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: 54 (1983)

Heft: 9: La chaîne jurassienne face aux projets de NTF

Vorwort: La chaîne jurassienne face aux projets de nouvelles transversales ferroviaires

Autor: Zwahlen, Jean-Claude

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: 16.07.2025

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

La chaîne jurassienne face aux projets de nouvelles transversales ferroviaires

Depuis que les difficultés économiques les y obligent, nos Chemins de fer fédéraux doivent faire preuve d'imagination. L'introduction de l'horaire cadencé, certains tarifs avantageux, ainsi que d'autres innovations dans le secteur du trafic des voyageurs témoignent de cette nécessité. Il faut réapprendre à voyager en train et la politique commerciale plus agressive des CFF a pour but de nous en convaincre. La récente décision de rationaliser le service des marchandises démontre la volonté des CFF de rentabiliser au mieux leurs prestations.

La brochure Le casse-coûts *éditée en 1982 par les CFF prouve, et cela particulièrement pour les distances supérieures à 100 km, que le train est non seulement meilleur marché, plus sûr et plus confortable, mais souvent plus rapide, cela particulièrement grâce à l'horaire cadencé. Actuellement, un train au moins circule chaque heure pratiquement entre les stations des CFF. Les chemins de fer privés et les entreprises d'automobiles concessionnaires s'étant adaptés dans une large mesure au nouveau rythme des CFF, l'intérêt de la combinaison train/voiture de location n'est plus seulement financier, car il faut tenir compte du fait que, même pour une durée de voyage identique, le déplacement en train est nettement plus reposant. Ainsi, le choix du moyen de transport est de plus en plus posé en terme de qualités du voyage: sécurité et confort, possibilité de profiter utilement du temps de voyage pour travailler, lire et étudier un dossier, manger ou tout simplement se délasser, ou apprécier un contact avec un compagnon occasionnel. Ces avantages, qu'on ne saurait chiffrer, devraient inciter les automobilistes que nous sommes à choisir le train pour les parcours supérieurs à 100 km, afin d'éviter le verglas, les colonnes, les risques d'accident 70 fois plus élevés en voiture et toutes les tensions nerveuses qui en découlent.*

De plus, la protection de l'environnement, les économies d'énergie et les emprises sur les terres militent clairement en faveur d'un déplacement du trafic de la route vers le rail.

A la fin des années 60, les CFF ont esquissé un plan d'extension pour le réseau des lignes principales. La conception globale suisse des transports (CGST) en a développé l'idée. Sous le nom de NTF, elle prévoit une artère Genève - Lausanne - Berne - Zurich - Saint-Gall avec une antenne d'Olten à Bâle. On ne peut effectivement contester, dans son principe, un plan

d'amélioration des liaisons entre les centres urbains du Plateau. Encore faut-il que l'opération soit économiquement bonne et n'interdise pas tout investissement sur le reste du réseau. Relevons que dans le rapport des experts, il n'est pas passé sous silence qu'un déséquilibre peut être engendré par la réalisation du projet. Il est notamment écrit: « La NTF aura tendance à privilégier les régions urbaines et les deux flancs latéraux du Plateau, tandis que le pied du Jura et les cantons préalpins semblent plutôt défavorisés, dans la mesure où ils essaient d'attirer les mêmes entreprises industrielles et tertiaires que certaines parties du Plateau mieux équipées. On ne peut éviter qu'à côté des régions particulièrement favorisées par la NTF, du fait de l'amélioration de leur accessibilité, il y en ait d'autres qui subissent plutôt les aspects négatifs du projet en discussion et n'en tirent que peu de profit. »

Aussi, on ne peut sans autre admettre la mise à l'écart de toute la chaîne du Jura. Celle-ci offre, c'est incontestable, d'autres alternatives de développement et elle attend depuis 50 ans le doublement des lignes qui ne le sont pas encore. Effectivement, des projets concrets et peu coûteux existent pour revaloriser la ligne du pied du Jura.

N'oublions pas non plus qu'il y a 20 ans déjà l'ADIJ publiait une brochure sur le « trafic transalpin », démontrant l'utilité d'une alternative pour Gottard par le doublement de la ligne Bâle - Delémont - Moutier - Bienne - Berne - Lötschberg - Simplon qui ne présente pas d'obstacle technique et financier insurmontable et limite les atteintes à la nature. Hélas, rien de concret n'a été décidé et aujourd'hui les projets excessifs de la NTF risquent de mettre la chaîne jurassienne définitivement à l'écart des grands axes de communication et par conséquent de développement.

Le projet de NTF entre Lausanne et Bâle entraînerait une chute de trafic évaluée entre 20 et 40% sur la ligne du pied du Jura. Le doublement de la ligne du pied du Jura, en cours sur certains tronçons, serait supprimé. Une fois de plus, nos régions seraient laissées pour compte. Qui plus est, on déprécierait considérablement leur importance.

Il est significatif de constater qu'à la veille du XXe siècle, tout l'arc jurassien n'est traversé par aucune voie de communication routière ou ferroviaire de premier ordre. Ce phénomène semble irréversible si l'on examine les projets actuels, à l'exception de la construction de la Transjurane. Pouvons-nous, dans la situation économique actuelle, nous permettre de perdre encore le peu d'atouts dont nous pouvons disposer?

Jean-Claude ZWAHLEN
Président de la Commission ferroviaire