Zeitschrift: Défis / proJURA
Herausgeber: proJURA
Band: 4 (2006)
Heft: 13: L'Arc jurassien face à la nouvelle politique économique fédérale

Artikel: Les menaces sur le réseau ferré de l'Arc jurassien
Autor: Daetwyler, Francis
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824166

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

Les menaces sur le réseau ferré de l'Arc jurassien

Le présent ne représente certes pas la reproduction mécanique du passé, mais il existe suffisamment de liens entre passé, présent et avenir pour débuter un article tourné vers le futur par un rappel historique.

La construction des chemins de fer dans l'Arc jurassien a été longue et pénible; elle a commencé en 1859-60 avec les lignes Neuchâtel – Pontarlier et Neuchâtel – Le Locle, et s'est achevée en 1915 par le percement de deux tunnels qui avaient entre autre points communs de raccourcir des itinéraires existants, soit le tunnel du Mont-d'Or, qui relie Frasnes à Vallorbe, et le tunnel de la Montagne de Granges, qui raccourcit le trajet entre (Bâle) - Moutier et Bienne - (Berne). La construction des lignes suisses de l'Arc jurassien a été étroitement liée aux relations avec la France; c'est évident pour les lignes Neuchâtel – Pontarlier et Frasnes – Vallorbe, mais ce fut aussi vrai pour les lignes à voie normale du Jura et du Jura bernois, qui virent le jour pour remplacer le passage par l'Alsace, devenue allemande, de la liaison de Paris en direction de Bâle, via Delle. Quant au Moutier - Granges, il doit son existence à la volonté du BLS de raccourcir le trajet entre la frontière française et Berne.

Si une donnée de base n'a pas changé depuis le XIXe siècle, c'est le rôle de la frontière dans l'évolution du rail dans l'Arc jurassien et, jusqu'à présent, les effets en ont été davantage négatifs que positifs.

L'effet frontière au cours des temps

La très grande différence de densité du réseau ferré de part et d'autre de la frontière met en évidence des choix politiques différents. A cela s'ajoutent des nuances qui n'apparaissent pas sur les cartes, pour ce qui est des niveaux de desserte.

Plusieurs liaisons transfrontalières ont disparu; elles ont affaibli les lignes affluentes, parfois assez loin, et fait du réseau de la partie suisse de l'Arc jurassien une quasi-collection de lignes en cul-de-sac, dont l'abandon ne compromettrait en rien la cohésion du reste du réseau suisse.

Et si la Suisse n'a jusqu'ici pas connu de vagues de suppressions massives de lignes de chemin de fer, à l'image de la France ou de la Grande-Bretagne, les tentatives n'ont toutefois pas manqué et, chaque fois, des lignes de l'Arc jurassien figuraient en bonne place. Parmi les plus récentes, rappelons la conception globale suisse des transports et le projet de réforme II des chemins de fer; dans les deux cas, il était envisagé un «redimensionnement» (à la baisse bien entendu) du réseau de chemin de fer, avec mise à la charge des cantons sans compensation du réseau dit complémentaire.

Sommes-nous en avance ou en retard?

Pour quelles raisons, en Suisse, n'avons-nous pas connu jusqu'ici de suppressions massives de lignes de chemin de fer, bien que d'aucuns y aient pensé? Comme toujours, les causes sont multiples: est-ce en raison de choix politiques différents, de questions de procédures ou plus prosaïquement d'un décalage dans le temps; auquel cas la question serait «pourquoi n'avons nous pas encore connu de phase de démantèlement»?

Il existe indiscutablement des raisons «positives» à notre situation. Les Suisses, lors de différents scrutins, ont montré un réel attachement aux transports publics, et au chemin de fer en particulier, puisqu'ils en sont les premiers utilisateurs en Europe et les deuxièmes au monde, après les Japonais. La densité du réseau y est pour quelque chose, et le rôle d'apport des lignes régionales ne doit en aucune manière être sous-estimé.

Ce serait toutefois trop beau si l'on pouvait s'en tenir à cette explication, aussi réjouissante soit-elle. Il existe aussi deux grandes catégories de raisons «négatives» qui expliquent la situation actuelle, plutôt satisfaisante par ailleurs.

Par
Francis Daetwyler

Secrétaire général de l'Association régionale Centre-Jura

La Suisse est certes un pays riche, mais qui a des problèmes de taux de croissance. L'explication classique, vulgaire même, consiste à incriminer l'augmentation des dépenses de l'État. Pour ne rien arranger, les relations entre agglomérations et régions dites périphériques ne sont pas au beau fixe, même si les distances sont courtes dans un pays de petite taille, mais apparemment les distances mentales augmentent au fur et à mesure que les distances physiques diminuent. Tout cela fait que nous sommes embarqués dans une logique de sacrifice rituel, et que même si on sait depuis la publication du « Livre vert sur l'avenir des CFF » que l'abandon des lignes régionales ne permettrait pas de résoudre les problèmes de financement des chemins de fer, des tentatives de démantèlement risquent de devenir actuelles sous peu.

Des tendances inquiétantes...

A cela s'ajoute la très problématique question du trafic marchandise. Même si le peuple s'est clairement prononcé en faveur d'un transfert du trafic marchandise sur le rail, la politique d'entreprise de CFF Cargo va exactement dans le sens inverse.

Quelle que soit l'issue des discussions actuelles, sur le maintien d'un certain nombre de points de dessertes, il y a fort à craindre qu'on n'aura pas résolu les problèmes structurels de CFF Cargo, et que plusieurs régions du pays, à commencer par l'Arc jurassien, se trouveront privées de desserte ferroviaire marchandise dans un premier temps.

Le processus de fermeture de points de desserte, en cours en Suisse actuellement, rappelle étrangement des évolutions semblables, intervenues déjà voici quarante ans, en France et en Grande-Bretagne. Or, comme ces exemples l'ont montré, le résultat principal de ces politiques a été de reporter les frais fixes, très importants dans le chemin de fer, sur un trafic en diminution constante. On se trouve ainsi pris dans une spirale infernale où chaque réduction induit la réduction suivante.

Mais il n'y a pas qu'en trafic marchandise que les choses évoluent dans une direction inquiétante. Les processus de réforme des chemins de fer en général peuvent avoir des conséquences dangereuses pour nos régions. Il faut cependant être conscient que le statu quo n'était plus tenable. Sans mesures de rationalisation, l'augmentation de l'offre en trafic régional n'aurait pas été finançable.

Toutefois, les mécanismes mis en place à l'occasion de la première réforme des chemins de fer présentent le danger de favoriser une approche ligne par ligne au détriment d'une approche en réseau, avec le risque de perdre de vue l'indispensable cohérence du système. La ligne du Simplon, et son prolongement par Vallorbe, est l'illustration parfaite de ce phénomène. Le décor est connu : les CFF veulent concentrer le trafic de transit sur Genève et Bâle, même si ces deux gares ainsi que leurs lignes d'accès sont surchargées.

Au nom de l'augmentation de trafic, il est facile de justifier des investissements sur les sections les plus chargées. L'utilisation optimale d'itinéraires de délestage n'est pas à l'ordre du jour. Ainsi, la logique de concentration des investissements sur les gares et les tronçons surchargés, couplée à une logique de désinvestissement sur les autres lignes, s'alimente d'elle-même.

...Et quelques signes encourageants

Les raisons de s'inquiéter pour le réseau ferré de l'Arc jurassien existent. Sans faire de l'alarmisme, nous entrons dans une période de remise en cause des infrastructures, pas seulement dans le domaine ferroviaire. Avec Rail 2000, nous sommes arrivés au sommet d'un cycle marqué par une volonté de desserte de l'ensemble du territoire. Mais les idées dominantes ont changé, alors que le projet devient concret.

D'un autre côté, les relations transfrontalières s'intensifient et de nouveaux ensembles régionaux se mettent en place, souvent mal traduits par les statistiques nationales. La réalité, matérialisée par des flux de frontaliers, progresse plus vite que les institutions. Le travail frontalier n'est plus un simple phénomène conjoncturel. Il ne reste plus qu'à adapter les horizons de planification aux réalités.

Quelques signes encourageants pour conclure : la relance, certes modeste, du trafic ferroviaire transfrontalier entre Morteau et La Chaux-de-Fonds, et la décision du canton du Jura de participer financièrement aux investissements nécessaires à la desserte de Delle par les trains régionaux suisses.

■

Références

- ***Conception globale suisse des transports (CGST).*** *Tentative d'instaurer une politique globale des transports ; l'article constitutionnel a été rejeté en votation en 1988.*
- ***Livre vert sur l'avenir des CFF :*** *résultat publié en janvier 1993 des travaux du groupe de réflexion mandaté par la Confédération.*
- ***Réforme des chemins de fer II :*** *projet prévoyant notamment une distinction entre un réseau ferré de base, financé par la Confédération, et un réseau complémentaire financé par les cantons ; une partie importante du réseau ferré de l'Arc jurassien était attribuée au réseau complémentaire.*