

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

Artikel: La ligne Genève - Delémont - Bâle face aux projets de nouvelles transversales ferroviaires

Autor: Boillat, Alain

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824593>

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.](#)

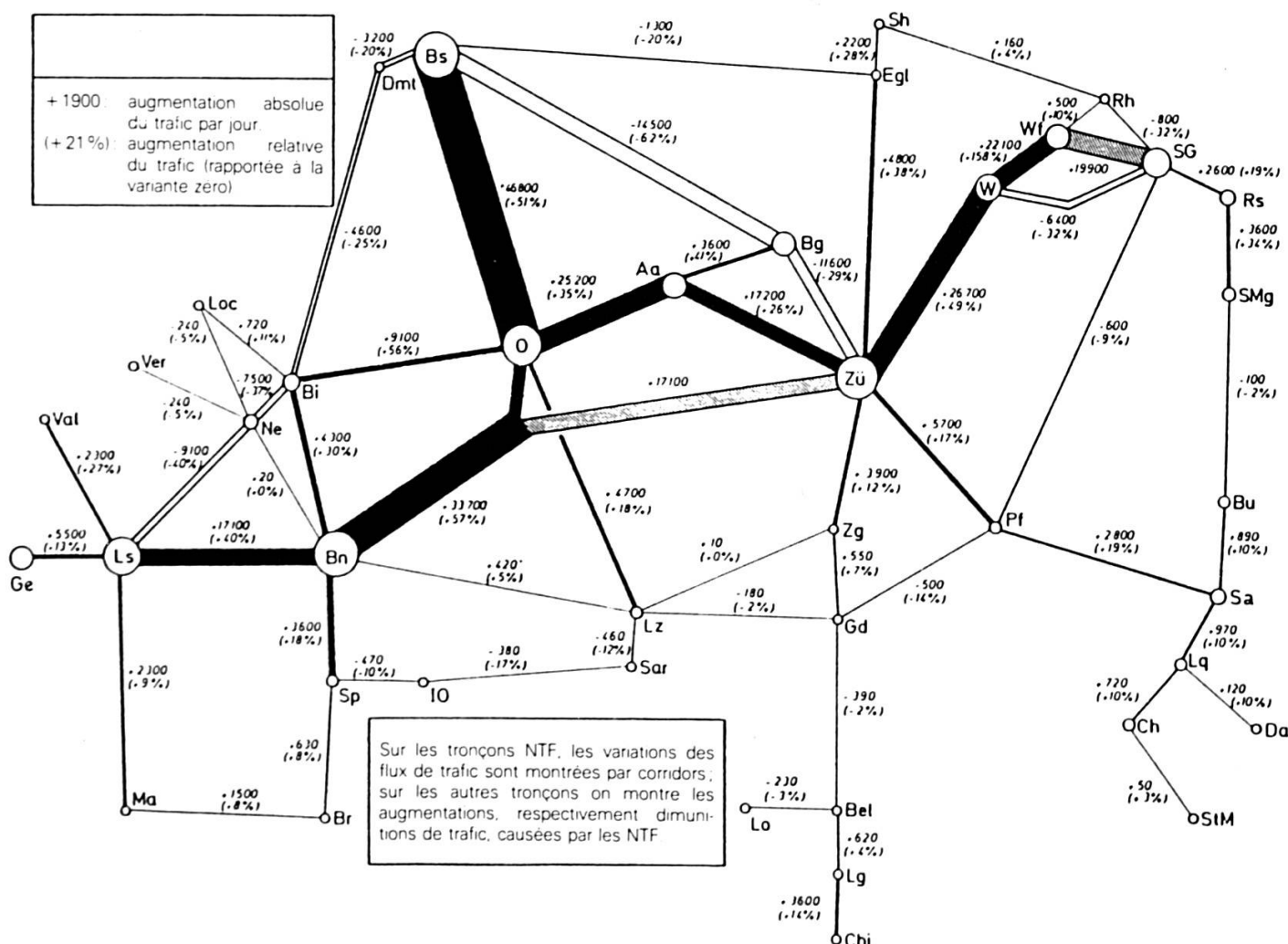
Terms of use

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: 05.05.2025

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

La ligne Genève - Delémont - Bâle face aux projets de nouvelles transversales ferroviaires



Résultats des modèles : répercussion des NTF sur les principaux courants de trafic des trains directs (en termes absolus et relatifs par jour ouvrable). Comparaison entre la variante NTF et la variante zéro.

L'arc jurassien mis à l'écart

En cas de construction de bout en bout de nouvelles lignes ferroviaires entre Lausanne - Berne - Zurich/Bâle, permettant des vitesses de 200 km/h voire 250 km/h, la ligne du pied du Jura Delémont - Bâle enregistrerait les chutes de trafic voyageurs suivantes :

Lausanne - Neuchâtel :
chute de trafic voyageurs de 40 % ;
Neuchâtel - Bienne :
chute de trafic voyageurs de 37 % ;
Bienne - Delémont :
chute de trafic voyageurs de 25 % ;
Delémont - Bâle :
chute de trafic voyageurs de 20 %.

Ces chiffres sont tirés de l'étude d'opportunité Güller/Infras (EDMZ, janvier 1983).

En outre, le nouvel horaire cadencé prévu en cas de mise en exploitation de ces lignes ne retient plus de liaisons directes Bâle - Genève par Delémont ! Par Berne, le gain de temps serait de 46 minutes, ceci au détriment de la ligne du pied du Jura. De ce fait, cette dernière ligne serait « déclassée » et son doublement en cours définitivement abandonné car devenu inutile.

Sur le plan économique, s'imagine-t-on les conséquences pour la chaîne jurassienne d'être située sur un axe ferroviaire où l'on ne ferait plus que de l'entretien courant. Pourrait-on encore attendre des investissements importants le long de l'arc jurassien, étant entendu que les milieux économiques et industriels investissent en priorité le long des *axes équipés* ou en voie de l'être. Sans compter les villes de Genève, Lausanne et Bâle, concernées aussi, c'est une population de plus de 200 000 habitants qui est directement intéressée au maintien d'une ligne du pied du Jura Delémont - Bâle compétitive.

Le problème du rail à la fin du XX^e siècle

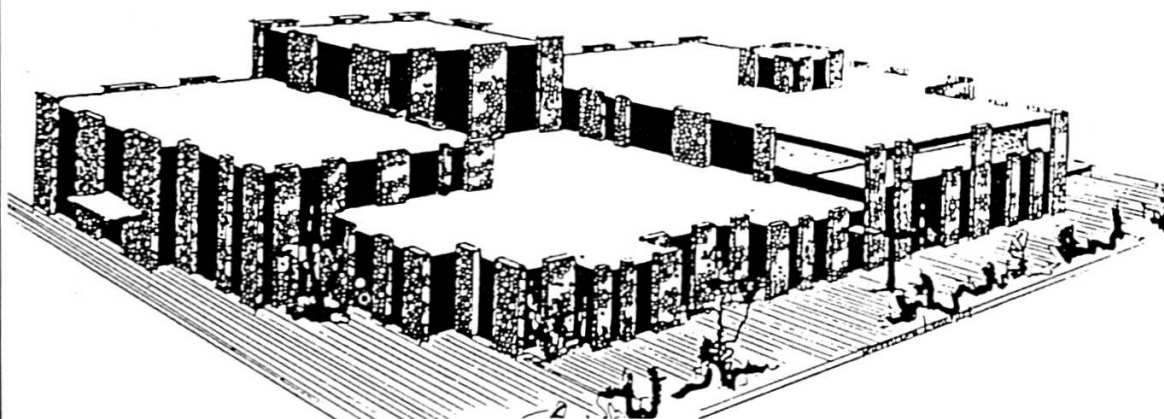
Si nous sommes particulièrement sensibilisés par le devenir de la chaîne jurassienne, cela ne sous-entend pas que nous soyons opposés à la promotion d'un chemin de fer plus attractif. Bien au contraire.

Il est évident que la mise à disposition du citoyen d'un réseau autoroutier très dense oblige les chemins de fer à revoir la qualité de leurs prestations et, à ce titre, l'introduction de l'horaire cadencé en est une première mesure. Cependant, il ne fait aucun doute que les temps de parcours sur les tronçons longeant les autoroutes ne sont plus concurrentiels. Un programme de correction de courbe, la construction de certains tronçons nouveaux permettant des vitesses de l'ordre de 160 km/h à 170 km/h et une augmentation du débit (horaire cadencé à la demi-heure) sont à notre avis indispensables. Sinon, le chemin de fer perdra encore en utilité et ne pourra pas être considéré à terme comme une « alternative » crédible à l'autoroute.

Juxtaposer au réseau autoroutier un réseau ferroviaire rapide et non un axe seul

Ce n'est pas parce que la N1 est sur le point d'être saturée qu'il faut concentrer les investissements ferroviaires *que* sur cet axe. On ne riposte pas à un réseau par un axe ! Dans quelques années, d'autres tronçons autoroutiers auront épuisé leur capacité et alors, faudra-t-il élargir l'autoroute faute de moyens financiers, pour rendre plus attractive la voie ferrée parallèle ?

En d'autres termes, le renforcement du seul axe ferroviaire Lausanne - Berne - Zurich selon le projet NTF (200/



Super Centre Coop - Delémont

Restaurant - Parking

Club 138
Bars - Dancing - Club



Coukkendlin
(Canton du Jura)
A 2 minutes de Delémont

Téléphone 066 356 138

Possibilité de se restaurer
dès 21 h.

Bons hôtels et restaurants jurassiens

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



DELÉMONT

HÔTEL DU MIDI

Spécialités: poissons de mers
Menu gastronomique

Oscar Broggi
066 22 17 77

BONCOURT

HÔTEL DE LA LOCOMOTIVE



Salle pour banquets 80 à 90 places
Petite salle avec carte: spécialités,
scampis, grenouilles, truites, etc.
Vins des meilleurs crus

M. Gatherat
066 75 56 63

TAVANNES

**HÔTEL ET RESTAURANT
DE LA GARE**

Hôtel réputé de vieille date pour sa cuisine
soignée et ses vins de choix - Petites
salles pour sociétés - Parc pour autos et
cars

Fam. A. Wolf-
Béguelin
032 91 23 14

DEVELIER

HÔTEL DU CERF

Cuisine jurassienne - Chambres - Salles

Charly Chappuis
066 22 15 14

DELÉMONT

HÔTEL VICTORIA

Restaurant de spécialités

Famille
Roger Kueny
066 22 17 57



HÔTEL DE LA GARE

Spécialités jurassiennes
Petite et grande cartes
Grand choix de vins
Salles pour sociétés (jusqu'à 200 personnes)

M. + D. Collon
032 93 10 31

MOUTIER

HÔTEL SUISSE

Accueillant
Grandes salles
Chambres tout confort

Famille
C. Brioschi-Bassi
032 93 10 37

250 km/h; coût: 4,5 milliards de francs) présente le double désavantage:

① d'empêcher pour aménager le réseau existant l'engagement de moyens financiers importants (correction de tracé systématique (160 km/h), séparation des courants des trafics marchandises et voyageurs Nord-Sud et Est-Ouest) de manière à *alléger l'ensemble* du réseau autoroutier suisse;

② de mettre à l'écart des régions entières:

- la chaîne jurassienne (Yverdon, Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds, Bienne, Granges, Soleure, Moutier, Delémont, Porrentruy, Laufon);
- la Suisse centrale, le Valais, le Tessin, les Grisons, etc.

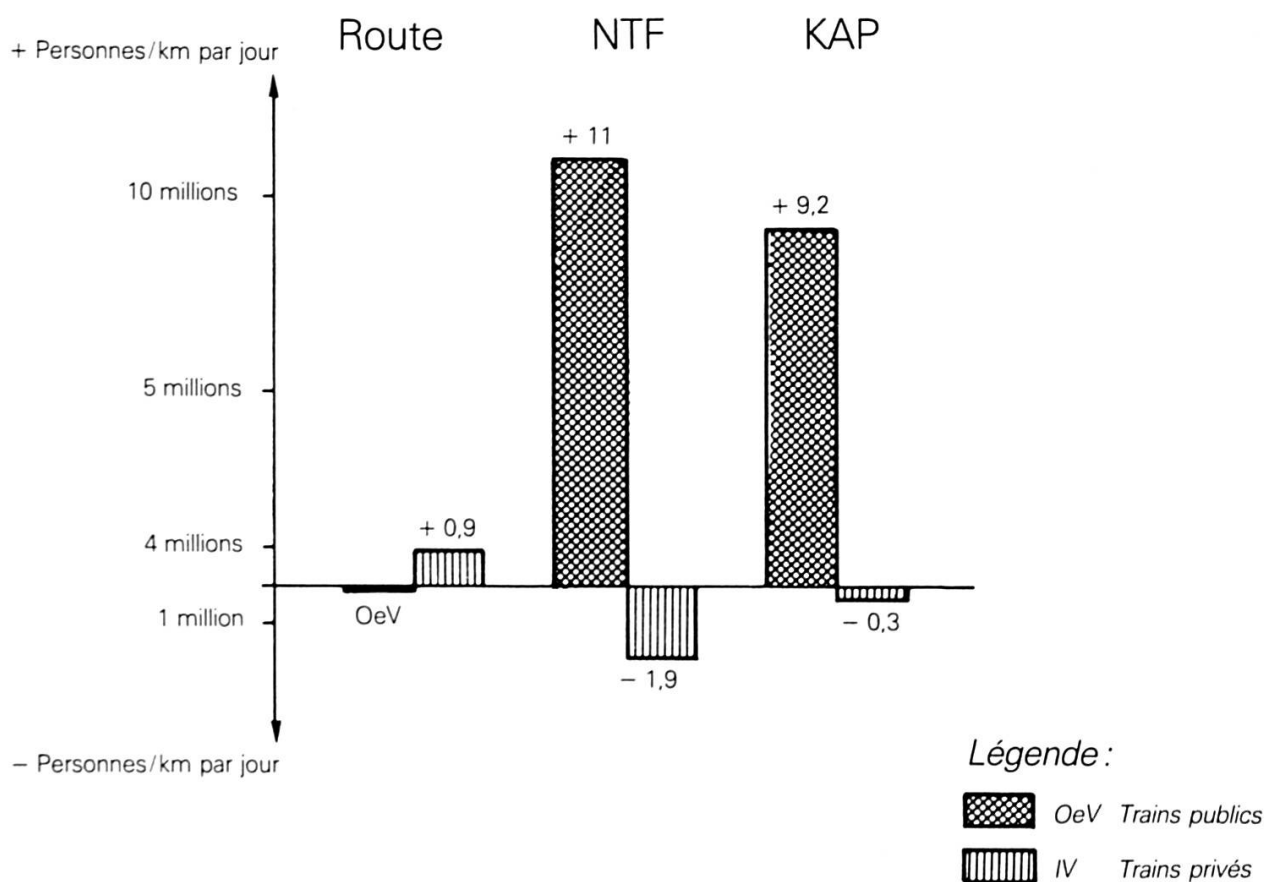
Trouver le compromis entre le TGV et le «métré hollandais»

L'impact du TGV a été énorme, en Suisse en particulier. Aussi, le raisonnement par analogie est-il tentant pour faire croire qu'une meilleure compétitivité du rail suisse passe par une imitation de la formule TGV. Si, sur de longues distances, l'élévation de la vitesse est «payante» et se chiffre en heures, sur des tronçons de moins de 200 km, elle est moins déterminante.

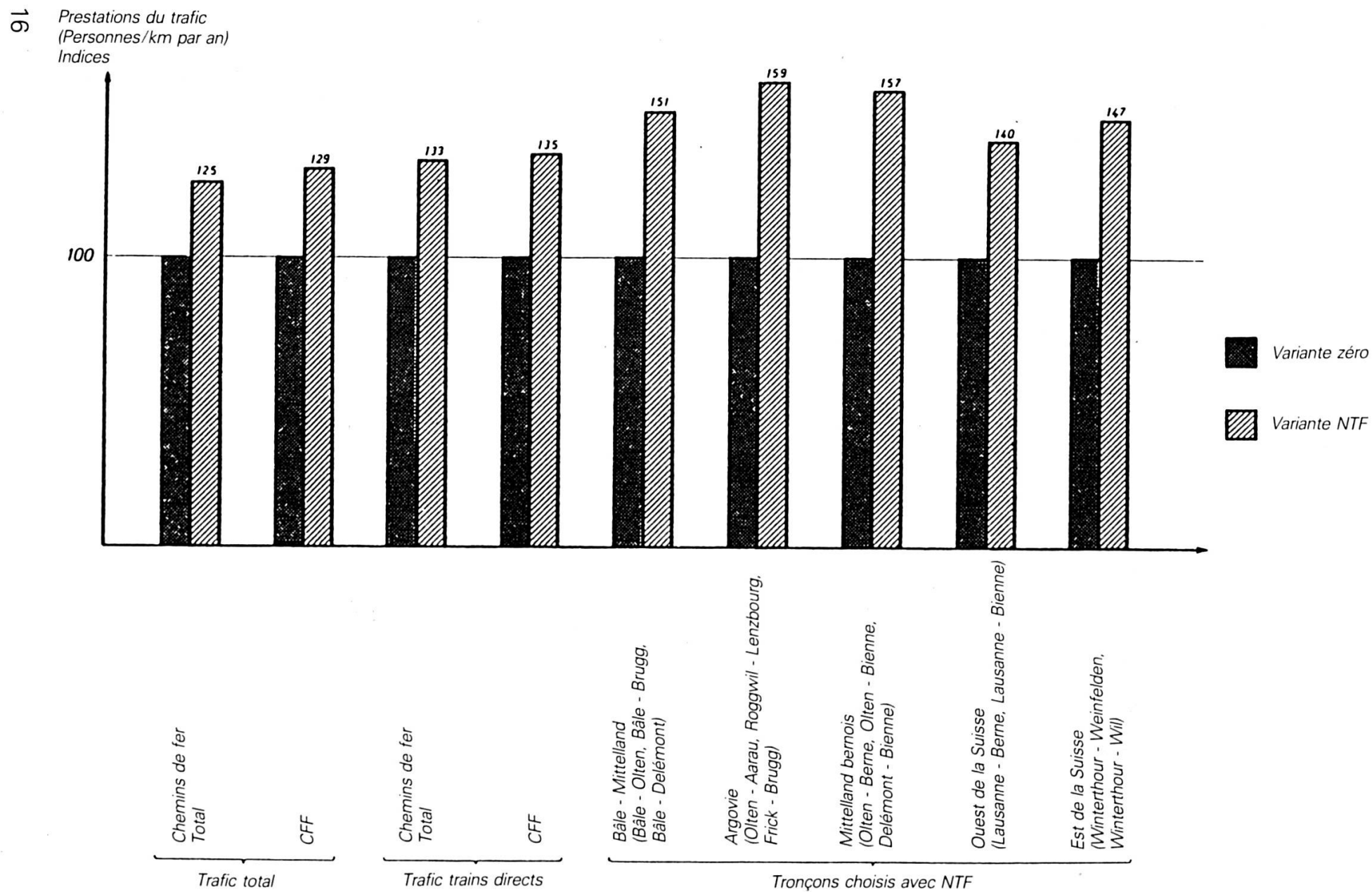
Un exemple:

Berne - Zurich:	48' avec NTF (200/250 km/h)
	83' sans NTF Diff.: 35'
Berne - Olten:	26' avec NTF
	46' sans NTF Diff.: 20'

En revanche, à l'échelle de la Suisse (l'équivalent de une à deux provinces



Résultats des modèles: variations de la demande du trafic voyageurs et transports publics/privés. Comparaison des variantes de construction par rapport à la variante zéro.



Résultats des modèles : répercussion des NTF sur les paramètres du trafic (personnes par km) des Chemins de fer.

françaises) l'augmentation de la capacité est plus importante que celle de la vitesse. Pouvoir assurer un train chaque demi-heure entre Berne - Zurich, par exemple, est une prestation attrayante pour le client: que ce soit à 140 km/h ou à 200 km/h, la différence n'est pas significative puisque l'écart est de l'ordre du quart d'heure (le temps de prendre un café!).

Or, l'augmentation de la capacité de transport a été l'objectif prioritaire des Chemins de fer néerlandais, qui offrent sur un réseau très dense et desservant toutes les régions du pays (et desservis également par autoroute!), une cadence très souvent à la demi-heure. Cette solution type « métro » à l'échelle du pays a le grand avantage de décharger efficacement les autoroutes tout en ne pénalisant pas des régions entières. Comparaison n'est pas raison, mais, à notre sens, l'expérience hollandaise (15% de voyageurs en plus en 4 ans!) est déjà pour la Suisse et ses différents cantons un modèle de transport politiquement et économiquement probant.

Enfin, il faut ajouter que le renforcement de la capacité de transport du réseau suisse passe aussi par l'acheminement des marchandises sur des itinéraires déchargeant les axes du trafic voyageurs.

A ce propos, l'itinéraire marchandises Bâle - Delémont - Berne, moyennant un doublement par tronçon, pourrait très sensiblement alléger le tronçon Bâle - Olten - Berne. Il permettrait un cadencement à la demi-heure pour le trafic voyageurs, tout en évitant de quadrupler les voies entre Bâle, Olten et Berne et en assurant un trafic indispensable à la rentabilisation du doublement du Lötschberg (BLS).

Conclusions

Le projet de nouvelles transversales ferroviaires est à prendre très au sérieux,

notamment par les villes et cantons situés le long de la ligne du pied du Jura Delémont - Bâle. En effet, une ligne NTF permettant des vitesses de 200 km/h condamnerait l'utilité de la ligne du pied du Jura. A notre sens, il est essentiel de demander une revalorisation concrète de la ligne Bâle - Delémont - Genève (poursuite du doublement, mise en service de liaisons plus directes sur Genève dans le sens de la proposition bâloise (cf. art. ci-après de M. Sulser) et mise en service d'un matériel plus confortable (type IV, 1^{re} et 2^e classe).

Quant au projet NTF proprement dit, nous pensons qu'il est possible de concilier l'intérêt des régions et celui des CFF en soutenant une politique visant à moderniser *l'ensemble* du réseau ferré suisse, en s'inspirant à la fois du modèle hollandais (métro national) et du TGV (programme de correction de courbe élevant la vitesse générale à 100/170 km/h). si on ne peut contester la nécessité d'améliorer en premier lieu le tronçon Berne - Olten - Zurich (selon une variante plus modeste type KAP (50% du coût des NTF, 160/170 km/h), celui-ci doit être inscrit dans *un plan* mentionnant explicitement les travaux et améliorations à effectuer *sur les autres lignes*. En résumé, l'intérêt des régions, c'est de moderniser un réseau et non un couloir!

En réclamant un réseau autoroutier plutôt que deux axes Nord-Sud et Est-Ouest, les autorités politiques avaient à l'époque pris une décision devant atténuer les disparités régionales et cantonales. En ira-t-il de même pour le rail? Les CFF enfin sont-ils conscients qu'ils ont intérêt eux aussi à poser le problème, pour les échéances futures, en terme de réseau et non d'axe, avec les régions et non contre nombre d'entre elles.

Alain BOILLAT
membre de la commission