

Zeitschrift: Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts jurassiens

Band: 50 (1979)

Heft: 7: Destin de nos voies ferrées

Artikel: Les menaces sur le réseau CFF du canton du Jura et du Jura bernois

Autor: Denis, André

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824651>

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: 14.03.2025

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

Les menaces sur le réseau CFF du canton du Jura et du Jura bernois

Exposé d'André Denis, président de la commission ferroviaire de l'ADIJ

Trois remarques préalables :

— Le Jura, dans son ensemble, n'a qu'une relativement faible densité humaine (Suisse 152 hab/km², Jura environ 90, Franches-Montagnes 42). Une densité humaine faible n'engendre pas une grande demande de transport. D'autre part, et ceci est encore aggravé par la crise économique, le Jura est en perte de vitesse démographique.

— Le Jura (ou plutôt le Jurassien) est quelque peu complexé quand on lui parle de ses chemins de fer ; il se laisse mettre en position d'accusé, ce qui n'est pas la meilleure attitude pour défendre le réseau et attirer des investisseurs éventuels. Un exemple : la presse écrite ou parlée traite parfois des menaces qui pèsent sur le point frontière de Delle : pourtant, chaque année 400 000 tonnes nettes et 1 000 000 de tonnes brutes le franchissent ; c'est le neuvième point

frontière sur les seize suisses. Les trois employés CFF de Delle enregistrent chaque année une recette de l'ordre de 11 millions de francs. Il n'y a pas de quoi avoir honte !

Nos trains ne sont pas des « p'tits trains » avec ce que cela peut avoir de désuet et d'un peu péjoratif. Nos trains sont de bonne qualité et roulent sur une infrastructure en bon état et bien entretenue. Certes, elle pourrait encore être améliorée (doublement de voies surtout).

— Les Jurassiens sont attachés à leurs voies ferrées. Au siècle dernier, ils ont contribué financièrement à leur construction et certaines communes, comme Saint-Ursanne, se sont saignées pour avoir le chemin de fer. Cela, et on le ressent peu en haut lieu, fait en quelque sorte partie de la conscience collective des Jurassiens.

Analyse des versions finales I et II de la CGST

Version finale I

C'est une catastrophe : les lignes CJ (Porrentruy - Bonfol, réseau à voie métrique des CJ), les lignes Moutier - Sonceboz et Moutier - Soleure disparaissent ! Il ne reste que Bienne - Delémont - Bâle, Delémont - Delle et Bienne - La Chaux-de-Fonds.

Esquissons la défense des lignes condamnées :

Porrentruy - Bonfol

En 1977, 57 000 tonnes ont été acheminées sur cette ligne, soit 519 000 t/km., qui ont laissé une recette de 330 000 fr. pour les caisses des CJ. Mais en même temps les CJ ont encaissé pour le compte des CFF quelque 1 220 000 fr. Le petit

train de Bonfol est un affluent intéressant des CFF. Supprimons-le : est-il certain que le trafic du silo d'Alle ou de la scierie de Vendlincourt se reportera en gare de Porrentruy sur des wagons CFF ? Il y a risque, en coupant cet affluent d'apparence peu importante, d'assécher le cours principal, en l'occurrence la ligne Delémont - Delle.

Moutier - Soleure

Certes, le trafic des voyageurs jusqu'à Gänsbrunnen est faible, mais le trafic des marchandises est loin d'être négligeable : en 1977, 123 000 tonnes nettes, dont 60 000 tonnes viennent de la ligne d'Ajoie, en particulier 1500 wagons chargés d'automobiles Renault à destination d'Oensingen. Il y a encore des produits

métallurgiques pour Von Roll Gerlafingen, des tôles pour Bigla... La suppression de cette ligne reporterait le transit sur Bâle et ce serait une occasion de plus de parler du déclin du trafic de Delle !

Un réseau ferroviaire forme un tout, comme un organisme vivant, et modifier un courant de trafic peut avoir des conséquences, loin en amont ou en aval.

Moutier - Sonceboz

Voici une ligne qui donne passablement de soucis. Avant toute décision à son sujet, il s'agirait de répondre aux questions suivantes :

- La population de la vallée de Tavannes représente quelque 13 500 habitants, répartis entre des agglomérations bien desservies par six gares. Cela ne justifie-t-il plus une desserte ferroviaire ? Quel est alors le seuil ?
- Que deviendraient les coûteux investissements en cours (suppression de passages à niveau) ?
- Que deviendront les usagers les plus « vulnérables » (écoliers, ouvriers...) qui ne peuvent consacrer une part importante de leur budget aux frais de transports ?
- Le trafic de pointe (celui des écoliers et des ouvriers) pourra-t-il être assuré par un service routier ? Quel en sera le coût ? Sera-t-il inférieur au coût du maintien de la relation ferroviaire ?
- Une desserte routière sera-t-elle efficace dans les rudes conditions de l'hiver jurassien ?
- Une région sans voie ferrée sera-t-elle attractive pour d'éventuelles implantations industrielles ?
- Une desserte ferroviaire plus économique que la desserte actuelle n'est-elle pas possible ? Ne peut-on limiter la présence humaine dans les gares et accepter une desserte simplifiée par exemple avec des distributeurs de billets ? Si une diminution raisonnable du service à la clientèle peut se traduire par une baisse des déficits, ne devons-nous pas aider

l'entreprise de transport dans ses efforts, du moment que la desserte est assurée (cela sous la réserve de la sauvegarde de l'emploi) ?

Version finale II

Les lignes CJ Porrentruy - Bonfol, Glovelier - Saignelégier, la ligne Moutier - Soleure disparaissent. La situation est moins mauvaise, mais certains problèmes soulevés plus haut subsistent.

La NTF (nouvelle transversale ferroviaire)

Il s'agit de la ligne à grande vitesse qui reliera Lausanne à Zurich et Saint-Gall, avec un embranchement d'Olten à Bâle par un nouveau tunnel sous le Hauenstein.

Sur cette ligne circuleront des trains ultrarapides, très confortables. Pour les cheminots chargés de mettre en œuvre ce nouvel outil, ce sera une tâche exaltante : la revanche du chemin de fer, une desserte écologique, une emprise minimale sur l'environnement, la reconquête d'une clientèle détournée autrefois par l'auto ou l'avion.

Mais les retombées de la NTF sur le Jura peuvent être importantes et graves : actuellement, de Genève à Bâle, par Bienne et Delémont, le trajet dure 173 minutes par le meilleur train. Avec la NTF, par Olten et le nouveau Hauenstein, il ne faudra plus que 115 minutes, soit un gain de près d'une heure ! Donc, la clientèle à longue distance abandonnera la ligne du pied du Jura.

Les Bâlois, Lausannois, Genevois et Valaisans passeront par Olten, cela signifie donc que la fréquentation de la ligne Bienne - Bâle diminuera et que la ligne perdra de son importance, quelles que soient les assurances que l'on pourra nous donner.

Dès lors, les effets de la CGST, à travers les retombées de la NTF risquent d'être très négatifs pour le Jura. Toute la chaîne jurassienne, se trouvant entre deux couloirs très bien desservis (le Plateau suisse et l'axe Rhône-Rhin), risque de voir sa situation encore se dégrader.