention suivant des modalités à fixer.

M. Brahier, député, souhaite que le Gouvernement apporte dès maintenant son appui pour animer le trafic sur la ligne. Il peut avoir de l'influence là où ses défenseurs n'ont pas trouvé de compréhension.

M. L. Christe, président de la Commission des communications et transports relève que sa commission s'est adressée à toutes les entreprises et commerces pouvant amener du trafic sur la ligne. Le résultat n'est guère satisfaisant surtout parce que les commodités du trafic à Bâle font de cette ville un pôle d'attraction du trafic qu'elle accapare presque totalement.

M. Ch. Parietti, député et maire de Porrentruy, s'exprime au nom des villes jurassiennes. Pour nos cités jurassiennes où l'industrie connaît un bel essor, le trafic par rail se développe incessamment, malgré la concurrence accrue de la route, voire des lignes aériennes. La rapidité et la commodité des transports jouent pour notre industrie un grand rôle. Ainsi le Jura, Bienne, voire Granges et Soleure, y compris la ligne Moutier-Soleure, subissent un préjudice certain de la situation actuelle.

M. le Dr Bauder, président du Gouvernement, déclare avoir pris note de tous les points de la discussion. Il assure que le Gouvernement voudra tous ses soins à cette importante question de la ligne de Delle, tout spécialement à son électrification. Il attend cependant le résultat de la démarche des parlementaires jurassiens auprès de M. Lepori. Ensuite, il jugera de la situation.

Etablissement d'une gare internationale à Delle

« Patience et longueur de temps font plus que force ni que rage. » C'est en s'inspirant de ce vers de La Fontaine que les membres du Comité franco-suisse, le Gouvernement bernois, l'ADIJ ont continué leurs démarches auprès des autorités françaises, plus spécialement auprès de la S.N.C.F., ne manquant aucune occasion de revenir à l'objet de leur préoccupation dans l'idée qu'un jour leurs efforts en faveur de la revalorisation de la ligne Paris-Belfort-Delle-Milan seront couronnés de succès.

Parallèlement à ces démarches, ils n'oublaient pas l'importance de la gare de Delle et surtout son internationalisation.

A propos de l'établissement d'une gare internationale à Delle, M. Jean Debrot, industriel à Delle a présenté, en mars 1960 à la Chambre de commerce de Belfort un rapport fort intéressant et très documenté qui démontre que nos voisins (forts de la justice de leur cause, persuadés qu'en plus et au-dessus d'intérêts locaux et régionaux, ils défendent essentiellement des prérogatives et des droits nationaux) ne reculent devant aucune difficulté pour faire triompher leur point de vue.

A la fin du siècle dernier et au commencement du présent, la gare de Delle, lisons-nous dans le rapport de M. Debrot, avait une importance considérable. En 1913, à une époque où le volume des échanges était très inférieur à l'actuel, le tonnage des marchandises importées et exportées par la gare de Delle s'est élevé à 525 000 tonnes. L heureuse issue de la guerre de 1914-1918, la restitution de l'Alsace-Lorraine à notre pays, eurent pour conséquence un détournement partiel, par

faîtement naturel du trafic pour la Suisse par Mulhouse et Bâle. Progressivement, le tonnage transité par Delle s'amenuisa : 320 000 tonnes en 1925, 130 000 en 1932, 90 000 en 1936. La guerre de 1939 puis l'occupation allemande interrompirent toutes les relations ferroviaires par Delle avec la Suisse. Un bombardement aérien, à la fin 1944, causa des dégâts immenses à la superstructure de la gare de Delle : graves détériorations des voies, destructions massives de bâtiments.

A la reprise normale des relations ferroviaires avec la Suisse, la S.N.C.F. et le Gouvernement français, poursuivant une politique de fusion des gares frontières partout où cela était possible, dans l'intérêt général du trafic international voyageurs notamment, érigèrent, d'accord avec les C.F.F. et le Gouvernement helvétique, comme gares internationales uniques pour voyageurs : Bâle, Vallorbe, Genève et Pontarlier. Les trois points principaux sont suisses, ceci du fait de considérations géographiques spéciales valables, un seul, le moins important est français. Or, en matière de relations ferroviaires entre deux pays voisins, la règle est l'application du principe de la réciprocité. Aussi, lorsque la cinquième relation ferroviaire franco-suisse fut rétablie par Delle et qu'il fut proposé d'ériger Porrentruy en gare internationale, est-ce à juste titre que nous élevâmes des protestations (...). Un accord fut conclu, établissant une gare internationale à Porrentruy, à dater du 9 mai 1948, mais à titre provisoire, en attendant que les installations de la gare de Delle puissent permettre à cette dernière d'assumer ce rôle.

Des engagements formels furent pris ; je vous les rappellerai en vous communiquant quelques extraits d'une lettre N° D. 91 361,0 du 9 avril 1948 de M. le Président du Conseil d'administration de la S.N.C.F. à M. le maire de Delle.

Je cite textuellement :

« En ce qui concerne Delle-Porrentruy, le Ministère des Affaires étrangères français confirmant en cela la position prise par la S.N.C.F. a écrit à la Légation suisse à Paris la lettre dont ci-joint extrait :

« En raison de l'intérêt qui s'attache à réduire la durée du trajet Paris-Berne-Lætschberg-Brigue, via Delle et à accroître le confort des trains internationaux desservant cette relation et considérant qu'il a estimé impossible d'établir un contrôle unique à Delle, le Gouvernement français donne son accord à l'utilisation de la gare de Porrentruy comme gare internationale unique dans les mêmes conditions que celles appliquées à la gare de Vallorbe en vertu de l'arrangement franco-suisse du 11 juillet 1914, étant entendu que la gare internationale unique sera reportée à Delle dès que l'état des travaux de reconstruction de cette gare le permettra et que les dépenses à engager pour les installations à effectuer à Porrentruy seront réduites au minimum indispensable pour une organisation provisoire.

» Le Ministère des Affaires étrangères serait reconnaissant à la Légation suisse de bien vouloir lui confirmer l'accord des autorités fédérales sur ces deux derniers points afin que des instructions prévoyant le contrôle unique à Porrentruy puissent être données aux services techniques français intéressés. »

La Légation suisse a répondu au Ministère des Affaires étrangères que les autorités fédérales étaient d'accord pour que la gare interna-

tionale unique soit reportée à Delle dès que l'état des travaux de reconstruction de cette gare le permettrait.

Et pour terminer en ce qui concerne la reconstruction de la gare de Delle, une promesse :

« Enfin, je tiens à vous informer qu'un projet réduit, comportant les installations strictement indispensables pour organiser des contrôles douaniers de voyageurs et marchandises, en gare de Delle, est actuellement à l'étude. Les travaux seront poursuivis, aussi rapidement que possible, dans la limite des crédits disponibles. C'est ainsi que sur un montant de 60 millions de francs, prévu pour l'ensemble du projet, une somme de 10 millions, pour une première tranche de travaux, sera inscrite au budget de 1948. »

Les dispositions des dirigeants de la S.N.C.F. n'étaient, certes, pas encourageantes, mais personne, tant du côté français que du côté suisse, ne songea un instant à se considérer comme vaincu. A la suite d'une réunion tenue à l'Hôtel de Ville de Delle la question fut reprise. « Nos interlocuteurs et amis suisses ne nous ont pas célébré leur déception, constate M. Debrot dans son rapport, devant notre inertie et, tout en reconnaissant notre bon droit à l'établissement d'une gare internationale à Delle, ils se demandent si nous ne ferions pas mieux d'y renoncer, de façon définitive, ce qui leur permettrait de réaliser des installations et des améliorations valables à la gare de Porrentruy. C'est une abdication à laquelle nous ne pouvons nous résigner, à l'heure où notre pays, ses activités industrielles et commerciales, se redressent vigoureusement, où l'on a l'ambition de faire reprendre à tous nos concitoyens la notion du prestige national. »

Pour la défense de la ligne Paris-Berne-Milan, M. Debrot a présenté les arguments suivants à la Chambre de commerce de Belfort :

Malgré toutes les incommodités et les difficultés, le trafic international marchandises par la voie ferrée de Delle s'accroît : il fut de : 33 000 tonnes en 1953, 52 000 tonnes en 1954, 70 000 tonnes en 1957, 80 000 tonnes en 1958 et de 145 000 en 1959. Pour janvier 1960, nous avons dénombré 790 wagons et 949 pour février, ce qui représente une notable augmentation sur l'an dernier.

On m'objectera vraisemblablement la faiblesse du trafic voyageurs. Je n'ai nullement l'intention de contredire les statistiques probablement lamentables, mais il serait étonnant qu'elles fussent autres étant donné l'incommodité des relations directes Paris-Berne via Delle, un seul wagon rattaché au rapide lent, s'arrêtant à de nombreuses stations, doté seulement d'un buffet-bar insuffisant et, dans un sens, avec un arrêt important en gare de Belfort. Quant à la correspondance avec les trains rapides accélérés, assurée par la rame dénommée « Ambassadeur », elle est valable, mais nécessite un transbordement en gare de Belfort, avec inexistence de porteurs pour les voyageurs chargés de bagages.

Lors de notre première séance de l'année, nous avons demandé la concession du port de Bourogne sur le canal du Rhône au Rhin. D'après le remarquable exposé de notre vice-président M. Viellard, nous comptons bien desservir non seulement notre région mais assurer un trafic important avec les districts suisses d'Ajoie et de Delémont, voire avec certaine partie de l'arrière-pays suisse. Ne pas instaurer la gare de Delle, gare internationale, envisager la réexpédition à Delle, en tari-

fant le parcours Delle-gare à Delle-frontière, soit environ 450 mètres pour 25 km., sera nuire au développement du trafic du port et détourner l'essentiel qui existera néanmoins vers la voie routière.

Les chemins de fer suisses sont électrifiés jusqu'en gare de Delle. Nous croyons savoir que l'électrification du tronçon Lyon-Mulhouse est au programme de la S.N.C.F. pour de proches années à venir. Les autorités suisses nous ont affirmé qu'elles envisageraient volontiers l'étude d'une participation importante à ce projet. Il nous semble que ce serait une bretelle avantageuse pour la S.N.C.F. en cas d'accidents, d'incidents ou de surcharge de la voie Belfort-Mulhouse-Bâle, et il serait intéressant que Delle soit, dès lors, gare internationale.

La S.N.C.F. nous opposera vraisemblablement, une fois de plus, la question de l'insuffisance de ses crédits et la nécessité qui s'impose à elle de réaliser des économies. Nous ne demandons pas la reconstruction d'une gare ; avec des aménagements et un agrandissement très limité, je suis persuadé qu'on installerait parfaitement les services nécessaires. (....) Nous pensons donc qu'il ne s'agit que d'un investissement limité et rentable.

Telles sont les raisons qui m'incitent à vous demander l'adoption d'un nouveau vœu en faveur de l'établissement d'une gare internationale à Delle.

C'est ainsi que la Chambre de commerce de Belfort adopta le vœu suivant :

La Chambre de commerce de Belfort

Considérant que, dans le trafic franco-suisse, les trois gares internationales principales (Bâle, Vallorbe et Genève) sont situées sur territoire suisse, une seule sur territoire français (Pontarlier), il serait équitable de rétablir la cinquième gare internationale, installée provisoirement à Porrentruy (Suisse), sur territoire français, ainsi que les autorités suisses l'ont reconnu et accepté.

Constatant l'augmentation régulière du trafic marchandises par Delle, trafic qui devrait se développer considérablement lorsque le port de Bourogne, sur le canal du Rhône au Rhin, dont la concession a été demandée par la Chambre de commerce de Belfort, entrera en service.

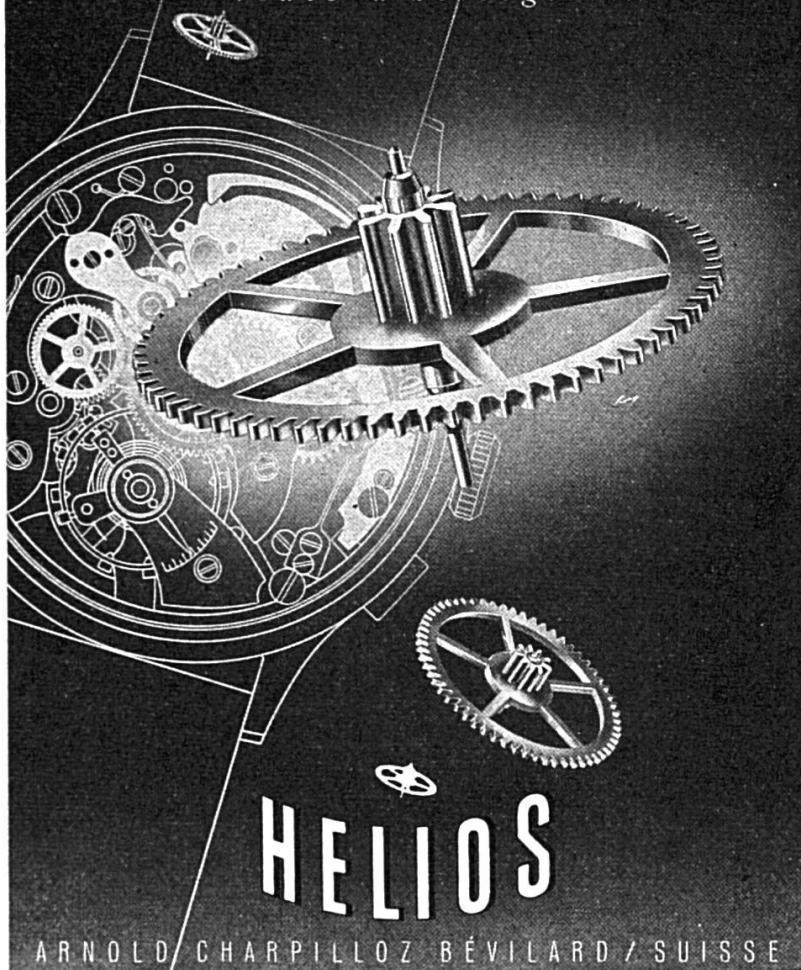
Estimant qu'il serait intéressant de relier la gare de Delle déjà partiellement électrifiée au réseau français électrifié lorsque la jonction Lyon-Mulhouse sera réalisée selon ce mode de traction.

Constatant que, Delle, n'étant que gare frontière, la tarification selon la règle en vigueur du minimum de parcours de 25 km., même corrigée par le tarif N° 34, constitue une gêne au trafic international par Delle et une inégalité de traitement inacceptable par rapport aux quatre autres points de franchissement de la frontière franco-suisse

émet le vœu

que la S.N.C.F. inscrive le plus rapidement possible à son programme puis réalise les aménagements de la gare de Delle minima, mais suffisants pour permettre le transfert de la gare internationale de Porrentruy-Delle.

Pignons et
roues d'horlogerie...



ARNOLD / CHARPILLOZ BÉVILARD / SUISSE

975

SETAG S.A.

FABRIQUE DE CARACTÈRES POUR MACHINES À ÉCRIRE

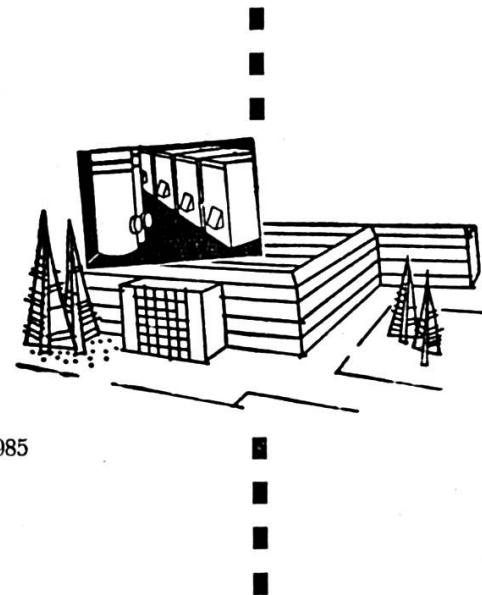
BASSECOURT

Téléphone (066) 3 72 52

977

PÄRLI & CIE

BIENNE DELÉMONT PORRENTRUY TRAMELAN



Chauffage central

Application de la chaleur

à tout usage

Chauffage par rayonnement

Chauffage au mazout

Climatisation

Installations sanitaires

Prévenir vaut mieux que guérir..

Adhérer à

LA JURASSIENNE

**Caisse d'assurance-maladie pour le Jura bernois
et le district de Bienne**

c'est prévenir les mille conséquences de la maladie.

L'administration de la Jurassienne se fera un plaisir de vous renseigner
sur les multiples possibilités d'assurance de la caisse.

Présidence :

Delémont, 3, Marronniers
Tél. (066) 2 15 13

Administration :

Corfébert
Tél. (032) 9 70 73

(2) 987

Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Il y a trente-cinq ans que l'ADIJ s'occupe de la ligne de Delle. Il y a treize ans que le Comité franco-suisse s'y intéresse et avec lui le Gouvernement bernois, les municipalités de Delle et de Porrentruy, la ville et la Chambre de commerce de Belfort et de nombreuses personnalités françaises et suisses.

Cependant le but des Français et Suisses intéressés à la revalorisation de la ligne Paris-Belfort-Delle-Berne-Milan n'est pas encore atteint. Il serait cependant injuste de ne pas reconnaître que, par leur ténacité, ceux qui cherchent la solution idéale n'ont pas perdu leur temps. Il est des problèmes qui demandent de longues années avant d'être résolus. Comme le constatait M. G. Moeckli, ancien conseiller d'Etat, délégué du Gouvernement bernois pour les questions ferroviaires dans le rapport qu'il a présenté le samedi 9 avril à la réunion du Comité d'action franco-suisse pour la revalorisation de la ligne Paris-Milan par Belfort-Delle tenue à l'Hôtel de Ville de Porrentruy, « l'intérêt manifesté par tous les intéressés aux problèmes posés par la situation qui nous est faite, n'a pas faibli ; les divers points traités dans le rapport que nous avons l'honneur de vous présenter en fourniront la preuve. Une bonne collaboration, mieux, une volonté commune de mettre tout en œuvre pour redresser un état de choses qui prétrète grandement la réalisation des vœux et aspirations légitimes des populations du Territoire de Belfort, de l'Ajoie, du Jura bernois et du canton de Berne, s'est établie ».

Trafic. — Contrairement à ce qu'on peut parfois entendre, a précisé M. Moeckli, il faut bien spécifier que la ligne Belfort-Delle-Suisse, est ouverte à tous les genres de trafic : voyageurs et marchandises, à condition pour les marchandises d'en fixer l'acheminement par Delle sur la lettre de voiture. Il est vrai que ce trafic n'est pas très important. (...) Delle est certainement désavantagée sous plusieurs rapports, mais non éliminée ; si sa zone d'influence actuelle est réduite, il n'est pas impossible de l'élargir ; les études spéciales à ce sujet sont en cours chez nous et portent sur l'acquisition de trafic nouveau et l'installation d'une maison de réexpéditions sur sol suisse ; les actions en matière d'horaires, de simplification du passage de la frontière, d'équipement des voies concourent toutes au même but : revigorer le trafic, partant la vie économique des régions touchées par le rail. Le trafic voyageurs par les deux paires de trains directs existant actuellement, est toujours faible : la communication Paris-Interlaken-Paris trop lente ; les « Ambassadeur » ont une marche excellente mais nécessitent un changement à Belfort.

En 1939, le trafic saisonnier a vu transiter par Delle cent vingt et un trains spéciaux à destination de l'Autriche, l'Italie, l'Oberland et les Grisons. Le tonnage net a passé de 33 000 tonnes en 1953 à 145 000 tonnes en 1959 dont 105 000 tonnes à destination du B.L.S., donc trafic international. Le 90 % au moins concerne le trafic de transit France-Italie ou le trafic France-intérieur de la Suisse. Le tonnage brut s'est élevé de 230 000 tonnes en 1958 à 330 000 tonnes en 1958. De Porrentruy, il faut ajouter le tonnage du trafic de et pour Delémont et au-delà, soit 240 000 tonnes. Ce trafic comporte des ferrailles

pour l'Italie, de la fonte de fer brute pour la Suisse, des bois, des automobiles pour les pays nordiques, des machines et des produits chimiques. Les résultats des premiers mois de 1960 accusent une plus-value par rapport à 1959. Delle devient donc un point de passage aussi important que Vallorbe sous ce rapport.

Equipement. — Les efforts entrepris pour faire englober les 22 km. de la ligne Delle-Belfort dans les plans d'électrification de la S.N.C.F. ont échoué, du moins pour le moment. La S.N.C.F., a déclaré M. Moeckli, nous oppose un motif valable : la faiblesse du trafic voyageurs et marchandises et la possibilité d'assurer une desserte rationnelle par la traction Diesel. Une offre de participation suisse au financement de cette électrification n'a pas été prise en considération. Il ne reste qu'à rendre acte de cette décision et à mettre cette affaire en veilleuse, quitte à la reprendre au moment de l'électrification de la ligne Mulhouse-Belfort-Besançon-Dole et à l'exécution du projet d'établissement du port fluvial de Bourogne.

Du côté suisse, le manque de doubles-voies se fait sentir toujours davantage et il est regrettable qu'une demande de l'ADIJ concernant l'établissement d'une double-voie dans le tunnel Moutier-Granges ou l'établissement d'une station de croisement dans le tunnel se soit heurtée, auprès de la Compagnie du B.L.S., propriétaire de la ligne, à des objections d'ordre financier.

Horaires. — Il n'y a pas de changements à enregistrer dans le nombre et la conduite des deux services directs internationaux. La S.N.C.F. ayant légèrement accéléré la marche du direct 45 (Paris départ 12 h. 05), l'arrivée à Interlaken a pu être avancée de 34 minutes ; en outre le long arrêt de service de Morvillars a été supprimé. Un programme commun de revendications a pu être établi. Il porte sur l'accélération des directs 45 et 42 (Paris-Interlaken-Paris) et la conduite de voitures directes Belfort-Milan-Belfort dans les « Ambassadeur » vu l'impossibilité de reclasser à Belfort les voitures Belfort-Berne-Belfort des trains 2841 et 2846 dans les directs 41 et 46. Ce programme n'a pu être appliqué en 1959. Il sera repris dès la fin de la mise au point du nouvel horaire 1960/1961.

Gare internationale. — Complétant les renseignements que nous donnons d'autre part sur la gare internationale de Delle, M. Moeckli a dit : « Par échange d'instruments diplomatiques entre la France et la Suisse, il fut spécifié en 1947/1948 qu'en cas d'établissement d'une gare internationale en ce point de la frontière, cette gare serait fixée à Delle. La S.N.C.F. établit les plans des locaux nécessaires en gare de Delle ; ces plans furent discutés par les administrations intéressées : la S.N.C.F. et les C.F.F. ; des simplifications y furent apportées lorsqu'un black-out s'étendit sur le projet. Des motifs d'ordre financier et des modifications des plans initiaux en matière de trafic sont probablement à la base du changement d'attitude de la S.N.C.F. Du côté suisse, Porrentruy s'opposait au projet. Dans cette conjecture, un régime provisoire prit place en 1948. Il est encore en vigueur aujourd'hui. (...) Dans le cadre des mesures propres à ranimer le trafic par Delle, la situation a été revue de chaque côté de la frontière. Porrentruy, vu les

expériences faites, vu l'accord franco-suisse conclu et les perspectives ouvertes en matière de trafic par l'établissement de la place d'exercices de Bure avec raccordement par voie ferrée, a corrigé sa position. Les instances fédérales se rallient à l'idée de la création d'une gare internationale à Delle et nos amis français réclament la mise en chantier. »

A la suite du rapport de M. Moeckli, le Comité franco-suisse réuni à l'Hôtel de Ville de Porrentruy le 9 avril 1960 adoptait la résolution suivante :

Le Comité franco-suisse pour la revalorisation de la ligne de Delle, dans sa séance plénière du 9 avril à Porrentruy considérant

a) l'importance pour le trafic ferroviaire de l'établissement d'un seul point de passage de la frontière où s'effectuent toutes les opérations de contrôle de police et de douane pour les services-voyageurs et marchandises ;

b) que par les accords franco-suisses de 1947/1948, il a été convenu qu'en cas d'établissement d'une gare internationale en ce point de la frontière, le siège de cette gare est d'ores et déjà fixé à Delle ;

c) que les plans à cet effet ont déjà été établis par la S.N.C.F. et discutés avec l'administration des C.F.F.

émet le vœu instant

qu'il soit passé le plus rapidement possible à la réalisation du projet d'internationalisation de la gare de Delle.

Sur proposition de M. Grélat, maire de Delle, président du Comité franco-suisse, cette résolution fut acceptée à l'unanimité en même temps qu'il était décidé de la transmettre à la commission mixte prévue par l'accord franco-suisse de 1954.

La discussion du Comité franco-suisse sur la revalorisation de la ligne Paris-Belfort-Interlaken-Paris et sur l'internationalisation de la gare de Delle se termina par la désignation d'un comité qui, dorénavant, sera considéré comme l'interlocuteur valable par nos amis français. Cette mesure se justifiait d'autant plus qu'il était nécessaire et qu'il est encore nécessaire d'intéresser aux négociations qui se poursuivront entre la France et la Suisse, tous les milieux économiques et plus particulièrement ceux qui, chez nous, seront directement touchés par l'intensification du trafic sur la ligne Paris-Delle et par la création du port de Bourogne. Ce comité, placé sous la présidence de M. G. Moeckli, délégué du Gouvernement bernois, comprend treize membres : des représentants du Comité franco-suisse, de l'ADIJ, de l'Union cantonale de l'industrie et du commerce de Bienne-Jura, de l'Union du commerce et de l'industrie d'Ajoie et du district de Delémont, de MM. Kohler et Wilhelm, conseillers nationaux, J. Gressot, préfet, Ch. Parietti, maire et député, Porrentruy, J. Peter, maire et député, Bure, L. Christe, secrétaire du Comité franco-suisse.

Un excellent travail a été accompli au cours de cette réunion où M. Brawand, conseiller d'Etat et directeur des travaux publics du canton de Berne, qui a toujours manifesté un vif intérêt aux démarches entreprises en faveur de la revalorisation de la ligne de Paris-Belfort-Delle-la Suisse et la création du port de Bourogne, a déclaré que la cause du Comité franco-suisse était juste et que l'Etat de Berne était

toujours disposé à étudier avec bienveillance et à soutenir toute solution rationnelle facilitant la réalisation des projets actuellement à l'étude.

Certes, le but à atteindre est encore lointain mais le travail à accomplir sera plus facile que par le passé car les efforts ne seront plus dispersés. La création du port de Bourogne peut être envisagée comme une chose certaine.

Sa réalisation entraînera automatiquement une augmentation du trafic sur la ligne de Delle et l'internationalisation de la gare de cette ville frontière. Dans ces conditions, il n'est pas douteux que le Comité franco-suisse, le Comité des treize, la Chambre de commerce de Belfort, le Gouvernement bernois, les municipalités et les autorités politiques intéressées à la solution de problèmes vitaux pour notre économie, ne continuent pas à se dépenser pour vaincre tous les obstacles encore semés sur leur chemin.

Paul CALAME

COMMUNICATIONS OFFICIELLES

CONVOCATION

Les membres de l'association sont convoqués à l'**Assemblée générale** qui se tiendra samedi, 11 juin 1960, à 9 h. 30, dans la grande salle du Foyer à Moutier, rue des Oeuches 16.

Programme :

- 09.00 Réception par la Municipalité de Moutier.
- 09.30 Assemblée générale.
- 11.30 env. Conférence de Monsieur le Ministre H. Schaffner, Directeur de la Division du commerce du Département fédéral de l'économie publique, sur « Le chemin de l'intégration économique européenne ».
- 13.00 Banquet à l'Hôtel Suisse.

Ordre du jour de l'assemblée :

- 1. Ouverture.
- 2. Procès-verbal.
- 3. Rapport annuel.
- 4. Reddition des comptes, rapport des vérificateurs, décharge au comité.
- 5. Budget et cotisations.
- 6. Elections :
 - a) du président ;
 - b) éventuellement d'un membre du comité.
- 7. Nomination des vérificateurs des comptes.
- 8. Nomination de membres d'honneur.
- 9. Programme d'activité (les membres qui désirent faire des propositions sont priés de les communiquer par écrit au président jusqu'au 31 mai).
- 10. Divers et imprévu.

Les membres qui désirent prendre part à l'assemblée et au banquet sont priés de s'inscrire auprès du président jusqu'au 6 juin 1960.