

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: 28.07.2025

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 :**

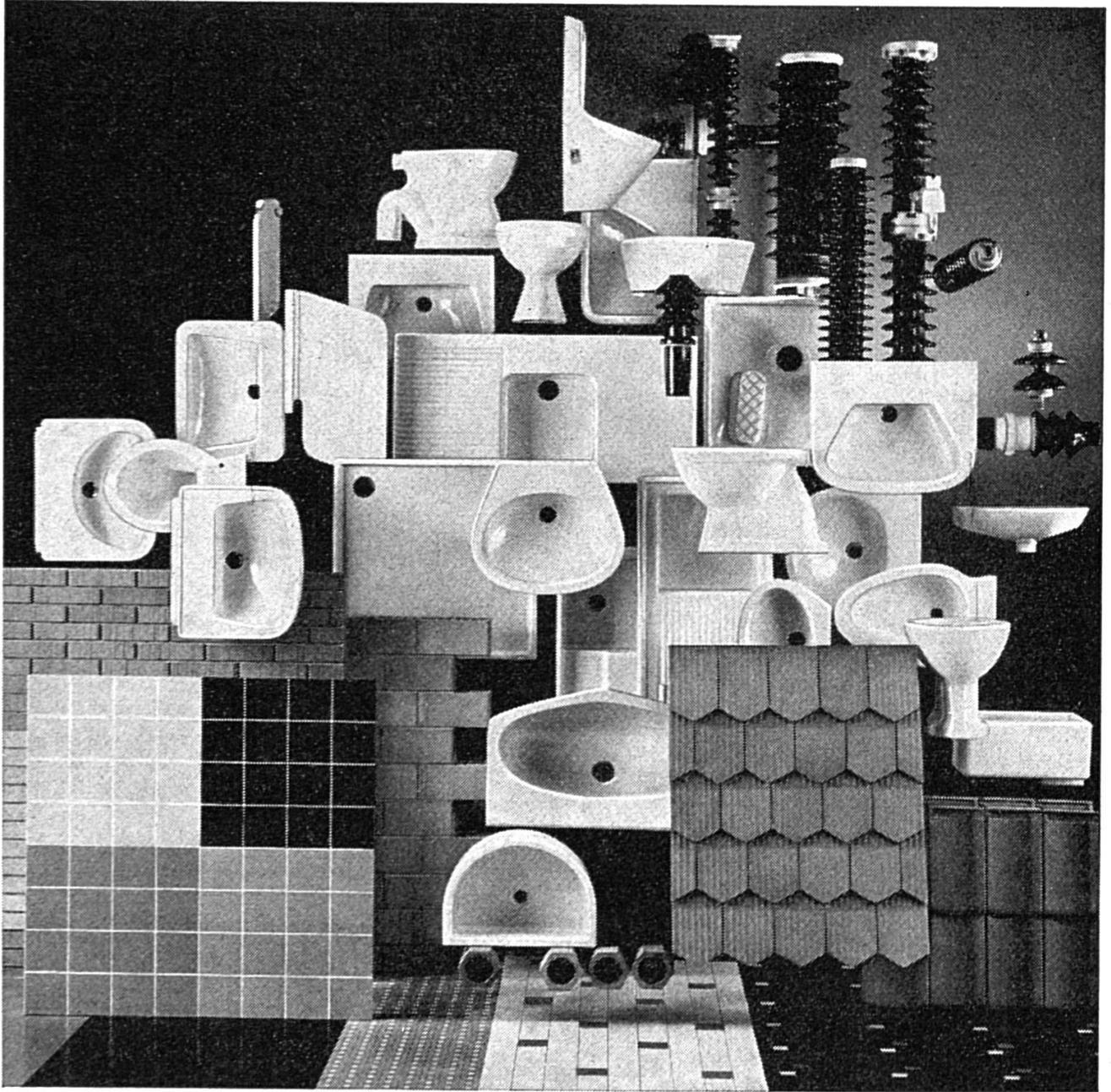
| | Voie | Nombre de trains total | Charges remorquées par 1000 t. br. | Nombre de trains par jour |
|-----------------------------|------|------------------------|------------------------------------|---------------------------|
| Ligne du Valais : | | | | |
| Saint-Léonard - Granges | S | 28 446 | 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.