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: 29 (1958)

Heft: 5

Artikel: Doubles voies

Autor: F.R.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824690

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: 12.07.2025

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

vouliez bien faire connaître tout simplement votre manière de voir. Je pense qu'une discussion au cours de laquelle nous pourrions confronter nos points de vue serait des plus utiles et contribuerait certainement à rendre notre compréhension mutuelle plus réelle et plus profonde.

W. JAHN

Doubles voies

Le réseau des CFF comprend encore plusieurs lignes où la double voie devrait être établie. Un programme de construction est en cours de réalisation depuis bientôt vingt ans, mais les travaux avancent avec beaucoup de lenteur. Nous avons retrouvé le rapport présenté le 8 novembre 1940 par la Direction générale des Chemins de fer fédéraux sous la signature du directeur Maurice Paschoud sur **la transformation des lignes principales à simple voie en lignes à double voie.**

Nous pensons que ce rapport a conservé toute son actualité dans la mesure où il n'a pas été réalisé. On verra aussi que l'ordre de succession prévu pour les travaux en 1940 n'a pas été respecté et que les lignes jurassiennes ont été mises à l'arrière-plan. Il en est de même d'ailleurs de la ligne Busswil-Bienne. Nous en cherchons en vain les raisons.

Les lecteurs du Bulletin de l'ADIJ trouveront peut-être intérêt à prendre connaissance des principaux passages du rapport de la Direction générale des CFF de 1940. Comme nous, ils ne pourront sans doute pas se défendre du sentiment qu'il ne suffit pas d'avoir de bons motifs pour faire aboutir une idée, aussi justifiée soit-elle, mais qu'il faut encore autre chose !

F. R.

Extraits du rapport du 8 novembre 1940 sur la transformation des lignes principales à simple voie en lignes à double voie

II

Avantages d'une ligne à double voie sur une ligne à simple voie au point de vue de l'horaire, de l'économie publique et des transports militaires

Avant d'aborder le programme de construction de nouvelles doubles voies sur notre réseau, nous nous permettons de récapituler brièvement ci-après les avantages de caractère général d'une ligne à double voie sur une ligne à simple voie.

Une ligne à double voie a comme avantage essentiel de supprimer, lors des croisements, l'attente des trains arrivant en sens contraire. Sur les lignes à simple voie, même dans le cas où la circulation a lieu conformément à l'horaire, le train qui arrive en premier dans une gare

de croisement subit quelque retard du fait qu'il doit attendre le train croiseur ; en supprimant cet arrêt, la double voie procure un gain de temps très appréciable. Les difficultés d'exploitation sont accrues par les multiples croisements auxquels les trains sont liés la plupart du temps ; cet état de choses entraîne des complications, lorsque, surtout, la circulation est intense et que les parcours à simple voie ont une certaine longueur. Les gains de temps que procure l'exploitation en double voie permettent, en premier lieu, d'apporter de notables améliorations à l'horaire en abrégeant les temps de parcours. Suivant la longueur du trajet en simple voie par rapport à la longueur totale de la ligne, la capacité de transport peut être augmentée jusqu'au double du nombre de trains.

La double voie permet en outre d'assouplir l'horaire dans une large mesure, en tant que les autres conditions sont remplies. Elle facilite considérablement le service en cas de mise en marche de trains facultatifs et de trains spéciaux.

Par ailleurs, les doubles voies mettent notre entreprise nationale en mesure de rivaliser avec plus de succès avec les chemins de fer étrangers au point de vue de la célérité du transport des voyageurs et des marchandises. La capacité de concurrence des chemins de fer fédéraux dans le domaine international dépend essentiellement d'une circulation des trains aussi régulière, sûre et rapide que possible. L'importance des doubles voies pour notre économie publique est ainsi hors de doute.

Sur les lignes à simple voie, les retards dus à l'attente de trains croiseurs se répercutent sur une série d'autres trains venant en sens contraire ; sur les lignes à double voie, ceux-ci ne subissent en aucune façon l'influence de ces retards ou des changements qui surviennent dans la succession des trains. Sur les lignes à simple voie, les retards de trains exigent aussi des changements de croisement. Ce sont là autant d'irrégularités qui constituent un danger pour l'exploitation. La transformation d'une ligne à simple voie en une ligne à double voie peut donc être considérée comme une condition de la marche régulière du trafic et, par conséquent, une garantie pour la sécurité de l'exploitation.

En cas de destruction ou d'avarie causée à la voie ferrée par des actes délictueux, des événements naturels ou des accidents d'exploitation, la deuxième voie peut être d'un très grand secours pour la reprise rapide de la circulation. Si l'une des voies seulement a été atteinte, l'exploitation peut être temporairement assurée sur l'autre, en voie unique. Si les deux voies de la ligne sont coupées, des exemples nous montrent que l'on peut plus rapidement rétablir la circulation sur l'une des voies de la ligne à double voie qu'il n'est possible de le faire sur une ligne à simple voie endommagée. Ceci fait aussi ressortir l'importance de la double voie au point de vue militaire. Il va sans dire que les avantages que présente la double voie : exploitation facilitée, gain de temps et sécurité accrue, que nous venons d'énumérer, jouent aussi un rôle pour l'appréciation d'un chemin de fer quant à sa valeur militaire.

En résumé, nous pouvons déclarer que la transformation d'une ligne à simple voie en une ligne à double voie a de grands avantages pour l'horaire, l'économie publique et l'armée.

III

Programme général de transformation des lignes des Chemins de fer fédéraux en lignes à double voie

Dans notre introduction, nous avons relevé qu'il y avait encore sur le réseau des chemins de fer fédéraux 1731,46 km de lignes à simple voie. Il ne saurait être question, cela se comprend, d'établir la double voie sur le réseau entier. Pour un grand nombre de lignes secondaires, la transformation ne peut pas entrer en considération, soit à cause des grands frais qu'elle occasionnerait, soit parce que le trafic y est peu important. Le chemin de fer dessert de nombreuses régions et centres économiques où l'exploitation en voie unique est plus que suffisante pour les besoins locaux.

Le programme de construction a surtout pour but de combler peu à peu les lacunes de nos principales lignes directes. Les tronçons à voie unique qui s'y trouvent accusent encore à l'heure actuelle une longueur totale de 416 km. Ces tronçons sont les suivants :

Ier arrondissement	**IIe arrondissement**	**IIIe arrondissement**
Choindez-Moutier	Brunnen-Flüelen *	Winterthur-Räterschen *
Yverdon-Auvernier *	Rivera-Lugano *	Rorschach-St. Fiden
La Neuveville-Bienne *	Melide-Maroggia	Lachen-Flums *
Münchenbuchsee-Lyss	Rupperswil-Lenzburg *	Sargans-Coire *
Busswil-Bienne	Wohlen-Immensee	Zurich-Tiefenbrunnen-Rapperswil
Aesch-Delémont	Soleure-Olten *	
Fribourg-Romont *	Sentimatt-Lucerne *	
Sion-Granges	Thalwil-Baar *	
Sierre-Viège	Zoug-Arth-Goldau	

Il ressort de ce tableau qu'il ne s'agit ici que de travaux de parachèvement de la plus grande utilité pour les Chemins de fer fédéraux contre la concurrence internationale et de toute première importance pour l'amélioration des conditions du trafic interne. Aussi n'est-ce pas sans raison que les gouvernements cantonaux, les communes et les groupements, directement intéressés aux lignes en cause, ont insisté sur l'importance qu'elles revêtent pour l'économie publique et demandé en termes pressants que ces travaux fussent exécutés dans le plus bref délai possible.

* Double-voie établie en tout ou partie à fin 1957.

V

Facteurs déterminants pour apprécier la nécessité d'un doublement de voie

Un si grand nombre de demandes de doublements de voies nous sont parvenues d'autorités ou d'associations que nous devons procéder avec tout le soin voulu à un classement des parcours selon l'urgence des travaux.

La limite d'utilisation d'une ligne à simple voie et la nécessité d'établir la deuxième voie dépendent de divers facteurs. Pour établir le

classement précité, il y a lieu de prendre en considération les points suivants :

a) La densité des trains. Celle-ci est fonction non seulement de la moyenne journalière indiquée dans l'annuaire statistique, mais encore des concentrations de trains qui se produisent régulièrement à certaines heures du jour ou extraordinairement pendant les périodes de grand trafic.

b) Le temps de parcours d'une gare à l'autre, lequel dépend de l'éloignement des gares, du profil longitudinal de la ligne et de la vitesse des trains.

c) La longueur de la ligne à voie unique de la première à la dernière gare. Si cette longueur est grande et que le nombre des trains soit élevé, il en résulte de nombreux croisements (en cas de retards de trains, des changements de croisement), et par là même d'indésirables arrêts de service et un prolongement du temps de parcours.

d) La nécessité d'apporter à l'horaire des améliorations qui ne peuvent être réalisées que si les croisements de trains n'ont plus besoin d'avoir lieu dans les gares.

e) La catégorie et l'importance des trains, leur groupement et leur rapport numérique (trains de voyageurs dont l'horaire ne peut pas être modifié, trains directs, trains de marchandises accélérés et trains de denrées alimentaires, trains de marchandises lourds directs).

f) Les retards de trains internationaux en provenance de l'étranger.

g) La nécessité de décongestionner les gares munies d'installations de voies insuffisantes.

h) Le fait qu'on ne peut procéder rationnellement à l'entretien et à la réfection des voies et des lignes de contact que pendant les longs intervalles entre les trains.

i) Le fait que la pose de la double voie convient comme travail de secours.

k) La question des frais. Si cette question peut dans certains cas influencer le classement, elle détermine dans une forte mesure le rythme d'exécution de l'ensemble du programme.

VI

Première tranche des travaux

Même avec de fortes subventions de la Confédération et des cantons, l'exécution du programme général mentionné au chapitre III est une œuvre de longue haleine. Aussi, conformément aux principes exposés au chapitre V, avons-nous établi une liste des doubles voies qui, pour répondre aux besoins de l'exploitation, devraient être exécutées au cours d'une première étape. Cette première tranche de travaux comprend les ouvrages suivants :

Ier arrondissement	le parachèvement de la double voie sur la ligne du pied du Jura entre Yverdon et Bienne, le parachèvement de la double voie sur le parcours Delémont-Moutier,

IIe arrondissement	le parachèvement de la double voie sur la ligne du Gothard entre Goldau et Chiasso, la pose de la double voie sur les parcours Rupperswil-Lenzburg et Immensee-Rotkreuz, de la ligne d'accès au Gothard affectée au trafic des marchandises, la pose de la double voie sur le parcours Oensingen-Olten, de la ligne du pied du Jura entre Soleure et Olten,
IIIe arrondissement	le parachèvement de la double voie sur le parcours Winterthour-Rorschach, la pose de la double voie sur les parcours Lachen-Weesen et Unterterzen-Flums de la ligne Zurich-Sargans-Coire.

VIII

Remarques sur les différentes parties du programme et sur les vœux émis par les autorités et associations

PREMIÈRE TRANCHE DES TRAVAUX

1. **Choindez-Moutier**

(Lettre du Conseil d'Etat du canton de Berne à la commission fédérale pour la création d'occasions de travail, du 16 août 1940. Requête du Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville au Conseil fédéral du 16 août 1940).

Ce parcours, long de 5,82 km, est divisé en deux tronçons : Choindez-Roches (3,39 km) et Roches-Moutier (2,43 km).
Il s'agit ici du parcours en simple voie le plus chargé du Ier arrondissement. Pour le tronçon **Choindez-Roches,** le projet de doublement de la voie est prêt à être soumis au conseil d'administration ; c'est pourquoi nous l'avons fait figurer au premier rang dans le programme. Quant au projet relatif au tronçon **Roches-Moutier,** il doit être encore élaboré. Toutefois, les travaux pourront être entrepris sur cette section immédiatement après la pose de la deuxième voie entre Choindez et Roches. Ce doublement est très souhaitable parce que, par suite de la distance de stations de 10 km à voie unique qui sépare Moutier de Granges (tunnel de Granges), nous éprouvons de grandes difficultés à établir l'horaire.

2. **Ligne du pied du Jura :** Yverdon-Bienne (65,19 km)

(Requête de la « Litra » au Conseil fédéral, du 19 août 1940).
Cette ligne possède déjà un parcours à double voie de 19,7 km, d'Auvernier à La Neuveville. Les 45,49 km qui restent encore à voie unique sont divisés en tronçons comme il suit :

Yverdon-Gorgier (18,97 km)
Gorgier-Boudry (8,15 km)
Boudry-Auvernier (4,09 km)
Bienne-Tüscherz (4,52 km)
Tüscherz-La Neuveville (9,76 km)

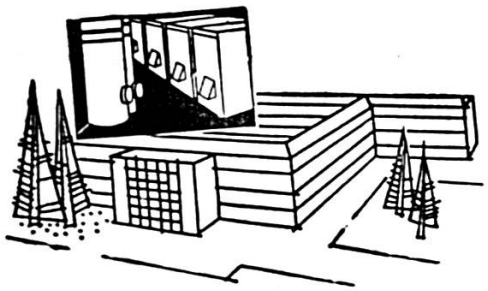
Cette ligne fait partie d'une des deux grandes transversales Suisse occidentale — Suisse orientale, la seconde étant la ligne Lausanne-Fribourg-Berne ; cette dernière offre un profil en long moins favorable. C'est la raison pour laquelle le trafic-marchandises direct est principalement acheminé par la ligne du pied du Jura. Parmi les arguments qui militent en faveur d'un prochain doublement de la voie sur cette ligne, mentionnons tout spécialement la densité des trains, la longueur du parcours en simple voie, puis le genre et l'importance des trains qui l'empruntent et, enfin, la nécessité de combattre le chômage qui, on le sait par expérience, est particulièrement fort dans cette région en période de crise.
Le projet relatif au tronçon **Boudry-Auvernier** a déjà été approuvé par le conseil d'administration et le début des travaux prévu dans le budget de 1941. Le doublement de la voie sur les autres tronçons pourra se faire ou se fera, dans la mesure où nous disposerons de moyens financiers, avec les travaux envisagés pour la seconde moitié de la première tranche.

3. **Ligne du Saint-Gothard : Goldau-Chiasso**
(Requête du Conseil d'Etat du canton d'Argovie, du 19 juillet 1940, et de la « Litra » du 19 août 1940 au Conseil fédéral).
Sur cette ligne de 197,35 km, seuls les tronçons suivants se trouvent être encore à simple voie : Brunnen-Flüelen (11,77 km), Rivera-Lugano (15,24 km) et Melide-Maroggia (3,79 km).
L'urgente nécessité d'aménager la double voie sur toute la longueur de cette ligne de transit des plus importante est un fait reconnu de tous, de sorte qu'il est superflu de motiver davantage notre programme, qui prévoit la pose de la deuxième voie en premier lieu le long du lac d'Uri et entre Rivera et Lugano, puis immédiatement après sur le dernier tronçon restant : Melide-Maroggia.
Les parcours Sisikon-Flüelen (5,91 km) et Taverne-Lugano (6,43 kilomètres), qui se trouvent déjà en voie de transformation, pourront être ouverts à l'exploitation en double voie en 1942.

4. **Rupperswil-Immensee :** ligne d'accès au Saint-Gothard affectée au trafic-marchandises (48,66 km)
(Requête du Conseil d'Etat du canton d'Argovie, du 19 juillet 1940, appuyée par les Conseils d'Etat de Bâle-Campagne le 26 juillet, de Zoug le 27 juillet, de Bâle-Ville le 2 août et de Schwyz le 27 août 1940.
Requête de la « Litra » au Conseil fédéral, du 19 août 1940).
Cette ligne possède déjà la double voie sur le tronçon Lenzburg-Wohlen (9,62 km). Les 39,04 km restant encore à simple voie sont divisés en tronçons comme il suit : Rupperswil-Lenzburg (3,60 km), Wohlen-Rotkreuz (27,62 km) et Rotkreuz-Immensee (7,82 km).
Sur le tronçon **Rupperswil-Lenzburg,** des préparatifs ont été déjà faits en vue de la pose de la deuxième voie. Il est recommandable de réaliser ce doublement au plus tôt, car il est nécessaire notamment de décongestionner les stations de Rupperswil et Lenzburg CFF, dont la capacité de réception est faible, et du même coup le parcours surchargé Aarau-Rupperswil. C'est pour ces motifs que nous avons inscrit la pose de la double voie entre Rupperswil et

PÄRLI & Cie

BIENNE DELÉMONT PORRENTRUY TRAMELAN



860

Chauffage central

Application de la chaleur

à tout usage

Chauffage par rayonnement

Chauffage au mazout

Climatisation

Installations sanitaires

Travaux et revêtements de routes

Pavages et asphaltage

Cylindrages

Stuag

Entreprise suisse de construction
de routes et de travaux publics S.A.

Rue des Jardins 12 **Bienne** Tél. (032) 2 20 77

868

A. + H. HIRT S.A.

BIENNE, Längasse 28
Tél. (032) 2 23 85

SAINT-IMIER, rue du Soleil 5
Tél. (039) 4 24 62

Goudronnages - Pavages - Cylindrages - Terrassements
Revêtements bitumeux

Tous travaux avec pelle mécanique ou trax

870

Notz & Co. S.A. Bienne 032/2 55 22

acier

de renommée mondiale

NOTZ

Sandvik
Acier en bandes, fil acier, pour l'industrie horlogère

Avesta
Acier inoxydable pour boîtes de montres

Coromant
Burins de décolletages en métal dur

873

Lenzburg en tête de notre programme. Ce travail pourra d'ailleurs s'effectuer à un prix relativement peu élevé.
Le parcours **Immensee-Rotkreuz** est de 7,82 km ; c'est la plus longue distance de stations de nos lignes à simple voie ; son équipement avec la double voie doit donc précéder celui des tronçons de la ligne Rotkreuz-Wohlen. Aussi l'avons-nous fait figurer dans la première tranche des travaux.
Il serait souhaitable de doubler prochainement le parcours restant en simple voie, **Wohlen-Rotkreuz,** du chemin de fer du sud argovien, étant donnés la longueur du parcours (27,62 km), le genre des trains qui y circulent (trains-marchandises accélérés et directs) et la concurrence internationale. Mais, pour des raisons d'ordre financier, ce doublement ne peut se faire qu'après celui d'autres lignes où la circulation des trains est plus intense ; nous n'avons donc pas pu en tenir compte dans la première partie de notre programme.
Comme il ressort de la lettre N° 065.9 Me/M adressée le 9 août 1940 par le Département militaire fédéral au Département de l'économie publique, le commandant de l'armée a renoncé à invoquer les raisons d'ordre militaire qu'il avait avancées.

5. **Olten-Soleure gare principale**

(Requête du Conseil d'Etat du canton de Soleure au chef du Département des postes et des chemins de fer, du 16 juillet 1940).
Cette ligne entièrement à voie unique, longue de 34,53 km est divisée en trois tronçons : Olten gare — Olten-Hammer (1,33 km), Olten-Hammer — Oensingen (16,01 km) et Oensingen-Soleure (17,19 km).
Les raisons invoquées sous chiffre 2 pour la ligne du pied du Jura Yverdon-Bienne motivent également la pose de la double voie sur la ligne Olten-Soleure gare principale bien qu'ici les travaux ne permettent pas de combattre le chômage dans la même mesure, puisque l'infrastructure pour la deuxième voie existe déjà en grande partie et qu'il y a avantage à former peu à peu, avec les criblures provenant des réfections successives de la voie, les petits remblais devant être encore construits.
La requête du Conseil d'Etat, dont les vues correspondent en principe aux nôtres, n'a pu être prise que partiellement en considération lors de la préparation de la première tranche des travaux, car nous aurions eu autrement un programme par trop chargé.
Nous prévoyons de doubler tout d'abord la voie sur le tronçon **Olten-gare — Olten-Hammer.** Comme les travaux d'infrastructure se réduisent exclusivement à une construction métallique pour un deuxième pont sur l'Aar, cette transformation concerne la création d'occasions de travail dans l'industrie métallurgique. Ce doublement de voie est très désirable, car il permettrait de décongestionner la gare d'Olten.
Le parcours Olten-Hammer — Oeinsingen sera parachevé à peu près au milieu de la période prévue pour la première étape des travaux. Ce tronçon est de 5,21 km et correspond à la distance de stations Oensingen-Oberbuchsiten.
Nous devons réserver pour un programme ultérieur le doublement de la voie entre **Oensingen et Soleure.**

6. **Lachen-Coire** (77,60 km)

(Lettre de M. Branger, membre du conseil d'administration des CFF, à la Direction générale, du 29 juillet 1940.
Requête de la« Litra » au Conseil fédéral, du 19 août 1940.
Requête des gouvernements cantonaux de Zurich, Schwyz, Glaris, Saint-Gall et des Grisons, ainsi que de la ville de Zurich, au Conseil fédéral, du 14 octobre 1940).

Cette ligne possède déjà la double voie sur le parcours Flums-Sargans (9,52 km). Les 68,08 km restant encore en simple voie sont divisés en tronçons comme il suit : Lachen - Siebnen - Wangen (3,89 km), Siebnen-Wangen-Ziegelbrücke (13,66 km), Ziegelbrücke-Weesen 2,81 km), Weesen-Unterterzen (13,36 km), Unterterzen-Flums (8,43 km) et Sargans-Coire (25,93 km).

Si la moyenne quotidienne des trains circulant sur cette ligne ne paraît pas particulièrement élevée, il convient de remarquer cependant que cette dernière est caractérisée par des à-coups de trafic suivant les saisons. Toutes les conditions requises au chapitre V pour les doublements de voie se trouvent être pour ainsi dire réunies dans le cas particulier, notamment la densité des trains, la longueur du parcours en simple voie, l'urgente nécessité des trains, le genre et l'importance des trains et les retards des trains internationaux. Mais là encore, nous devons nous borner à n'inscrire dans notre programme de travaux pour la première étape que quelques tronçons de cette ligne, obligés que nous sommes de tenir compte des frais et de répartir les travaux entre les différentes régions du pays...

7. **Winterthour-Rorschach**

(Requête du Département des travaux du canton de Saint-Gall à la commission fédérale pour la création d'occasions de travail, du 6 août 1940).

La partie centrale de cette ligne longue de 72,60 km est déjà pourvue de la double voie ; il s'agit du parcours Räterschen-St. Fiden (53,52 km). Les 19,08 km de simple voie constituant ses parcours extrêmes ont été divisés comme il suit : Winterthour-Grüze (2,52 km), Grüze - Räterschen (3,46 km), Rorschach - Mörschwil (7,73 km) et Mörschwil-St. Fiden (5,37 km).

Des deux parcours en simple voie restant encore, Winterthour-Räterschen et St. Fiden-Rorschach, nous avons fait figurer en tête de notre programme le premier, c'est-à-dire celui de **Winterthour-Räterschen.** Une grande distance de stations de 6 km rend difficile l'établissement de l'horaire et provoque des retards qui se reportent à Winterthour sur les trains croiseurs et correspondants de toutes les directions...

Ainsi, de toute la ligne Winterthour-St. Margrethen, seul reste encore à simple voie le tronçon de 10 km Mörschwil-St. Fiden. Mais nous devons en différer le doublement parce que, en cet endroit, la voie repose sur du terrain mouvant, de sorte que la pose de la deuxième voie, outre qu'elle coûtera très cher, exigera des travaux extrêmement longs car il s'agira de veiller à prévenir des ruptures d'équilibre de terrain qui mettraient en danger la voie déjà existante.

IX

Les doubles voies à éxécuter au cours d'une étape ultérieure

DEUXIÈME TRANCHE

Parmi les lignes dont l'aménagement en double voie est prévu dans la première tranche, les tronçons suivants sont renvoyés à plus tard :

Wohlen-Rotkreuz (27,62 km) de la ligne Rupperswil-Immensee,
Soleure-Oensingen (17,19 km) de la ligne Olten-Soleure,
Weesen-Unterterzen (13,36 km) et
Sargans-Coire (25,93 km) de la ligne Pfäffikon-Coire,
St. Fiden-Mörschwil (5,37 km) de la ligne Winterthour-Rorschach.

En outre, les lignes énumérées ci-après — nous citons en premier lieu les lignes de transit proprement dites (chiffres 1-3) — rentrent également dans une étape ultérieure du programme général, lequel doit viser à équiper avec la double voie toutes les grandes artères.

1. **Aesch-Delémont** (28,39 km)

(Requête du Conseil d'Etat du canton de Bâle-Ville au Conseil fédéral, du 16 août 1940.
Lettre du Conseil d'Etat du canton de Berne à la commission fédérale pour la création d'occasions de travail, du 16 août 1940).
Les conditions d'exploitation sur ce tronçon ne sont actuellement pas telles que la double voie doive être considérée comme un besoin urgent. Aussi ne nous a-t-il pas été possible de la comprendre dans la première tranche. Il y a lieu d'admettre toutefois qu'après la guerre actuelle cette ligne sera probablement plus fortement mise à contribution, de sorte qu'il faudra l'avancer dans le classement des lignes à équiper avec la double voie. Pour l'exécution des travaux, cette ligne, longue de 28,39 km devrait être subdivisée en plusieurs tronçons. Nous allons dresser les projets dès maintenant, afin d'être prêts au cas où l'augmentation du trafic ou les exigences de la création d'occasions de travail nous obligeraient à entreprendre des travaux sans délai. Une entente entre le canton de Berne et celui de Bâle-Ville serait alors nécessaire.

2. **Fribourg-Romont** (25,79 km)

(Lettre N° 005 de l'Office fédéral des transports à la Direction générale du 18 juillet 1940.
Requête de la « Litra » au Conseil fédéral, du 19 août 1940.
Requête de la Direction des travaux du canton de Fribourg à la Direction générale et au Département fédéral de l'économie publique, du 12 juillet 1940.
Requête de M. le conseiller national Aeby et de 5 autres conseillers nationaux à la Direction générale, du 20 septembre 1940).
Comparativement aux autres lignes, celle de Fribourg à Romont ne remplit les conditions requises pour l'établissement de la double voie, telles qu'elles sont énumérées au chapitre V, que dans une plus faible mesure. Le nombre des trains est, en moyenne, inférieur à 40 ; il n'y a pas sur cette ligne de trafic de pointe à certaines heures de la journée. Les gares de croisement se succèdent régulièrement à de courtes distances. Le trafic peut encore sensiblement

augmenter avant d'atteindre le maximum de capacité de la simple voie. Si nous comparons la ligne Fribourg-Romont avec les autres parcours en simple voie de nos lignes principales, nous devons la classer à la fin du programme général des travaux de double voie. Au surplus, comme la plate-forme pour la deuxième voie existe déjà sur la grande partie de la ligne, ce tronçon ne présente pas un très grand intérêt au point de vue des travaux de chômage.

3. **Ligne du Valais : Sion-Granges** (9,10 km) et **Sierre-Viège** (28,53 km)

(Petite question de M. le conseiller national Kuntschen, du 24 septembre 1940.
Petite question de M. le conseiller national Crittin, du 25 septembre 1940).
L'observation faite pour le parcours Fribourg-Romont s'applique aussi à ces deux tronçons. De toutes les lignes principales, celle du Valais enregistre la plus faible moyenne de trains par jour (36) ; elle n'a pas non plus de trafic par à-coup. Pour ces motifs et d'autres considérations, elle vient en tout dernier lieu dans le programme général des doubles voies. L'équipement en double voie du parcours italien de la ligne du Simplon ne change rien à cette situation. Pour le trafic du Simplon vers la Suisse et le nord de la France et vice versa, la ligne du Lötschberg peut compter comme « deuxième voie » de la ligne du Valais. Preuve en soit que la forte augmentation du trafic des marchandises par le Simplon, ces derniers temps, n'a pas affecté la ligne du Valais. La moyenne journalière des trains est plus faible dans le tunnel du Simplon que sur la ligne du Valais. En admettant même que le doublement de la voie sur le parcours italien de la ligne du Simplon fasse augmenter le nombre des trains pour le tunnel — ce qui n'est pas certain —, il ne faut pas oublier que ce surcroît de trafic se divisera à Brigue en deux parts, dont l'une ira sur le Lötschberg et l'autre sur le Valais. La ligne du Valais peut encore prendre en charge une importante augmentation du nombre des trains avant que le doublement des tronçons à voie unique ne soit devenu indispensable.
Il est possible que cette question de double voie revête aussi un aspect politique, mais il ne nous appartient pas de l'envisager sous cet angle.
En ce qui concerne plus spécialement la création d'occasions de travail, notons qu'en Valais bon nombre d'importants travaux auxquels les Chemins de fer fédéraux sont intéressés, attendent d'être mis en chantier. Mentionnons à titre d'exemple la suppression des passages à niveau près de Sierre (km 107,2007) et de Salquenen (km 111,479 et 111,913). Ces travaux doivent être considérés comme une première étape dans l'établissement de la double voie.

4. **Münchenbuchsee-Bienne**

La ligne Berne-Bienne, longue de 33,53 km, est à double voie sur les tronçons Berne-Münchenbuchsee (10,05 km) et Lyss-Busswil (2,79 km). Ainsi, elle est à voie unique sur les tronçons Münchenbuchsee-Lyss (13,28 km) et Busswil-Bienne (7,41 km).
Les fréquents retards des trains internationaux venant de la mer à destination de l'Oberland bernois, se font sentir d'une manière défa-

Nos bons hôtels du Jura

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements ci-dessous et les recommander à vos amis

Bévilard	**Hôtel du Cheval-Blanc** (G. Suter) Moderne et confortable	**(032) 5 25 51**
Bienne	**Hôtel Seeland** (A. Flückiger) Entièrement rénové — Confort	**(032) 2 27 11**
Boncourt	**Hôtel A la Locomotive** (L. Gatherat) Salles pour sociétés — Confort	**(066) 7 56 63**
Delémont	**Hôtel Terminus** (Robert Obrist) Tout confort	**(066) 2 29 78**
Macolin	**Hôtel Bellevue** Moderne et confortable — Salles pour sociétés	**(032) 2 42 02**
Moutier	**Hôtel Suisse** (Famille Brioschi-Bassi) Rénové, grandes salles	**(032) 6 40 37**
La Neuveville	**Hôtel J.-J. Rousseau** (William Cœudevez) Neuf — Confort, salles	**(038) 7 94 55**
Porrentruy	**Hôtel du Simplon** (S. Jermann) Confort, sa cuisine, sa cave	**(066) 6 14 99**
Porrentruy	**Hôtel du Cheval-Blanc** (C. Sigrist) Rénové, confort, salles	**(066) 6 11 41**
St-Imier	**Hôtel des XIII Cantons** (Mme R. Wermeille) Rénové, confort, grill, bar, salles	**(039) 4 15 46**
St-Ursanne	**Hôtel du Bœuf** (Jos. Noirjean) Rénové, sa cuisine, sa cave	**(066) 5 31 49** 855

25
ANS DE SEVA
Grande Loterie du Jubilé et des Vacances
1× 200'000
1× 100'000
5 JUILLET
117/4

vorable sur ces tronçons à voie unique, d'une densité de 44 trains (Münchenbuchsee-Lyss) et de 52 trains (Busswil-Bienne). Mais cette ligne n'accuse pas un trafic de marchandises très important ; aussi pouvons-nous reporter l'installation de la double voie sur la deuxième tranche.

5. **Sentimatt-Lucerne** (2,32 km)

(Lettre du Conseil d'Etat du canton de Lucerne à la Direction générale du 2 septembre 1940).
Ce tronçon comprend bien deux voies, mais chacune d'elles est séparément exploitée en simple voie, l'une pour les trains venant de Bâle, de Berne et du Seetal (96,4 trains par jour) et l'autre pour les trains en provenance du Saint-Gothard et de Zurich (83,3 trains par jour). Certes, c'est là une forte densité, mais il ne faut pas perdre de vue qu'il s'agit d'un tronçon très court (2,3 km). En outre, la double voie Emmenbrücke-Fluhmühle-Sentimatt, achevée en 1939, a eu conjointement avec le bloc automatique, des effets si favorables que le parcours Sentimatt-Lucerne répond aujourd'hui mieux que la gare de Lucerne aux exigences du trafic. Aussi l'aménagement en double voie, c'est-à-dire la construction d'une nouvelle double voie d'accès à la gare de Lucerne, peut-il facilement être renvoyé jusqu'à ce que cette gare doive elle-même être complétée par de nouvelles voies de quai et de garage pour les trains de voyageurs et les voitures. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas compris ce tronçon dans la première tranche. Nous avons été amenés à prendre cette décision par une autre considération encore : Cette double voie d'accès à la gare de Lucerne et l'agrandissement partiel de celle-ci, entraînerait des frais hors de proportion avec les avantages qui en résulteraient.

6. **Zurich-Tiefenbrunnen-Rapperswil** (ligne de la rive droite du lac, 28,03 km)

La forte densité de cette ligne de banlieue rendra nécessaire, avec le temps, la pose de la double voie. C'est le tronçon Zurich-Tiefenbrunnen-Meilen (54,3 trains par jour) qui devrait être aménagé en premier lieu, tandis que le parcours Zurich HB-Letten-Tiefenbrunnen devra attendre encore, vu les gros frais que sa transformation occasionnera.

7. **Thalwil-Baar** (14,50 km)

Cette ligne fait la liaison entre Zurich, Lucerne et le Saint-Gothard ; aussi doit-elle, notamment le samedi et le dimanche, faire face à une très forte circulation des trains de voyageurs. La distance de stations entre Baar et Sihlbrugg (6,7 km) est trop grande pour ce trafic et a des effets défavorables sur la marche des trains.
Bien que la double voie soit souhaitable, nous ne pouvons pas, à cause des frais élevés qui en résulteraient (deux grands tunnels), en prévoir l'aménagement dans la première tranche déjà.

8. **Zoug-Arth-Goldau** (15,76 km)

Le nombre des trains circulant sur cette ligne d'accès au Saint-Gothard est inférieur à 50. Etant donné que les distances de stations

sont grandes sur ce tronçon, nous devrons éventuellement, si le trafic se développe, doubler cette voie, au moins partiellement, avant d'autres.

Programme pour l'aménagement des lignes CFF en double voie

PREMIÈRE TRANCHE

Rang pour l'ensemble du réseau	Rang pour l'arrondissement	Parcours	Longueur	Nombre de trains en moyenne par jour	Coût (approximatif)
		Ier arrondissement	km		Fr.
2	1	Choindez-Roches	3.39	62.2	1 450 000
3	2	Boudry-Auvernier	4.09	54.0	1 700 000
7	3	Roches-Moutier	2.43	62.2	3 570 000
14	4	Bienne-Tüscherz	4.52	52.7	3 100 000
15	5	Tüscherz-La Neuveville	9.76	52.7	7 020 000
16	6	Yverdon-Gorgier	18.97	51.5	7 400 000
17	7	Gorgier-Boudry	8.15	53.3	3 200 000
		Total Ier arrondissement	51.31		27 440 000

MARCHÉ DU TRAVAIL

La situation a été indéniablement moins favorable au cours du premier trimestre que l'an dernier à la même époque. Il y avait à fin mars 435 chômeurs complets dans le canton contre 82 en 1957 et 386 chômeurs partiels contre 12.

La reprise saisonnière dans l'industrie du bâtiment est plus lente. L'industrie des métaux et des machines a peu de chômeurs, mais l'horlogerie va moins bien avec 57 chômeurs complets et 357 chômeurs partiels.

Dans le Jura, le début de l'année était plus favorable que l'an dernier, mais la fin du trimestre est moins bonne avec 134 chômeurs contre 17 en 1957. Le district le plus touché est celui de Porrentruy avec son industrie de la pierre fine.

Le ralentissement des affaires est certain. On parle de récession, mais pas de crise. Le phénomène est général dans tous les pays. Les Etats-Unis ont plus de cinq millions de chômeurs. Le 1er janvier de cette année les traités instituant la Communauté économique européenne, autrement dit le marché commun, sont entrés en vigueur. Les barrières économiques des six pays membres du marché commun vont s'abaisser petit à petit. Nos exportations vers ces pays s'en ressentiront défavorablement. Malgré cela, nous ne voulons pas être pessimistes et ne pas admettre que la crise est à nos portes. Qu'il faille renoncer à l'euphorie de la haute conjoncture, pour un certain temps du moins, cela paraît certain. D'ailleurs nous ne restons pas passifs devant la situation nouvelle qui s'établit lentement chez nous et les responsables de notre économie recherchent des solutions aux difficultés qui vont se présenter.