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: 42 (1971)

Heft: 5

Artikel: L'aménagement de la ligne du Pied du Jura : doublement de la voie entre Gléresse et Tüscherz

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825160

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: 02.07.2025

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

Commission sociale

a) Mise sur pied des groupes de travail pour chaque type d'inadaptation et dans chaque secteur d'activité sociale (enfance, adolescence, âge adulte et troisième âge). Elaboration des cahiers des charges des groupes de travail.
b) Création du Secrétariat général d'enquête et élaboration de son cahier des charges.
c) Début effectif des travaux de planification sociale.

Commission du trafic ferroviaire

a) Etude des moyens pour sauvegarder et améliorer le réseau ferroviaire jurassien.
b) Etude et adaptation des horaires au besoin du Jura ; examen des répercussions du nouvel horaire.
c) Défense du trafic franco-suisse par Delle.
d) Mise en chantier des revendications pour 1973-1975.

Commission pour l'aménagement du territoire

a) Information et collaboration à tous les niveaux en ce qui concerne les problèmes d'aménagement.
b) Formation d'associations de communes.
c) Collaboration à l'enquête du Doubs ; exécution du plan directeur.

L'aménagement de la ligne du Pied du Jura

Doublement de la voie entre Gléresse et Tüscherz

Nous publions ci-dessous un article paru dans le N° 4/1971 du « Bulletin du personnel des CFF » et consacré au doublement de la voie entre Gléresse (Ligerz) et Tüscherz, sur la ligne du Pied du Jura.

On sait que la ligne du Pied du Jura Lausanne-Bienne-Olten est, après l'artère principale Lausanne-Berne-Olten, la transversale la plus importante du trafic entre la Suisse romande et la Suisse orientale. Elle a même un gros avantage sur la ligne de Berne, celui de ne pas avoir de déclivités supérieures à 10 %, tandis qu'entre Lausanne et Berne, la rampe maximale (Lausanne-Palézieux) s'élève à 18 %, ce qui impose nécessairement certaines limites à l'exploitation. C'est pour cette raison que le trafic lourd des marchandises est acheminé par la ligne du Pied du Jura. Ce trafic a pris encore de l'importance avec l'augmentation de la production de la raffinerie d'Aigle et la mise en service de celle de Cressier. Quant au transport des voyageurs, la ligne Lausanne-Bienne supporte les principaux courants de trafic Suisse romande-Jura-Bâle, Suisse romande-Soleure et, en partie, Suisse romande-Argovie-Zurich.

Lorsqu'en 1902/1903, la ligne du Pied du Jura passa en mains des Chemins de fer fédéraux, seuls les courts tronçons communs Lausanne-Daillens et Auvernier-Neuchâtel étaient à double voie. Les CFF posèrent successivement la seconde voie sur différentes distances, de sorte qu'au-

jourd'hui, seuls les tronçons Yverdon-Grandson (3,6 km.), Onnens-Bonvillars-Gorgier-Saint-Aubin (10,6 km.) et Gléresse-Tüscherz (5,5 km.) n'en sont pas encore pourvus.

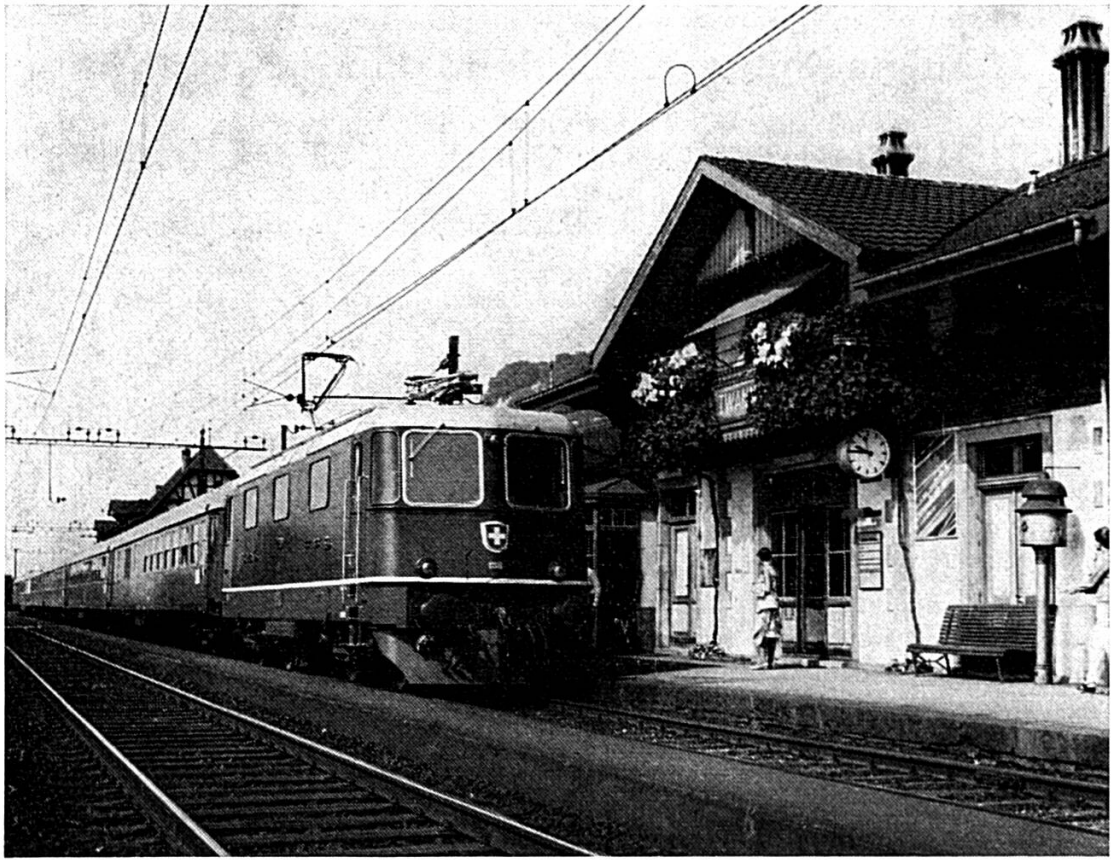
C'est l'occasion de rappeler qu'entre Aesch et Delémont, Choindez et Longeau, la ligne est encore à simple voie et que la liaison ferroviaire Bâle-Suisse romande ne sera aménagée d'une manière satisfaisante que lorsqu'elle sera à double voie sur tout son parcours.

L'ADIJ a déjà présenté de nombreuses requêtes à cet effet.

Les transformations prévues et en cours sur la ligne du Pied du Jura ont fait l'objet d'une étude dans le N° 4/1966 du *Bulletin CFF*. Depuis lors, en cinq ans, le trafic journalier moyen est passé de 97 trains à 117 (+ 20,6 %) et de 13,8 millions de tonnes brutes remorquées à 17 millions (+ 23,1 %). Il est par conséquent devenu urgent de poser la seconde voie sur le tronçon de 5,5 km. de long compris entre Ligerz (Gléresse) et Tüscherz, qui constitue le dernier goulet à voie unique sur la ligne Neuchâtel-Bienne.

Les tronçons à simple voie qui subsisteront entre Yverdon et Grandson (3,5 km.) ainsi qu'entre Onnens-Bonvillars et Gorgier-Saint-Aubin (10,6 km.) ne pourront être transformés que dans quelques années.

Entre Tüscherz et Bienne, la seconde voie a été ouverte à la circulation le 1er juin 1969.



Le train « Hispania-Express » passant en gare de Twann. Ce bâtiment entouré de lierre et de fleurs va disparaître pour permettre la construction de la route nationale 5. La nouvelle gare sera édifiée plus près du lac. Cliché CFF

Renseignements et prospectus par

Condor S. A., Courfaivre

Téléphone (066) 3 71 71

1548

Votre prochain but de voyage

Télésiège depuis Oberdorf (SO)

Hôtel-Restaurant moderne

Grandes terrasses ensoleillées

Vue splendide

BILLETS D'EXCURSIONS A PRIX RÉDUITS

Delémont - Weissenstein
Moutier - Weissenstein

Renseignements par les gares et le Chemin de fer EBT à Berthoud
Téléphone (034) 2 31 51

1555

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) 22 15 33

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

1563

Les projets de la partie ferroviaire et de la route nationale 5 (RN 5) intéressant le secteur compris entre Ligerz et Tüscherz ont été élaborés de concert avec le canton de Berne. La procédure d'approbation des plans a été engagée dans le courant de l'été 1966. Pour le doublement de la voie ferrée, l'Office fédéral des transports a donné son agrément le 17 juin 1968. Depuis lors, les nombreuses oppositions manifestées par des particuliers ont pu être levées, à quelques exceptions près. Présentement, l'acquisition des terrains nécessaires au chemin de fer et à la route est en cours.

Tracé et profil en long. — En raison de la construction de la RN 5, le tracé prévu initialement pour la double voie doit être modifié en plusieurs points, notamment à l'ouest de Tüscherz, à Twann (Douanne), où la nouvelle gare s'élèvera au bord du lac, et à Wingreis. La géométrie de la voie sera en outre améliorée, pour élever la vitesse des trains de la catégorie R de 105 à 115 km/h. entre Ligerz et Twann et à 125 km/h. entre cette dernière station et Tüscherz. L'aménagement de passages inférieurs et les conditions géologiques entraîneront aussi quelques modifications du profil en long.

Passages à niveau. — Les quarante-huit passages à niveau du tronçon seront remplacés par dix-huit passages inférieurs et par un chemin longeant le rivage. Trois postes de garde-barrière disparaîtront et cinq passages inférieurs existants seront améliorés.

Ligerz (Gléresse) où un nouveau quai sera établi côté lac tandis que la voie en cul-de-sac sera supprimée.
Cliché CFF

Equipement technique. — Tout le parcours sera doté du block automatique. La banalisation, déjà en service entre Bienne et Tüscherz, sera étendue jusqu'à Twann. Les distances de gare étant de 2 km. de Twann à Ligerz et de 4 km. de Ligerz à La Neuveville, un poste de block intermédiaire placé à Chavannes (Schafis) remplacera l'ancienne installation de sécurité de Ligerz. Il divisera le tronçon Twann-La Neuveville en deux cantons de longueur égale, ce qui rendra la circulation plus fluide. A Twann, un enclenchement électrique moderne, à tableau optique de voies, sera substitué à l'appareil mécanique. Toutes les installations seront télécontrôlées et partiellement télécommandées de Bienne.

Station de Ligerz. — Le faible trafic par wagons complets de cette station sera reporté à Twann, ce qui permettra de déferrer le cul-de-sac. La station sera encore desservie pendant les heures de bureau, tant pour les voyageurs que pour les services des marchandises maintenus ; elle sera pourvue d'un nouveau quai extérieur, côté lac.

Nouvelle station de Twann. — L'installation actuelle doit disparaître. Une autre sera aménagée plus près du lac ; elle comprendra deux voies principales, séparées par un quai à voyageurs, une voie à quai pour les marchandises et pour le garage occasionnel de trains ainsi qu'un cul-de-sac pour le stationnement des trains de travaux. Aux extrémités de la station, des diagonales rendront possibles les dépassements de trains sans qu'il soit nécessaire de disposer d'une coûteuse voie de dépassement.

Les nouveaux bâtiments des voyageurs et de service abriteront les locaux habituels d'exploitation et le logement du chef de station. Leur toiture sera plate, afin qu'ils masquent le moins possible le panorama du lac et ne nuisent pas à l'aspect du village vu du plan d'eau. La forme de ce complexe a été approuvée par la Municipalité de Twann et par la Société de protection des rives du lac de Bienne.

Quelques aspects du marché des euro-devises

par Roger SCHINDELHOLZ [1]

Le marché des euro-devises

Jusqu'à 1958, les mouvements internationaux de capitaux consistaient en transactions bilatérales. Dès cette période, il s'est constitué un vaste marché monétaire international qui, par son volume, est devenu l'élément le plus important de l'évolution du système monétaire international. Ce vaste marché supranational porte le nom d'euro-marché, dont le fonctionnement conserve encore aujourd'hui une grande part de mystère. Tout le monde en effet est conscient de son importance, mais peu de gens en connaissent l'origine et le fonctionnement.

Par son ampleur — plus de 45 milliards de dollars selon certains — et par les taux d'intérêts avantageux que favorise la concurrence qui y

[1] Cet article est repris du « Messager Raiffeisen », No 3/1971.