

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Zeitschrift:</b> | Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens |
| <b>Herausgeber:</b> | Association pour la défense des intérêts jurassiens   |
| <b>Band:</b>        | 55 [i.e. 56] (1985)   |
| <b>Heft:</b>        | 3: Trafic international de transit : une vocation nouvelle pour le Jura?                        |
| <br><b>Artikel:</b> | Evolution du trafic ferroviaire Delémont-Delle : grandeur et décadence...                       |
| <b>Autor:</b>       | Bregnard, Germain   |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-824275">https://doi.org/10.5169/seals-824275</a>         |

### 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:** 03.02.2026

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

## Evolution du trafic ferroviaire Delémont-Delle

# Grandeur et décadence...

par Germain BREGNARD

*Chef de gare, Boncourt*



La ligne Jura-Berne-Lucerne devait être une voie d'accès au fameux Gothard. Puis, par le percement des tunnels du Simplon d'abord, et plus tard du Lötschberg, l'axe Delle-Brigue reliant la France à l'Italie avait fait naître de grands espoirs. Cette transversale avait été réalisée en grande partie grâce aux apports de capitaux français. Car, à partir de 1871, nos voisins cherchaient à tout prix à éviter le parcours alsacien Belfort-Bâle. Les échanges entre la France, l'Autriche et les pays danubiens par Delle-Buchs étaient florissants à cette époque. Le volume des affaires augmentant avec l'Italie par Brique, un trafic très important a animé la ligne Delle-Delémont durant des dizaines d'années. La gare de Porrentruy a été – avant 1914 – la quatrième gare internationale de Suisse, derrière Bâle, Chiasso et Genève, avec un tonnage traité de 460 000 tonnes nettes.

### Les causes du déclin

Des événements politiques et une évolution de la gestion des entreprises de transport ont eu des conséquences néfastes :

- Par le retour de l'Alsace à la France en 1918 et le morcellement des Empires centraux, de nouvelles voies de trafic furent créées, surtout en direction du Nord et particulièrement via Bâle.
- Le développement des ports du Rhin de cette dernière ville provoqua le drainage des transports des matières lourdes vers cet endroit.

- De la crise économique des années 30 résulta une forte diminution des échanges et, par conséquent, de l'activité du chemin de fer.
- La nationalisation, en 1937, des entreprises françaises de transport par voie ferrée fut un rude coup, car la concurrence à laquelle se livraient certaines compagnies était profitable à Delle. C'est à partir de cette époque que, par exemple, on cessa de voir sur le parcours Delémont-Delle les curieux wagons grillagés et à double plancher remplis de moutons qui ont transité durant des dizaines d'années de Hongrie en direction des abattoirs de Paris.
- La question des transports maritimes faisant suite aux transports terrestres est très importante, dans le sens Sud-Nord surtout. La Belgique, la Hollande et l'Allemagne « tiennent » au Gothard. Les transports de fruits et légumes d'Italie à destination de l'Angleterre sont très disputés. Dans une très forte proportion, ils transitent par Bâle, et non ailleurs, car les entreprises de chemin de fer et de navigation belges, hollandaises et allemandes y sont également très intéressées. La réalisation du Tunnel sous la Manche constituerait une fortune pour la France et notre région, mais une catastrophe pour les Belges, les Hollandais et les Allemands.
- Par la diminution du trafic de transit, notre région risquait de prendre de plus en plus le caractère dangereux de zone marginale. La suppression du bureau



*Les nouvelles rames interrégionales ne devraient pas ignorer la chaîne jurassienne.*

CFF de Delle en 1935 et son transfert à Porrentruy n'apporta pas les avantages escomptés. Un tel déclin menaçait d'aboutir à l'abandon de la « porte d'entrée » de Delle-Frontière, surtout après les années mortes de la guerre 1939-1945.

### **Le renouveau**

Les gouvernements français et suisse convinrent, en 1948, de conférer à Delle le statut de gare internationale. Celle-ci fut inaugurée en 1967. Par un heureux hasard, cette création coïncide avec le développement économique général. L'augmentation phénoménale et imprévue des échanges internationaux eut pour résultat un essor très réjouissant de l'affaire.

La plupart des usagers apprécient la rapidité d'exécution des tâches en gare de Delle: que ce soit par trains complets, wagons isolés, expéditions partielles ou colis express. Les horaires

prévus assurent de bonnes relations, des deux côtés de la frontière.

Une modernisation du tronçon Belfort-Delle, avec passages à niveau automatiques, est terminée. Celle du parcours Delémont-Delle a été réalisée en vue de l'exploitation de la Place d'armes de Bure: la ligne est satisfaisante telle qu'établie, et peut écouler un important trafic.

### **Le trafic voyageurs**

Les grands trains d'autan, fréquentés par les touristes étrangers, ne circulent plus: le trafic voyageurs s'est dirigé sur Bâle et Vallorbe. La très grande clientèle anglaise à destination des Alpes a disparu, à cause des problèmes monétaires et, aussi, de l'utilisation de plus en plus importante de la voie aérienne.

Les trains omnibus ont circulé jusqu'à Delle durant 25 ans, avec de moins en moins de voyageurs. Seul un convoi le matin et un autre le soir ont été mainte-

nus pour le transport de la main d'oeuvre frontalière occupée en Suisse. Une amélioration est survenue dès 1982, par une relation supplémentaire touchant Delle, dans le cadre de l'horaire cadencé suisse.

Après la suppression des voitures directes Berne-Paris, la relation avec Belfort subsiste encore, mais partiellement au départ de Bienne ou même de Delémont seulement. Le nombre des usagers, relativement faible, est néanmoins en augmentation. Les voyageurs sont transportés dans deux, éventuellement trois voitures, selon les besoins, entre Delle et Belfort. Des efforts constants sont accomplis pour maintenir cette relation et les correspondances à Belfort, en

direction de Paris, Strasbourg, Lyon et Nancy.

Quelle sera l'influence du TGV Besançon-Paris sur le courant de trafic traditionnel Belfort-Paris et par conséquent sur notre région ?

### **Le trafic marchandises**

Ce trafic est important et évolue constamment. Voici quelques chiffres, comparés avec ceux d'autres points de vente (en tonnes nettes) :

1. Delle-frontière
2. Entrepôts de Bourgogne
3. Les 12 gares de la région suisse, soit celles de Boncourt à Courtételle, plus celles de Alle à Bonfol.
4. Gare de Delémont

|                             |      | 1.<br>Delle | 2.<br>Bourgogne | 3.<br>12 gares | 4.<br>Delémont |
|-----------------------------|------|-------------|-----------------|----------------|----------------|
| Maximum .....               | 1971 | 453 000     | 58 000          | 294 000        | 132 000        |
| Récession .....             | 1975 | 268 000     | 180 000         | 262 000        | 149 000        |
|                             | 1979 | 418 000     | 346 000         | 285 000        | 130 000        |
|                             | 1981 | 365 000     | 271 000         | 319 000        | 153 000        |
| Crise de la métallurgie . . | 1982 | 277 000     | 240 000         | 286 000        | 139 000        |
|                             | 1983 | 269 000     | 196 000         | 306 000        | 144 000        |
| Actuel .....                | 1984 | 382 000     | 226 000         | 337 000        | 155 000        |

Evolution des tonnages de Delle-frontière, par courants de trafic :

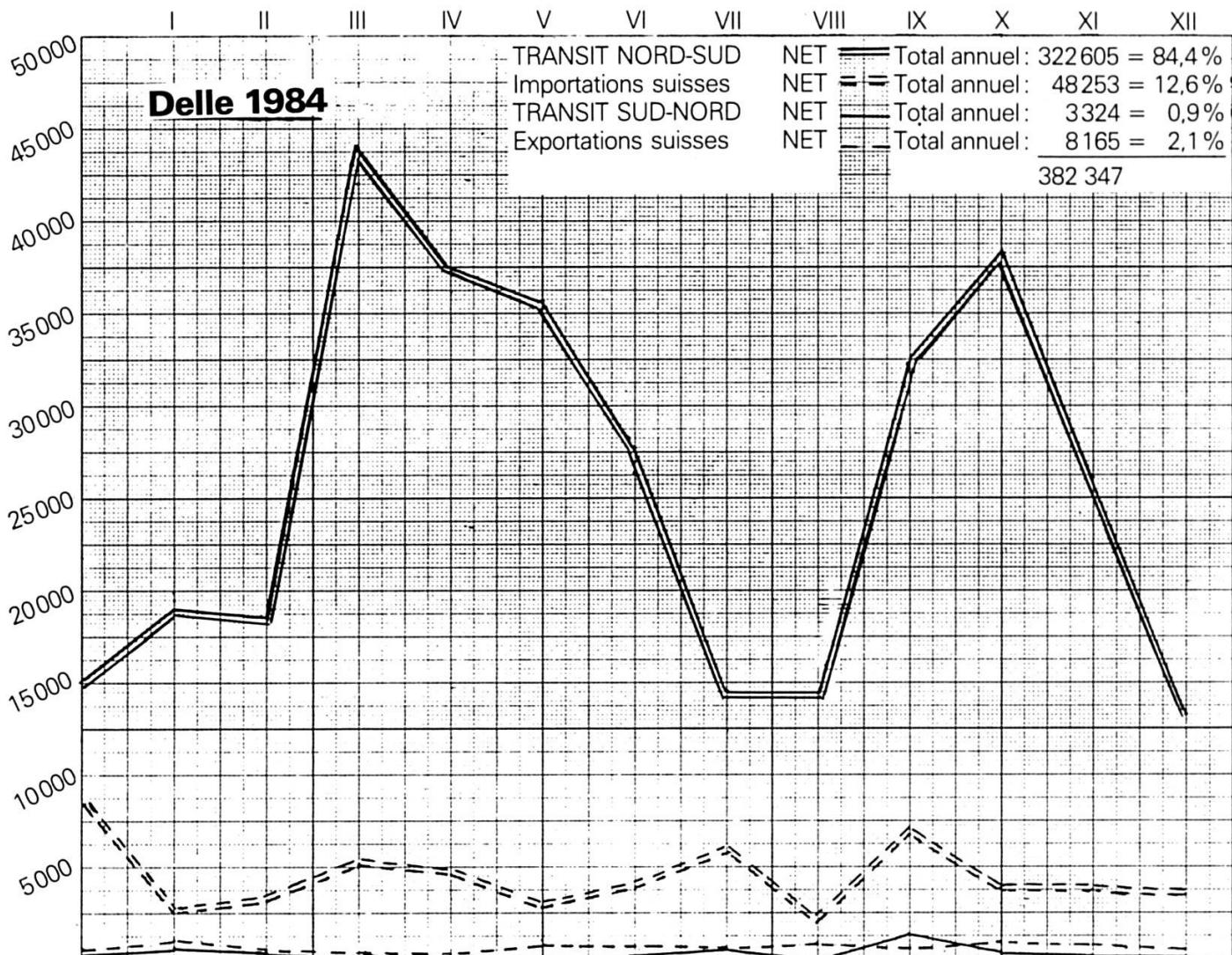
|                 |      | Total<br>tonnes | Trafic suisse<br>Importation | Trafic suisse<br>Exportation | Trafic de transit<br>Nord-Sud | Trafic de transit<br>Sud-Nord |
|-----------------|------|-----------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Maximum .....   | 1971 | 453 000         | 60 700                       | 5 600                        | 366 200                       | 20 500                        |
| Récession ..... | 1975 | 268 000         | 37 200                       | 5 300                        | 219 200                       | 6 300                         |
|                 | 1979 | 418 000         | 51 000                       | 4 700                        | 360 000                       | 2 300                         |
|                 | 1981 | 365 000         | 42 000                       | 5 000                        | 317 000                       | 1 000                         |
|                 | 1982 | 277 000         | 35 000                       | 5 000                        | 236 000                       | 1 000                         |
|                 | 1983 | 269 000         | 66 000                       | 10 000                       | 183 000                       | 10 000                        |
|                 | 1984 | 382 000         | 48 500                       | 8 200                        | 322 000                       | 3 300                         |

Répartition du tonnage de Delle, par courants de trafic, en %, en 1984 :

Trafic suisse: 14,8% (importation 12,7%, exportation 2,1%)

Trafic de transit: 85,2% (Nord-Sud 84,3%, Sud-Nord 0,9%)

Les 19/20 du transit sont écoulés sur l'axe Delle-Brigue, le reste par Buchs surtout et Chiasso.



Ce graphique indiquant les courbes des quatre courants de trafic montre mieux la prépondérance du trafic de transit Nord-Sud, pour 1984 en gare de Delle. Comme durant les quarante années du fort trafic de Delle, on remarque que la vocation de cette gare est le TRANSIT.

## Quelques remarques d'ordre général

Des importateurs suisses et jurassiens utilisent d'autres voies par fer, et aussi d'autres moyens de transport: le prix de revient est déterminant. Mais après une diminution importante des importations par Delle, il faut constater une nette reprise ces trois dernières années.

L'énorme diminution du transit Sud-Nord est due à l'absorption de ce trafic par d'autres voies, suisses ou étrangères, mais surtout à la prépondérance des transports routiers dans ce secteur.

Le transit Nord-Sud constitue toujours la part la plus forte du trafic de Delle:

Pays du Nord: France, Belgique, Luxembourg.

Pays du Sud: Italie surtout, Afrique du Nord, (Autriche), Yougoslavie, Grèce.

La zone d'influence française est variable, et peut osciller de l'Ouest au Nord. La région limitrophe a une densité industrielle considérable. Cependant, un faible pourcentage de la production de cette région passe à Delle. Selon les destinations définitives, une partie est dirigée vers Bâle et la plus grande file vers le Sud par les lignes françaises, via Modane ou Vintimille, en direction des régions industrielles de l'Italie. La crise européenne de la métallurgie a provoqué

# Bons hôtels et restaurants jurassiens

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



## DELÉMONT

### HÔTEL DU MIDI

Spécialités : poissons de mers  
Menu gastronomique

Oscar Broggi  
066 22 17 77

## BONCOURT



### HÔTEL DE LA LOCOMOTIVE

Salle pour banquets 80 à 90 places  
Petite salle avec carte : spécialités,  
scampis, grenouilles, truites, etc.  
Vins des meilleurs crus

M. Gatherat  
066 75 56 63

## TAVANNES

### HÔTEL ET RESTAURANT DE LA GARE

Hôtel réputé de vieille date pour sa cuisine soignée et ses vins de choix - Petites salles pour sociétés - Parc pour autos et cars

Fam. A. Wolf-Béguelin  
032 91 23 14

## DEVELIER

### HÔTEL DU CERF

Cuisine jurassienne - Chambres - Salles

Charly Chappuis  
066 22 15 14

## DELÉMONT

### HÔTEL VICTORIA

Restaurant de spécialités

Famille  
Roger Kueny  
066 22 17 57



|                   |                                  |                            |
|-------------------|----------------------------------|----------------------------|
| Restauration :    | lundi-mardi<br>mercredi-dimanche | jusqu'à 1 h<br>jusqu'à 2 h |
| Discothèque-bar : | lundi-mardi<br>mercredi-dimanche | jusqu'à 2 h<br>jusqu'à 3 h |

2800 Delémont - Derrière la gare - Téléphone 066 22 84 33

## MOUTIER

### HÔTEL SUISSE

Accueillant  
Grandes salles  
Chambres tout confort

Famille  
C. Brioschi-Bassi  
032 93 10 37



## Restaurant de la Poste – Glovelier

066 56 72 21

Famille Mahon-Jeanguenat

Grandes salles pour noces et sociétés – Salles à manger accueillantes – Relais des sportifs – Centre de conférences  
Fermé le lundi dès 14 heures



## Hôtel-Restaurant de la Gare

2725 Le Noirmont

G. & A. Wenger - Tél. (039) 53 11 10  
Spécialités selon saison et arrivages  
Menu du jour - Chambres tranquilles

SAIGNELÉGIER

HÔTEL BELLEVUE

Cent lits - Chambres (douche et W.-C.)  
Sauna - Jardin d'enfants - Locaux aménagés pour séminaires - Tennis - Prix spéciaux en week-end pour skieurs de fond

Hugo Marini  
039 51 16 20

SOULCE

RESTAURANT DE LA CROIX-BLANCHE  
«AU PALEU»

Spécialités campagnardes  
Lard - Saucisse - Terrine  
Fermé le lundi

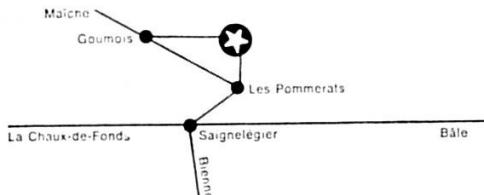
Marianne et  
Marc Beuchat  
066 56 78 18



## «Chez l'Cabri»

Restaurant de la Couronne  
Famille Laurent Maillard  
2923 COURTEMAÎCHE  
Tél. (066) 66 19 93

CUISINE RÉPUTÉE DANS UN CADRE RUSTIQUE



## AUBERGE DU MOULIN-JEANNOTTAT

Truites aux fines herbes  
Pain de ménage cuit au four à bois  
Dortoirs pour groupes

Famille P. Dubail-Girard  
Tél. 039 51 13 15

MONTANA

RESTAURANT «LE BELVÉDÈRE»

Cuisine régionale

Laurent  
Degoumois  
027 41 17 63

une diminution considérable des transports de ferraille de France en Italie, dès 1982. Cette perte a été compensée en 1984 par une forte augmentation des transports de céréales pour la même relation (175000 t).

En plus de son trafic normal, plus ou moins régulier, Delle sert de dégagement aux gares-frontière souvent surchargées de Bâle ou de Modane, éventuellement Vallorbe. Notre «chemin» est aussi utile – et utilisé – lors de difficultés d'exploitation sur ces voies, lors de grosses chutes de neige, de travaux de construction et d'entretien sur ces lignes.

Si l'évolution du volume de trafic implique des pertes, quelques augmentations sont aussi enregistrées. Par exemple, l'importation en Suisse des automobiles Renault à destination du centre de distribution d'Oensingen a été demandée via Delle par la direction de Renault. Des trains complets de céréales sont prévus et acheminés par l'axe Delle-Domodossola. Les expéditeurs du Nord exigent l'exécution de leurs transports via Delle la Suisse, car ils sont très contents des délais de transport assurés par les CFF + BLS. Un autre point réjouissant est l'importation pour la Suisse de pierres concassées, de ferraille et de combustibles solides.

## **Les éléments défavorables**

Dans l'état actuel, Delle peut déjà absorber un fort trafic. Mais si cette gare veut devenir la «porte d'entrée» d'une grande voie de pénétration en Suisse, et la tête de l'axe conduisant à Domodossola à travers les Alpes en redevenant un parcours d'accès naturel de la double voie du BLS – ce que cette gare a été durant une quarantaine d'années – des obstacles nombreux se profilent.

## **Les inconvénients d'infrastructure**

Des inconvénients d'ordre technique, presque immuables, apparaissent très contraignants lors de l'écoulement de gros tonnages. Par exemple :

- La ligne à voie unique : cet inconvénient est particulièrement ressenti, en Suisse, entre Choindez et Lengnau.
- La rampe de 16‰ de Porrentruy à Glovelier impose des limitations aux tonnages remorqués. Mais l'attribution de fortes locomotives depuis quelques années diminue cet obstacle (charge max. 1480 t brutes).

## **Autres inconvénients d'ordre technique, perfectibles**

- La voie d'accès à la Suisse Belfort-Delle n'est pas électrifiée. Elle a été «oubliée» dans le programme d'électrification des voies d'accès à notre pays, programme réalisé à l'étranger avec l'aide de la Confédération (voir sur ce point l'article de M. Boillat).
- Les deux voies déposées durant la guerre peuvent être replacées.
- L'électrification de 1934 en gare de Delle est incomplète: le travail de formation des trains et d'évolution des motrices CFF sont considérablement générés.
- L'installation d'enclenchement et d'ajouillage est ancienne: une modernisation est souhaitable.

A noter aussi qu'à l'autre extrémité de l'axe Delle-Brigue, en gare de Domodossola, se présentent de grandes difficultés de tous ordres. Cette gare italienne, indispensable à notre trafic, est un parent bien pauvre en comparaison de Chiasso. Et ce malgré les réclamations suisses du Conseil fédéral et des CFF d'une part, les promesses des autorités italiennes d'autre part.

## **Les inconvénients d'ordre tarifaire**

- Convergence à Bâle de presque tous les itinéraires suisses et européens.

- Etablissement des horaires; formation de trains complets à longues distances sur les réseaux étrangers à destination de cette ville d'où, parfois, des conditions d'acheminement imposées, même si les distances totales sont plus longues et les frais de transports plus élevés.
- Encouragements, par tarifs appropriés, à l'utilisation des installations de certains points déterminés (et rares), où des investissements ont été consentis. C'est une application de la méthode «des grandes surfaces» ou de la «concentration», qui procure certes des avantages, mais aussi des clients non satisfaits.

### **Les inconvénients d'ordre statutaire ou conventionnel**

- Delle est une gare internationale incomplète, dite «de transit», comme toutes celles de la frontière franco-suisse, à l'exception de Bâle et Genève.
- Les tarifs CFF et SNCF se soudent à la frontière politique, et non à la gare. De la frontière à la gare, la distance est de 381 mètres. Les tarifs pour les petits parcours sont très élevés. Il résulte de cette situation que les transitaires ne peuvent pas travailler en gare de Delle. Les industries de la ville sont aussi pénalisées. Alors, ce sont les gares frontalières, comme Boncourt ou Bonfol, qui servent de points de départ et d'arrivée de gros transports routiers. Cela risque de créer une sorte de no man's land économique le long de la frontière.
- Par l'application d'une vieille convention, le trafic ferroviaire entre la Suisse et l'Allemagne doit s'effectuer par des points frontière germano-suisses. On mesure les incidences pour le Jura et l'Ajoie. Il n'existe pas de telles dispositions pour le trafic routier.

- Le point frontière de Delle-Boncourt a été fermé au trafic des métaux précieux. Les boîtes de montres, même légèrement plaquées, doivent être présentées aux bureaux de Bâle, Biel, Le Locle ou Le Noirmont, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation.
- Peu d'information est faite pour présenter notre point frontière. Delle est encore trop méconnue, aussi bien en Suisse qu'en France. Des ententes sont contractées pour d'autres voies, par simple ignorance de l'existence de Delle.
- Le projet des NTF (Nouvelles Transversales Ferroviaires), soit l'idée de la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer à grande vitesse Genève-Romanshorn + une bretelle Bâle-Olten, peut réjouir les fervents du rail. Il est cependant à craindre que les investissements nécessaires à la métropole rhénane permettent à cette dernière d'absorber, plus encore que maintenant, le trafic provenant du Nord.

### **Les inconvénients d'ordre commercial**

En plus de l'explosion des frais d'exploitation et du développement inouï des moyens de transport routiers, de nouvelles difficultés ont surgi. Il s'agit principalement des problèmes suivants, connus aussi à d'autres points frontières :

- Insuffisance des transports publics : des installations nettement insuffisantes du chemin de fer, des contingences d'ordre légal ou social dans certains pays ont forcé une clientèle à se libérer des transports publics. Il s'en suit maintenant une concurrence de plus en plus âpre, aussi bien sur le plan régional qu'international.
- Récession : depuis 1974, l'Europe entière est frappée par une forte diminution de l'activité économique. Cela a rendu disponible un parc important de

moyens de transport, ce qui perturbe encore davantage le marché des transports même sur de longues distances.

- Parcours le plus long : tous les réseaux européens cherchent à obtenir du fret sur les parcours les plus longs sur le territoire national, souvent au détriment de la voie naturelle la plus courte.
- Valeur du franc : la cote élevée du franc suisse rend notre instrument de travail très cher pour nos voisins : notre pays risque d'être de plus en plus évité pour les relations de transit.
- Contingentement : ce système introduit il y a quelques années a pour but d'assurer une bonne fluidité du trafic avec l'Italie. Les chemins de fer déterminent le nombre de wagons devant transiter par chaque point-frontière, et les expéditeurs doivent requérir une autorisation. La pratique montre que le réseau expéditeur peut influencer le client quant au choix de la voie à utiliser.
- Rationalisation : toutes les entreprises examinent régulièrement la productivité de leurs diverses branches d'activité. Et tout ce qui n'est pas immédiatement rentable est éliminé. Ces mesures d'économie sont préjudiciables aux points de vente moyens et faibles.
- La ligne Dannemarie-Bonfol a été supprimée en 1970.
- Les nouvelles étiquettes-wagons internationales, tout en simplifiant le travail, causent des pertes à Delle et à la Suisse. Car les voies d'acheminement, comme les tarifs, peuvent être diversement conseillés.
- Informatique : les parcours européens seront bientôt traités par ordinateurs : Les itinéraires «conseillés» actuellement seront probablement rendus obligatoires. Il faut souhaiter que la voie «via Delle» soit prise en considération.
- Concentration : les différents réseaux cherchent à simplifier les conditions

d'échange des petits envois, en essayant de tout concentrer sur un ou deux points, comme Bâle et Genève, d'où une augmentation des frais de transport pour certaines régions.

- Céréales : les céréales panifiables (blé et seigle) destinées à la fabrication de fourrage pour le bétail, doivent être dénaturées, sur ordre de la douane, par l'adjonction d'un colorant. Avec un outil rudimentaire (l'arrosoir), ce travail a été effectué durant des dizaines d'années à Porrentruy ou à Delle. Un nouvel instrument, le pulvérisateur à dénaturer les céréales dans les wagons-silos, n'a pas été livré à Delle car le volume des marchandises à traiter était insuffisant.

## Conclusion

Il est indispensable de veiller à la vitalité du point frontière de Delle. Il faut assurer à l'axe Delle-Brigue son caractère de voie de transit internationale. Cela permettra de bénéficier des avantages et de l'aide la Confédération, préconisés dans la CGST (Conception globale suisse des transports).

La ligne du point frontière de Delle est un «outil» qu'il faut maintenir en état de bien fonctionner, car cet outil est nécessaire. Pour atteindre ce but, il suffit de garantir à cette ligne un tonnage annuel de 400 à 500 mille tonnes. Il serait heureux que les autorités ferroviaires puissent ordonner une répartition du trafic équitable entre les différentes voies, en fonction de leur capacité et de l'importance des secteurs géographiques desservis. Delle peut rendre d'importants services à l'hypergrande métropole de Bâle, comme Luino le fait à sa puissante voisine Chiasso.

Les pouvoirs publics veilleront à ce que la région soit attractive et ne devienne pas vulgairement marginale. Dans cette perspective, tous les moyens de trans-

ports doivent être soignés. Et il est souhaitable que les entreprises de transport par chemin de fer puissent disposer des crédits leur permettant d'assurer les investissements nécessaires. Alors ces entreprises complèteront leurs pano- plies tarifaires pour conserver et améliorer leur position. Les autorités interven-

dront donc pour que les mutations inévitables dans le domaine des communications se fassent pour garantir des possi- bilités d'échange en tout et à tous, pour donner confiance à l'ensemble de la population, et contribuer ainsi au déve- loppement économique du pays.

G. B.



«Nous pourrions faire face à un doublement du trafic» assurent les douaniers.