

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: Situation de la ligne Bienne - Delémont - Bâle

Autor: Denis, André

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824591>

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: 15.03.2025

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

Situation de la ligne Bienne - Delémont - Bâle



C'est la ligne qui assure la desserte de la région de Moutier, de Delémont et de Laufon; elle relie le canton du Jura aux grandes gares de correspondance de Bâle et de Bienne. Elle se greffe à Bienne sur la ligne du pied du Jura et c'est par elle que transitent les trains directs Bâle - Genève et Bâle - Valais.

Une affluente de la ligne du pied du Jura

La ligne du pied du Jura (Lausanne - Neuchâtel - Bienne - Olten) a un profil favorable (les rampes n'excèdent pas 10‰, 13‰ sur un court tronçon au sud de Neuchâtel), qui la voue logiquement au trafic lourd des marchandises. Tandis que la ligne du «pied des Alpes» (Lausanne - Fribourg - Bienne - Olten), au profil en dents de scie (rampes de 22 ‰ au nord de Lausanne), accueille la plupart des trains rapides (catégori A) de voyageurs qui relie la région lémanique à la Suisse orientale.

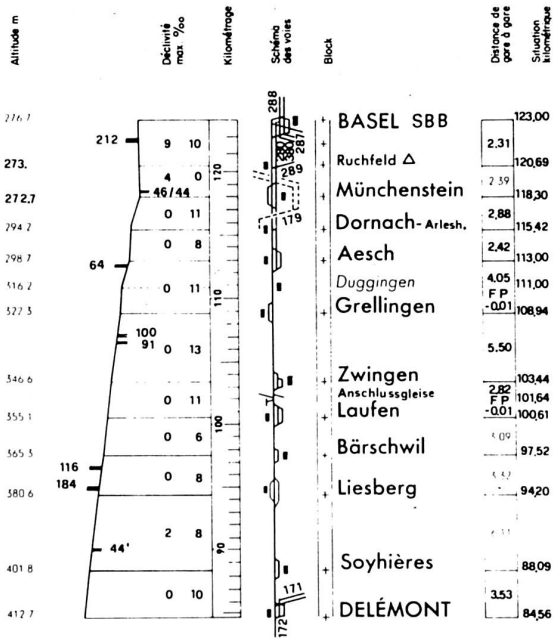
Cette situation est, pour la ligne Bienne - Delémont - Bâle, un premier handicap: affluente d'une ligne consacrée surtout aux marchandises, elle ne pourra prétendre à un grand trafic de voyageurs et si ses caractéristiques ne lui permettent pas de supporter des trains de fort tonnage, elle ne profitera guère du trafic des marchandises qui passe à Bienne.

Les caractéristiques

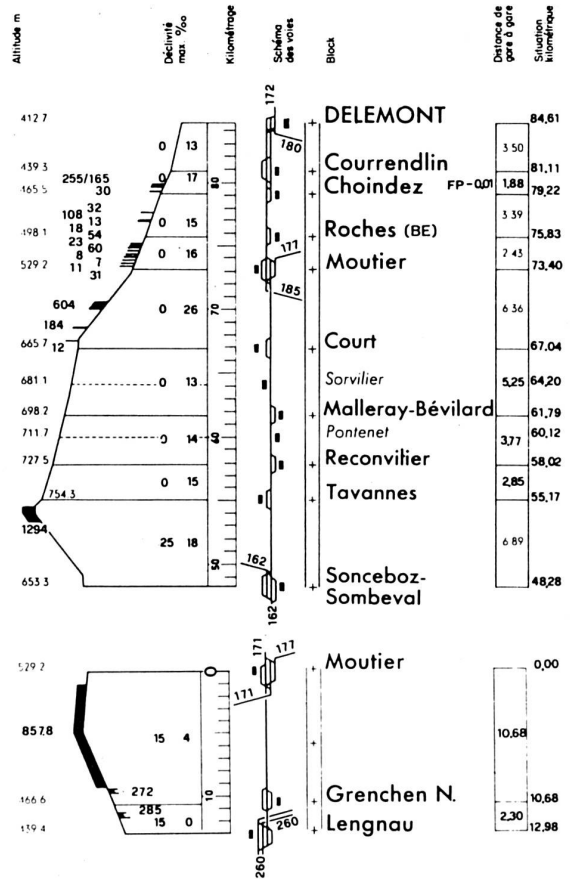
Et c'est, hélas, le cas, à cause non seulement des caractéristiques techniques mais aussi des pratiques tarifaires.

① Les caractéristiques techniques:

- La ligne est à voie unique, sauf sur les tronçons Bâle - Aesch et Delémont - Choindex. Le long tronçon de 10 km sans possibilité de croisement entre Granges et Moutier, est à certaines heures un goulot d'étranglement, malgré le poste de block du milieu du tunnel. Un projet de doublement de la voie au nord de Delémont existe depuis fort longtemps, mais, à ce jour, il n'a pas encore connu le moindre début de réalisation.
- Le tracé est difficile, la ligne doit se faufiler dans les étroites cluses jurassiennes, combes et contre-courbes se succédant le long de la Birse; les rampes atteignent la valeur de 17‰ entre Roches et Moutier.
- L'emplacement de la gare de Delémont impose un rebroussement aux trains Bâle - Bienne. Cet inconvénient serait facile à corriger par un raccordement direct des lignes de Bâle et de Bienne. Mais une telle perspective sème l'inquiétude à Delémont, qui craint que les trains ne s'y arrêtent plus. Mais cette crainte est-elle justifiée? Il n'y aurait de risque que pour les trains A (intercités Bâle - Genève); on imagine mal les trains B, qui desservent Laufon, Moutier et Granges brûlant l'arrêt de Delémont. Les nouvelles transversales ferroviaires (NTF), lorsqu'elles seront réalisées, dériveront l'essentiel du trafic Bâle - Lausanne - Genève, et donc les trains A, par le Hauenstein et Olten.



Référence = Le réseau ferré suisse, Atlas technique et historique, 1980, secrétariat général CFF, Berne.



Dès lors, la réalisation de ce raccordement ne donnerait-elle pas un argument de plus pour défendre la ligne, au moins pour le trafic des marchandises, notamment en direction du BLS? Car il ne faudrait pas l'oublier, seul le maintien d'un trafic suffisant pourra justifier l'amélioration et la modernisation des équipements (double voie, signalisation) dont profiteront aussi les trains de voyageurs (leur vitesse en particulier).

Il faudrait certes compléter cet aménagement par une amélioration du profil entre Delémont et Moutier, afin d'accroître le tonnage des trains. Pourquoi les prochains travaux de la route transjurane n'en donneraient-ils pas l'occasion?

② Les pratiques tarifaires :

La ligne Bâle - Delémont - Bienne est pénalisée par une surtaxe de presque 100% entre les gares de Moutier et de Granges, sous le tunnel, où les installations appartiennent au LMB (Lengnau-Münster-Bahn), filiale du BLS. Une telle «dépéréquation» des tarifs revient à allonger artificiellement le parcours entre Bâle et Bienne de quelque 10 km.

Il s'agit là d'un vieux problème, maintes fois évoqué, par l'ADIJ en particulier, mais qui n'a pas encore trouvé de solution.

L'avenir

Les conclusions de la Conception globale suisse des transports (CGST) n'étaient pas tendres pour la ligne Bâle - Delémont - Bienne :

- la version finale I (dont on ne parle heureusement plus guère) prévoyait l'ablation de toutes les lignes affluentes, sauf celle de Delle ;
- la version finale II, plus généreuse, limitait l'amputation à la ligne Moutier - Soleure, dont pourtant le trafic des marchandises, transitant par Delle, est loin d'être négligeable.

Mais la menace la plus précise et sans doute la plus proche est celle des NTF (nouvelles transversales ferroviaires), surtout à cause du tronçon Olten - Hauenstein - Bâle :

- Le trafic des voyageurs se fera essentiellement par la ligne du « pied des Alpes », remaniée sur la plus grande partie de son parcours et desservie par des trains à grande vitesse. Dès lors, les trains à grand parcours sur la ligne Bienne - Bâle sont compromis, de même que la qualité des trains en correspondance à Bienne.
- La relation Bâle - Genève sera plus rapide par le Hauenstein et Olten - Berne que par Delémont - Bienne (gain de 44 minutes sur les meilleurs trains actuels selon le rapport de gestion 1982 des CFF, page 26). La ligne via Delémont perdra la clientèle de la *regio basiliensis*, du bassin lémanique et du Valais, et les usagers potentiels se limiteront aux habitants des régions entre Yverdon et Laufon.

Certes les NTF seront une nouvelle chance pour le chemin de fer en Suisse, comme le TGV l'est pour la SNCF, mais il ne faudrait pas, en concentrant le trafic sur des axes superbement équipés, organiser le dessèchement des autres artères du réseau, au grand dam des régions « périphériques » qui seront encore un peu plus à l'écart...

Sous peine de régression, il ne faudrait pas, au nom du progrès technique ou des impératifs financiers, sacrifier la solidarité entre les régions d'un même Etat ou d'un même continent. Il sera donc nécessaire que les autorités des régions traversées par les lignes Bâle - Delémont - Bienne et Lausanne - Neuchâtel - Bienne - Olten se concertent pour organiser la défense de ces axes. Sinon, pour se rendre rapidement de Delémont à Lausanne, il faudra changer de train à... Bâle!

André DENIS
membre de la commission