

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: 35 (1964)
Heft: 5

Artikel: Le trafic transalpin et le Jura
Autor: Steiner, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825365>

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: 15.04.2026

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

Le trafic transalpin et le Jura

Exposé de M. R. Steiner, président de l'ADIJ

Pour bien saisir un problème et en apprécier avec quelque objectivité la ou les solutions proposées, il est nécessaire de le considérer d'assez haut. Vous ne vous étonnerez donc pas, si je commence mon exposé par quelques considérations sur la structure économique de l'Europe occidentale. Je m'en excuse puisque vous la connaissez sans doute aussi bien, sinon mieux que moi.

La puissance industrielle et agricole de l'Europe occidentale, Marché commun et Association européenne de libre-échange réunis, est considérable.

Cette Europe fournit plus du tiers de la production mondiale de charbon. Si elle ne produit que peu de pétrole, elle a une capacité de raffinage sans cesse croissante qui dépassera bientôt ses propres besoins. Elle occupe la deuxième place dans le monde pour la production de courant électrique. Elle est particulièrement favorisée en ce qui concerne les ressources du sous-sol, minerai de fer, bauxite, mercure, potasse, sel, soufre. Elle possède le deuxième potentiel du monde pour la sidérurgie et le troisième pour l'aluminium.

Sa richesse en sources d'énergie, en produits sidérurgiques et en aluminium explique l'importance de ses industries mécaniques, favorisées par le nombre et la qualité d'une main-d'œuvre spécialisée. Son industrie automobile est en constante expansion. Elle détient dans la fabrication des machines-outils une place prépondérante. Dans le textile, elle est la seconde productrice pour les cotonnades et elle vient en tête pour la laine. Elle possède les plus importantes constructions navales du monde. Son agriculture est extensive. Elle est comparable, quant à la production, à celle des Etats-Unis et à celle de la Russie. Pour les légumes et les fruits, elle vient tout de suite après les Etats-Unis. Pour l'élevage, elle vient avant la Russie.

Toutes forces réunies, elle a une production globale supérieure à celle des Etats-Unis et elle se place bien avant l'URSS. Et pourtant, elle dispose d'un espace beaucoup plus restreint. La concentration de la production y est infiniment plus dense.

Le Marché commun, avec sa rationalisation de la production, son dirigisme en matière de répartition de la production, l'abaissement général des tarifs douaniers au sein de la CEE et de l'AELE, sont encore venus stimuler la production, la consommation et les échanges entre tous les pays de l'Europe.

Cependant, cette production considérable **n'est pas uniformément répartie**. Il existe de grandes zones industrielles, qui se sont établies en général sur les bassins houillers et miniers, dans les régions productrices de courant électrique, le long des voies naturelles de communication et aux abords des régions agricoles par excellence.

Au nord des Alpes, les grandes zones industrielles se trouvent

- sur le Plateau suisse et dans la région bâloise,
- dans la région de Mulhouse (textile),
- en Lorraine,
- en Sarre,
- en Sambre-et-Meuse,
- dans le Pas-de-Calais,
- en Belgique et en Hollande,
- dans la Ruhr (la plus formidable concentration industrielle d'Europe),
- dans la région de Francfort et de Stuttgart.

Je ne parle pas des zones industrielles de l'Ouest et du Midi de la France, car elles concernent moins la suite de mon exposé.

Au sud des Alpes, nous trouvons

- tout le Milanais, la plus grande concentration industrielle de l'Italie,
- la région de Turin,
- celle de Gênes, de Livourne, de Florence, de Rome et de Naples.

Les échanges entre ces zones de production sont considérables et, j'insiste sur ce point, **en constante augmentation**. On échange, d'une zone à l'autre, des matières premières, des produits semi-ouvrés, des produits terminés, des produits du sol et de l'élevage. L'Europe devient un vaste marché interne où production et consommation tendent à trouver un équilibre aussi satisfaisant que possible pour tous les intéressés. L'augmentation du chiffre de la population et la haute conjoncture stimulent encore la consommation, donc la production et les échanges.

Mais cette Europe en pleine expansion, cherchant à supprimer toutes les barrières pouvant freiner la mise en commun de son appareil de production, cette Europe est coupée, dans sa partie médiane, par un obstacle naturel de taille, **les Alpes**.

Cette haute chaîne de montagnes s'étend sur plus de 1000 km. entre Nice et Munich. Elle n'est franchissable que par des cols et des tunnels.

Laissons de côté les cols, les routes et les tunnels routiers. Considérons uniquement les traversées ferroviaires. Car ce sont les chemins de fer, et eux seuls, qui peuvent transporter les dizaines de millions de tonnes de marchandises qui doivent, à tout prix, franchir les Alpes, dans un sens comme dans l'autre, pour passer d'une zone de production ou de consommation dans une autre zone industrielle ou de consommation, au nord et au sud des Alpes.

Jamais, je pense, on ne verra des tunnels de navigation fluviale sous les Alpes. Jamais non plus on ne pourra transporter par route les quantités énormes de marchandises qui doivent franchir les Alpes. Le chemin de fer reste et restera à l'avenir le moyen de transport le plus économique et le plus efficace capable de répondre aux besoins du trafic transalpin. Par où passe-t-il ?

TOURISME PÉDESTRE dans l'Oberland bernois

Les magnifiques chemins de tourisme pédestre, à flanc de montagne, sur les rampes nord et sud du chemin de fer du Lötschberg:

Ramslauenen (Kiental) - Kandersteg, 5 3/4 h.



et

en Valais

Hohfenn - Ausserberg - Lalden, 5 1/2 h.

Demandez les prospectus en couleurs (30 ct. chacun), avec carte géographique, au Service de publicité et de voyages du BLS, Genfergasse 10, Berne (tél. 031 / 2 11 82).

1187



Voyages à l'étranger

Cars modernes de 10 à 40 places



SOCIÉTÉS



ÉCOLES



GROUPEMENTS



NOCES



CONTEMPORAINS

AUTOCARS CJ TRAMELAN

Tél. (032) 97 47 83

1190

Nos bons hôtels du Jura

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements
ci-dessous et les recommander à vos amis

Bévilard	Hôtel du Cheval-Blanc Moderne et confortable	(R. Ludi) [032] 92 15 51
Bienne	Hôtel Seeland Entièrement rénové - Confort	(A. Flückiger) [032] 2 27 11
Boncourt	Hôtel à la Locomotive Salles pour sociétés - Confort	(L. Gatherat) [066] 7 56 63
Delémont	Hôtel de la Cigogne Rénové - Tout confort	(B. Frésard-Venzin) [066] 2 14 83
Laufon	Hôtel du Jura Chaîne des rôtisseurs - Salle de conférence	(M. Regli) [061] 89 51 01
Moutier	Hôtel Suisse Rénové, grandes salles	(Famille Brioschi-Bassi) [032] 93 10 37
La Neuveville	Hôtel J.-J. Rousseau Neuf - Confort, salles	(Jean Marty) [032] 7 94 55
Porrentruy	Hôtel du Cheval-Blanc Rénové, confort, salles	(C. Sigrist) [066] 6 11 41
Saint-Imier	Hôtel des XIII Cantons Relais gastronomique du Jura	(M. Zibung) [039] 4 15 46
Saint- Ursanne	Hôtel du Bœuf Rénové, sa cuisine, sa cave	(Jos. Noirjean) [066] 5 31 49

1207

Mise à part la ligne Nice-Vintimille, à simple voie et à faible rendement sur le littoral méditerranéen, il n'existe que quatre traversées des Alpes par voie ferrée :

- le Mont-Cenis entre Lyon et Turin,
- le Simplon et son corollaire le Lœtschberg,
- le Gothard,
- le Brenner entre Munich et Vérone.

A vol d'oiseau, le Mont-Cenis est à 150 km. du Simplon et le Brenner à 230 km. du Gothard. Situés à 60 km. l'un de l'autre, au centre de la chaîne des Alpes, le Gothard et le Lœtschberg-Simplon, avec Bâle et Milan comme points de départ principaux, sont géographiquement et économiquement liés pour résoudre une seule et même tâche. A eux deux, ils transportent 60 % des marchandises à travers les Alpes, le Gothard 40 % et le Simplon 20 % ; le Mont-Cenis et le Brenner ensemble les autres 40 %.

Ces quatre tunnels ne suffisent plus, à certains moments de l'année, pour écouler tout le trafic qui se présente sur leurs voies d'accès. Pour tous les quatre, les administrations responsables étudient des projets d'équipement et exécutent des travaux pour en augmenter le rendement. Pour le Gothard et le Lœtschberg-Simplon l'augmentation du rendement devient d'une urgente et impérieuse nécessité. Voici pourquoi.

Si vous tracez sur la carte de l'Europe un triangle ayant Bâle pour sommet et la ligne Lübeck - Pas-de-Calais pour base, vous aurez délimité la partie de l'Europe qui comprend les plus importantes concentrations industrielles : Francfort, Ruhr, Sarre, Lorraine, et au-delà l'Angleterre. Sur la base du triangle et sur son prolongement quelques-uns des plus grands ports du monde : Hambourg, Brême, Rotterdam, Anvers, Londres.

Cette partie de l'Europe est aussi, et tout naturellement, la mieux équipée en voies de communications. Elle a en plus ce privilège extraordinaire, à nul autre pareil, d'être traversée, de part en part, depuis la mer et jusqu'à Bâle par le Rhin, voie navigable par excellence, accusant un trafic dépassant toute imagination. Plus de 8 millions de tonnes à Bâle en 1963. Converties en wagons de chemin de fer de 15 tonnes et en trains de marchandises de 150 essieux, cela fait plus de 500 000 wagons et plus de 6000 trains.

A l'opposé, au sud des Alpes, vous avez Milan, Turin, Gênes avec son port.

Ces données de géographie économique expliquent mieux que de longues et savantes théories le rôle que la Suisse doit jouer au centre de l'Europe. Elle ne fait pas partie du Marché commun, mais elle est encadrée dans celui-ci. Elle vit la vie de ce dernier, elle contribue à son développement et à sa prospérité, grâce au Gothard et au Lœtschberg-Simplon.

Il est indispensable qu'elle reste à la hauteur de sa tâche de pays de transit. Cela est aussi nécessaire pour elle que pour ses voisins.

Voyons maintenant nos deux lignes transalpines, le Gothard et le Lœtschberg-Simplon. A tout seigneur, tout honneur. Commençons par le Gothard.

A l'aube de l'ère des chemins de fer, en 1851 déjà, des tractations commencèrent entre les gouvernements de la Prusse, de la Sardaigne et de la Suisse pour rechercher une solution à la traversée des Alpes par chemin de fer. On s'entendit pour le percement du Gothard. Il a été construit à double voie avec des capitaux allemands, 20 millions, italiens, 45 millions, et suisses, 20 millions, et son exploitation, ouverte en 1882, fut réglée par la célèbre Convention du Gothard jusqu'en 1909, date à laquelle la ligne passa aux CFF. Ceux-ci en firent, avec raison, l'objet principal de leurs préoccupations. Elle est leur enfant choyé. Et cependant entre Bâle et Chiasso il existe encore deux tronçons à simple voie, la digue de Melide, en voie d'élargissement et le tronçon Lucerne-Immensee.

Depuis dix ans, le poids des marchandises qui traversent le Gothard pour l'Italie a triplé. Il passe plus de 50 000 tonnes de wagons de marchandises par jour à Göschenen et on a même relevé des pointes de 70 000 tonnes.

Ses voies d'accès traditionnelles sont celle de Bâle-Olten-Lucerne-Arth-Goldau et celle de Zurich-Zoug-Arth-Goldau. La voie d'accès principale, celle venant de Bâle, comporte deux obstacles importants :

- Olten, nœud de croisement des lignes Bâle-Lucerne, Bâle-Berne et Bienne-Zurich ;
- Lucerne, avec sa gare en cul-de-sac.

Aujourd'hui ces deux obstacles peuvent être évités par les trains de marchandises qui sont acheminés sur Aarau sans entrer en gare d'Olten et d'Aarau par Wohlen-Rotkreuz sur Immensee où ils retrouvent la ligne du Gothard sans toucher Lucerne. Cet itinéraire est aussi suivi par certains directs internationaux venant d'Italie, qui traversent la Suisse de nuit en quatre heures et demie sans aucun arrêt entre Bellinzone et Bâle. La seconde voie est en construction entre Wohlen et Immensee.

Les CFF ont d'autres projets en vue :

- alimenter la voie du Gothard en franchissant le Jura plus à l'est, par le Bötzingen avec une nouvelle voie de raccordement près de Brugg ;
- transformer complètement la gare d'Olten pour y séparer radicalement les trafics nord-sud et est-ouest.

Ces projets sont assurément fort utiles, nécessaires même, mais ils ne seront pas réalisés avant l'an 2000, du moins en ce qui concerne la gare d'Olten. Et, en trente-cinq ans, le volume du trafic transalpin peut encore prendre d'autres proportions que celles que nous lui connaissons aujourd'hui et qui causent tant d'ennuis aux CFF.

Le tunnel de base du Gothard, de 45 km., préconisé par la Commission d'étude du Gothard, n'augmentera pas sensiblement la capacité de la ligne, puisque rien ne sera changé entre Biasca et Chiasso.

Passons au Lœtschberg-Simplon. Avant même que la ligne du Gothard ne fût projetée, Berne caressait une autre solution pour la traversée des Alpes, le projet d'un tunnel sous le Grimsel. Il fut étudié dès 1852, mais Berne l'abandonna finalement en faveur du Gothard, dans l'intérêt supérieur du pays. Berne s'intéressa dès lors au projet

du Simplon et à la traversée des Alpes bernoises. En 1889 le Jura-Berne-Lucerne fusionna avec le Suisse occidentale-Simplon et les deux compagnies déclarèrent qu'elles attachaient une importance primordiale à la réalisation d'une liaison avec l'Italie. Les premiers crédits furent alloués en 1891. En 1891 les Chambres fédérales accordèrent également la concession pour la construction du Lœtschberg.

Le Simplon et le Lœtschberg sont bien des produits d'une politique ferroviaire bernoise, audacieuse, tenace et réaliste.

Le Simplon fut achevé en 1906 avec deux galeries, dont l'une servait à l'aération avant de recevoir la deuxième voie.

L'exécution du projet du Lœtschberg avait de la peine à démarrer. Les CFF ne l'avaient ni approuvé ni appuyé. Mais le Conseil fédéral en fut partisan. Il le soutint. Il voyait juste et loin. En proposant aux Chambres fédérales d'accorder la concession, il leur demanda aussi d'allouer une subvention de 5 millions (plus tard encore 1 million) à condition que le tunnel principal fût équipé de deux voies et que les constructions sur les versants nord et sud soient faites en prévision de la seconde voie. Ces conditions ont naturellement été respectées. Les travaux durèrent de 1907 à 1913. Ils coûtèrent 100 millions au lieu des 50 prévus.

L'exploitation commença en été 1913 avec la traction électrique, ce qui était une innovation sensationnelle pour l'époque.

Si je ne vous ai pas ménagé les détails sur l'histoire du Lœtschberg-Simplon, c'est pour insister sur son caractère international d'une part et son caractère bernois de l'autre. Mais il manquait à cette œuvre intrépide un couronnement. Le but n'était pas atteint. Berne voulait une ligne de transit à grand rendement de la frontière nord du pays à sa frontière sud. Il fallait à cet effet améliorer l'accès au Lœtschberg par le Jura. La France était intéressée au premier chef à ce problème. Des experts français furent consultés. Parmi plusieurs avant-projets ils donnèrent la préférence au percement de la montagne de Granges. La concession fut accordée en 1903, pendant la construction du Simplon, mais avant le début des travaux du Lœtschberg. La concession fut reprise par le BLS en 1909. Les travaux furent exécutés par des entreprises françaises et une suisse, Rothpletz & Cie pour le prix de 18,5 millions de francs que payait la France. Ils durèrent de 1911 à 1915. Avec leur achèvement, Berne avait enfin atteint son objectif, une grande ligne internationale traversait le canton du nord au sud et reliait le canton à l'Italie. Le Jura devait en tirer grand profit aussi. Mais hélas, trois fois hélas, la guerre mondiale de 1914 à 1918 bouleversa tous les pronostics.

Avant l'achèvement des travaux de construction du Moutier-Longeau, le trafic international par Delle subissait un arrêt brusque et de longue durée.

L'Alsace retourna à la France en 1918 et Bâle exerça dès lors un attrait plus grand que Delle pour les Français.

Les grandes compagnies françaises, dont les trois qui aboutissaient en Suisse, le Nord, l'Est et le PLM, fusionnèrent et formèrent la Société nationale des chemins de fer français, la SNCF. La concur-

rence entre les trois anciennes compagnies, dont nous tirions profit dans le Jura, cessa complètement, au grand préjudice de la ligne de Delle.

La nouvelle politique ferroviaire de la SNCF tendait à concentrer le trafic sur les grandes lignes et à réduire le trafic aux points frontalières secondaires. Bâle et Genève devinrent les portes d'entrée privilégiées pour les trains venant de France.

Cependant qu'en Suisse, la concurrence n'était pas morte. Les CFF n'avaient aucun intérêt à favoriser le BLS. Ceux-ci s'en ressentirent fortement. La crise économique de l'entre-deux-guerres soumit ses finances à une forte épreuve. Un premier assainissement eut lieu en 1923. Un deuxième en 1932 et un troisième en 1942. Depuis lors le BLS remonte la pente, grâce à un accroissement réjouissant du trafic. De 1938 à 1962, le nombre des voyageurs transportés a passé de 2,8 à 7,9 millions, celui des marchandises de 1,7 à 4,1 millions de tonnes. Les recettes ont, dans la même période, passé de 1,2 à 17,6 millions de francs pour les voyageurs et pour les marchandises de 2 à 26,3 millions de francs.

Venons-en maintenant à l'objet de cet exposé. Celui des voies d'accès au Lötschberg-Simplon. Tout ce que je vous ai dit jusqu'à ce moment n'était en fait qu'une introduction à cet objet qui est le principal. Mais cette introduction était nécessaire pour éclairer le point de vue que nous défendons. Car tout se tient magnifiquement. Le triangle industriel de l'Europe occidentale avec sa pointe à Bâle, le Milanais, le port de Bâle et la ligne de Delle, le Gothard et le Lötschberg-Simplon, leurs voies d'accès au nord des Alpes, le rôle de la Suisse comme pays de transit pour les marchandises et les voyageurs. Tout se tient.

Pour faire face aux besoins du trafic international transalpin, la Suisse dispose de deux voies, qui toutes les deux convergent sur Bâle.

La première, la plus importante, la plus rentable, la plus rapide, arrive à la limite de ses possibilités. C'est le Gothard.

La seconde, le Lötschberg-Simplon, n'a pas encore atteint son plein rendement. Il n'est pas encore équipé sur tout son parcours de la double voie, mais il pourrait l'être assez aisément grâce aux mesures prises lors de sa construction.

Leurs voies d'accès à toutes les deux doivent être améliorées. Pour le Gothard il existe des projets, celui de la transformation de la gare d'Olten, celui de Brugg. Ils sont à longue échéance. On a articulé une date, l'an 2000, soit dans plus de trente ans.

Pour le BLS il n'y en a que deux ; celle d'Olten et celle du Jura.

Celle d'Olten est plus favorable quant au tracé, à la pente, à l'équipement, mais elle présente des inconvénients : elle se confond avec celle du Gothard entre Bâle et Olten ; elle passe par Olten qui est déjà encombré.

Celle du Jura. Elle est réservée dans la conception des CFF au trafic de Bâle vers la Suisse romande. Elle a des parcours à simple

voie, elle est très chargée, elle a un tracé sinueux et des pentes plus fortes que la ligne d'Olten. Elle ne semble pas avoir les faveurs de la Direction générale des CFF. Serait-ce à cause de son tronçon privé entre Moutier et Longeau ?

La pose de la double voie entre Aesch et Delémont est prévue, mais pour plus tard. Cependant l'aménagement de la gare de Liesberg est terminé. Celui de la gare de Zwingen est au budget des CFF de 1964.

La double voie entre Choindez et Moutier ne se fera probablement pas avant celle de Moutier à Longeau, avec la construction d'un second tunnel sous la Montagne de Granges. Les CFF attendent que le BLS prenne l'initiative. Ce dernier n'est pas en mesure de financer des travaux, dont le coût peut être estimé à 80 millions de francs.

Entre Lyss et Münchenbuchsee, les travaux de doublement de la voie sont prévus et commencés.

Au budget des CFF de cette année figure un premier montant pour la construction d'un raccourci de Zollikofen à Ostermundigen pour éviter le rebroussement de la gare de Berne ou du Wylerfeld.

On peut donc admettre qu'un jour la ligne Bâle-Bienne-Berne sera une ligne à grand rendement, à condition que le tronçon Choindez-Longeau soit équipé d'une seconde voie. Et c'est ici que réside, en somme, l'obstacle principal à la réalisation de la voie d'accès au BLS par le Jura.

L'ADIJ s'occupe de cette affaire depuis de nombreuses années. En 1962 une résolution dans ce sens fut votée par son assemblée générale du mois de mai à La Neuveville. Au mois d'avril 1963, elle a publié une brochure exposant la justification de sa thèse. En septembre 1963, le Gouvernement bernois a pris unanimement la décision de ne se prononcer en faveur du rachat du BLS par la Confédération qu'à la condition que l'établissement de la double voie de Bâle à Brigue par le Jura soit garanti. Peu après, le chef du Département fédéral des communications et de l'énergie a nommé une Commission d'étude qui devra s'occuper des voies d'accès aux tunnels transalpins. Nous attendons impatiemment ses conclusions.

Il y a d'autres raisons encore qui militent en faveur de notre thèse qui est aussi et heureusement celle du Gouvernement bernois. Le trafic par Delle est en augmentation, en ce qui concerne les marchandises. D'ici dix à quinze ans, le canal d'Alsace sera agrandi au gabarit européen et ouvert aux chalands de 1350 tonnes. A Bourogne il existera un port fluvial et une zone industrielle importante. Il est donc probable que le trafic entre cette région et l'Italie augmente. Il devrait passer par le Jura.

Messieurs, je n'ai rien dit du trafic touristique, ni du problème des gares frontières et des gares de triage, ni de la surtaxe de tunnel entre Moutier et Granges. J'ai voulu me concentrer sur le rôle de la Suisse comme pays de transit du commerce européen et j'ai essayé de vous démontrer :

- 1° que deux lignes de transit entre Bâle et la frontière italienne, totalement équipées pour un trafic intense, sont une nécessité absolue ;
- 2° que, pour pouvoir être exploitées au maximum et se remplacer au besoin en cas de catastrophe, ces deux lignes doivent être indépendantes l'une de l'autre de bout en bout ;
- 3° que, par conséquent, la ligne Bâle-Delémont-Bienne-Thoune-Brigue doit être équipée de la double voie sur tout son parcours ;
- 4° que le temps presse et qu'il serait néfaste pour notre économie nationale que l'on attende jusqu'en l'an 2000 pour augmenter les possibilités et le rendement des voies d'accès au trafic transalpin, alors qu'à cette date Bienne aura 100 000 habitants.

Je n'ai rien dit non plus des tractations en vue du rachat du BLS par la Confédération, car finalement, puisque l'intérêt du pays l'exige, tout le programme de construction que je viens de développer pourrait être réalisé à la rigueur sans ce rachat.

Et puisqu'une fois dans l'histoire de ce pays, les intérêts du Jura bernois, ceux du canton et ceux de la Confédération sont d'une parfaite concordance sur le plan économique, nous ne pouvons pas croire que notre appel ne finira pas par être entendu par la Direction générale des CFF, par le Conseil fédéral et les Chambres fédérales.

OFFRE DE TERRAIN INDUSTRIEL

La Commune de Vermes offre du terrain gratuit pour une nouvelle industrie, situé à proximité du village. L'eau et la conduite électrique seraient mises sur place gratuitement.

Pour tous renseignements s'adresser à la mairie après 18 heures ou le samedi. Tél. (066) 3 83 92.