

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: 39 (1968)
Heft: 1

Artikel: La revalorisation de la ligne de Delle
Autor: Moeckli, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825208>

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: 02.04.2025

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

La revalorisation de la ligne de Delle

**Rapport général final au Conseil-exécutif
du Délégué pour les Questions ferroviaires franco-bernoises,
M. Georges Mœckli, ancien conseiller d'Etat,
sur son activité, ses résultats et les conclusions
qu'il est possible d'en tirer**

Une collaboration, nécessaire, devait s'établir avec nos voisins de la France limitrophe.

Les contacts pris avec la Chambre de commerce de Belfort et l'autorité communale de Delle préjudèrent à la constitution du « Comité d'action franco-suisse pour la revalorisation de la ligne de Delle ». Sous la présidence du maire de Delle et la vice-présidence du préfet de Porrentruy, il réunit, en assemblée plénière (1960 : internationalisation de la gare de Delle, 1967 : port de Bourogne) ou séances de travail restreintes, les intéressés franco-suisse : mairies de Delle et Belfort, représentants du Conseil général du Territoire, de la Chambre de commerce de Belfort, membres de la députation du Territoire à l'Assemblée nationale et au Sénat, mairie de Porrentruy, ADIJ, Chambre de commerce Jura-Bienne, députation d'Ajoie au Grand Conseil et aux Chambres fédérales, Délégué du gouvernement.

Ces contacts sont devenus encore plus étroits du fait de l'installation d'un port fluvial à Bourogne, sur le futur grand canal Rhône-Rhin.

I. La situation en 1957

Par le percement des tunnels du Lötschberg et du Moutier-Granges au début du siècle, le canton de Berne et la Compagnie française de l'Est réalisaient une grande voie internationale de transit et d'accès au Simplon nouvellement ouvert ; le canton spécialement ouvrait sa grande longitudinale sur un axe européen de trafic.

Les événements devaient rapidement décevoir les espoirs suscités : première guerre mondiale, retour de l'Alsace-Lorraine à la France, nationalisation des Chemins de fer français avec une nouvelle conception générale et « concentrationnaire » du trafic, deuxième guerre mondiale.

Après la fin des hostilités et la réouverture des frontières, les reconstructions portèrent en premier lieu sur les lignes les plus importantes, et les tendances à la concentration des trafics en fut accentuée.

Pour la ligne Calais - Paris - Delle - Berne - Oberland - Italie, on peut noter les conséquences suivantes de cette lente évolution :

- a) suppression progressive des services de Calais et Dunkerque pour Berne et l'Italie par Delle ;
- b) suppression du trafic ferroviaire local entre Delle et Belfort, reporté sur la route (1937) ;
- c) concentration à Bâle des services directs colis postaux et suppression des bureaux correspondants à Porrentruy ;

- d) enlèvement de la double voie entre Delle et Morvillars sur la ligne de Belfort ;
- e) trafic marchandises insignifiant ;
- f) déclaration de désintéressement de la SNCF à l'égard de Delle (déclaration faite en 1953 à Paris à la délégation du Gouvernement bernois) ;
- g) réduction, puis suppression des services voyageurs par voitures directes Paris - Delle - Milan, report de la relation de nuit sur la ligne des Verrières, proposition SNCF d'un service de michelines Belfort - Berne et rejet par le canton et les CFF, introduction en remplacement d'une paire de trains directs Paris - Delle - Interlaken et (Paris) / Belfort - Delle - Berne, mais pour l'un avec des horaires inadaptés et pour l'autre, avec changement à Belfort (seulement 1^{re} classe Paris - Belfort) et avec des conditions politiques (accord entre gouvernements pour une modification de ce statut), techniques et financières préjudiciables et onéreuses (Fr. s. 36 000.— pour la traction entre Delle et Belfort) ;
- h) rachat par la Confédération — puis récemment par la BCB — des capitaux français investis pour BLS et ML, d'où désintéressement encore accentué de la SNCF à la ligne de Delle et au BLS ;
- i) refus d'inclure le tronçon Delle-Belfort dans le programme d'électrification 1954 de la SNCF, financé par la Suisse ;
- j) tentatives SNCF de « discrimination » des gares de Delle et des Verrières en trafic marchandises.

Seule liaison directe du canton par le Jura avec la France, partie d'un axe européen de transit France - Italie, la ligne de Delle, après avoir été démantelée, était maintenant menacée d'asphyxie !

Les réclamations et les interventions fusèrent de toutes parts, à l'échelle des communes, des sociétés locales de développement (Porrentruy), des organismes régionaux (ADIJ, Chambres de commerce), au Grand Conseil et aux Chambres fédérales, accompagnées de démarches et de requêtes de toutes sortes.

C'est ainsi que le Conseil-exécutif, ensuite d'une motion Juillerat de mai 1957, déposée au nom de la Députation jurassienne, fut amené à préciser ses vues dans un rapport détaillé, discuté et approuvé par le Grand Conseil dans sa session de septembre 1957. L'arrêté adopté a la teneur suivante :

Arrêté concernant la ligne de Delle des Chemins de fer fédéraux et son importance dans l'économie du trafic.

1. *Le Grand Conseil prend connaissance, en les approuvant, des efforts déployés jusqu'ici par le Conseil-exécutif concernant le maintien et le développement du trafic international par Delle. Il charge le Conseil-exécutif de poursuivre ces efforts de la manière voulue et de veiller en particulier à ce que les assurances contenues dans le message du Conseil fédéral relatif à l'accord franco-suisse du 11 mai 1954 de même qu'à l'article 5 de cet accord soient observées.*

2. *L'électrification de la ligne Delle-Belfort est fonction de l'électrification des lignes de la SNCF partant de Belfort vers Paris et Mulhouse. La question de l'électrification du tronçon Delle-Belfort au moyen de capitaux bernois, mais envisagée sans tenir compte de la condition ci-dessus, doit dès lors être examinée avec la plus grande prudence.*
3. *La Direction des chemins de fer renseignera le Grand Conseil par ses rapports de gestion au sujet de la poursuite de ses efforts concernant la ligne de Delle.*

II. Matière à traiter

Les objectifs généraux fixés dans la Convention peuvent se subdiviser en divers chapitres qui furent examinés d'après les circonstances du moment, les uns revenant régulièrement, d'autres se liquidant à plus ou moins brève échéance. Citons :

1. Electrification Delle-Belfort.
2. Horaires
3. Internationalisation de la gare de Delle.
4. Recherche de trafic.
5. Equipement.
6. Evolution du trafic.
7. Port de Bourogne.

Chacun d'eux pourrait donner lieu à de longs développements ; seul, ci-dessous, l'essentiel a été retenu.

1. Electrification Delle - Belfort

Après les accords franco-suisses du 11 mai 1954, ratifiés par les Chambres fédérales en juin 1954, accordant des prêts suisses à la SNCF pour l'électrification de lignes françaises (Reding - Strasbourg - Bâle, Dijon - Vallorbe, Frasné - Pontarlier) et en excluant la ligne Delle - Belfort, la question n'avait pour autant pas été abandonnée dans le Jura. Elle fit l'objet d'un passage important dans le rapport du gouvernement au Grand Conseil de septembre 1957.

En 1954, les frais d'électrification étaient supputés à Fr. s. 9 400 000.— dont Fr. s. 3 750 000.— pour les installations de sécurité en gare de Belfort. Le 23 février 1959, le Délégué demandait à la SNCF une réestimation de ces chiffres, sans frais pour elle ; le 23 mars 1959, la SNCF refusait ; le Délégué, ayant demandé à pouvoir présenter ses arguments de vive voix, fut reçu le 17 juin 1959 au siège de la SNCF région Est à Paris. Il y essuya un refus poli, mais formel : l'électrification de la ligne Paris - Bâle n'étant pas envisagée par la SNCF, celle-ci ne voyait pas l'opportunité de procéder à une réévaluation, même payée par la Suisse, des devis d'électrification de la ligne Delle - Belfort, encore moins importante que Paris - Bâle.

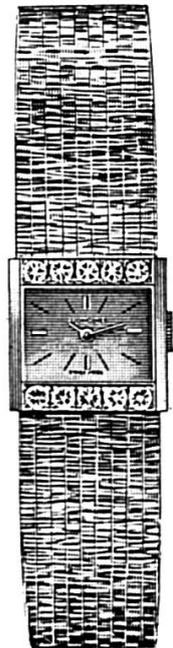
Cette prise de position fut confirmée à la Direction BLS et à la Direction cantonale des chemins de fer, lors de séances, les 19 et 20 mai 1959, du Conseil d'administration BLS (Conseil dans lequel la SNCF fut représentée jusqu'au début de 1967). Du reste, au cours de la séance du 24 juin 1959 de l'Office des transports du Haut-Rhin à



Réf. 7450



Réf. 94156



Réf. 11239

Le monde est partagé en
courants d'opinions divers.

Mais...

à New York comme à Londres,
à Paris comme à Ottawa,
chacun s'accorde à considérer
une montre Longines comme le
plus prestigieux des cadeaux.



LONGINES

The World's Most Honoured Watch

REIFLER & GUGGISBERG, ing. S.A.

Entreprise de construction

BIENNE

Téléphone (032) 4 44 22

24, rue Gottstatt



Ponts et chaussées
Voies ferrées
Revêtements de routes
Bâtiments industriels

1407

LA JURASSIENNE

Caisse d'assurance-maladie

créée par l'ADIJ, reconnue par la Confédération

est ouverte à tous les Jurassiens

INDEMNITÉS JOURNALIÈRES ET D'HOSPITALISATION
INDEMNITÉS AU DÉCÈS — ASSURANCE-TUBERCULOSE
SOINS MÉDICAUX ET PHARMACEUTIQUES
ASSURANCE-MATERNITÉ — ASSURANCE COLLECTIVE

Présidence : **Delémont**, avenue de la Gare 46, tél. (066) 2 15 13

Administration : **Cortébert**, tél. (032) 97 14 44

1403

Mulhouse, le Directeur de l'exploitation de la région Est-SNCF disait entre autres dans son rapport d'activité générale :

... Dès maintenant nous avons à nous préoccuper des électrifications qui devraient être amorcées au cours de ce troisième plan (1958-1962) pour être réalisées dans le quatrième plan (1962-1966).

Un choix devra être fait entre des lignes parmi lesquelles figure une que vous connaissez bien, celle de Dôle-Besançon-Belfort-Mulhouse.

La ligne Dôle-Besançon-Belfort-Mulhouse se trouve bien placée parmi toutes les électrifications possibles et nous ferons notre possible pour la réaliser.

Mais se pose alors une grave question pour la SNCF qui est de savoir si on doit poursuivre encore longtemps l'électrification ou s'il ne faut pas faire davantage porter les efforts sur la diésélisation.

... Il faut reconnaître qu'au fur et à mesure qu'avance l'électrification les bilans des lignes restant à électrifier conduisent à des rentabilités moins élevées et nous sommes amenés à souhaiter utiliser davantage la traction Diesel.

... Il est très probable que dans le quatrième plan de modernisation une place importante devra être faite à cette traction Diesel. Cela aura pour conséquence qu'il ne pourra plus du tout être envisagé d'électrifier certaines lignes qui auraient eu la faveur de l'opinion.

Bien souvent, il nous est demandé d'électrifier la ligne Paris-Belfort ou la ligne Belfort-Delle afin d'avoir la continuité avec la traction électrique suisse. Ce sont des lignes qui n'ont pas d'intensité de trafic justifiant l'électrification ; elles sont justiciables de la machine Diesel qui, peu à peu, équipera les lignes d'importance moyenne ou secondaire.

La cause était entendue ! Il était également inutile de demander que la Commission mixte franco-suisse prévue par les accords du 11 mai 1954 traite de cette affaire. **Si la situation ne se modifie pas profondément, ni Delle - Belfort, ni Belfort - Paris ne verront l'électrification, alors qu'elle s'effectue entre Mulhouse - Besançon - Dôle dans le cadre du plan français actuel (1966-1970).** La France disposera alors d'un réseau complètement électrifié entre l'Alsace et l'Italie par le Mont-Cenis, permettant le détournement de notre pays pour le trafic de transit à grandes distances. Espérons que la Suisse n'aura pas à payer trop cher le fait de ne pas s'être montrée, de l'avis de plusieurs, plus ferme lors des négociations qui ont précédé la conclusion des accords de 1954 !

Sous cette forme, ce point devrait donc être rayé de l'ordre du jour. Cependant, et d'après des renseignements tout récents, il paraîtrait que la position de la SNCF aurait évolué à l'échelon régional ; la gare de Belfort électrifiée dans le cadre du V^e plan, le démarrage du port de Bourogne, constituent des éléments nouveaux rendant peut-être possible une discussion du problème. Cet aspect nouveau est traité par une sous-commission de la Commission suisse du port de

Bourogne, mais la SNCF devra évidemment se rendre compte que le point de départ ne sera plus le même qu'en 1954 et 1959.

2. Horaires

Le trafic local Delle - Belfort ayant été reporté sur la route, il ne subsiste plus, comme relations ferroviaires entre la France et la Suisse par Delle, que deux paires de trains directs de jour :

- a) une paire Paris - Berne (Interlaken) - Paris avec voiture directe ;
- b) une paire Belfort - Berne - Belfort avec correspondance à Belfort sur et de Paris, mais seulement en 1^{re} classe avec réservation de places et sans bagages accompagnés.

La marche de a) entre Paris et Berne a pu être améliorée deux fois sur le réseau SNCF et une fois entre Delle et Berne. La marche de a) Interlaken - Paris, très défectueuse entre Interlaken et Belfort, n'a pu encore être revue.

Quant à la liaison b), rapide, elle souffre d'une arrivée trop tardive à Paris, dans le sens Berne - Paris, du changement de train à Belfort, de la réservation de places 1^{re} classe seulement avec surtaxe Belfort - Paris - Belfort et du non-accompagnement des bagages.

L'occupation des trains entre Porrentruy - Belfort - Porrentruy est en général faible, elle varie selon les saisons et en fin de semaine. Le temps de parcours le plus bref entre Berne et Paris ou inversement est de 6 h. 16 (Berne dép. 17 h. 15) et le plus long de 8 h. 39 (Berne dép. 9 h. 41). Ces temps sont, à peu de chose près, concurrentiels avec ceux des Verrières. Mais la ligne de Delle ne peut rivaliser avec les TEE de Bâle ou de Lausanne vers et de Paris, que l'on atteint facilement de Berne ou de Bienne. La traction encore à vapeur entre Delle et Belfort, et pour certains directs même entre Belfort et Troyes, incommode les voyageurs. Et il n'existe plus de communication directe de ou sur l'Italie ; la dernière existante (tr. BLS 679/579 Delle-Berne dép. 17 h. 15) a été rompue à Berne lors du dernier changement d'horaire, malgré les réclamations.

La demande de report à Delle du départ du train 572 (Porrentruy dép. 7 h. 05) a été rejetée ; ce train « direct » Porrentruy - Milan a une très mauvaise marche, que les réclamations continuelles n'ont pu améliorer. Bienne a vu ses relations par voitures directes facilitées avec Milan et l'Oberland, mais ce fait n'influe pas sur le trafic de Delle et peu sur celui du Jura.

En fait, le voyageur international utilise peu la ligne de Delle pour les motifs indiqués. En outre, depuis le printemps 1967, une liaison régulière par avion Berne - Paris - Berne a été introduite à l'horaire.

L'introduction de la traction Diesel pour toutes les relations par trains directs entre Paris - Bâle - Paris apportera certainement à l'horaire des modifications dont la ligne de Delle devrait subir un contre-coup favorable surtout par une réduction des temps de parcours de la paire de trains directs citée sous a) ; mais l'électrification de la ligne Mulhouse - Belfort - Besançon - Dôle est susceptible de bouleverser l'horaire entre Paris - Bâle - Paris (Paris - Dijon - Dôle - Besançon - Belfort - Bâle et inversement), ce qui pourrait avoir pour Delle des répercussions encore plus sensibles.

En résumé :

La ligne de Delle sera toujours liée, à Belfort, à celle de Paris - Bâle - Paris ; entre Belfort et Berne, et spécialement pour la relation a) Interlaken - Belfort (Paris), les temps de parcours peuvent être réduits ; l'introduction de voitures directes Berne - Paris - Berne pour la relation b) se heurte à de sérieuses difficultés ; l'établissement de correspondances à Berne par voitures directes de et sur l'Italie et l'Oberland est fort aléatoire ; de nouvelles prestations ne peuvent être envisagées ; la concurrence de l'avion représente un nouveau facteur défavorable.

Bref, la situation, du point de vue trafic voyageurs par Delle, n'est pas réjouissante.

Sur la grande ligne jurassienne Bâle - Bienne, dont le sort intéresse également l'Ajoie et Delle, le nombre des relations directes (dix-sept en tout), paraît suffisant. La relation Italie - Porrentruy / Bâle - Dortmund continue à être assurée par train 585 (Berne dép. 20 h. 28). Le grand train international Allemagne - Espagne - Allemagne (Hispania) passe par le Jura, mais, entre Bâle - Bienne - Bâle, il n'a fait que reprendre la marche de trains existants, alors qu'il a été doublé à partir de et jusqu'à Bienne. Les liaisons Bâle - Suisse romande - Bâle par trains 309, 329, 335, 343, 306, 316, 338 peuvent être considérées comme bonnes.

Cela mis à part, la qualité des services est en baisse : manque de voitures directes (trains 303, 319, 324) ; suppression de voitures directes au dernier changement d'horaire (train 340 Bâle - Lausanne / Berne, train 324 Bâle - Genève) ; « péjoration » de la marche train 325 avec arrêts à Nyon et Morges ; arrêts concédés successivement à Yverdon des trains 343, 306, 316, 338 ; détérioration à Lausanne des correspondances directes par trains 336/236 ; la ligne Bâle - Olten - Oberland et vice versa et celle de Bienne - Interlaken sont dotées de plusieurs relations journalières par voitures directes ; celle du Jura n'en possède qu'une mauvaise le matin par train 572 et une le soir (train 585) ; les battements sont en général trop longs aux gares de jonction de Bienne et Delémont, bien que les organes d'exploitation estiment le contraire, et le système des trains-navettes au rebroussement de Delémont n'est pas suffisamment mis en valeur.

Le but à atteindre réside dans l'accélération des convois directs et leur spécialisation, seuls moyens de lutte contre la route : par exemple Berne - Delémont : 1 h. ; Bâle - Genève : 3 h. L'insuffisance de l'équipement entre Longeau et Aesch ne permet cependant pas l'établissement de communications vraiment directes, à part l'une ou l'autre exception, et malgré les efforts de l'administration.

La ligne de Bâle - Bienne serait-elle en voie d'être déclassée, comme le fut celle de Delle, et de perdre encore davantage son caractère de voie la plus directe entre Bâle et la Suisse romande, cela malgré les déclarations du Conseil fédéral au Conseil national, en 1963, en réponse à l'interpellation de M. le conseiller national Kohler, actuellement membre du Conseil-exécutif ? L'introduction de la paire de trains TEE Bâle - Berne - Genève et vice versa fournit peut-être une indication à ce sujet ².

² L'horaire actuel est en vigueur jusqu'au printemps 1969. L'ADIJ, comme jusqu'ici, s'occupe déjà aujourd'hui de son renouvellement.

3. Internationalisation de la gare de Delle

La menace qui pesait sur Delle était patente. Comment y parer ? Fort heureusement, probablement sans s'en rendre compte, la diplomatie avait œuvré en notre faveur. En 1948, une convention franco-suisse avait réglé à nouveau le passage de la frontière pour les voyageurs en transit par Delle. En même temps, et préventivement, elle avait spécifié que si un point frontière commun pour la ligne de Delle était établi entre la France et la Suisse, ce serait à Delle, la Suisse possédant déjà les gares frontières de Bâle, Vallorbe et Genève.

Mais la gare de Delle avait été à moitié détruite, ses installations de voies également, le trafic était faible et la SNCF ne manifestait aucune intention d'application de la convention de 1948. Si la Suisse en demandait la mise en vigueur, ce serait au détriment de Porrentruy, qui perdrait son bureau de douane marchandises et courrait le risque du déclassement de sa gare.

Après examen de la situation générale et discussion avec les autorités communales et de district, et d'entente avec elles, il fut décidé de lancer l'action : la création de la gare commune de Delle fixerait la SNCF, l'empêcherait de mettre des projets éventuels de fermeture de la ligne à exécution, au contraire l'inciterait peut-être à promouvoir le trafic ; cela valait un sacrifice, pénible à faire, évidemment, mais nécessaire dans l'intérêt général.

Du côté français, à Delle et à Belfort, il n'y eut pas d'objection.

En avril 1960, le Comité d'action franco-suisse convoquait en assemblée les intéressés, à Porrentruy. Sur rapport du Délégué, il fut décidé de demander l'application de la convention de 1948, étant sous-entendu que si la SNCF refusait de s'exécuter, l'ouverture de ce point frontière commun serait revendiquée pour Porrentruy.

Les requêtes lancées aux administrations, tant suisses que françaises, reçurent le meilleur accueil. La décision de reconstruire la gare de Delle et de la promouvoir au rang de gare commune franco-suisse avec toutes les conséquences que cela implique aux points de vue ferroviaire, douanier et de police, fut prise par la SNCF.

Mais la confection des plans, l'obtention des crédits, les négociations entre les diverses administrations s'étendirent sur plusieurs années — la commission mixte de 1954 eut à s'en occuper, à la demande du Délégué auprès du BLS — et ce n'est qu'au changement d'horaire 1967 que put enfin être inaugurée la nouvelle gare de Delle, et mis en vigueur le nouveau régime de gare commune franco-suisse.

Un « arrangement » diplomatique avec échange de notes « relatif à la création, en gare de Delle, d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés » est entré en vigueur le 16 juin 1967. Il a été publié dans le recueil des lois fédérales N° 32 du 3 août 1967.

De longs efforts avaient abouti.

Un premier fait capital était acquis : dorénavant la SNCF n'aurait plus d'intérêt à négliger Delle ; au contraire, elle tendrait à obtenir le plus fort rendement des investissements consentis.

La concentration des opérations de passage de la frontière en un seul point représente un gain de temps et de manutention des marchandises très appréciable dont bénéficieront les usagers. Les inconvé-

nients du nouveau régime pour le trafic frontalier (fermeture des bureaux ferroviaires de douane à Boncourt et Porrentruy, distance tarifaire minimale SNCF de 40 km.) pourront certainement être supprimés par un examen attentif auquel il est actuellement procédé.

Une première étape est franchie ; la deuxième doit suivre : celle de l'extension du parc des voies électrifiées et de la modernisation des opérations de triage (v. sous équipement), car il s'agit d'obtenir de la nouvelle organisation le maximum de rendement.

Avant de clore ce chapitre, il convient de rendre encore une fois hommage à la largeur de vues des autorités d'Ajoie ; nous voulons croire qu'elle ne se sera pas manifestée en vain et que les sacrifices consentis seront compensés par un accroissement du trafic profitable à toute la région.

4. Recherche de trafic

Y avait-il une autre possibilité de ranimer le trafic ? En service voyageurs, cela apparaissait difficile, sinon impossible dans les conditions données. Et en service marchandises, aussi important, sinon plus, pour une ligne de chemin de fer ?

La Suisse est un pays de transit et d'importation, affaire de spécialistes du trafic. Ils furent trouvés au BLS et à EBT³. En matière de trafic de transit, le BLS s'en occupe en sa qualité de propriétaire du Moutier-Longeau. Le marché intérieur demeurerait en partie une énigme à déchiffrer.

Après une étude attentive, il fut convenu au début de 1961, entre les administrations BLS, EBT et l'Etat de Berne représenté par le Délégué, de mettre sur pied, à titre d'essai, un organisme spécial dénommé : Office de recherche de trafic par Delle. Cet office serait géré par EBT qui mettait un fonctionnaire spécialisé à disposition ; le financement serait assuré grâce à des contributions de l'Etat de Berne (50 %) et des administrations BLS et EBT (25 % chacune) ; un système de détaxes, par le canal de l'ADIJ, rendrait la voie de Delle plus attrayante ; l'appui de la Chambre de commerce bernoise auprès de ses membres fut acquis sans autre.

Une convention dans ce sens, valable pour deux ans, et renouvelée jusqu'à aujourd'hui, fut conclue entre Etat de Berne, représenté par le Délégué, BLS, EBT et l'ADIJ pour le paiement des détaxes. L'Office commença son activité au printemps 1961.

Sa première tâche fut la prospection du marché pouvant être intéressé par Delle. Plus de 600 maisons de commerce furent contactées dans l'Ancien canton et le canton de Soleure. Le préposé dut dissiper des erreurs grossières : pour les uns la ligne de Delle n'existait plus, pour d'autres elle était fermée au trafic marchandises ou du moins à certains trafics, alors que Delle était ouverte comme aujourd'hui à tous les trafics sans aucune restriction. En général, et une fois les faits rétablis, l'accueil fut bon et les résultats encourageants. Il s'avéra finalement que, pour 200 maisons environ, Delle représente un point d'entrée valable. Par contre, l'exportation joue un rôle minime.

Delle, dans sa zone d'influence géographique déjà réduite, est surtout concurrencée par Bâle, sous le rapport de sa situation, du nombre

³ Emmental-Berthoud-Thoune.

et de la facilité des communications, des installations des transitaires, des accords entre transitaires et maisons d'importation et administrations ferroviaires, ainsi que des habitudes prises par la clientèle. Mais, par le fait du droit de l'importateur de prescrire la route d'acheminement et le point d'entrée en Suisse, ainsi que du système de détaxes instauré, qui assure la parité de taxe avec Bâle, il fut possible de regagner pour Delle un trafic marchandises intéressant aussi pour les compagnies BLS, EBT et MSB⁴ — malgré les détaxes accordées — trafic qui se maintient.

Les rapports annuels de l'Office signalent les difficultés rencontrées, les particularités de ce genre d'affaires et la nécessité de demeurer en contact permanent avec la clientèle.

L'activité de l'office, qui est maintenant bien définie et rodée, **devrait donc être poursuivie**. Une proposition dans ce sens a été adressée à l'Office cantonal des transports, assortie de simplifications de contrôle de l'exécution de la tâche.

5. Equipement des lignes et des gares

Il est inutile de souligner ici l'importance de ce facteur dans le développement et le volume d'un trafic. Toutes les administrations ferroviaires, face aux nécessités et à la concurrence de la route, de l'eau et de l'air, sont contraintes de s'adapter et de s'équiper pour conserver et augmenter si possible leurs transports.

L'équipement des lignes du Jura n'a pas fait de grands progrès dans la période examinée.

La ligne de Delle n'a plus le caractère d'une ligne vraiment internationale et il est difficile de le lui restituer. Même comme voie d'accès au Lötschberg et, dès Delémont, à la Suisse romande, et étant admis que le tronçon Moutier - Longeau, propriété du BLS, sera repris par la Confédération, le réseau du Jura, selon les déclarations faites par l'Office fédéral des transports, la Direction générale des CFF et le Conseil fédéral lui-même, ne devra être équipé que dans les perspectives d'une politique nationale générale d'acheminement du trafic. Or, le BLS ne peut équiper le ML en double voie et la reprise de ce réseau par la Confédération ne se déroule pas selon les prévisions, tout au contraire. La « politique générale d'acheminement du trafic » est défavorable au Jura. Il faut d'autant plus remercier le gouvernement des déclarations fournies au Grand Conseil à ce sujet, tout en ne se leurant pas de trop d'illusions quant aux réalisations futures.

On peut cependant noter les améliorations suivantes : extension des gares de Liesberg, Bärschwil et Zwingen ; nouvelle ligne d'alimentation à haute tension Delémont - Courtemaîche avec station transformatrice à Courtemaîche, en raison de la construction de la ligne d'accès à la place d'armes de Bure, et des fréquentes chutes de tension entre Porrentruy et Delle, qui entravaient parfois le déroulement normal du trafic ferroviaire.

Par ailleurs, le doublement de la voie est à présent effectif entre Busswil et Bienne, et La Neuveville - Gléresse ; le doublement est en travail entre Bienne et Daucher ; le BLS a doublé la voie entre Hon-

⁴ Moutier-Soleure-Bahn.

drich - Frutigen ; la voie de raccordement Zollikofen - Ostermundigen a été mise en service au printemps 1967. Le trafic marchandises Delle - Iselle bénéficie de ces améliorations. Mais malgré les nouvelles installations de la gare de Berne, le service voyageurs n'en a encore retiré aucun avantage du point de vue de la rapidité et de la commodité des communications, pour le Jura.

Le gros problème demeure : celui du doublement de la voie entre Longeau et Aesch. La grande erreur en son temps fut de n'établir le tunnel Moutier - Granges qu'en simple voie, alors que les moyens financiers étaient à disposition, fournis par la France (cf. prof. Dr Vollmar, « Lötschbergbahn 1913-1941 »). Ce handicap pèsera toujours sur l'avenir de la ligne Bienne - Delémont - Bâle / Delle avec ses lourdes conséquences !

Un nouveau programme de travaux des CFF étant à l'étude, le Délégué a demandé l'intervention du gouvernement à ce sujet en faveur de la ligne Aesch-Moutier. Une conférence d'orientation aura lieu le 16 novembre 1967 au siège de la Direction générale des CFF ⁵.

Sous le chapitre « gares », mentionnons l'insuffisance des installations de voies à Delémont. A Delémont également, la question de la suppression du rebroussement semble dormir du sommeil du juste.

L'exploitation de la ligne SNCF Delle - Belfort a aussi été l'objet de l'attention du Délégué. La double voie y a été enlevée là où elle existait entre Delle et Morvillars ; toute possibilité de croisement a été supprimée sur les 23 km. par suite de non-desservance des gares, ce qui complique l'établissement de l'horaire des deux directs du matin. La traction des convois se fait encore à la vapeur. A Delle, le parc des voies électrifiées est insuffisant, surtout depuis la mise en vigueur du nouveau régime, et le système de manutention des wagons vétuste ; de plus la gare est fermée à tout trafic dès 21 h. 30. Ces mesures, dictées par des besoins de compression des dépenses et d'économie de personnel, sont préjudiciables à la bonne marche et à la promotion du trafic. Le Délégué a fait les représentations nécessaires auprès des organes compétents et le Comité franco-suisse a là toute une série de questions à étudier et à résoudre.

6. Evolution du trafic

a) **voyageurs.** Il a déjà été dit plus haut que le trafic voyageurs par Delle, aussi bien en service local qu'en service direct, est faible. « L'Ajoie va à Belfort en auto », vu le manque de relations ferroviaires à des heures favorables. La SNCF avait introduit en son temps, à titre d'essai, des courses d'autorail Delle - Belfort - Delle, les samedis et dimanches ; l'essai, non concluant, fut abandonné.

⁵ Les représentants de la Direction générale des CFF y ont exposé le programme des travaux prévus pour la période 1967-1976. Sur les lignes Bâle-Bienne-Neuchâtel et Bienne-Berne, la double voie sera posée entre Zwingen et Bärschwil (1972-1975), Bienne-Daucher (en cours d'exécution), Daucher-Gléresse et Münchenbuchsee-Schüpfen.

On trouvera d'autres détails dans la revue « CFF », No 5/1967, sous le titre : **1946-1965, Vingt ans de travaux aux Chemins de fer fédéraux suisses**, par M. M. Portmann, ingénieur, chef de la division des installations fixes près la Direction générale.

En service voyageurs, a-t-il été déclaré, la ligne Bâle-Delémont-Bienne continuera à être traitée comme une ligne principale. Mais pour l'acheminement du trafic marchandises, la ligne du Hauenstein, déchargée d'une partie du trafic du Gothard, deviendra prioritaire par rapport à celle de Moutier-Longeau, vu les avantages d'ordre technique qu'elle présente : profil, tracé, équipement. On songe à cette « dévaluation » probablement pour le moment où le réseau BLS aura été repris par la Confédération et remis aux CFF pour son exploitation.

En service direct, le trafic voyageurs Delle - transit par la Suisse est pratiquement inexistant ; le trafic Oberland - Berne - Delle - Paris doit lutter contre la concurrence de Bâle, des Verrières, de Vallorbe et de l'avion. L'Ancien canton ne peut alimenter tous ces trafics à lui seul. Le voyageur recherche les voies les plus rapides et les plus commodes : Delle n'est pas du nombre.

Le train-autos Calais - Lyss, récemment introduit, circulait au début par Delle. Puis il fut détourné au retour sur Bâle. Aujourd'hui, il ne touche plus ni Delle ni le Jura, mais est acheminé par Soleure - Olten. Motif : concentration de ce trafic à Bâle et commodités d'acheminement.

A certaines périodes de l'année, été et hiver, de nombreux trains d'agences et de sports Angleterre - Paris / Oberland - Autriche, transitaient par Delle (1961 : 129 trains ; 1962 : 86 trains). Ce trafic fut petit à petit réduit ; il est actuellement supprimé, au bénéfice d'autres lignes. Ces suppressions furent saluées avec plaisir par les organes d'exploitation des gares, vu les heures de circulation, le manque de personnel et l'encombrement des voies, à Delémont par exemple. La fermeture de la gare de Delle pendant la nuit ne va évidemment pas favoriser une reprise éventuelle de ce trafic.

Il faut donc bien constater que **le bilan est défavorable sous ce rapport.**

b) **marchandises.** La situation a, ici, évolué heureusement d'une manière satisfaisante.

A la réouverture des frontières, et pendant plusieurs années, l'échange de marchandises fut quasi nul. Puis le trafic reprit, grâce à différents facteurs : relance générale de l'économie, activité de l'Office de recherche de trafic, engorgement de Bâle, basses eaux du Rhin, retours des matériels vides.

Les statistiques du trafic dénombrent des chiffres constamment en hausse. Le fait est général, mais Delle en bénéficie plus que d'autres points d'entrée à la frontière de la France. On y enregistrera peut-être bientôt un mouvement de 1 000 000 de tonnes brutes, chiffre inespéré il y a quelques années encore. Il ne parut donc pas absolument nécessaire de demander à la SNCF une attribution d'une part du trafic Mulhouse - Bâle à la ligne de Delle. La gare de Delle n'arrive du reste parfois pas même à « écluser » le trafic annoncé de Belfort pour la Suisse, et les rames correspondantes demeurent en souffrance à Belfort ; il en a été de même aussi pour le retour de matériel vide devant regagner la France par Delle selon un certain horaire, et dont une partie stationnait à Porrentruy, ne pouvant être reçue par Delle.

Le régime de gare commune, une fois les « maladies d'enfance » surmontées, doit certainement exercer une influence favorable. Les formalités douanières sont simplifiées, donc accélérées ; la formation de trains marchandises spécialisés, par exemple des ferrailles ou des bois pour l'Italie, est rendue possible, ainsi que des horaires adaptés. L'activité des transitaires en sera également stimulée.

Comme en plus, le port de Bourogne va bientôt entrer en activité, **de bons espoirs peuvent être formulés, pour l'avenir de Delle, dans ce secteur.**

7. Port de Bourogne

Cette affaire est venue se greffer sur l'activité du Délégué, vu ses incidences directes sur le trafic ferroviaire Bourogne - Delle - Suisse.

Rappelons les données générales du problème :

La France établit la grande liaison fluviale Méditerranée - Allemagne - mer du Nord, à la fois par le Rhône, la Saône, la Moselle, le Doubs et l'Alsace. Sur la branche alsacienne le canal à gabarit européen sera devenu une réalité à fin 1970, de Kembs à Altkirch (V^e plan de modernisation) ; à fin 1975, il sera poussé jusqu'à Bourogne. La Chambre de commerce de Belfort installe un port à Bourogne sur le canal actuel, qui deviendra la darse du grand canal. La SODEB (Société d'équipement du territoire de Belfort) équipe à Bourogne une zone portuaire et industrielle de 100 ha. dans laquelle l'Etat de Berne a fait l'acquisition de 8 ha. Plusieurs entreprises sont en passe de s'installer dans la zone de Bourogne.

Parallèlement, le Rhône et la Saône sont équipés pour la grande navigation fluviale. En 1975, il restera le secteur du Doubs à mettre au grand gabarit, après quoi la liaison complète sera réalisée. Pendant toute cette période, la France ne peut songer — et ne songe du reste pas — à l'équipement du Rhône entre Lyon et Genève.

Bourogne, aménagé, est susceptible de devenir une nouvelle porte d'entrée en Suisse et pourrait même jouer le rôle de port méditerranéen de la Suisse.

Dans cette optique, en 1960, a été constituée, sous la présidence du Délégué, la « Commission suisse pour le port de Bourogne », où sont représentés tous les milieux économiques et politiques de l'Ajoie et du Jura, et qui travaille en étroite collaboration avec la Chambre de commerce de Belfort et avec l'autorité cantonale, laquelle lui apporte son bienveillant appui.

En prévision des événements, la commission étudie présentement les questions qui se poseront lors de l'ouverture du port à l'exploitation : liberté de navigation, port-franc, dessertes ferroviaires et routières, gestion du port, entreposages, etc. Elle s'occupe également d'orienter les acquéreurs éventuels des terrains réservés à l'économie bernoise dans l'aire acquise par l'Etat de Berne. Enfin une prospection du marché suisse a démarré, à la demande de la commission, par les soins de l'ADIJ et de la Chambre de commerce Jura-Bienne.

L'organisme traitant cette affaire importante est en place. Il s'agit d'une œuvre de longue haleine, qui nécessitera encore bien des travaux, mais dont les perspectives d'avenir sont prometteuses, si les mises en jeu indiquées sont faites.

Le Délégué y a consacré une bonne partie de son activité. Déposant son mandat le 30 septembre 1967, il a également quitté la Commission du port de Bourogne ; dans la séance du 22 septembre 1967, il a été remplacé comme président par M. le préfet d'Ajoie J. Jobé et comme membre par M. le conseiller d'Etat Huber, chef de la Direction des transports.

III. Bilan et considérations finales

Aux termes de la convention, il faut constater que la tâche du Délégué n'a abouti que partiellement. Il n'en pouvait être autrement. L'électrification du tronçon Delle - Belfort n'entraîne pas dans les possibilités du moment ; peut-être une relance de l'idée pourra-t-elle intervenir en connexion avec l'exploitation du futur port de Bourogne, et l'électrification de la ligne Mulhouse - Belfort. Dans les données présentes du problème, le développement du trafic voyageurs par Delle est une affaire très malaisée, offrant peu de chances de succès ; les occupations insuffisantes des relations actuelles ne permettent pas de demander une augmentation de leur nombre. L'horaire donne partiellement satisfaction ; des améliorations devraient encore y être apportées. Enfin, l'équipement de la ligne du Jura entre Longeau et Choindez, de la gare de Delle et du tronçon Delle - Belfort ne répond pas aux exigences d'un service rapide et commode.

En revanche, il est réconfortant de constater que les objectifs relatifs au trafic marchandises ont pu être atteints. Ce trafic est en progression régulière et satisfaisante. Il n'existe pas d'accord formel en vue de décharger les gares de Bâle, mais les circonstances poussent parfois à l'utilisation de la ligne de Delle. L'internationalisation de la gare, l'activité de l'Office de recherche de trafic et l'ouverture d'un port fluvial à Bourogne constituent des facteurs favorables au développement du trafic marchandises.

Au bénéfice de ces mesures, le but essentiel a été atteint : l'existence de la ligne de Delle est maintenant assurée. Elle ne retrouvera plus son importance d'antan ; elle peut et elle doit continuer à jouer son rôle dans l'économie du Jura et du canton. Malgré tout, le bilan se solde donc par un actif.

Le problème demeurera toujours d'actualité. Si le Délégué a demandé néanmoins à être déchargé de ses fonctions, c'est qu'il a estimé que sa mission, d'abord exploratoire et informatrice, puis réalisatrice (revigoration du trafic marchandises, gare commune de Delle, implantation du canton dans la zone industrielle de Bourogne, par exemple), peut être considérée comme achevée et que la poursuite de la tâche peut être assurée par les organismes réguliers officiels, et privés ou semi-privés, déjà aujourd'hui à l'œuvre (Office de recherche de trafic, ADIJ, Chambre de commerce Jura-Bienne, Commission suisse du port de Bourogne, Comité franco-suisse d'action pour la revalorisation de la ligne de Delle).

Il reste au Délégué à dire que les contacts pris avec les diverses autorités, administrations, milieux économiques ou politiques, furent toujours empreints de cordialité et de confiance ; il remercie en particulier l'Office fédéral des transports, les Directions générale et du 1^{er} arrondissement des CFF, la Direction du 1^{er} arrondissement des douanes, les Directions BLS et EBT, l'Office de recherche de trafic, les Chambres cantonale et Jura-Bienne de commerce, l'ADIJ, la Commission suisse du port de Bourogne, ainsi que les instances françaises SNCF, Chambre de commerce de Belfort, SODEB, le Comité d'action franco-suisse avec son président M. le maire de Delle, tous les fonc-

tionnaires contactés, de l'accueil réservé aux interventions du Délégué, de l'appui et de la collaboration fournis à ses initiatives et à ses travaux.

Le Délégué se doit enfin d'exprimer au Conseil-exécutif et aux Directions des transports et des finances, avec lesquelles il fut plus spécialement en contact direct, ses sentiments de gratitude pour la longue confiance dont ils l'ont honoré.

Arrivé au terme de ces neuf ans de longue et intéressante activité, riche en expériences et en constatations de tous genres, parsemée d'échecs, mais également de succès, le Délégué dépose son mandat. Il pense l'avoir rempli fidèlement, dans sa lettre et dans son esprit, « pour le profit du Jura et du canton dans son ensemble ».

Le Délégué :

G. MÖCKLI, ancien conseiller d'Etat

Quelques données statistiques relatives aux questions traitées dans le rapport

Les chiffres de la statistique CFF cités sous chiffres 3, 4, 5, 6, 7 sont tirés du tableau 3.12 de l'Annuaire statistique : « Nombre de trains, essieux et tonnage brut remorqué par tronçon de ligne. »

1. Office de recherche de trafic

Année	Tonnage gagné (tonnes nettes)	Année	Tonnage gagné (tonnes nettes)
1961	11 435	1965	37 942
1962	16 495	1966	27 189
1963	34 537	1967 2 ^e trim.	12 762
1964	35 055		

Il s'agit de tonnes nettes ; il faut multiplier par 2 ou 2,5 pour obtenir le tonnage brut (donc tare comprise) indiqué dans les statistiques CFF, ce qui donnerait les chiffres approximatifs suivants des tonnages récupérés pour Delle :

Année	Tonnes brutes env.	Année	Tonnes brutes env.
1961	25 000	1964	75 000
1962	35 000	1965	80 000
1963	75 000	1966	60 000

Ces chiffres ne comprennent que les transports pour lesquels la détaxe a été demandée, soit environ 1 fr. 50 par tonne ; plusieurs maisons renoncent au remboursement de la détaxe et leur trafic n'est donc pas compris dans les chiffres cités.

Les fluctuations sont celles du marché.

2. Service commercial BLS / Trafic de transit par Delle

	1965 Tonnes nettes	1966 Tonnes nettes
France-Italie	216 191	238 623
Italie-France	5 756	37 836
Belgique-Italie	3 241	6 684
Italie-Belgique	—	120
Total	<u>225 188</u>	<u>283 273</u>
France-Italie :		
ferrailles	188 247	190 974

La statistique BLS indique des tonnes nettes ; converti en tonnes brutes (statistique CFF), ce trafic est d'environ 500 000 à 600 000 tonnes. Ajouté à celui cité sous chiffre 1 ci-dessus et qui comprend pour la plus grande partie des trafics France-Suisse, ces deux trafics constituent les trois quarts environ des échanges marchandises par Delle (voir chiffre 3 ci-après).

3. Evolution du trafic marchandises par Delle

a) trafic à la gare de Porrentruy :

tonnages importés, exportés et en transit :

	Tonnes nettes		Tonnes brutes
1953	33 000	}	jusqu'à 1958, pas d'indication en tonnes brutes
1956	52 000		
1957	70 000		
1958	80 000		
1959	145 000	ou	331 698
1960	142 000		387 392
1961	160 000		412 647
1962	à partir de 1962, plus d'indication en tonnes nettes		443 097
1963			589 708
1964			656 283
1965			764 514
1966			817 658
1967 (4 mois)	310 158 × 3		930 000

b) statistique officielle CFF

Boncourt fr. - Boncourt et vice versa : trafic marchandises et trafic de service

	Trafic marchandises (tonnes brutes)	Trafic de service (tonnes brutes)	Total (tonnes brutes)
1963	542 000	131 000	673 000
1964	604 000	130 000	734 000
1965	702 000	117 000	819 000
1966	799 000	117 000	916 000

On notera la progression, abstraction faite des trafics de service. Les différences d'avec les indications sous a) proviennent sans doute d'une différence d'interprétation des chiffres. La statistique CFF ci-dessus comprend uniquement les tonnages en provenance ou à destination de Delle, pour et de Boncourt ; elle n'infirme du reste aucunement les données sous a). La marche ascendante régulière concorde.

4. Trafics marchandises comparés de Vallorbe, Les Verrières,

Col-des-Roches et Delle

sans trafic de service

	Vallorbe (tonnes brutes)	Les Verrières (tonnes brutes)	Col-des-Roches Le Locle (tonnes brutes)	Delle (tonnes brutes)
1963	800 000	116 000	342 000	542 000
1964	851 000	160 000	438 000	604 000
1965	1 078 000	160 000	386 000	702 000
1966	965 000	170 000	342 000	799 000

5. Trafic marchandises Moutier-Granges

Source BLS : Verkehrsstatistik

	STATISTIQUE CFF	STATISTIQUE BLS	
	(tonnes brutes)	Moutier-Longeau : 13 km. (tonnes nettes)	Thoune-Brigue : 105 km. (tonnes nettes)
1963	3 491 000	—	—
1964	3 745 000	1 655 000	2 682 000
1965	3 978 000	1 695 000	2 696 000
1966	3 851 000	1 534 000	2 818 000

Les trafics Moutier - Longeau bénéficient de l'acheminement par la voie la plus courte, garantie par la loi sur les tarifs. Un détournement par voie CFF donne lieu à indemnisation comportant la perte du trafic correspondant.

En cas de reprise du réseau BLS par la Confédération, le contrat de reprise ne comporte pas cette garantie d'acheminement de trafic. Voir à ce sujet le rapport N° 37 du 30 juin 1967 auquel était joint l'échange de correspondance entre le Délégué, la Direction du 1^{er} arrondissement des CFF et le chef de l'Office fédéral des transports, qui paraît dissiper certaines craintes formulées à cet égard, également la remarque⁵ page 11.

6. Statistique comparée du trafic de quelques lignes

Trafic total, dont marchandises en tonnes brutes :

	1963		1964		1965		1966	
	Total	March.	Total	March.	Total	March.	Total	March.
Ligne Bâle-Bienne simple voie								
Tronçons :								
Liesberg-Soyhières	8 611 000	4 408 000	8 902 000	4 433 000	8 648 000	4 448 000	8 696 000	4 592 000
Choindez-Roches	8 725 000	4 081 000	9 162 000	4 358 000	9 216 000	4 553 000	9 121 000	4 468 000
Moutier-Granges	7 334 000	3 491 000	7 573 000	3 745 000	7 612 000	3 978 000	7 442 000	3 851 000
Ligne Delémont-Delle simple voie								
Tronçons :								
Glovelier-Saint-Ursanne	2 844 000	856 000	3 133 000	1 206 000	2 962 000	1 086 000	3 125 000	1 261 000
Porrentruy-Courtemaîche	1 991 000	441 000	2 278 000	666 000	2 320 000	726 000	2 397 000	840 000
Boncourt fr.-Boncourt	1 835 000	542 000	1 885 000	604 000	1 928 000	702 000	1 986 000	790 000
Ligne Lyss-Berne simple voie								
Tronçon :								
Suberg-Schüpfen	6 991 000	3 082 000	7 357 000	3 485 000	7 138 000	3 187 000	7 563 000	3 684 000
Ligne Vallorbe-Lausanne double voie								
Tronçon :								
Arnex-La Sarraz	4 093 000	963 000	4 325 000	1 071 000	4 391 000	1 071 000	4 525 000	1 199 000
Ligne Sierre-Brigue double voie en ex.								
Tronçon :								
Salgesch-Leuk	9 430 000	3 786 000	9 400 000	3 787 000	9 641 000	4 121 000	9 596 000	3 967 000
Ligne Fribourg-Romont double voie								
Tronçon :								
Chénens-Cottens	6 404 000	1 418 000	7 610 000	1 502 000	6 682 000	1 389 000	7 278 000	1 906 000

1964 est l'année de l'Exposition nationale de Lausanne. — La mise en service de la place d'armes de Bure amènera certainement à la ligne Delémont-Courtemaîche un nouveau trafic.

7. Densité des trafics sur les mêmes lignes

c'est-à-dire : nombre moyen total des trains par jour

Ligne Bâle-Bienne

Tronçons :	1963	1964	1965	1966
Liesberg-Soyhières	77	77	75	74
Choindez-Roches	93	91	91	89
Moutier-Granges	64	62	60	59

Ligne Delémont-Delle

Tronçons :				
Glovelier-Saint-Ursanne	43	41	41	41
Porrentruy-Courtemaîche	38	35	36	37
Boncourt fr.-Boncourt	34	33	34	33

Ligne Lyss-Berne

Tronçon :				
Suberg-Schüpfen	82	77	78	80

Ligne Vallorbe-Lausanne

Tronçon :				
Arnex-La Sarraz	47	46	48	46

Ligne Sierre-Brigue

Tronçon :				
Salgesch-Leuk	86	78	80	77

Ligne Fribourg-Romont

Tronçon :				
Chénens-Cottens	79	73	70	76

Les modifications en plus ou en moins proviennent en service voyageurs de la mise en marche de nouvelles relations, par exemple sur la ligne de Fribourg (TEE) et du Valais, et en service marchandises des charges plus fortes remorquées par convoi.

A remarquer pour les tableaux 6 et 7, les chiffres des trafics et l'équipement.