**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 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:** 02.12.2025

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 MŒCKLI, 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	5756	37 836	24 692
Belgique-Italie	3 241	$6\ 684$	34 313
Italie-Belgique		120	
Total	$225\ 188$	$283\ 273$	341 404
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 :

F			
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 », Nº 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	Les Verrières	Col-des-Roches Le Locle	Delle
	(tonnes brutes)	(tonnes brutes)	(tonnes brutes)	(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 Porrentruy - Courtemaîche Boncourt-fr Boncourt	$3\ 125\ 000$ $2\ 397\ 000$ $1\ 986\ 000$	$\begin{array}{c} 1\ 261\ 000 \\ 840\ 000 \\ 916\ 000 \end{array}$	$2\;694\;000$	1 330 000 1 294 000 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 programme, 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<sup>er</sup> arrondissement CFF:

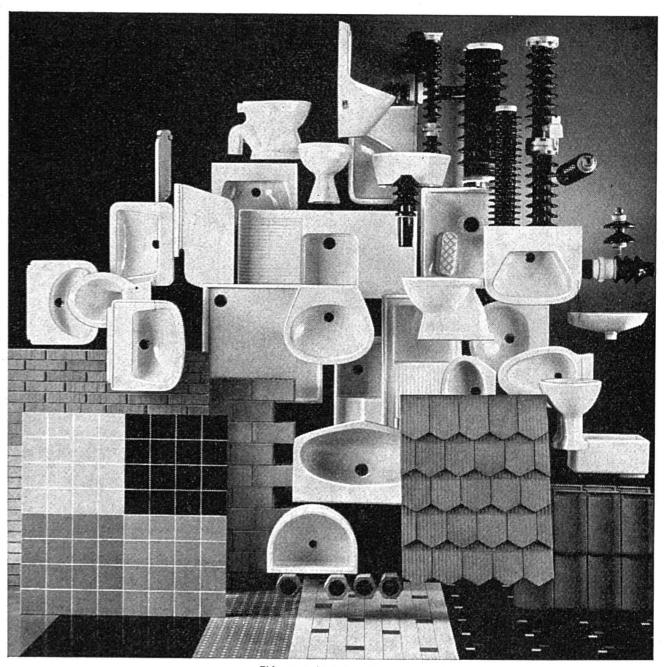
Ligne du Valais :	Voie	Nombre de trains total	Charges remorquées par 1000 t. br.	Nombre de trains par jour
Saint-Léonard - Granges Loèche - Tourtemagne	S S	$28\ 446$ $27\ 928$	8 776 8 739	78 76,5
Ligne du Pied du Jura :				
Concise - Vaumarcus Douanne - Tüscherz	S S	$30\ 515$ $37\ 494$	$12\ 135$ $15\ 001$	$83,7 \\ 102,2$
Ligne du Jura :				
Grellingue - Zwingen Liesberg - Soyhières Roches - Moutier	S S S	$27800 \\ 26622 \\ 32300$	8 692 7 936 8 971	76,2 $73$ $88,5$
Ligne Bienne - Berne :				
Lyss - Suberg Schüpfen - Münchenbuchsee	S S	$27741 \\ 29133$	$7822 \\ 7653$	76 79,8
Ligne Lausanne - Vallorbe:				
Arnex - La Sarraz Vallorbe - Le Day	D D	17 760 17 748	$\frac{4}{4} \frac{379}{391}$	$48,7 \\ 48,7$
Ligne Berne - Lausanne :				
Grandvaux - Puidoux Neyruz - Rosé Matran - Fribourg	D D D	$27\ 851 \\ 26\ 743 \\ 26\ 798$	7 281 7 286 7 304	76,3 $73,3$ $73,4$

Dans le 3<sup>e</sup> 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



Eléments 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

SA pour l'Industrie Céramique Laufon / Tuilerie Mécanique de Laufon SA



1410

## JURA WATCH Co.

Fabrique d'horlogerie

2800 DELÉMONT

Tél. (066) 2 35 22

1412

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	52724	319	1 297 161	34 105
Zwingen	267 211	$2\;509$	809 386	$28\ 852$
A titre de compara	ison :			
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.