

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: 10

Artikel: Le Jura et les trafics ferroviaires CFF et BLS en 1967

Autor: Moeckli, Georges

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825233>

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: 01.04.2025

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

sionnel pour le chevreuil qui en use également comme écran derrière lequel il sait disparaître très rapidement aux yeux du chasseur.

Aussi, il importe que les haies qui subsistent soient protégées afin que nous ne soyons pas obligés d'en replanter d'ici quelques années pour donner une plus-value agricole et cynégétique à nos terrains. D'ailleurs, pour la plupart d'entre nous, pas besoin de tant d'avertissements pour tressaillir de toutes nos fibres de nemrods à l'annonce des dangers qui menacent cette passion immémoriale qui nous hante. Nous savons que la chasse est en définitive ce que veulent ceux qui la servent : maléfique si elle ne vise qu'un profit immédiat et des buts bassements matériels, bénéfique si, fortifiant l'individu dans ce qu'il a de plus sacré, à savoir ce besoin de se rapprocher de la nature et de se retremper aux sources, elle accepte aussi de servir l'homme et la civilisation, luttant ainsi de pair avec d'autres organismes partageant les mêmes soucis.

H. B.

Le Jura et les trafics ferroviaires CFF et BLS en 1967

par Georges MÖECKLI, ancien conseiller d'Etat

Le bulletin de l'ADIJ de janvier 1968 a publié les chiffres des trafics sur quelques lignes intéressant le Jura. On trouvera ci-dessous la documentation complétée par les résultats de 1967 et quelques autres données, que nous pensons être de nature à intéresser les lecteurs.

Le **trafic marchandises CFF total** s'est élevé à 38 584 000 t. en 1967 (1966 : 37 714 000 t.) ; 24,7 %, soit 9 520 000 t. (1966 : 9 014 000 t.), sont du trafic international de transit (21,3 % en 1962). La presque totalité (92 %) de ce trafic de transit se fait en direction ou en provenance de l'Italie (respectivement 66 et 26 %) ; les 8 % restants concernent des trafics France - Autriche - pays de l'Est. Les deux voies d'acheminement Nord-Sud sont d'une importance très inégale : le Gothard absorbe 70,6 % de ce trafic et le Simplon 20,9 % ; la ligne de Delle y participe par 4,1 % et celle de Vallorbe par 3 %.

Les tonnages suivants (chiffres BLS) ont transité par **Delle** pendant les trois dernières années :

	1965 Tonnes nettes	1966 Tonnes nettes	1967 Tonnes nettes
France-Italie	216 191	238 623	282 399
Italie-France	5 756	37 836	24 692
Belgique-Italie	3 241	6 684	34 313
Italie-Belgique	—	120	—
Total	<u>225 188</u>	<u>283 273</u>	<u>341 404</u>
dont France-Italie : ferrailles	188 247	190 974	227 883

La statistique BLS indique des tonnes nettes ; converti en tonnes brutes (statistique CFF), ce trafic est d'environ 800 000 tonnes pour 1967.

En trafic intérieur, voici pour quelques tronçons de lignes, la charge journalière moyenne de tous les trains :

Saint-Gothard, tunnel	137 000 tonnes brutes
Saint-Gothard, Lugano - Chiasso	85 000 tonnes brutes
Saint-Gothard, Arth - Goldau - Erstfeld	111 000 tonnes brutes
Simplon, tunnel	50 000 tonnes brutes
Simplon, Sierre - Viège	34 000 tonnes brutes
Bâle, direction est	197 000 tonnes brutes
Fribourg - Palézieux	25 000 tonnes brutes
Auvernier - Yverdon	42 000 tonnes brutes
Bienne - Busswil	34 000 tonnes brutes
Lyss - Zollikofen	28 000 tonnes brutes
Soleure - Longeau	49 000 tonnes brutes
Longeau - Bienne	74 000 tonnes brutes

Sur les lignes jurassiennes, on trouve :

Bâle - Delémont	31 000-32 000 tonnes brutes
Delémont - Moutier	34 000 tonnes brutes
Delémont - Porrentruy	12 000 tonnes brutes
Delle - Boncourt	9 000 tonnes brutes
Moutier - Sonceboz	8 000 tonnes brutes
Sonceboz - La Chaux-de-Fonds	11 000 tonnes brutes
Sonceboz - Bienne	16 000 tonnes brutes
Bienne - La Neuveville	47 000 tonnes brutes

Aux points d'entrée France - Suisse, sauf Bâle, ces chiffres sont :

La Plaine - Genève	22 000 tonnes brutes
Vallorbe	11 000 tonnes brutes
Les Verrières	3 000 tonnes brutes
Col-des-Roches	2 000 tonnes brutes
Delle	9 000 tonnes brutes

Des indications plus précises sont fournies par la statistique indiquant les tonnages bruts remorqués par tronçon de ligne (cf. « Les Intérêts du Jura », N° 1, janvier 1968). Sur les lignes de Delle et de Bâle, qui nous intéressent particulièrement, nous retenons les chiffres suivants :

Boncourt frontière - 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
1967	938 000	104 000	1 042 000

Pour la première fois depuis la deuxième guerre mondiale, le trafic marchandises a dépassé le chiffre de 1 million de tonnes brutes à la frontière Delle - Boncourt ; la progression est régulière ; le nouveau statut de gare internationale de Delle devrait stimuler l'échange de marchandises par ce point-frontière. Mais on est encore loin d'atteindre les chiffres d'avant-guerre, qui étaient de l'ordre de 2 millions de tonnes brutes environ.

A titre de comparaison, voici les chiffres des trafics marchandises comparés de Vallorbe, Les Verrières, Col-des-Roches et Delle :

	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
1967	1 098 000	152 000	290 000	938 000

Un fléchissement est intervenu sur la ligne de Bâle. Pour quels motifs : perte de trafic, autre mode de calcul ? Voici les chiffres, pour 1966 et 1967 du trafic total (dont marchandises en tonnes brutes) enregistré sur quelques tronçons à simple voie de la ligne Bâle - Bienne :

	1966		1967	
	Total	March.	Total	March.
Liesberg - Soyhières	8 696 000	4 592 000	7 936 000	3 893 000
Choindez - Roches	9 121 000	4 468 000	8 971 000	4 380 000
Moutier - Granges	7 442 000	3 851 000	7 980 000	3 962 000

(Remarquons que le trafic est en augmentation sur le tronçon Moutier - Granges.)

Par contre, la ligne Delémont - Delle enregistre sur tout son parcours une augmentation réjouissante. A part la progression du trafic de transit, la mise en service de la place d'armes de Bure y apporte probablement sa contribution. Voici les chiffres pour 1966 et 1967 du trafic total (dont marchandises en tonnes brutes) enregistré sur quelques tronçons de cette ligne :

	1966		1967	
	Total	March.	Total	March.
Glovelier - Saint-Ursanne	3 125 000	1 261 000	3 203 000	1 330 000
Porrentruy - Courtemaîche	2 397 000	840 000	2 694 000	1 294 000
Boncourt-fr. - Boncourt	1 986 000	916 000	2 126 000	1 043 000

* * *

Le Conseil fédéral, en date du 30 septembre 1968, a fourni sa réponse à une simple question de M. Chevallaz (Vaud), conseiller national, au sujet de l'équipement en double voie des secteurs encore à simple voie de la ligne du Simplon entre Sion et Viège. Un pro-

gramme, en cours d'exécution, a été établi par les CFF pour ces 34 km. de voie ; il sera terminé en 1985, mais « les CFF étudient actuellement le moyen d'accélérer l'exécution de ce programme ». Justification : le nombre important de trains internationaux devant pouvoir circuler à 140 km/h.

Il est intéressant de connaître les **chiffres 1967 de trafic de ces secteurs de voie, ainsi que ceux d'autres lignes à simple et double voie du 1^{er} arrondissement CFF :**

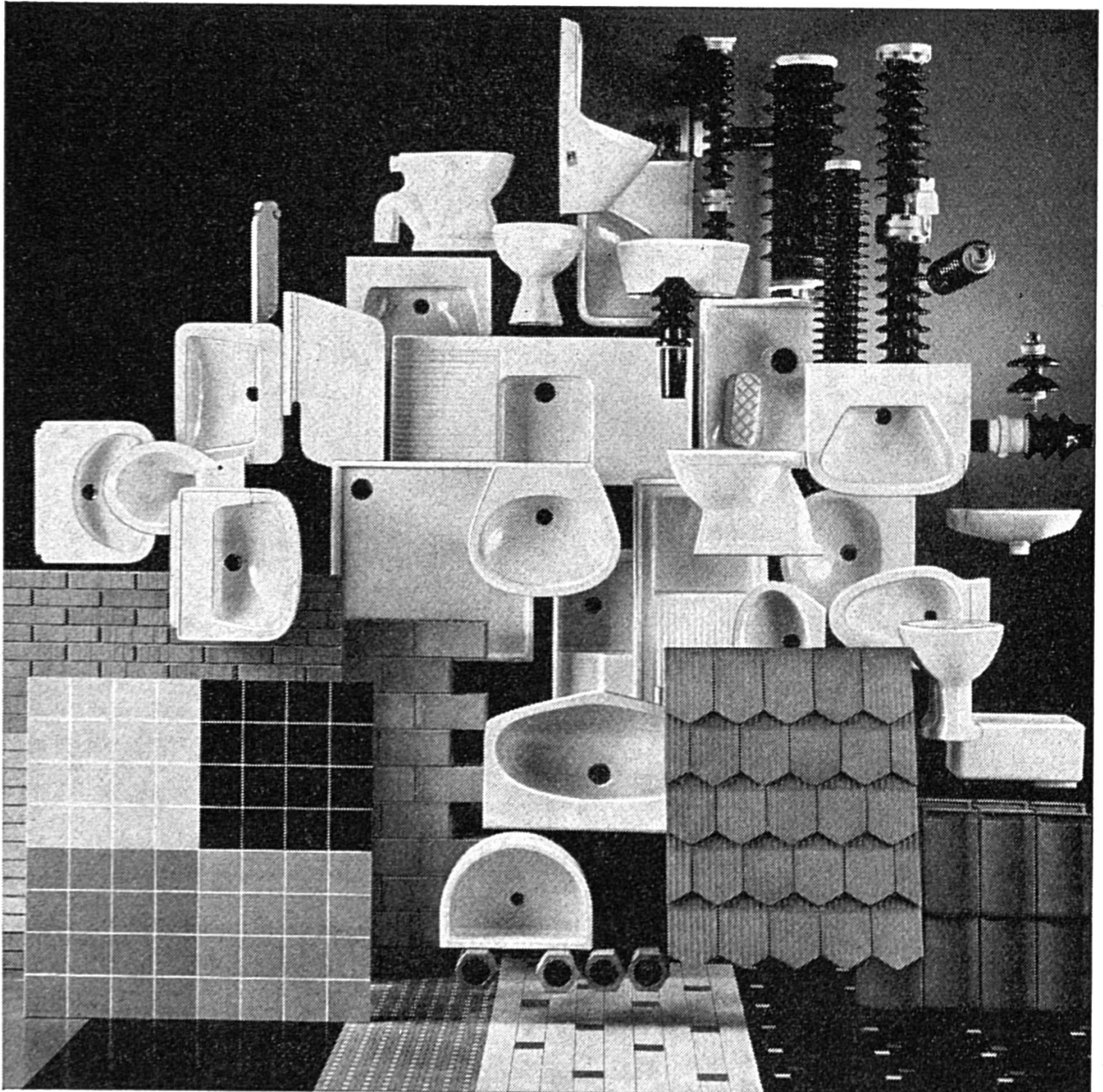
	Voie	Nombre de trains total	Charges remorquées par 1000 t. br.	Nombre de trains par jour
Ligne du Valais :				
Saint-Léonard - Granges	S	28 446	8 776	78
Loèche - Tourtemagne	S	27 928	8 739	76,5
Ligne du Pied du Jura :				
Concise - Vaumarcus	S	30 515	12 135	83,7
Douanne - Tüscherz	S	37 494	15 001	102,2
Ligne du Jura :				
Grellingue - Zwingen	S	27 800	8 692	76,2
Liesberg - Soyhières	S	26 622	7 936	73
Roches - Moutier	S	32 300	8 971	88,5
Ligne Bienne - Berne :				
Lyss - Suberg	S	27 741	7 822	76
Schüpfen - Münchenbuchsee	S	29 133	7 653	79,8
Ligne Lausanne - Vallorbe :				
Arnex - La Sarraz	D	17 760	4 379	48,7
Vallorbe - Le Day	D	17 748	4 391	48,7
Ligne Berne - Lausanne :				
Grandvaux - Puidoux	D	27 851	7 281	76,3
Neyruz - Rosé	D	26 743	7 286	73,3
Matran - Fribourg	D	26 798	7 304	73,4

Dans le 3^e arrondissement, la ligne Sargans - Coire est en voie de doublement ; elle accuse les chiffres suivants :

Maienfeld - Landquart	S	28 866	8 470	79,1
Zizers CFF - Coire	S	26 646	7 621	73

D'autre part, le 5 septembre 1968, le Conseil d'administration des CFF a approuvé le projet du coût provisoire de 90 millions de francs d'une **nouvelle ligne à double voie dite du Heitersberg**, avec tunnel de 4,9 km., qui réduira de 7 km. la distance de Zurich à Olten en évitant les gares de Baden et Brugg. Motif : lutte contre la concurrence de l'autoroute Berne-Zurich par un gain de temps de quelques minutes.

Sur ces deux points, les remarques suivantes paraissent fondées : un trafic important de trains directs emprunte toutes les lignes citées ; c'est partout que la circulation doit être accélérée. Les CFF n'envisagent-ils pas également d'accélérer la mise en double voie de lignes



Éléments de construction
de notre civilisation
en terre cuite
développés
sur le sol de Laufon
fabriqués
des mains de Laufon
Laufon
un centre de l'industrie céramique

Laufon

assurant un trafic aussi important que celle du Valais ? Le Jura ne possédera pas d'autoroute ; son trafic ferroviaire direct devra-t-il continuer à être acheminé, grâce à un équipement insuffisant, selon l'adage : hâte-toi lentement ?

* * *

Le trafic des gares et stations pour 1967 est également intéressant à analyser. Du point de vue des billets délivrés ainsi que du nombre des expéditions marchandises, on obtient, dans l'ordre décroissant, la liste suivante : Zurich (de loin en tête), Bâle, Berne, Lausanne, Genève, Lucerne, Winterthour, Bienne, Saint-Gall, Baden et Chiasso.

Les recettes de quelques gares jurassiennes ont été en 1967 de l'ordre de (en francs) :

	Voyageurs	Bagages	Marchandises	Nombre de trains en 1966
Porrentruy CFF	1 147 088	15 909	3 090 921	19 990
Delémont	2 037 237	171 004	1 790 316	61 146
Laufon	962 350	10 602	1 224 995	28 847
Moutier CFF	1 179 839	16 965	835 631	34 352
Saint-Imier	875 478	11 262	430 168	16 113
La Neuveville	441 853	9 602	185 312	37 495
Tavannes CFF	440 838	4 442	391 063	13 089
Choindez	52 724	319	1 297 161	34 105
Zwingen	267 211	2 509	809 386	28 852

A titre de comparaison :

Bâle	30 685 855	754 624	84 039 577	298 960
Berne CFF	27 206 433	672 393	20 255 419	143 331
Bienne	8 875 433	202 891	11 690 847	137 451
Granges-Sud	1 083 045	22 106	643 986	38 568
Lyss	1 187 195	20 856	1 156 894	50 266
Langenthal CFF	2 084 745	42 225	2 050 301	49 098
Payerne	909 803	13 979	1 333 492	24 241
Sierre	1 445 964	41 706	3 721 725	29 352

* * *

Toutes ces données, multipliables à l'envi, fournissent une image de l'importance du Jura dans le réseau CFF. Elles expliquent, en partie, la réserve manifestée à son égard en matière d'équipement. Les chiffres prouvent cependant que cette réserve n'a pas été toujours objectivement fondée. Faudra-t-il, entre Moutier et Choindez ou entre Delémont et Aesch, secteurs très chargés et encore à simple voie, que se produise une catastrophe comme celle de Saint-Léonard de l'été passé pour accélérer les décisions ? Personne, évidemment, ne le souhaite. Mais tous les efforts doivent continuer à être déployés pour compléter cet équipement, facteur essentiel, avec un réseau routier moderne, de sécurité, de croissance économique et de prospérité.

G. M.