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: 38 (1967)

Heft: 5

Artikel: Delle, gare internationale

Autor: Lambert, M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825254

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: 13.12.2025

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

5e étape : Réalisation pratique de l'amélioration foncière intégrale avec regroupement des terres et des forêts, construction des chemins, canaux, drainages, nouvelles fermes, etc.

La durée normale moyenne d'une telle entreprise est de dix ans, ce qui signifie que tous ces travaux sont assez longs et qu'il faut s'y prendre à temps si on désire un jour arriver à un résultat. Il n'est pas du tout nécessaire que ce soit le maire de la commune qui se charge de la présidence du syndicat. Il a déjà suffisamment de responsabilités sans encore endosser celle-là. Un jeune agriculteur, actif et estimé de ses collègues, fait en général très bien l'affaire.

Réalisations d'améliorations foncières en Ajoie :

Fahy (sans les forêts) ; Bure ; Mormont (sans les forêts) ; Courtemaîche.

Communes où l'amélioration foncière intégrale serait indispensable : toutes les autres du district à l'exception de Saint-Ursanne et Montmelon.

Conclusion

Nos voisins de Suisse, de France et d'Allemagne ont fait d'énormes progrès dans le domaine de la planification au cours de l'après-guerre. Il est grand temps que nos populations et nos autorités commencent à se rendre compte qu'il y a un gros retard à combler. L'adage qui dit : « On n'est jamais si bien servi que par soi-même » est particulièrement vrai dans le domaine de l'aménagement et de la planification ; il serait en effet oiseux et naïf de croire qu'on nous imposera le bonheur depuis l'extérieur. Notre structure fédérale et cantonale met à notre disposition des lois, des crédits et une bonne volonté manifeste ; libre à nous cependant d'en faire usage ou pas.

Hermann BRUNNER

Delle, gare internationale

Dans quelques jours — le 28 mai — date de l'entrée en vigueur de l'horaire 1967/69, la gare de Delle prendra le caractère de gare internationale. Cette mutation, qui se préparait depuis plusieurs années, s'inscrit dans le cadre des relations gouvernementales entre la France et la Suisse et trouve son expression dans la modification de l'organisation des services douaniers et ferroviaires du point-frontière de Delle-Boncourt-Porrentruy.

La guerre de 1870, on le sait, entraîna la cession à l'Allemagne de l'Alsace et de la Lorraine. A l'époque, l'Europe tissait la toile de son réseau ferroviaire. La France, amputée de ses régions de l'est, dut revoir la structure de son réseau. La Compagnie de l'Est obtint une concession pour l'ouverture d'une ligne de chemin de fer de Belfort vers Porrentruy. Elle entra en contact avec la Compagnie des chemins de fer du Jura bernois en vue de la création d'une liaison par Delle. Elle finança même en partie la construction de la section de ligne de Delémont à Porrentruy. Une ligne de la compagnie du PLM aboutissait

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**
Boncourt	Hôtel A la Locomotive Salles pour sociétés - Confort	(L. Gatherat) **(066) 7 56 63**
Courchavon	Hôtel des Trois-Poissons Relais gastronomique	(Mme Lehmann) **(066) 6 14 78**
Courgenay	Restaurant La Diligence Sa cuisine française	(Jean Cœudevez) **(066) 7 11 65**
Moutier	Hôtel Suisse Rénové, grandes salles	(Famille Brioschi-Bassi) **(032) 93 10 37**
Laufon	Hôtel du Jura Chaîne des rôtisseurs - Salle de conférences	(M. Regli) **(061) 89 51 01**
La Neuveville	Hôtel J.-J. Rousseau Relais gastronomique au bord du lac Jeux de quilles	(Jean Marty) **(038) 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**
Undervelier	Hôtel des Galeries du Pichoux	(M. Juillerat-Humair) **(066) 3 77 77**

1358

171/B

Loterie SEVA

1x200'000

1x 50'000

1x 10'000

Tirage 29 juin

1370

déjà à Delle. Les trois compagnies PLM, Est et du Jura bernois réglèrent dans une convention l'échange du trafic des voyageurs et des marchandises par les gares frontières de Delle et de Porrentruy.

La convention, signée en juin/août 1876, entra en vigueur le 13 août 1877, jour de l'ouverture des sections de Porrentruy à Delémont et de Belfort à Morvillars. Cette convention est restée inchangée lorsque le 1er juillet 1884, le Jura bernois (JB) est devenu le Jura - Bern - Luzern. Il en a été de même lorsque cette compagnie a été reprise par le Jura - Simplon, le 1er janvier 1890 et, enfin, lors du rachat par la Confédération, le 1er mai 1903. Malgré les événements et changements survenus au cours de plus de nonante années, la convention de 1876 est toujours en vigueur en ce qui concerne toutes les dispositions essentielles. Elle sera toutefois remplacée prochainement par une convention nouvelle qui tiendra compte de la situation, telle que nous la connaîtrons à partir du 28 mai 1967.

Le PLM avait des bureaux à la gare de Porrentruy. Le JB avait des bureaux à la gare de Delle. Les opérations douanières s'effectuaient à Delle (douane française) et à Porrentruy, respectivement Boncourt (douane suisse).

Le trafic était assez important. Malheureusement, les statistiques qui pourraient nous en donner l'ampleur ont disparu.

Le retour de l'Alsace et de la Lorraine à la France, après la victoire des alliés en 1918, modifia bien des choses. Le trafic de l'Est français emprunta la voie de Bâle. Le point frontière de Delle-Porrentruy perdit de son importance. La grande crise économique des années 30 entraîna une nouvelle baisse de trafic. Les CFF et le PLM durent réduire leur appareil devenu pléthorique, aussi bien à Delle qu'à Porrentruy. Le PLM retira ses quatre agents de Porrentruy et les CFF retirèrent leurs sept agents de Delle en 1935. Les CFF assurèrent à Porrentruy les travaux incombant au PLM et le PLM concéda la réciprocité aux CFF à Delle. Rien ne fut cependant touché aux fonctions des gares de Delle ou de Porrentruy. Le principe des opérations douanières demeura le même.

Après les hostilités de 1939 à 1945, au cours desquelles la gare de Delle fut fortement endommagée, les CFF et la SNCF rétablirent l'organisation, telle qu'elle existait en 1938. Le trafic reprit le 1er août 1945.

A la suite de nombreuses interventions tendant à accélérer le trafic sur la ligne de Delle à Delémont, les CFF, la SNCF, les services douaniers des deux pays et l'autorité cantonale, en accord avec l'autorité fédérale, convinrent de concentrer à Porrentruy, au changement d'horaire de mai 1948, à titre provisoire, les opérations douanières pour le trafic des voyageurs. Cette situation devait durer jusqu'à la reconstruction de la gare de Delle par la SNCF. Dès 1954, les contrôles de police et de douane se firent sur le parcours entre Delle et Porrentruy ou vice versa dans les trains directs par les douanes et services de police suisses respectivement français. La douane suisse continua à se faire à Boncourt dans les trains de voyageurs y faisant arrêt.

En 1948, le Gouvernement français et la Confédération suisse sont convenus que la gare internationale unique serait reportée à Delle dès que l'état des travaux de reconstruction de cette gare le permettrait.

Cette décision avait la sagesse de pousser la SNCF, malgré sa politique de concentration du trafic, à maintenir et même à développer un courant de trafic international via Belfort-Delle. Il convient en outre de noter que la SNCF n'aurait pas accepté le choix de Porrentruy comme gare internationale. Aujourd'hui déjà, elle constate que la situation dans ce domaine lui est défavorable car, sur les cinq lignes ferroviaires reliant la Suisse et la France, les gares internationales des trois lignes les plus importantes (Genève, Vallorbe et Bâle) sont sur sol helvétique, la SNCF n'ayant en effet, sur sol français, que Pontarlier et, désormais, Delle. Enfin, nous ne devons pas oublier que la Suisse dépend beaucoup de ses voisins en matière de trafic ferroviaire.

La SNCF présenta alors un premier projet de gare internationale à Delle, en 1948 déjà. Ce projet fut remanié et donna lieu à un nouveau projet qui fut remis en 1950. Pour des raisons financières probablement (guerre d'Algérie), la réalisation se fit attendre.

En 1960, le problème fut repris. Un nouveau projet, tenant compte de l'évolution du trafic, fut présenté en 1962 et remanié en 1964. Un groupe de travail entreprit la rédaction d'un projet de nouvelle convention entre la SNCF et les CFF.

Tout est maintenant terminé. L'horaire des trains de voyageurs et des trains de marchandises a été adapté. Plusieurs acheminements seront améliorés dès le 28 mai. C'est un point positif auquel il faudra veiller constamment, afin de revigorer, dans toute la mesure de nos possibilités, l'itinéraire Delle-Porrentruy.

Sur le plan ferroviaire, la nouvelle situation se présentera comme suit :

La gare de Porrentruy prend le statut d'une gare de l'intérieur. Elle servira de soupape régulatrice des pointes de trafic en cas d'encombrement de la gare de Delle. Elle ne perdra que très peu de son importance.

La gare de Boncourt n'aura plus à assurer les opérations douanières en trafic des colis par exprès. Ces opérations ne représentaient qu'une partie infime de ses activités.

Notre agence en douane de Porrentruy assurera à Delle toutes les opérations qui lui incombaient jusqu'à ce jour à Porrentruy.

M. LAMBERT
chef d'exploitation du Ier arrondissement

ORGANES DE L'ADIJ

Président : R. Steiner, Delémont ; vice-président : W. Sunier, Courtelary ; secrétaire : H.-L. Favre, Reconvilier ; caissier : H. Farron, Delémont. Bulletin : rédaction : J.-Cl. Duvanel, Delémont, bureau de l'ADIJ ; administration et publicité : Delémont.

Téléphones : président : (066) 2 15 83 ou 2 13 84 ou 2 25 81 ; vice-président : (039) 4 92 06 ou 4 91 04 ; secrétaire : (032) 91 24 73 ou 91 29 79 ; caissier : (066) 2 14 37 ou (038) 8 15 63. Comptes de chèques postaux : caisse générale : 25-2086 ; abonnements du bulletin : 25-10213. Abonnement annuel : Fr. 10.—. Le numéro : Fr. 1.20.

Les reproductions de textes ne sont autorisées qu'avec indication de la source.