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: 25 (1954)

Heft: 6

Artikel: La ligne de Delle

Autor: Steiner, René / Reusser, Frédéric

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824806

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: 16.07.2025

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

P34

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

XXVe ANNÉE | Paraît une fois par mois | No 6. JUIN 1954

SOMMAIRE :

La ligne de Delle
Communications officielles
Chronique économique

La ligne de Delle

Le premier tronçon de la ligne du nord du Jura a été construit entre Delle et Porrentruy de 1869 à 1872 et l'exploitation en fut confiée à la compagnie du Paris-Lyon-Mériterranée. Celle-ci aurait voulu aboutir à Bâle et elle songeait à un moment donné à établir un chemin de fer par la vallée de la Lucelle. Elle abandonna ce projet dès qu'elle eut obtenu de la compagnie de l'Est la co-jouissance de la ligne Belfort-Mulhouse-Bâle.

L'issue de la guerre de 1870/71 transforme complètement la situation. La compagnie de l'Est perd la ligne de Mulhouse et pour ne pas être dans la nécessité de s'entendre avec les Allemands, elle cherche une autre voie. Seul notre pays peut la lui offrir. Elle reprend le projet de la Lucelle, de concert avec Bâle et la compagnie du Central suisse. Le Jura résiste à la réalisation d'un projet qui n'était pour lui que d'une utilité très relative. L'Est s'intéresse alors à la ligne de Delémont par un apport de 4 ½ millions de francs et s'engage à y faire passer les trains internationaux. Une convention est signée en juin 1872. Le canton de Bâle-Ville fait également un geste en souscrivant une participation d'un demi-million. La compagnie des chemins de fer du Jura accélère les travaux dans la mesure du possible. L'inauguration de la ligne Bâle-Delémont a lieu le 25 septembre 1875, celle du tronçon Delémont-Glovelier, le 15 octobre 1876 et celle du tronçon Glovelier-Porrentruy, le 30 mars 1877.

Dès lors et jusque dans les premières années du siècle les grands express Paris-Bâle et Calais-Bâle passèrent par le Jura bernois. L'ouverture, en 1882, de la ligne du Gothard accentua encore ce trafic. Mais la mise en exploitation le 1er juin 1906 de la ligne du Simplon obligea la compagnie de l'Est pour des raisons de concurrence avec le PLM à diminuer dans la mesure du possible le temps de parcours Paris-Bâle-Milan. Des rapides passèrent de nouveau par Mulhouse et seul le Paris-Vienne et les trains de saison continuèrent de circuler par Porrentruy.

Malgré cette mesure d'accélération, l'Est avait perdu une manche dans son trafic avec l'Italie.

Le canton de Berne cherchait depuis longtemps à réaliser une percée des Alpes pour voir son territoire traversé par une grande artère ferroviaire internationale. De nouveau, la compagnie de l'Est lui vint en aide, car elle désirait vivement avoir un accès au Simplon. Elle patronna un groupe financier qui souscrivit un paquet d'actions important de la compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises, Berne-Lœtschberg-Simplon. La ligne, ouverte à l'exploitation en 1913, fut dotée d'emblée par trois paires de directs Paris-Delle-Berne-Milan. La traversée du Jura sous le col de Pierre-Pertuis, culminant à 760 mètres environ, était cependant assez longue et mal commode. Il fallait une meilleure voie d'accès au Lœtschberg, d'autant plus que le Frasne-Vallorbe (tunnel du Mont d'Or) venait d'être construit par le PLM sur la ligne Paris-Lausanne-Simplon.

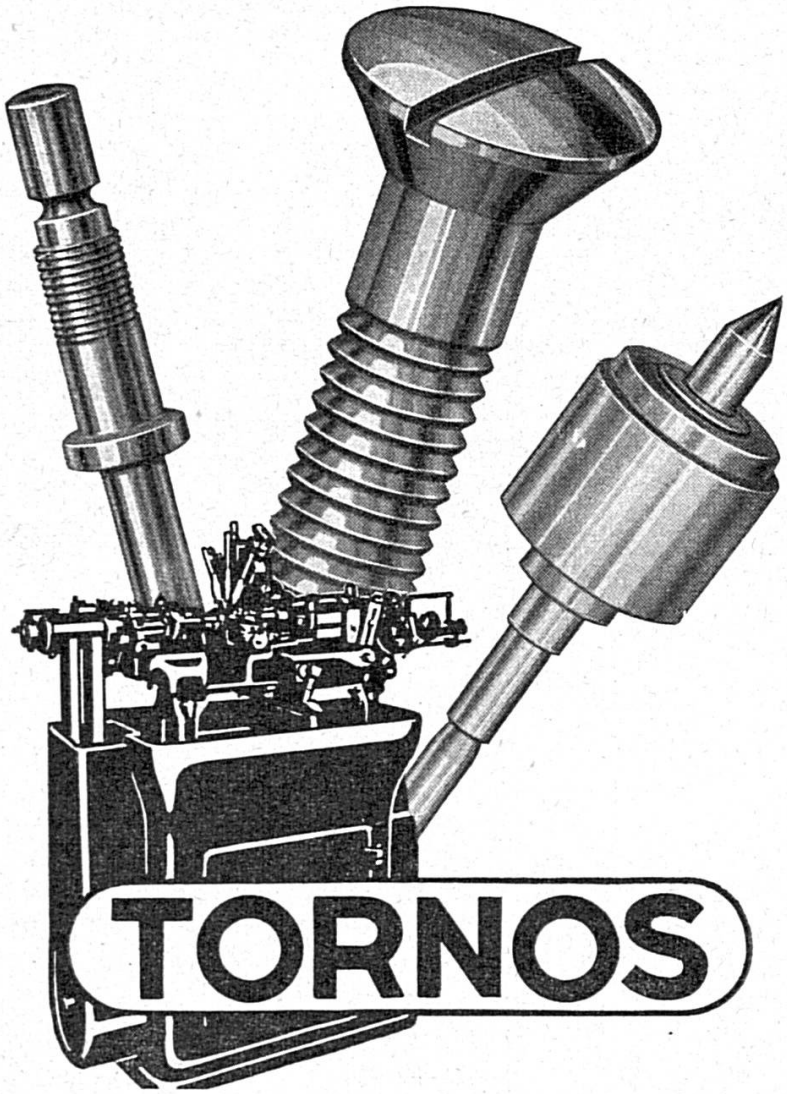
Cette fois encore, l'Est vint à la rescousse et le raccourci Moutier-Granges-Longeau (tunnel de 8600 mètres sous Graitery et Montoz) apporta en 1916 un gain de 30 minutes environ sur le temps de parcours des trains directs.

La politique ferroviaire bernoise était arrivée au but longtemps carressé et il semblait que les longs et patients efforts de toute une génération allaient enfin trouver pour longtemps leur récompense. Le Lœtschberg devait drainer non seulement le trafic de Paris et de Londres, mais aussi celui du Nord de la France et d'une partie de la Belgique vers l'Italie.

Mais dans le domaine des transports, rien n'est définitif. Dans les années 30, l'Etat français racheta les grandes compagnies et créa la Société nationale des chemins de fer français (SNCF). Du coup, plus d'esprit de concurrence entre les lignes plus ou moins parrallèles et modification progressive de la politique ferroviaire. D'autre part, la seconde guerre mondiale, avec ses destructions de ponts, de gares et autres ouvrages d'art, laissa le réseau français dans un état lamentable. Avec une ténacité et un courage auxquels il convient de rendre hommage, l'administration du réseau remit les principales lignes en état dans un temps très court. Puis on se mit à développer l'électrification. Paris-Dijon, en particulier, est équipée depuis deux ans environ avec le nouveau mode de traction.

Depuis quelques années aussi, un nouveau principe préside à l'exploitation des chemins de fer. Un grand nombre de lignes secondaires ont été fermées au profit du trafic routier. Les transports ferroviaires sont concentrés dans toute la mesure possible sur un certain nombre de grandes artères quitte à ne plus tenir compte de l'acheminement par la voie traditionnelle. Dans les relations avec l'étranger, on cherche à garder le trafic le plus longtemps possible sur les rails français. La ligne Paris-Bâle n'est plus considérée comme très grande ligne, car on préfère, par exemple, faire passer les trains à destination du bassin du Danube par Strasbourg-Stuttgart, en évitant la Suisse. La tendance avec les trains d'Italie semble être la même.

Un autre fait important s'est produit au cours des derniers mois. L'électrification de la ligne Bâle-Karlsruhe avec l'aide financière de la Suisse a incité la France à en faire de même avec celle de Bâle à Strasbourg. Les CFF ont été d'accord de prêter leur concours à condition que les lignes Dijon-Vallorbe et Frasnes-Les Verrières soient



615

LOSINGER & Cº S. A.

ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS

DELÉMONT

Téléphone (066) 2 12 43

Travaux publics

Travaux de routes

Béton armé

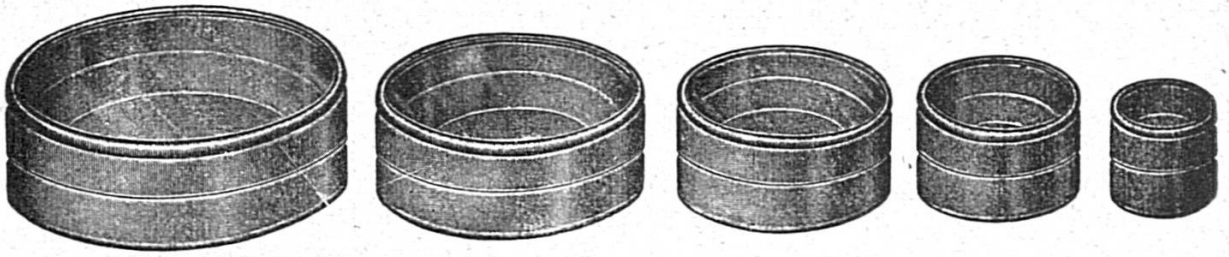
631

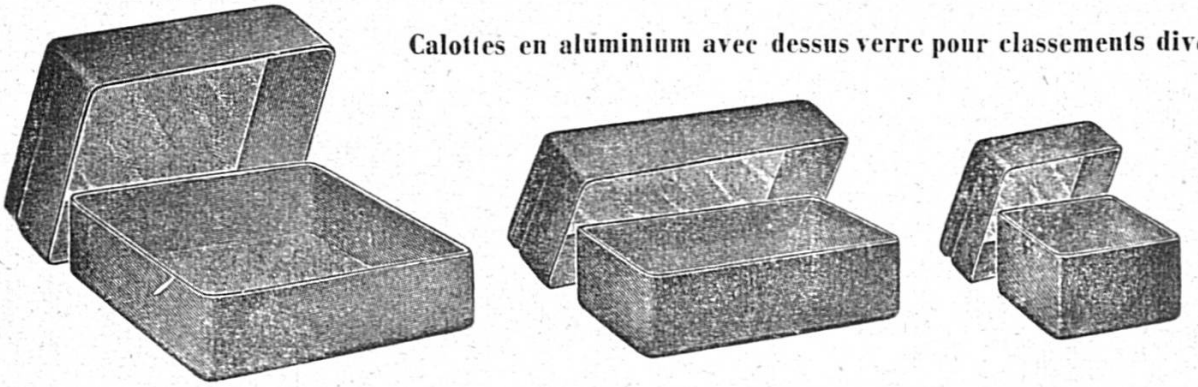
Spécialités en liegès

Manufacture de Bouchons
CH.SCHNEIDER S.A.
LAUFON (061) 793 84

656

FABRIQUE DE BOITES





Calottes en aluminium avec dessus verre pour classements divers

639

LA CENTRALE — Bienne

incluses dans le programme d'électrification, ce qui est chose faite aujourd'hui. Les Chambres fédérales sont appelées à ratifier dans leur prochaine session la convention qui a été signée de part et d'autre. Si certaines réserves ne sont pas faites, cette situation nouvelle est de nature à porter un préjudice considérable à la ligne de Delle. C'est pourquoi l'ADIJ s'est émue et a entrepris les démarches que l'on trouvera relatées à la suite de ce petit exposé, non pas pour défendre une question de prestige, mais pour tenter de sauvegarder les intérêts économiques supérieurs du Jura.

Nous osons espérer que notre voix sera entendue et que toutes les précautions utiles seront prises pour qu'un trafic intéressant subsiste sur la ligne de Delle.

F. REUSSER

Nous reproduisons ci-dessous les textes de la correspondance échangée entre l'ADIJ et le Département fédéral des Postes et Chemins de fer au cours des six derniers mois.

Association pour la Défense des intérêts du Jura

29 décembre 1953.

Au Département fédéral des Postes et des Chemins de fer,
Berne.

Monsieur le Conseiller fédéral,

Les nouvelles restrictions qui seront apportées au trafic voyageur international sur la ligne de Delle, à partir du mois de mai 1954, ont causé dans notre région une très profonde déception. Les deux dernières guerres mondiales ont réduit à néant les immenses sacrifices financiers consentis par le canton de Berne et la France, il y a moins de 40 ans, pour mettre en valeur la ligne internationale Paris-Delle-Berne-Milan.

Assurément, nous connaissons les raisons invoquées par la France et la SNCF pour justifier le démantèlement de cette ligne, mais nous restons aussi persuadés que ces raisons sont passagères. Ainsi, le programme d'électrification du réseau national français est loin d'être définitivement arrêté et on peut s'attendre à ce que dans quelques années l'électrification de la ligne Paris-Chaumont-Belfort-Bâle soit envisagée et même réalisée, ce qui aurait pour conséquence de rendre à la ligne de Delle une importance qu'on s'acharne à lui dénier aujourd'hui. En outre, la politique ferroviaire actuelle française, qui tend à concentrer le trafic sur quelques grandes lignes est certainement de nature à enlever au chemin de fer une partie importante de sa clientèle, celle des régions mal desservies par le rail ou pas desservies du tout. Nous pensons que ce point de vue, à l'honneur actuellement dans les milieux dirigeants de la SNCF, ne pourra pas être poussé jusque dans ses dernières conséquences sans préjudice pour l'économie générale du pays voisin. On peut donc s'attendre, nous semble-t-il, à un revirement dans la politique de concentration actuelle du trafic en France.

C'est pourquoi nous ne voulons pas renoncer à défendre les intérêts de la ligne de Delle et nous comptons sur l'appui soutenu et efficace tant des autorités fédérales que cantonales bernoises.

Nous savons que des pourparlers sont actuellement en cours entre la France et la Suisse pour l'électrification des lignes Strasbourg-Mulhouse-Bâle et Dijon-Frasne-Vallorbe. La Confédération est sollicitée pour collaborer financièrement à l'électrification de la première et demande l'équipement électrique de la seconde, en contre-partie. Nous pensons que ces tractations franco-suisses pourraient aussi être utilisées pour obtenir de la France une concession en faveur de la ligne de Delle.

Nous estimons par exemple, que le maintien d'une relation directe au moins sans changement de voiture Paris-Berne-Milan via Delle devrait pouvoir être obtenue. Elle maintiendrait le caractère international de la ligne de Delle et répondrait ainsi au but que s'étaient fixé la France et la Suisse, lors de la création de cette ligne.

Dans l'espoir que notre requête trouvera auprès de vous un accueil favorable, tout en vous exprimant notre vive gratitude pour votre bienveillance, nous vous présentons, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

Pour l'ADIJ

Le secrétaire : René STEINER.

Le président : Frédéric REUSSER.

Département fédéral des postes et des chemins de fer

Berne, le 21 avril 1954.

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

Monsieur le Président,
Messieurs,

Par votre mémoire du 29 décembre 1953, vous avez bien voulu nous exposer le point de vue de votre association, d'une part, en faveur de l'électrification de la ligne Belfort-Delle et, d'autre part, en vue d'une amélioration des communications internationales du trafic des voyageurs par cette même ligne.

Des tractations devaient encore avoir lieu entre les CFF et la SNCF pour l'une des relations internationales prévues par Delle, dans le projet de l'horaire 1954/1955 ; nous avons dès lors cru opportun de différer notre réponse jusqu'au moment de la mise au point définitive dudit projet.

Nous avons l'honneur de vous fournir actuellement les renseignements suivants :

I

Au sujet de **l'électrification des lignes de chemins de fer françaises aboutissant au réseau suisse**, des pourparlers sont encore en cours pour la mise à disposition de capitaux suisses nécessaires à l'exécution des

LAUFEN

LAVABOS
EVIERS
CARREAUX EN FAÏENCE
CARREAUX EN GRES
TUILES ET BRIQUES

S.A. pour l'Industrie Céramique Laufon
et Tuilerie Mécanique de Laufon S.A.

REIFLER & GUGGISBERG, ing. S. A.
Entreprise de construction
BIENNE
Téléphone (032) 2 56 22

Ponts et chaussées
Voies ferrées
Revêtements de routes
Bâtiments industriels

644

NOTZ

NOTZ & Co. S. A. BIENNE
Tél. (032) 2 55 22

645

travaux d'aménagement. La SNCF n'avait tout d'abord envisagé que l'électrification de la ligne 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 dans une très grande proportion de l'équipement de ces deux voies d'accès à Bâle, les autorités suisses ne pouvaient pas se désintéresser du projet français. Bien plus, elles se sont efforcées de saisir cette occasion pour obtenir que d'autres lignes d'accès françaises à la Suisse soient également électrifiées. Dans cet ordre d'idées, on examina les projets relatifs aux lignes Dijon-Vallorbe, Frasne-Pontarlier-Les Verrières et Belfort-Delle.

Nous tenons à préciser que d'emblée le Conseil fédéral s'est saisi de cette affaire et a examiné lui-même tous les aspects du problème. Pour des raisons d'ordre technique, il a chargé l'administration fédérale des finances et les Chemins de fer fédéraux, d'assumer les premiers pourparlers avec la SNCF, d'entente avec les banques suisses, sur la base d'instructions bien précises. C'est ainsi que l'emploi de capitaux suisses en France pour l'électrification de la ligne Bâle-Strasbourg devait être subordonné à la condition expresse qu'au moins l'une ou l'autre ligne du trafic franco-suisse puisse être électrifiée simultanément. 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, en plus de la ligne Bâle-Strasbourg, ou plus exactement Bâle-Strasbourg-Reding.

Lorsqu'on tente de porter un jugement sur les projets d'électrification des lignes en cause, il convient de distinguer entre le trafic de transit et le trafic franco-suisse proprement dit. Or, la politique de concentration du trafic sur les itinéraires bien équipés par la SNCF vise avant tout le trafic de transit. C'est aussi sur ce point qu'elle présentait pour notre pays le plus grand danger de détournement. A l'instar des appréhensions que la SNCF pouvait avoir au sujet de la concurrence qui résulterait de la modernisation et de l'électrification de la ligne Bâle-Karlsruhe, nous devions aussi craindre les conséquences graves qu'aurait pour notre réseau suisse un détournement du trafic France-Italie par la ligne de Modane pour éviter le transit par la Suisse sur l'itinéraire Dijon-Vallorbe-Simplon-Milan.

Le meilleur moyen de parer au danger d'un tel détournement des lignes suisses est donc de moderniser l'équipement des voies d'accès, afin de conserver aux relations avec la Suisse l'avantage de la voie la plus courte, qui aurait pu être compromis par la modernisation des lignes concurrentes.

C'est en partant de ces considérations qu'il était nécessaire d'envisager tout d'abord l'électrification des voies d'accès Dijon-Vallorbe, seul tronçon encore à traction à vapeur de l'artère Paris-Vallorbe-Milan, et Strasbourg-Bâle, permettant d'axer sur cette ligne l'important trafic de Lorraine.

Les avantages que notre trafic retirera de ces électrifications n'échappent pas aux Français qui, dans les pourparlers, ont soin de relever que la Suisse sera, en quelque sorte, le principal bénéficiaire des électrifications projetées, puisque une part plus grande du trafic de transit passera par ces lignes au lieu d'être acheminé sur de plus grands parcours du réseau français.

Jusqu'ici, la SNCF n'avait même pas songé à l'électrification de la ligne Dijon-Vallorbe. Elle n'est dès lors sur le point d'y consentir qu'en raison de son intérêt pour l'électrification Strasbourg-Bâle, et parce que la Suisse a lié les deux projets. Encore ne s'y est-elle déci-

dée qu'après la mise au point de l'électrification Bâle-Karlsruhe, et à la condition de pouvoir trouver dans notre pays des possibilités d'emprunt à un taux aussi favorable que possible.

Par exemple, une comparaison entre le nombre des trains réguliers qui empruntent chaque jour les lignes d'accès Frasne-Vallorbe, Pontarlier-Les Verrières, Belfort-Delle et Mulhouse-Bâle montre des écarts importants entre le trafic de ces différentes lignes et prouve que le point de vue français, considéré sous l'angle de la rentabilité, n'est pas exempt de logique. C'est pourquoi, du côté suisse, il convenait de ne pas se montrer d'emblée trop exigeant et de se limiter à ce que le partenaire pouvait raisonnablement et logiquement nous accorder.

Nous avons dit qu'il convenait de distinguer entre le trafic de transit et le trafic franco-suisse seulement. Ce dernier ne subira aucun préjudice du fait des électrifications projetées, bien au contraire, et **tous les points frontières actuellement ouverts au trafic franco-suisse le resteront.** Le Conseil fédéral a d'ailleurs prévu une clause engageant les deux partenaires à développer le trafic ferroviaire entre les deux pays.

On envisage également la création d'une commission mixte 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. Nous croyons que, vu l'ampleur et le nombre des problèmes du trafic franco-suisse, cette commission pourra grandement contribuer à l'avenir à les résoudre et à les applaudir.

Par ailleurs, nous avions toujours pensé que l'électrification de la ligne Dijon-Vallorbe devrait entraîner logiquement celle d'autres points frontières franco-suisse. Or il conviendra de voir si l'électrification de ces voies d'accès peut être réalisée déjà dans le cadre du plan de financement actuel, ou si elle impliquera une extension ultérieure de ce plan.

II

Au sujet **des relations internationales avec la Suisse**, telles qu'elles sont prévues pour le prochain horaire 1954/1955, applicable à partir du 23 mai 1954, nous devons reconnaître que, lors de la Conférence européenne des horaires qui a eu lieu à Athènes en octobre 1953, les administrations ferroviaires suisses qui y participaient ont mis tout en œuvre pour obtenir une amélioration des communications entre notre pays et les réseaux des pays voisins.

En ce qui concerne le trafic franco-suisse qui nous occupe plus spécialement dans le cas d'espèce, la Direction générale des CFF avait inscrit à l'ordre du jour de la dernière Conférence européenne des horaires une proposition prévoyant l'amélioration des relations directes par Delle. Elle ajoutait qu'une répartition judicieuse des communications par Delle et par Pontarlier devait être recherchée, en évitant des tracés d'horaires parallèles sur les deux lignes en cause. De son côté aussi, la Direction du BLS faisait remarquer, par une proposition mise à l'ordre du jour de la Conférence précitée, que le Jura bernois se sent de plus en plus désavantagé dans le trafic avec la France et demande instamment une amélioration Berne-Paris via Delle.

Du point de vue des relations internationales, la structure du nouvel horaire 1954/1955 est évidemment issue des arrangements convenus lors des délibérations de la Conférence européenne des horaires. Dans

son rapport sur le premier projet, du 28 décembre 1953, la Direction générale des CFF a exposé en détail les modifications qui interviendront pour le service du 23 mai 1954 au 21 mai 1955, comparativement à l'horaire 1953/1954 actuellement en vigueur. Nous ne pensons pas qu'il soit nécessaire de commenter ces modifications, mais nous tenons cependant à souligner ce qui suit au sujet des relations internationales en corrélation avec le point frontière de Delle.

a) Lors de l'élaboration de l'horaire franco-suisse, la SNCF proposa de fusionner entre Paris et Bâle, pendant la période de faible trafic, les trains de nuit 7 (Arlberg-Orient-Express) et 49, dans un sens, respectivement 8 (Arlberg-Orient-Express) et 48, dans l'autre sens ; ceci pour éviter des prestations improductives. Pour le cas où cette proposition SNCF ne pourrait pas être agréée, il était envisagé que le train Arlberg-Orient-Express (A.O.E.), qui emprunte l'itinéraire suisse entre Bâle et Buchs, ne circulerait alors que trois fois par semaine entre Paris et Bâle, pendant une grande partie de l'année. Or, cette dernière mesure restrictive aurait été appliquée au détriment de l'acheminement en transit par le territoire suisse et ne faisait que renforcer encore l'importance de la ligne concurrente Paris-Strasbourg-Munich-Vienne qui est parcourue par l'Orient-Express, lequel réalise déjà maintenant une durée de trajet inférieure à celle de l'Arlberg-Orient-Express. Afin de sauvegarder le rôle de la Suisse dans le trafic de transit en général et pour ne pas compromettre la circulation quotidienne de l'Aarlberg-Orient-Express entre Paris et Bâle en particulier, les CFF durent se rallier à la proposition SNCF prévoyant la fusion des trains de nuit 7/49 et 8/48 précités. Etant donné que, d'une part, les voitures directes des trains de nuit entre Paris et Berne par Delle et par Pontarlier sont faiblement fréquentées et que, d'autre part, la composition nouvellement complétée de la paire de trains de nuit entre Paris et Bâle ne permettrait plus d'y admettre des voitures directes en trafic par Delle, la SNCF s'est vue dans l'obligation de devoir renoncer à la relation de nuit via Delle (jusqu'ici les trains 140-145 Delle-Brigue-Delle) et de ne prévoir que celle par Pontarlier. Cette dernière consistera en une course de wagons-lits Paris-Interlaken-Paris, complétée tout au moins pour le prochain service d'été, par des voitures directes Paris-Milan-Paris.

b) Quant à la relation quotidienne et de jour Paris-Delle-Berne-Milan et retour (jusqu'ici les trains 148-133 Delle-Brigue-Delle), avec voitures directes, elle n'a pas pu être maintenue, faute de trains SNCF appropriés. En revanche, il a été possible de créer une relation rapide de Belfort à Berne et vice-versa via Delle par l'introduction des trains 234 et 235 (Delle-Berne-Delle) mis en correspondance étroite à Belfort avec les trains 41 et 46 (Paris-Bâle-Paris), ce qui permettra le voyage de Paris à Berne dans la matinée et le retour à Paris dans la soirée. La SNCF n'a pas pu admettre l'incorporation de voitures directes Paris-Berne-Paris dans les trains rapides 41 et 46 en raison du fait qu'une telle mesure aurait nécessité un allongement de l'arrêt desdits trains à Belfort pour l'exécution des manœuvres d'adjonction, de retrait et de classement. Cette administration a d'ailleurs précisé qu'il ne saurait être question tôt ou tard de revendiquer un transit de voitures pour cette relation Belfort-Berne-Belfort. D'autre part, la circulation d'un autorail SNCF sur le réseau suisse également a paru trop onéreuse pour les CFF, en sorte que finalement il a fallu se résoudre à prévoir des voitures suisses remorquées par une locomotive à vapeur SNCF

entre Belfort et Delle et par une locomotive CFF entre Delle et Berne. Même pour la mise à disposition de la locomotive SNCF, l'administration des CFF devra verser une certaine indemnité à la SNCE.

c) Du fait que la relation actuelle Paris-Berne-Paris par les trains 148 et 133 comporte une durée de trajet passablement longue et risquait de se trouver en parallèle avec celle nouvellement réalisée par les trains 234 et 235 susmentionnés, les CFF ont demandé qu'une seconde relation mieux appropriée soit créée. Il en est résulté l'introduction des trains 231 et 240 — en ce qui concerne les lignes du Jura bernois —, qui conduiront chaque jour durant toute l'année des voitures directes Paris-Interlaken-Paris.

Par nos conclusions sur les relations internationales par Delle telles qu'elles sont ainsi prévues pour le prochain horaire 1954/1955, nous nous permettons d'ajouter que l'administration des CFF comme celle du BLS se sont efforcées de sauvegarder dans toute la mesure possible le rôle des lignes du Jura bernois. Si des voitures directes Paris-Delle-Milan et retour n'ont pas pu être envisagées, il faut admettre que les tractations de la Suisse avec la SNCF, d'une part, et avec les FS, d'autre part, n'ont pas abouti à des solutions susceptibles dès lors de satisfaire entièrement vos revendications.

Espérant que ces renseignements seront tout de même de nature à vous donner certains apaisements, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président et Messieurs, l'assurance de notre considération très distinguée.

Département fédéral
des Postes et des Chemins de fer :
ESCHER.

Moutier, le 4 mai 1954.

Télégramme adressé le 4 mai à 19.20 h. par l'ADIJ :

Au Département fédéral des postes et chemins de fer à Berne

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous avons bien reçu votre lettre du 23 avril et c'est avec surprise et étonnement que nous apprenons par les journaux que le 5 mai peut-être déjà un accord sera signé avec la SNCF prévoyant le financement de l'électrification des lignes Dijon-Vallorbe et Pontarlier-Les Verrières, laissant la ligne de Delle complètement de côté. Au nom de notre association et du Jura tout entier, nous protestons contre l'abanbon des intérêts de cette artère internationale, qui seront ainsi de plus en plus prétérités.

Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, nos respectueuses salutations.

Pour l'ADIJ
Le président : F. REUSSER, Moutier.
Le secrétaire : R. STEINER, Delémont.

Les Fabriques de Balanciers Réunies S. A.
à Bienne et leurs succursales
dans le Jura-bernois

Saignelégier
Saint-Imier
Evilard
Bienne

646

vous fournissent toute la gamme de balanciers

La Bâloise

COMPAGNIE D'ASSURANCES SUR LA VIE

Assurances vie

adaptées à toutes les situations, pour chefs de familles, d'entreprises, enfants, etc.
Rentes viagères, fonds de prévoyance.
Assurances populaires.

Assurances accidents

individuelles, collectives, agricoles.

Assurances responsabilité civile

pour particuliers, artisans, chefs d'entreprises, automobilistes, etc.

Agence générale pour le Jura bernois:

652 **MARCEL MATTHEY,** Rue du Canal 1, **Bienne**

PARISIENNES

un produit Burrus

avec et sans filtre

95 ct.

654

Membres de l'A. D. I. J.
Jurassiens

655 (1)

adhérez, vous et vos familles, à la **caisse-maladie** fondée par l'A D I J

LA JURASSIENNE

- **Soins médicaux et pharmaceutiques**
- **Indemnités journalières de chômage**
- **Assurance tuberculose**
- **Assurance maternité**

Demandez renseignements, prospectus, tarifs, l'Administration de

LA JURASSIENNE, CORTÉBERT, Tél. (032) 9 70 73

Berne, le 6 mai 1954.

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

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 tout 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'idées, 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.