

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: 27 (1956)
Heft: 8

Artikel: Nos revendications concernant la ligne de Delle
Autor: Reusser, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824828>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.05.2025

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

Nos revendications

concernant la ligne de Delle

La ligne de Delle a eu, dès sa construction, une grande importance au point de vue international. La compagnie de l'Est qui, avant la guerre de 1870/71, avait son terminus à Bâle, encourage l'établissement du chemin de fer conduisant à la ville rhénane par le Jura bernois et y fait passer ses trains Paris-Vienne, Paris-Gothard-Milan, de même que ceux en provenance d'Angleterre.

La compagnie de l'Est finance aussi la construction de la ligne du Lötschberg et de celle du Moutier-Granges-Longeau pour créer une voie nord-sud indépendante du réseau allemand.

Tout marchait à souhait, lorsque la guerre de 1914/18 vint changer la face des choses. L'Alsace étant redevenue française, les lignes Belfort-Mulhouse-Bâle et Luxembourg-Strasbourg-Bâle rentraient dans la sphère d'intérêt de la France, au détriment de la ligne de Delle.

Puis vint la nationalisation des chemins de fer français. Nouveau coup pour notre ligne, la concurrence du PLM et de l'Est pour le trafic d'Italie étant supprimée. La tendance fut dès lors de plus en plus marquée d'acheminer ce dernier par le Mont-Cenis ou par le Mont-d'Or et le Simplon.

Ensuite ce fut la « coordination » du trafic en France, c'est-à-dire la fermeture de certaines lignes à faible rendement au profit de la route. La ligne de Belfort à Delle fut sacrifiée et la concession pour le transport des voyageurs en service local remise à une compagnie d'autobus. Il ne reste sur cette ligne que deux paires de trains directs et, en plus, le samedi et le dimanche deux paires d'autorails.

Le transport des marchandises est concentré sur le point d'entrée de Bâle, dont la gare est surchargée. Si la concentration paraît logique au premier abord, il est peu probable qu'à la longue, elle apporte les économies attendues et qu'elle soit plus favorable qu'une judicieuse répartition.

En tenant compte de la situation réelle et des possibilités actuelles, nous demandons :

1. La réintroduction de voitures directes Paris-Milan par Delle-Berne et le Lötschberg dans une des paires de trains existants (231/240, par exemple). Il faudrait évidemment remanier l'horaire entre Berne et Milan et augmenter la vitesse commerciale entre Paris et Berne de façon à pouvoir arriver à Milan et en partir à des heures convenables.
2. L'examen de la suppression du changement de trains à Belfort dans les communications des trains suisses 234/235.
3. La circulation tous les jours de l'autorail des samedi et dimanche entre Delle et Belfort.
4. L'électrification de la ligne Paris-Belfort et de celle de Belfort-Delle dans un avenir pas trop lointain.

F. REUSSER