

**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 conception bâloise quant à l'avenir et aux possibilités de la ligne du pied du Jura

**Autor:** Sulser, H.-U.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-824594>

### **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:** 01.04.2025

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

# La conception bâloise quant à l'avenir et aux possibilités de la ligne du pied du Jura



De tout temps la ligne du pied du Jura a été considérée par la ville de Bâle comme la relation la plus courte avec l'Ouest de la Suisse. C'est la raison pour laquelle Bâle s'est intéressée à toutes les tentatives pour l'amélioration et la construction de cette ligne.

Bien que le trafic principal depuis Bâle avec le reste de la Suisse passe par les lignes Bâle - Olten et Bâle - Zurich, la commission des horaires de Bâle a toujours porté une attention soutenue à la ligne jurassienne. Cela pour plusieurs raisons :

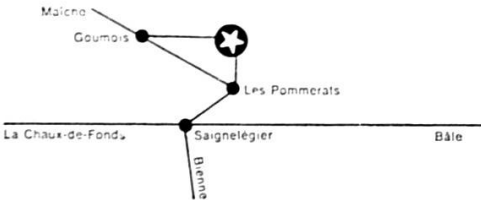

- D'une part, la ligne du pied du Jura était, jusqu'à l'introduction de l'horaire cadencé, la relation la plus courte, la plus rapide et la meilleure marché avec Lausanne et Genève. Pour cette raison, la liaison quotidienne de 3 trains directs parcourant la distance Bâle - Genève en moins de 3 heures a été durant ces dernières années un important postulat bâlois. La liaison est établie actuellement en 2 h 51 au moyen des 3 trains intercity.
- D'autre part, la ligne Bâle - Bienne et sa prolongation jusqu'à Berne constitue une alternative bienvenue au Lötschberg et au Simplon, comme l'ADIJ l'a présenté dans une étude de 1963 intitulée *Le trafic ferroviaire transalpin*, étude qui, aujourd'hui encore, con-

serve toute sa valeur. Cette ligne revêt également un caractère de politique régionale digne d'intérêt, car elle relie une région marginale au reste de la Suisse. Cette situation peut être améliorée par les trains directs d'une manière plus satisfaisante que pour d'autres lignes, par exemple en Suisse orientale.

## La ligne Bâle - Delémont - Bienne

Pour différents motifs, certaines menaces planent actuellement sur les relations de la ligne Bâle - Bienne, dangers auxquels tous les cantons concernés doivent réagir avec fermeté :

- Une faiblesse de la ligne se trouve dans le fait que les tronçons Aesch - Delémont et Choindez - Longeau ne disposent pas de la double voie. Les difficultés d'exploitation, dues aux tronçons à une voie, ont conduit entre autres à ce qu'un horaire cadencé au vrai sens du terme ne peut être organisé ; seul est possible une cadence boîteuse. Dans ce cas à Bâle, on parle même d'un service non cadencé.
- Un autre désavantage réside dans la surtaxe tarifaire prélevée sur le tronçon Moutier - Longeau, étant donné que cette voie appartient au BLS. Malgré cette surtaxe, la route Bâle - Lausanne

<b>MOUTIER</b>	<b>HÔTEL-RESTAURANT DES GORGES</b> PIZZERIA « LA ROMAGNOLA » Cuisine à toute heure Spécialités italiennes	Fam. Montanari <b>032 93 16 69</b>
<b>MOUTIER</b>	<b>HÔTEL OASIS</b> Chambres tout confort Cuisine française Spécialités de poissons et fruits de mer Salles pour banquets de 30 à 120 personnes	François Pose <b>032 93 41 61</b>
<b>SAIGNELÉGIER</b>	<b>HÔTEL DE LA GARE ET DU PARC</b> Cuisine du marché - Spécialités Salles pour banquets, mariages et séminaires Chambres tout confort, tranquilles	M. Jolidon-Geering <b>039 51 11 21/22</b>
<b>SAIGNELÉGIER</b>	<b>HÔTEL BELLEVUE</b> Cent lits - Chambres (douche et W.-C.) Sauna - Jardin d'enfants - Locaux aménagés pour séminaires - Tennis - Prix spéciaux en week-end pour skieurs de fond	Hugo Marini <b>039 51 16 20</b>
	<b>AUBERGE DU MOULIN-JEANNOTAT</b> Truites aux fines herbes Pain de ménage cuit au four à bois Dortoirs pour groupes Famille P. Dubail-Girard Tél. 039 51 13 15	
<b>DELÉMONT</b>	<b>CAFÉ-RESTAURANT-BRASSERIE</b> <b>HÔTEL SUISSE</b> Chambres tout confort - Spécialités : saucisse d'Ajoie sur le gril, entrecôte aux morilles, steak tartare, gratin de pommes de terre	Laurent Degoumois <b>066 22 14 21</b>
 <p><b>« Chez l'Cabri »</b> Restaurant de la Couronne Famille Laurent Maillard 2923 COURTEMAÏCHE Tél. (066) 66 19 93</p> <p><b>CUISINE RÉPUTÉE DANS UN CADRE RUSTIQUE</b></p>		
<b>PORRENTRUUY</b>	<b>HÔTEL-RESTAURANT DU CHEVAL-BLANC</b> <b>BAR-DANCING DERBY-CLUB</b> <b>RÔTISSERIE LA MANADE</b> Excellente cuisine française mijotée au feu de bois	P. Debons <b>066 66 11 41</b>



## Restaurant de la Poste - Glovelier

☎ (066) 56 72 21 - Famille Mahon-Jeanguenat

Bien situé au centre du Jura - Entièrement rénové,  
avec salles à manger et salles pour banquets et  
réunions. Fermé le lundi dès 14 heures



## Hotel-Restaurant de la Gare

2725 Le Noirmont

G. & A. Wenger - Tél. (039) 53 11 10  
Spécialités selon saison et arrivages  
Menu du jour - Chambres tranquilles



## Café Restaurant

F. Kurth  
2800 Delémont  
Tél. 066 22 26 98

de la  
**Croix  
Blanche**

**SOULCE**

### RESTAURANT DE LA CROIX-BLANCHE « AU PALEU »

Spécialités campagnardes  
Lard - Saucisse - Terrine  
Fermé le lundi

Marianne et  
Marc Beuchat  
**066 56 78 18**



*Hotel-Restaurant*

## A L'ARIGLE "1900"

*Son cadre « Belle Epoque »  
Sa salle à manger « Xavier Stockmar »  
Sa pizzeria Son bar Son grill*

Fam. G. Borruat-Thiévent  
Fbg de France 5  
2900 PORRENTUROY  
Tél. 066 66 24 24

**SAIGNELÉGIER**

### CAFÉ-RESTAURANT-PIZZERIA DE LA POSTE



Cuisine régionale  
Petite salle  
pour banquets et sociétés

Famille J. Girardin  
Tél. 039 51 11 79

par Bienne était jusqu'à présent plus avantageuse que le passage par Berne. Ce n'est qu'avec l'introduction de l'horaire cadencé qu'une unification tarifaire est intervenue, si bien qu'aujourd'hui les deux relations coûtent le même prix.

- Pour la première fois, l'introduction de l'horaire cadencé a permis de planifier un grand nombre de bonnes correspondances entre Bâle et Genève par Bienne. Le temps de parcours, avec changement de train à Berne (3 h 01), est certes encore plus élevé que les trois Intercity par Bienne, mais les trains par Berne sont, à prix égal, beaucoup plus confortables. Le cercle vicieux est créé: le voyageur utilise les trains par Berne car il dispose, pour le même prix, d'un wagon-restaurant au moins sur la moitié du parcours (4 wagons-restaurants ont été retirés de la ligne du pied du Jura). La fréquentation diminue sur la ligne du Jura. L'offre de trains Intercity est réduite!
- Cette évolution conduit à une concentration du trafic sur les grandes lignes, une politique dont fait usage la France, par exemple. Comme Bâle a déjà été victime de cette tendance centralisatrice dans le domaine du trafic aérien (dans ce cas au profit de Zurich), on sait pertinemment dans cette ville qu'il vaut la peine de favoriser aussi les lignes moins puissantes et de ne pas les négliger.

Cela est aussi valable pour le cas où la NTF (nouvelle transversale ferroviaire), pour laquelle Bâle montre des dispositions favorables, serait construite.

La ligne du Jura peut certainement offrir de bons services jusqu'à l'ouverture de la NTF Bâle - Berne, mais également après, pour la relation Bâle - Brigue.

Quelles ont donc été les démarches entreprises par Bâle-Ville en faveur de la ligne du Jura au cours des dernières années?

Dans la requête générale du 4 novembre 1980, en vue de l'introduction de l'horaire cadencé, le concept suivant a été proposé pour la liaison Bâle - Ouest de la Suisse:

### **La ligne Bâle - Delémont - pied du Jura**

Sur la ligne du pied du Jura, à Bienne, se rencontrent les mouvements de trafic de Zurich - Olten - Soleure d'une part et de Bâle - Jura d'autre part. La NCTV offre la continuation alternative du train de Bâle et de celui de Zurich vers Lausanne - Genève (respectivement vers le Valais), avec arrêt à Neuchâtel, Yverdon, Morges, et Nyon. Ainsi, les trains B directs effectuent la liaison Bâle - Genève dans le temps peu intéressant de 3 h 10.

La solution proposée repose sur le principe que les deux trains B parvenant à Bienne, de Bâle et Zurich, poursuivent en direction de l'Ouest de la Suisse en tant que trains A: alternativement, un train sur Lausanne et l'autre directement sur Genève par la voie de jonction de Bussigny - Denges.

La possibilité de changement de train à Bienne assure ainsi à chaque heure, de Zurich ou de Bâle, la liaison normale sur Lausanne et une relation privilégiée sur Genève.

Avant tout, les temps de voyage de Bienne, Neuchâtel et Yverdon sur Genève pourraient concurrencer ceux de l'autoroute. Cette nouvelle liaison prendrait toute sa signification dans la perspective du raccordement ferroviaire avec l'aéroport de Cointrin.

La comparaison suivante des durées de parcours peut étayer ces remarques :

<i>Lignes</i>	<i>NCTV*</i>	<i>Nouvelle conception Ligne du pied du Jura</i>	<i>Amélioration</i>
Bâle - Genève	2 h 51 min. **	2 h 40 min.	5,8% **
	Train A 3 h 10 Train B		16%
Olten - Genève par Bienne	2 h 45 min.	2 h 23 min.	13,3%
Bienne - Genève	1 h 46 min. **	1 h 30 min.	15%
	Train A 1 h 55 min. Train B		22%
Neuchâtel - Genève	1 h 34 min.	1 h 08 min.	28%
Yverdon - Genève	1 h 11 min.	43 min.	40%

\* Horaire cadencé.

\*\* 3 fois par jour.

Cette conception dépend encore de la planification de détail, qui est un problème interne des CFF. Toutefois on peut déjà constater que :

- les rendements d'exploitation sur la double ligne ferroviaire entre Bienne et Bussigny diminuent ;
- les mesures proposées ne réduisent pas considérablement la capacité de la ligne pour les trains de marchandises, puisque les deux trains de voyageurs se suivent directement.

Les particularités suivantes doivent encore être mentionnées :

- le départ de Bâle est à différer, afin que fonctionne la correspondance avec le train B de Zurich ; cette question peut être résolue sans difficulté par un changement des temps d'arrêt à Bienne et une petite attente du train Bienne - Zurich ;
- à la place d'un arrêt du train B à Granges-Nord, le train C Bienne - Granges-Nord doit être prolongé jusqu'à Moutier ;

- il est douteux qu'un deuxième train B de Lausanne à Genève soit nécessaire toutes les deux heures ; mais il est sans autre intégrable à cette conception de la ligne du pied du Jura.

Après un entretien avec une délégation de la direction générale des CFF, ces requêtes concrètes ont ensuite été formulées pour l'horaire 1982.

### **Propositions concrètes pour une amélioration de l'offre**

Vu qu'il n'a pas été tenu compte de nos propositions, respectivement suggestions pour une offre améliorée sur les lignes Bâle - Olten - Berne (et Lucerne), Bâle - Delémont - pied du Jura et Bâle - Zurich pour des « raisons de système », nous nous permettons, en considération de l'urgence de ce problème, de présenter une deuxième fois des demandes concrètes, tout en espérant que ces dernières soient discutées avant l'apparition du projet d'horaire cadencé entre les cantons concernés et les organisations intéressées. Partant de l'idée que Bâle

occupe une place à part dans le trafic suisse et que, par conséquent, une bonne correspondance avec tous les autres centres importants peut être réclamée, nous nous sentons obligés d'effectuer cette démarche. Nous comprenons tout à fait qu'une nouvelle planification partielle de l'horaire 1982 n'est plus possible. Nous nous contentons pour cette raison de demander des corrections relativement simples avec seulement de petites prestations supplémentaires.

A moyen terme, nous devons toutefois exiger que notre conception du 4 novembre 1980 soit revue en fonction d'une remise en valeur fondamentale du Nord-Ouest de la Suisse et qu'une position concrète soit prise à ce sujet.

Pour la mise en valeur du renouveau de «mai 1982» nous formulons les demandes de modifications suivantes :

● *Bâle - Bienne (- Lausanne)*

Sur cette ligne il n'existe malheureusement aucun véritable horaire cadencé et il semble également que, provisoirement, aucune autre solution n'est possible. Et cela est regrettable. Mais nous devons critiquer la rupture de correspondance à Bâle entre le train B de Zurich qui arrive, à ...20 et celui qui part à ...18, direction de Delémont, ainsi que les longs temps d'attentes à Bienne des trains directs de Bâle. Le Nord-Ouest de la Suisse est une fois de plus prétérité. Tandis que les trains Bâle - Lausanne doivent s'accommoder comme précédemment d'un arrêt de 7 minutes à Bienne, les trains Zurich - Bienne - Lausanne ne s'y arrêtent que durant 3 minutes. Nous demandons dès lors de prendre en considération les adaptations suivantes :

<i>Train B : Zurich</i>	départ	...08	au lieu de	...09	
	Bâle	arrivée	...19	au lieu de	...20
<i>Train B : Bâle</i>	départ	...24	au lieu de	...18	
	Bienne	arrivée	...31	au lieu de	...26
		départ	...34	au lieu de	...33

Dans la direction contraire le train B pour Bâle doit circuler de la manière suivante :

<i>Train B : Bienne</i>	arrivée	...18	au lieu de	...20
	départ	...21	au lieu de	...27
<i>Train B : Bâle</i>	arrivée	...27	au lieu de	...33
	départ	...33		
	Zurich	arrivée	...44	

Ainsi un juste équilibre serait trouvé pour la correspondance du train Bâle - Genève par Berne, où le train A Zurich - Genève a trois minutes d'arrêt, le temps de changement entre le train de Bâle pour le train A de Zurich se montant également à 7 minutes.

Avec ces corrections de minutes, l'importante jonction par Bâle peut être faite dans les deux directions.

Le train B Bienne - Zurich par le Heitersberg est à aménager de la manière suivante :

...03	↓	Zurich	↑	...51
...39				...15
...41		Olten		...13
...28				...25
...34	↓	Bienne	↑	...18

Afin de pouvoir offrir un véritable horaire cadencé à moyen terme sur la ligne Bâle - Delémont - Bienne, les mesures d'aménagement nécessaires devraient être examinées dans le cadre d'une étude d'exploitation. Nous pensons tout particulièrement à des tronçons de doubles voies et à des points de croisement supplémentaires.

La nouvelle commission des horaires du canton de Bâle-Ville, à qui échoit aujourd'hui, d'une certaine manière, la fonction de «bureau de transports publics», a analysé les résultats de l'horaire cadencé pour Bâle et, le 14 juillet 1983, a pris position de la manière suivante au sujet de l'horaire de la période 1985/1987 pour la ligne du pied du Jura :

● *Bâle - Bienne - Ouest de la Suisse*

Il était clair dès le début que l'horaire cadencé présenterait beaucoup d'as-

pects insatisfaisants sur la ligne du Jura, à cause des voies uniques et des trop longs intervalles entre les stations de croisement. Nous vous avons déjà indiqué dans plusieurs écrits la nécessité de travaux d'aménagement urgents sur le tronçon Bâle - Delémont. C'est pourquoi il est incompréhensible qu'à la suite de la construction de la T18, la gare Soyhières-Bellerive soit aménagée avec une place de croisement sans les prolongations minimales pour des croisements faciles. Nous estimons à cet effet que la ligne Soyhières - Delémont doit absolument être érigée en double voie. Celle-ci, en rapport avec le gain de temps actuellement réalisable sur le tronçon construit entre Yverdon et Onnens, serait à même de procurer un grand nombre d'avantages à l'horaire :

- croisements de trains directs entre Soyhières et Delémont, respectivement sur la double ligne Bâle - Aesch plus proche de Bâle (d'où élimination de nombreuses haltes en vue des croisements à Aesch) ;
- élimination de l'arrêt de 7 minutes à Bienne entre trains bâlois et trains zurichoïses ;

- possibilité de correspondance à Bâle entre trains B de la ligne du Jura et trains en direction de Zurich.

Dans notre prise de position d'octobre 1980, nous avons formulé l'idée d'une nouvelle conception de la ligne du pied du Jura de la manière suivante :

« prolongation des trains de Bâle et Zurich, de Bienne jusqu'à Yverdon ; de là, relation directe sur Lausanne ou sur Genève alternativement. Les gains de temps seraient considérables et augmenteraient en particulier de manière importante l'attractivité de la ligne de l'aéroport de Genève. »

La conception bâloise quant à l'avenir et aux possibilités de la ligne du pied du Jura ressort clairement de ces différentes requêtes. Il est à souhaiter que, grâce aux efforts communs des cercles intéressés de l'économie et de la politique, la position de la ligne Bâle - Delémont - Bienne soit bientôt améliorée de manière notable.

*D' H.-U. SULSER*

*Secrétaire de la commission  
des horaires du canton de Bâle-Ville,  
membre de la commission*

**Administration de l'ADIJ et rédaction des «intérêts de nos régions»**

Rue du Château 2, case postale 344  
2740 Moutier 1, ☎ 032 9341 51

Rédacteur responsable :  
Claude Brügger, avocat, 2720 Tramelan

**ORGANES DE L'ADIJ – Direction**

Président : Roland Schaller, avocat, 2740 Moutier

Secrétaire général :  
Claude Brügger, 2720 Tramelan

Abonnement annuel : Fr. 35.—

Prix du numéro : Fr. 5.—

Caisse : CCP 25-2086