

**Zeitschrift:** Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens

**Band:** 50 (1979)

**Heft:** 7: Destin de nos voies ferrées

**Rubrik:** Nos chemins de fer sont-ils menacés? : Stage VI de la commission UP d'information sur l'aménagement du territoire

### **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:** 15.10.2024

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

# LES INTÉRÊTS DE NOS RÉGIONS

BULLETIN DE L'ASSOCIATION  
POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS DU JURA  
Chambre d'économie et d'utilité publique

Cinquantième année  
Paraît une fois par mois  
N° 7 Juillet 1979

## SOMMAIRE

**Nos chemins de fer sont-ils menacés ?** (165) ; **Chronique économique** : La spirale des prix et des salaires se remet-elle en branle ? (182) ; L'indice suisse des prix à la consommation à fin mai 1979 (183).

# Nos chemins de fer sont-ils menacés ?

Stage VI de la commission UP d'information  
sur l'aménagement du territoire

## Table des matières

Introduction . . . . .	166
Présentation de la conception globale suisse des transports . . . . .	167
Les menaces sur le réseau CFF du canton du Jura et du Jura bernois	173
Le destin de nos voies ferrées régionales . . . . .	175
Résumé des interventions lors de la discussion générale . . . . .	180
	165

## Introduction

### Les intentions

Lors du stage de novembre 1977 consacré aux *Communications transjuranes*<sup>1</sup>, on avait pu déplorer à juste titre que les participants au débat ne se soient préoccupés que très accessoirement du réseau ferré, obnubilés qu'ils semblaient par le projet de route Transjurane. Et pourtant, à cette époque, certaines des conclusions de la Commission pour une conception globale suisse des transports (CGST) déjà connues, étaient de nature à inquiéter sérieusement les autorités et les citoyens du canton du Jura et du Jura bernois, en particulier concernant les CJ et la ligne CFF Moutier - Sonceboz.

Dans ces conditions, la commission de l'Université populaire jurassienne pour l'information en matière d'aménagement du territoire a jugé utile de revenir sur ce problème et d'organiser une rencontre d'information et de débat.

Ce sixième stage a eu lieu à Moutier, dans les locaux de la nouvelle Ecole professionnelle aimablement mis à disposition par la Municipalité et par les directions, le samedi 17 mars 1979, de 9 h. 30 à 17 h.

### Le déroulement

La rencontre a débuté par la présentation de trois exposés, qui sont reproduits intégralement ; ils avaient été demandés à un membre du comité directeur de la CGST, au président de la commission ferroviaire de l'ADIJ, et au directeur des CJ, de façon que les participants disposent d'emblée d'une information suffisante sur les grandes lignes de la CGST et sur les conséquences escomptées — ou redoutées — pour nos régions.

L'après-midi a été consacré à un débat général dont un résumé donne les grandes lignes.

Bien entendu, aucune résolution n'a été proposée en conclusion, l'objectif de

l'UP jurassienne, en la matière, étant d'apporter une information sérieuse et de donner la parole, et non de se substituer aux preneurs de décisions.

### La participation

On peut la considérer comme satisfaisante, puisque cinquante personnes ont participé, pour la plupart des hommes engagés politiquement ou professionnellement. On regrettera, une fois de plus, qu'une seule femme ait été présente.

Les deux tiers environ des participants étaient du Jura bernois, contre un tiers du canton du Jura, ce qui peut s'expliquer par le lieu de la rencontre, mais surtout par le fait que la vallée de Tavannes se sent menacée. Il n'est donc pas étonnant que presque toutes les Municipalités de la vallée de Tavannes se soient fait représenter ; mais on regrettera qu'à l'exception de Tavannes, aucune des communes touchées par les CJ ne soit venue chercher une information sur un problème qui touche autant leur avenir.

A noter que les deux cantons intéressés étaient représentés par des fonctionnaires responsables. A ce sujet, l'UP tient à remercier les autorités cantonales — le Service des communes pour le canton du Jura et les préfets pour le Jura bernois — d'avoir transmis aux Municipalités le programme de la rencontre ; cette collaboration est précieuse.

La presse était également représentée, ce qui a assuré à la rencontre, mais surtout au problème de nos chemins de fer, un écho dans l'opinion publique.

En conclusion, l'UP jurassienne, et plus particulièrement sa Commission d'information sur l'aménagement du territoire, remercie tous ceux qui ont contribué au succès de ce sixième stage, et plus spécialement l'ADIJ, qui offre une fois encore l'hospitalité du « Bulletin de nos régions ».

Jean-Marie Moeckli,  
secrétaire général de l'UP jurassienne

<sup>1</sup> Voir le bulletin de l'ADIJ de juillet 1978.

# Présentation de la conception globale suisse des transports

Exposé de Roger Rivier, membre du comité directeur de la CGST, Method

## 1. Mandat de la commission

La commission CGST a remis le 21 avril 1978 son rapport final au chef du Département fédéral des transports et de l'énergie, à l'intention du Conseil fédéral. Présidée par M. Aloïs Hürlimann, conseiller national, la commission se composait de 62 représentants de tous les modes de transports et des milieux de l'économie, de la science, de l'écologie, de la politique et de l'administration. Elle avait

pour mandat de « montrer différentes voies praticables permettant d'adapter le système des transports publics et privés à l'évolution continue ». Elle devait tenir compte des objectifs de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, d'une politique financière et économique équilibrée ainsi que de la péréquation entre les cantons.

## 2. Vision globale

Jusqu'à maintenant, on avait le plus souvent abordé les problèmes de transport de façon sectorielle, c'est-à-dire en considérant séparément les modes de transports.

La CGST propose d'appréhender globalement la demande de transports (voyageurs ; tonnes ; voyageurs/km. et tonnes/km.). De même, il convient de tenir compte de l'offre de transport comme d'un tout (capacité additionnée et combinée des différents modes de transports

que sont le rail, la route, la navigation intérieure, la navigation aérienne et les oléoducs).

Seule cette vision globale, liée au respect des règles de l'économie de marché, peut à la longue conduire à ce que les différents moyens de transport soient effectivement engagés aux meilleurs prix dans les secteurs qui correspondent à leurs caractéristiques propres, comme l'exige l'allocation optimale des ressources de la collectivité.

## 3. Les variantes finales

Devant présenter différentes voies praticables pour adapter les transports publics et privés à l'évolution économique et sociale d'ici à l'an 2000, la commission a étudié, au total, 8 variantes, toutes orientées vers l'an 2000.

Une démarche par étapes a permis de reconnaître les effets de différentes hypothèses, d'améliorer progressivement les variantes et leurs résultats, notamment en fonction des contraintes de l'environnement et de l'énergie, et d'élaborer deux variantes finales constituant les solutions estimées les plus judicieuses.

Ces deux variantes finales sont fondées sur des données de base qui influencent notablement le système des transports :

— l'évolution démographique : la population de notre pays restera pratiquement stable, passant de 6,4 millions de personnes en 1974 à 6,6 millions en 2000, sans modifier sensiblement sa répartition dans l'espace. Le taux de la population active diminuera de 49 % à 46 %. Le nombre des postes de travail n'augmentera donc que légèrement, passant de 2,94 millions en 1974 à 3,06 millions en 2000 ;

— l'évolution économique : les possibilités de croissance de l'économie suisse font l'objet de pronostics prudents. Le taux d'augmentation annuel moyen du produit national brut réel est estimé à 2 % pour la période 1974 à 2000, soit moins de la moitié de ce qu'il fut entre 1950 et 1974.

Selon ces hypothèses, la demande de transports se développera nettement plus lentement qu'avant 1974. Le tableau ci-après présente le trafic tel qu'il résulte de calculs pour chacune des variantes finales, comparé à la situation actuelle (1974).

### **Mais quelles sont les caractéristiques de ces 2 VF ?**

Dans la variante finale « VF 1 », l'aménagement du système des transports est conditionné par des moyens financiers et des ressources naturelles limitées. Par ressources naturelles limitées, il faut comprendre avant tout certaines difficultés en matière d'approvisionnement en énergie, pétrolière notamment, avec une notable augmentation des prix de cette énergie.

Le réseau des routes nationales et principales est achevé, à quelques exceptions près, certains tronçons étant abandonnés. Pour des raisons de capacité et de concurrence, le réseau ferroviaire existant est complété par de nouvelles transversales entre Lausanne et Winterthur, ainsi qu'entre Bâle et Olten. Mais certaines lignes ferroviaires sont supprimées ou remplacées par un service de bus.

Dans la variante finale « VF 2 », le système des transports vise une croissance modérée et l'optimisation des effets. En plus de l'achèvement du réseau, légèrement modifié, des routes nationales et principales, il est prévu l'aménagement de liaisons supplémentaires permettant de mieux desservir des régions périphériques. De nouvelles transversales ferroviaires sont construites entre le lac Léman et le lac de Constance ainsi qu'entre

Bâle et Olten. Leur attractivité garantira, face aux routes nationales, une alternative dans l'offre des transports, ce qui permettra d'éviter les surcharges et d'accroître la clientèle des transports en commun. Un prolongement de la voie rhénane est préconisé entre Bâle et Klingnau, afin de décharger les infrastructures de transports bâloises.

Aux deux variantes finales sont associées des hypothèses différentes relatives aux niveaux des prix pratiqués par les modes de transports. Dans la VF 1, les prix du pétrole subissent une forte augmentation ; le trafic routier surtout s'en trouve considérablement renchéri. Il est admis dans la VF 2, en revanche, que les prix des carburants ne croissent qu'à un rythme égal à celui des autres biens de consommation. Il faut souligner que ces relations de prix ne sont pas spécifiques aux variantes mais constituent des hypothèses issues des scénarios retenus par la commission. Elles influencent cependant la répartition du trafic entre le rail et la route.

Les variantes finales ne constituent cependant pas un programme de constructions. Les investissements proposés correspondent aux objectifs d'optimisation du système des transports et visent à satisfaire l'augmentation globale de la demande par des capacités supplémentaires. Mais chaque investissement, comme chaque suppression de ligne, devra faire l'objet, avant l'exécution, d'une étude économique complète.

En outre, il conviendra, à l'avenir, de vérifier si les différentes hypothèses (évolution du trafic notamment) sur lesquelles sont fondées les deux variantes finales, et qui nous apparaissent aujourd'hui comme plausibles, sont confirmées par l'évolution telle qu'elle se manifestera. A l'aide des modèles mathématiques mis au point pour simuler le trafic des voyageurs et le trafic des marchandises, il sera possible de tenir compte d'une évolution différente et d'y adapter la planification des infrastructures.

**Demande de prestation par mode de transport**

MODE DE TRANSPORT	ZO (1974)		VF 1		VF 2	
	Mrd vkm	%	Mrd vkm	%	Mrd vkm	%
<u>Voyageurs</u>						
Rail	9.7	16	19.9	20	19.8	19
Route	51.7	84	79.6	80	87.2	81
Total	61.4	100	99.5	100	107.0	100
<u>Marchandises</u>	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%	Mrd tkm	%
Rail	7.5	47	13.8	54	10.6	43
Route	7.3	45	9.9	38	10.9	44
Eau	0.1	1	0.2	1	0.6	2
Ferroutage	-	-	0.3	1	1.0	4
Conduites	1.1	7	1.6	6	1.6	7
Total	16.0	100	25.8	100	24.7	100

Le volume des investissements retenus pour les deux variantes finales est le suivant :

**Investissements nets nouveaux de 1974 à 2000**

	VF 1		VF 2	
	mrd fr.	%	mrd fr.	%
Rail	10,1	15,8	11,3	16,7
Route	51,9	81,3	54,4	80,1
Trafic aérien	1,7	2,7	1,7	2,5
Voie navigable	0,1	0,2	0,5	0,7
Total	63,8	100	67,9	100

Ces chiffres permettent de constater que les besoins annuels en investissements dans les infrastructures de transports sont estimés à 2,5 milliards par année

jusqu'à l'an 2000, ce qui correspond en gros à la situation d'aujourd'hui.

Selon les calculs complets, l'évaluation des variantes finales montre qu'elles entraînent des progrès notables du système des transports. La commission s'est prononcée cependant sans hésiter en faveur de la VF 2 qui, pour un coût total légèrement supérieur (+ 6,4 %), satisfait mieux à la plupart des objectifs et donne un meilleur résultat d'ensemble, en particulier dans les domaines de la desserte des régions écartées et de la protection de l'environnement.

La seule présentation d'un réseau futur des transports ne constitue pas l'ensemble d'une politique globale. Il convient de définir en plus les règles selon lesquelles les transports sont organisés et exploités.

**4. Les principes de politique de transports**

A cet effet, la commission préconise l'observation d'une série de principes, dont voici les plus importants :

**a) Responsabilité des infrastructures**

Comme les investissements dans les infrastructures sont d'intérêt général, les pouvoirs publics sont responsables de la planification, de la construction et du financement des voies de communications. Cette règle s'applique à toutes les infrastructures de transport et, à l'avenir, aussi au réseau ferroviaire national. Les CFF sont déchargés de la responsabilité de leurs infrastructures. Mais ils devront payer une taxe d'utilisation.

**b) Hiérarchie des transports**

Il faut répartir les compétences en matière de réseau entre la Confédération et les cantons selon des critères fonctionnels (hiérarchie des transports). Constituent des tâches nationales et sont ainsi de la compétence de la Confédération, le trafic à grande distance, les liaisons interrégionales ainsi que l'élimination des différences flagrantes dans la desserte de base des cantons. Les autres trafics

sont de la compétence des cantons, qui règlent de façon interne la répartition des charges correspondantes avec les communes.

Cette hiérarchie des transports a pour effet de transférer certaines charges, notamment dans le domaine de l'indemnisation des prestations en faveur de l'économie générale, de la Confédération aux cantons. D'où la nécessité de prévoir une péréquation intercantonale, afin de permettre aux cantons de faire face à la nouvelle situation. Toute cette question a fait l'objet d'un rapport complémentaire qui vient d'être publié.

**c) Financement**

Comme instruments de financement à la disposition de la Confédération pour ses dépenses en faveur des transports et pour la péréquation des charges cantonales, la commission propose la création de deux fonds ayant leurs comptes séparés, soit un fonds pour le transport privé et un fonds pour le transport public.

Les deux fonds devront être alimentés au moyen de ressources affectées qui serviront à financer leur propre genre de trafic.

Entreprise générale  
Bâtiment  
Génie civil  
Peinture  
Bureau d'architecture  
Gérance immobilière



**parietti  
et gindrat sa**

PORRENTROY  
BONCOURT  
DELÉMONT

1845

**NIVAROX S.A.**

**Manufacture de spiraux**



**2610 Saint-Imier**

1849



# LE DEMOCRATE

Le plus important  
quotidien jurassien  
vous informe sérieusement  
dans tous les domaines



Imprimerie du Démocrate SA  
Delémont

à votre disposition  
pour tous travaux graphiques

1861

## 5. Amélioration de la rentabilité

Les déficits des moyens de transports publics, comme le découvert qui apparaît maintenant dans le compte routier, constituent des charges à la longue insupportables pour les pouvoirs publics. C'est pourquoi la CGST propose une série de mesures qui visent l'amélioration de la rentabilité du système des transports. La commission préconise comme principe fondamental que le système des

transports, dans son ensemble, doit atteindre l'équilibre financier sur une longue période, les prestations en faveur de l'économie générale exigées par les pouvoirs publics devant être complètement indemnisées.

Le tableau ci-après présente les découverts actuels des comptes ferroviaire et routier.

### Compte ferroviaire CFF (1970) 1974 (1976)

		Degré de couverture en %		
		(1970)	1974	(1976)
<b>Trafic voyageurs</b>	avec trafic « travailleurs + écoliers »	—	74	—
	sans trafic « travailleurs + écoliers »	—	83	—
<b>Trafic marchandises</b>	avec colis de détail . . . . .	—	84	—
	sans colis de détail . . . . .	—	100	—
<b>Trafic total . . . . .</b>		<b>(98)</b>	<b>84</b>	<b>(67)</b>

### Compte routier (1970) 1974 (1976)

<b>Trafic voyageurs . . . . .</b>	(128)	105	—
<b>Trafic marchandises . . . . .</b>	(83)	69	—
<b>Trafic total . . . . .</b>	<b>(115)</b>	<b>95</b>	<b>(91,5)</b>

Compte capital : toutes valeurs sans indemnisation des prestations en faveur de l'économie générale.

Pour sortir le système de transports de ses chiffres rouges, la commission prévoit pour la route l'introduction d'une taxe sur le trafic routier lourd qui ne couvre pas les coûts d'infrastructure qu'il occasionne.

En outre il conviendra, si le trafic de voitures de tourisme devait, lui aussi, ne plus couvrir ses coûts à l'avenir, de majorer les taxes actuelles sur les carburants. La commission estime que, dans la situation présente, cette adaptation est le meilleur système possible. Ainsi il n'y a pas lieu de recourir aux vignettes ou aux péages d'autoroutes ou de tunnels. Pour le rail, plus particulièrement pour les CFF, les mesures proposées visent à leur conférer la plus grande liberté d'exploitation possible. Notamment ils seront seuls responsables de l'offre et

des prix pratiqués dans le secteur du trafic voyageurs à longue distance et du trafic marchandises (wagons complets et colis de détail).

Il convient ensuite d'améliorer l'offre ferroviaire dans les secteurs où le rail peut naturellement développer ses qualités intrinsèques, c'est-à-dire là où la demande de transports est d'une densité suffisante. C'est pourquoi les deux variantes finales proposent l'aménagement de nouvelles transversales ferroviaires.

Par l'introduction d'un horaire cadencé, il devrait être possible d'améliorer l'attractivité du rail.

Là où il ne peut couvrir ses frais et où un service routier public est à même de prendre la relève valablement, il faudra procéder à des suppressions de lignes.

Les prestations en faveur de l'économie générale exigées des chemins de fer devront à l'avenir être complètement indemnisées ; mais elles seront l'objet de négociations directes entre les pouvoirs publics qui les exigent et la compagnie qui les exécute.

Enfin le rail doit être déchargé de la responsabilité de ses infrastructures qu'il assume aujourd'hui. Cette responsabilité doit être prise en charge par l'Etat comme il le fait aujourd'hui déjà pour la route. En compensation, l'Etat prélèvera auprès des compagnies de chemins de fer des redevances d'usage pour l'utilisation du réseau.

Ainsi le rail et la route seront traités de même manière, ces redevances étant avant tout fonction de l'utilisation des infrastructures.

Toutes ces mesures visant une meilleure rentabilité du système des transports sont assorties d'autres principes parmi lesquels je citerai :

- le libre choix du moyen de transport qui est garanti à l'utilisateur ;

## 5. Conclusions

La commission de la CGST a adopté à l'unanimité et sans abstention les 40 thèses qui constituent ses recommandations. Cet accord repose sur un dosage harmonieux de propositions concernant la planification et la politique des transports. Ces 40 thèses constituent un ensemble dont il ne convient pas d'extraire l'un ou l'autre élément pour le mettre en œuvre isolément. De même, en raison de la concurrence existant entre modes de transports, l'application différenciée dans le temps des mesures proposées pourrait conduire à de nouvelles distorsions néfastes et rompre un équilibre longue-

- l'application des règles de l'économie de marché, qui doivent s'appliquer autant que possible au secteur des transports.

On le voit, la commission a exclu la répartition autoritaire du trafic entre les différents modes de transports, comme elle a écarté le financement d'un mode de transport par un autre. A ses yeux, aucun mode de transport ne devrait bénéficier d'un traitement privilégié. Mais il convient cependant de corriger les excès de la concurrence et ses distorsions. Pour cela, la commission a établi une série de recommandations dont je ne citerai que celle qui concerne la question épineuse des coûts et avantages externes. Ces coûts particuliers peuvent être aussi à l'origine de distorsions dans la concurrence. Dans la mesure où ils peuvent être quantifiés, ils devront être internalisés, c'est-à-dire pris comme dépenses, respectivement recettes, dans les comptes ferroviaire et routier. Ils seront ainsi mis à la charge ou au crédit de ceux qui les provoquent.

ment mûri, en lui-même déjà fragile, mais nécessaire à la conception globale proposée. Toutes décisions unilatérales de ce genre conduiraient aussi à compliquer dangereusement l'avenir politique de la CGST.

La commission est en revanche convaincue que si l'ensemble de la conception est mis en application en observant des délais suffisants, le système des transports de notre pays en sera très considérablement amélioré et pourra faire face à l'évolution économique et sociale, tout en respectant notre environnement.

# Les menaces sur le réseau CFF du canton du Jura et du Jura bernois

Exposé d'André Denis, président de la commission ferroviaire de l'ADIJ

Trois remarques préalables :

— Le Jura, dans son ensemble, n'a qu'une relativement faible densité humaine (Suisse 152 hab/km<sup>2</sup>, Jura environ 90, Franches-Montagnes 42). Une densité humaine faible n'engendre pas une grande demande de transport. D'autre part, et ceci est encore aggravé par la crise économique, le Jura est en perte de vitesse démographique.

— Le Jura (ou plutôt le Jurassien) est quelque peu complexé quand on lui parle de ses chemins de fer ; il se laisse mettre en position d'accusé, ce qui n'est pas la meilleure attitude pour défendre le réseau et attirer des investisseurs éventuels. Un exemple : la presse écrite ou parlée traite parfois des menaces qui pèsent sur le point frontière de Delle : pourtant, chaque année 400 000 tonnes nettes et 1 000 000 de tonnes brutes le franchissent ; c'est le neuvième point

frontière sur les seize suisses. Les trois employés CFF de Delle enregistrent chaque année une recette de l'ordre de 11 millions de francs. Il n'y a pas de quoi avoir honte !

Nos trains ne sont pas des « p'tits trains » avec ce que cela peut avoir de désuet et d'un peu péjoratif. Nos trains sont de bonne qualité et roulent sur une infrastructure en bon état et bien entretenue. Certes, elle pourrait encore être améliorée (doublement de voies surtout).

— Les Jurassiens sont attachés à leurs voies ferrées. Au siècle dernier, ils ont contribué financièrement à leur construction et certaines communes, comme Saint-Ursanne, se sont saignées pour avoir le chemin de fer. Cela, et on le ressent peu en haut lieu, fait en quelque sorte partie de la conscience collective des Jurassiens.

## Analyse des versions finales I et II de la CGST

### Version finale I

C'est une catastrophe : les lignes CJ (Porrentruy - Bonfol, réseau à voie métrique des CJ), les lignes Moutier - Sonceboz et Moutier - Soleure disparaissent ! Il ne reste que Bienne - Delémont - Bâle, Delémont - Delle et Bienne - La Chaux-de-Fonds.

Esquissons la défense des lignes condamnées :

#### Porrentruy - Bonfol

En 1977, 57 000 tonnes ont été acheminées sur cette ligne, soit 519 000 t/km., qui ont laissé une recette de 330 000 fr. pour les caisses des CJ. Mais en même temps les CJ ont encaissé pour le compte des CFF quelque 1 220 000 fr. Le petit

train de Bonfol est un affluent intéressant des CFF. Supprimons-le : est-il certain que le trafic du silo d'Alle ou de la scierie de Vendlincourt se reportera en gare de Porrentruy sur des wagons CFF ? Il y a risque, en coupant cet affluent d'apparence peu importante, d'assécher le cours principal, en l'occurrence la ligne Delémont - Delle.

#### Moutier - Soleure

Certes, le trafic des voyageurs jusqu'à Gänsbrunnen est faible, mais le trafic des marchandises est loin d'être négligeable : en 1977, 123 000 tonnes nettes, dont 60 000 tonnes viennent de la ligne d'Ajoie, en particulier 1500 wagons chargés d'automobiles Renault à destination d'Oensingen. Il y a encore des produits

métallurgiques pour Von Roll Gerlafingen, des tôles pour Bigla... La suppression de cette ligne reporterait le transit sur Bâle et ce serait une occasion de plus de parler du déclin du trafic de Delle !

Un réseau ferroviaire forme un tout, comme un organisme vivant, et modifier un courant de trafic peut avoir des conséquences, loin en amont ou en aval.

### **Moutier - Sonceboz**

Voici une ligne qui donne passablement de soucis. Avant toute décision à son sujet, il s'agirait de répondre aux questions suivantes :

- La population de la vallée de Tavanannes représente quelque 13 500 habitants, répartis entre des agglomérations bien desservies par six gares. Cela ne justifie-t-il plus une desserte ferroviaire ? Quel est alors le seuil ?
- Que deviendraient les coûteux investissements en cours (suppression de passages à niveau) ?
- Que deviendront les usagers les plus « vulnérables » (écoliers, ouvriers...) qui ne peuvent consacrer une part importante de leur budget aux frais de transports ?
- Le trafic de pointe (celui des écoliers et des ouvriers) pourra-t-il être assuré par un service routier ? Quel en sera le coût ? Sera-t-il inférieur au coût du maintien de la relation ferroviaire ?
- Une desserte routière sera-t-elle efficace dans les rudes conditions de l'hiver jurassien ?
- Une région sans voie ferrée sera-t-elle attractive pour d'éventuelles implantations industrielles ?
- Une desserte ferroviaire plus économique que la desserte actuelle n'est-elle pas possible ? Ne peut-on limiter la présence humaine dans les gares et accepter une desserte simplifiée par exemple avec des distributeurs de billets ? Si une diminution raisonnable du service à la clientèle peut se traduire par une baisse des déficits, ne devons-nous pas aider

l'entreprise de transport dans ses efforts, du moment que la desserte est assurée (cela sous la réserve de la sauvegarde de l'emploi) ?

### **Version finale II**

Les lignes CJ Porrentruy - Bonfol, Glovelier - Saignelégier, la ligne Moutier - Soleure disparaissent. La situation est moins mauvaise, mais certains problèmes soulevés plus haut subsistent.

### **La NTF (nouvelle transversale ferroviaire)**

Il s'agit de la ligne à grande vitesse qui reliera Lausanne à Zurich et Saint-Gall, avec un embranchement d'Olten à Bâle par un nouveau tunnel sous le Hauenstein.

Sur cette ligne circuleront des trains ultrarapides, très confortables. Pour les cheminots chargés de mettre en œuvre ce nouvel outil, ce sera une tâche exaltante : la revanche du chemin de fer, une desserte écologique, une emprise minimale sur l'environnement, la reconquête d'une clientèle détournée autrefois par l'auto ou l'avion.

Mais les retombées de la NTF sur le Jura peuvent être importantes et graves : actuellement, de Genève à Bâle, par Bienne et Delémont, le trajet dure 173 minutes par le meilleur train. Avec la NTF, par Olten et le nouveau Hauenstein, il ne faudra plus que 115 minutes, soit un gain de près d'une heure ! Donc, la clientèle à longue distance abandonnera la ligne du pied du Jura.

Les Bâlois, Lausannois, Genevois et Valaisans passeront par Olten, cela signifie donc que la fréquentation de la ligne Bienne - Bâle diminuera et que la ligne perdra de son importance, quelles que soient les assurances que l'on pourra nous donner.

Dès lors, les effets de la CGST, à travers les retombées de la NTF risquent d'être très négatifs pour le Jura. Toute la chaîne jurassienne, se trouvant entre deux couloirs très bien desservis (le Plateau suisse et l'axe Rhône-Rhin), risque de voir sa situation encore se dégrader.

# Le destin de nos voies ferrées régionales

Exposé de Jean von Kaenel, directeur des Chemins de fer jurassiens, Tavannes

Ainsi, la commission fédérale de la conception globale suisse des transports (CGST) a recommandé à l'unanimité au Conseil fédéral d'adopter les 40 thèses contenues dans son rapport final, en lui suggérant de retenir la variante finale 2. Pour simplifier mon exposé et faciliter la discussion, je ne m'arrêterai ici qu'aux aspects du rapport susceptibles d'avoir une incidence sur les chemins de fer concessionnaires du Jura et du Jura bernois, à savoir les lignes des CJ et de Soleure - Moutier. Je ne mentionnerai les lignes CFF que dans la mesure où des modifications les concernant peuvent avoir des conséquences sur les lignes concessionnaires. Enfin, je serai obligé de parler des lignes d'automobiles des services publics, car on ne peut discuter de chemins de fer seulement, lorsqu'il est question de transports publics.

Selon la CGST, le chemin de fer doit réduire son offre là où, en raison de très faibles densités démographiques, des services de bus peuvent répondre à la demande de façon plus judicieuse. En outre, pour toutes les lignes présentant une couverture insuffisante des coûts, il faudra, avant de procéder à de grands investissements, se prononcer sur l'opportunité de telles conversions. Après avoir constaté que l'énergie électrique utilisée par les chemins de fer présente non seulement l'avantage de ménager l'environnement mais encore celui d'être produite, pour l'essentiel, dans le pays, la commission exprime l'avis qu'on ne peut pas en déduire que toutes les lignes ferroviaires peu fréquentées doivent être maintenues, puisque le rapport entre la consommation d'énergie et la prestation de trafic y est particulièrement élevé.

Voici mes réflexions au sujet des thèses résumées jusqu'ici :

## 1. Remplacement des chemins de fer par des bus

Il est incontestable que, sur des lignes peu fréquentées, les prestations de trafic sont, dans la plupart des cas, moins coûteuses par autobus. Cela tient en grande partie au fait que les frais du service routier ne comprennent pas la couverture des frais dus à l'utilisation de la route. Mais la substitution d'un moyen par un autre pose d'innombrables problèmes d'ordre économique, politique, social, et en matière d'aménagement du territoire. Dans le cas des CJ, les études faites il y a plusieurs années déjà ont démontré que la suppression partielle du réseau ferré n'apporte pas d'allègement sensible sur le plan strictement financier. La variante finale 2, appelée VF 2, ne fait du reste que suggérer l'étude plus approfondie de la suppression des lignes Porrentruy - Bonfol et

Saignelégier - Glovelier. Je suis persuadé qu'une telle étude ne pourrait que confirmer les conclusions d'études semblables faites par les CJ, de leur propre initiative. L'analyse pourrait éventuellement démontrer qu'à longue échéance la suppression de l'ensemble du réseau permettrait de réduire sensiblement les charges publiques ; une telle extension du programme de déferrement n'est cependant pas envisagée par la VF 2, même comme éventualité. Je qualifierai donc les risques de suppression des lignes Porrentruy - Bonfol et Saignelégier - Glovelier de faibles, pour peu que la politique des transports du canton du Jura ne s'écarte pas de celle pratiquée jusqu'ici par le canton de Berne. La ligne Soleure - Moutier, proposée aussi pour un examen de suppression, devrait cou-

rir encore moins de risques que les deux lignes visées des CJ. Tout d'abord parce que le trafic y est supérieur, ensuite parce qu'il n'existe pas d'alternative routière. Cette ligne sert aussi à alimenter le réseau du chemin de fer de l'Emmental avec le trafic marchandises en provenance de Delle. Il est intéressant de relever qu'une partie du trafic de la ligne Porrentruy - Bonfol s'écoule par celle de Moutier - Soleure. La disparition de la ligne des CJ aurait donc des conséquences négatives sur celle de Moutier - Soleure, tout comme la disparition de cette dernière influencerait défavorablement la ligne de l'Emmental. D'où la conclusion à tirer : la disparition d'une ligne appauvrit d'autres lignes.

Pour Sonceboz - Moutier, la situation est moins claire, en ce sens que les véritables intentions des CFF à son sujet sont encore mal connues. La variante finale 2 de la CGST ne la mentionne plus sur la liste des lignes éventuellement menacées, mais le rapport 1977 des CFF envisage sa suppression, laquelle entraînerait probablement celle de tout le réseau des CJ, à moins que le canton de Berne ne la rachète pour la confier aux CJ ou au groupe de l'Emmental (EBT) qui exploite déjà la ligne Soleure - Moutier. Beaucoup d'in-

certitudes donc quant à l'avenir. Au vu des résultats d'analyses faites pour 30 lignes CFF, d'une longueur totale de 713 km., il semble que l'économie possible grâce à des mesures allant de l'exploitation simplifiée à la substitution par un service de bus n'excéderait pas 25 à 30 millions de francs par année, donc en définitive fort peu. Un examen approfondi des 8 cas proposés dans le rapport final de la CGST est actuellement en cours. Il paraît invraisemblable cependant que la ligne Sonceboz - Moutier coure le risque de disparaître. Elle n'est pas mentionnée dans la VF 2. Par ailleurs, les investissements qui s'y font actuellement sont significatifs.

Il est intéressant de constater que le degré de couverture des dépenses de cette ligne n'atteint, selon les informations des CFF, que 28 %, donc moins que le chiffre calculé pour les chemins de fer concessionnaires les plus défavorisés. Il est dès lors permis de penser que des mesures de rationalisation de l'exploitation permettraient d'améliorer sensiblement le degré de couverture des dépenses. Une suppression sera donc difficilement soutenable aussi longtemps que la rationalisation n'aura pas été tentée.

## 2. La consommation d'énergie

Le rapport final de la CGST affirme que, sur les lignes peu fréquentées, le rapport entre la consommation d'énergie et la prestation de trafic est particulièrement élevé. Cela justifie à ses yeux l'intérêt de l'examen d'une suppression.

Les chiffres officiels publiés dans la statistique suisse des transports ne confirment pas cette affirmation. La consommation d'énergie par unité de trafic n'est nullement influencée par la densité du trafic. Elle dépend de plusieurs facteurs dont.

- le profil en long de la ligne ;
- le rapport entre charge utile et poids mort ;

- le système de courant ;
- les pertes d'énergie lors de son transport ;
- l'équipement électrique des véhicules-moteurs.

Le profil en long joue un rôle déterminant. Par km/tonne brute transportée, les CFF ont la consommation la plus basse. Le BLS consomme 35 % de plus. Aux CJ, la consommation sur le réseau central des Franches-Montagnes est 47 % plus élevée que sur la ligne Porrentruy - Bonfol. Il est donc permis d'affirmer que la consommation d'énergie par unité de trafic n'est pas influencée par la densité du trafic.

### 3. Réexamen du maintien de voies ferrées avant tout investissement important

La thèse de la commission de la CGST sur ce point est inadmissible. Ce n'est pas au moment où un renouvellement coûteux s'impose qu'il convient d'engager des discussions interminables — car elles le sont toujours — au sujet du maintien ou de la suppression d'une voie ferrée. C'est le moyen le plus détestable de la faire mourir sans devoir la condamner. Il n'y a pas de petits et de grands investissements ; une somme de petites dépenses équivaut à une grande dépense. Une voie ferrée peut se renouveler par tranches successives, selon les moyens de l'entreprise. Renouveler le parc de matériel roulant exige un programme plus ambitieux, car on n'achète pas qu'une locomotive à la fois, à moins de le faire en commun si les besoins de plusieurs entreprises sont identiques et se manifestent en même temps. Généralement, le renouvellement du parc est au-dessus des moyens propres d'une entreprise ; il faut requérir l'aide de la Confédération. C'est dans cette contrainte que je vois le plus grave danger pour les lignes des CJ, dotées d'un matériel roulant datant de 30 ans environ et dont le renouvellement dans 10 ans au plus s'imposera. Or on sait par expérience que l'examen du cas d'un chemin de fer dont le remplacement éventuel est envisagé exige plus de 10 ans. Donc, il faudrait théoriquement présenter une demande d'aide déjà maintenant pour provoquer à temps l'examen de la suppression. Il est évident que l'autorité fédérale compétente y répondrait en disant que l'examen est prématuré. Ce n'est que lorsque le matériel roulant sera manifestement démodé et inapte à un service normal que la Confédération se prêtera à une étude d'expertise. Cela n'est pas une vue de l'esprit. Les CJ ont dû faire circuler des locomotives à vapeur 60 ans avant de pouvoir les remplacer par du matériel électrique moderne. Actuellement, sur la ligne Nyon - Saint-Cergue par exemple, circulent des

automotrices âgées de 63 ans. Expertises et contre-expertises se succèdent, mais nul ne sait encore si la voie ferrée subsistera ou sera remplacée. Ce sort peu enviable pourrait un jour être aussi celui des CJ si la méthode dilatoire préconisée par la CGST n'est pas rejetée catégoriquement par les Chambres fédérales.

\*\*\*

Dans l'examen de la desserte d'une région par les transports publics, le chemin de fer ne peut pas être dissocié des lignes d'automobiles, puisque ces dernières assument les mêmes tâches et bénéficient aussi d'une aide de la Confédération et des cantons. Toutefois, il y a une différence fondamentale entre les lignes exploitées par les PTT et celles exploitées par des concessionnaires, comme les CJ par exemple.

Les lignes PTT sont à la charge exclusive des PTT, ce qui revient à dire que leurs déficits sont couverts par les excédents de recettes de la poste et des téléphones. Chaque client des PTT subventionne donc sans le savoir les lignes automobiles déficitaires. Par contre, les lignes concessionnaires sont à la charge de la Confédération, des cantons et parfois des communes. La ligne Tramelan - La Joux - Glovelier est en partie à la charge des cantons de Berne et du Jura, les CJ en étant concessionnaires, tandis que par exemple les lignes Tramelan - Goumois, ou Porrentruy - Damvant ou Delémont - Montsevelier ne coûtent pratiquement pas un sou aux mêmes cantons. Ces différences sont choquantes et doivent disparaître dans l'intérêt d'une politique des transports cohérente. C'est ce qu'a reconnu la commission de la CGST en proposant leur abolition. Les 53 millions d'économie qui en résulteraient pour la Confédération (année 1975) permettraient une autre distribution des aides aux différentes régions.

La hiérarchisation des charges dues aux transports publics n'est rien d'autre



qu'une répartition différente de ces charges entre la Confédération et les cantons, sans modifier la part globale des uns et des autres. Il ne semble pas qu'elle doive aggraver le risque de disparition de voies ferrées, sauf peut-être dans des cantons où il y a des lignes de chemin de fer à faible trafic et une forte proportion de lignes automobiles exploitées par les PTT. Les charges accrues de ces cantons pourraient les inciter à se montrer plus critiques vis-à-vis des voies ferrées.

Dans son rapport final, la CGST s'est limitée à l'élaboration de principes. La hiérarchie est cependant un problème central de la CGST et sa structure revêt une importance capitale, particulièrement pour les entreprises de transport concessionnaires. Ce n'est qu'au cours de l'étude détaillée que l'état-major de la CGST reconnut les difficultés soulevées par la nouvelle répartition des tâches. Par la suite, un comité directeur élargi a élaboré trois variantes principales sur une future hiérarchie des transports. Selon la variante 1, qui a la préférence de l'état-major de la CGST, la Confédération ne versera plus de prestations directes aux entreprises, mais fera parvenir ses contributions pour les transports publics sans intérêt national aux cantons. Les cantons accéderaient ainsi au rang d'intermédiaires entre la Confédération et les entreprises. Des liens précieux entre Confédération et entreprises seraient rompus. Les entreprises tomberaient sous la dépendance des cantons, tout en restant soumises à la législation fédérale. Les conséquences seraient particulièrement négatives pour les entreprises dont les lignes touchent plus d'un canton, comme les CJ qui en desservent trois. C'est pourquoi cette variante est combattue, non seulement par les entreprises concessionnaires, mais aussi par l'Office fédéral des transports et les CFF. Une 3<sup>e</sup> variante dite « desserte de base » plus réaliste est, pour cette raison, en cours d'étude. Elle se fonde sur une des thèses de la CGST

qui dispose que toutes les régions de Suisse ont droit à une desserte de même qualité par les transports publics. La nouvelle variante part donc de l'idée qu'un nombre minimal de courses — on parle de 10 paires — est financé par la Confédération, les courses en supplément allant à la charge des régions. Un mode de calcul clair et rigoureux n'est certes pas facile à trouver, mais il est indispensable, si l'on veut éviter que la CGST engendre une nouvelle bureaucratie fort coûteuse.

En conclusion, il est permis de faire provisoirement les pronostics suivants pour les régions du canton du Jura et du Jura bernois.

1. La CGST a recherché une ligne de conduite pour les vingt prochaines années, destinée à inspirer les pouvoirs publics dans la recherche d'objectifs politiques et économiques en matière de transports.
2. La concrétisation des thèses de la CGST demandera des études de longue haleine. Les inconnues au plan des décisions politiques sont encore nombreuses. Au gré des difficultés d'approvisionnement en produits pétroliers, les objectifs se déplaceront sensiblement.
3. L'exploitation de lignes de bus est sensiblement moins onéreuse que celle de chemins de fer. A qualité égale, les économies qu'on peut escompter de substitutions partielles sont relativement modestes ; il paraît très probable que les pouvoirs politiques n'auront pas recours à une telle opération.
4. Le danger qui plane sur certaines voies ferrées provient de leur faible densité de trafic et du fait qu'on exagère l'influence réelle de cette densité sur les coûts.  
L'évolution du degré d'utilisation par les populations régionales pourra amoindrir ce danger ou l'accentuer.
5. En matière de transports en général, les investissements pour les infra-

# Bons hôtels et restaurants du Jura

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

<b>BONCOURT</b>	<b>HÔTEL-RESTAURANT LA LOCOMOTIVE</b> Salles pour sociétés - Confort	L. Gatherat <b>066 75 56 63</b>
<b>DELÉMONT</b>	<b>HÔTEL DE LA BONNE-AUBERGE</b> Votre relais gastronomique au cœur de la vieille ville - Chambres tout confort Ouvert de mars à décembre	Famille W. Courto <b>066 22 17 58</b>
<b>DELÉMONT</b>	<b>BUFFET DE LA GARE</b> Relais gastronomique Salles pour banquets et sociétés	Famille P. Di Giovanni <b>066 22 12 88</b>
<b>DELÉMONT</b>	<b>HÔTEL DU MIDI</b> Cuisine soignée - Chambres tout confort Salles pour banquets et sociétés	Roland Broggi <b>066 22 17 77</b>
<b>DEVELIER</b>	<b>HÔTEL DU CERF</b> Cuisine jurassienne - Chambres - Salles	Charly Chappuis <b>066 22 15 14</b>
<b>GLOVELIER</b>	<b>RESTAURANT DE LA POSTE</b> Salles pour banquets, noces, sociétés - Deux salles à manger accueillantes Bien situé au cœur du Jura	Fam. M. Mahon- Jeanguenat <b>066 56 72 21</b>
<b>MOUTIER</b>	<b>HÔTEL OASIS</b> Chambres et restauration de 1 <sup>re</sup> classe Salles pour banquets de 30 à 120 personnes	La Direction <b>032 93 41 61</b>
<b>MOUTIER</b>	<b>HÔTEL SUISSE</b> Rénové - Grandes salles	Famille M. Brioschi-Bassi <b>032 93 10 37</b>
<b>MOUTIER</b>	<b>CASA D'ITALIA</b> Restaurant - Bar - Gril - Pizzeria	Chez Yan <b>032 93 40 38</b>

1862

<b>LA NEUVEVILLE</b>	<b>HOSTELLERIE J.-J. ROUSSEAU</b> Relais gastronomique au bord du lac Mariages - Salles pour banquets	Jean Marty <b>038 51 36 51</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>SAIGNELÉGIER</b>	<b>HÔTEL DE LA GARE ET DU PARC</b> Salles pour banquets et mariages - Chambres tout confort, très tranquilles	M. Jolidon-Geering <b>039 51 11 21/22</b>
<b>SAINT-IMIER</b>	<b>HÔTEL DES XIII-CANTONS</b> Relais gastronomique du Jura	C. et M. Zandonella <b>039 41 25 46</b>
<b>TAVANNES</b>	<b>HÔTEL ET RESTAURANT DE LA GARE</b> Salles pour sociétés, banquets, fêtes de famille	Fam. A. Wolf-Béguelin <b>032 91 23 14</b>

1863

- Révisions
- Expertises comptables et judiciaires
- Organisation et tenue de comptabilités
- Révisions de comptes communaux et paroissiaux
- Conseils en matière fiscale
- Constitutions, liquidations et organisations de sociétés

## **FIDUCIAIRE PROBITAS SA**



Membre de la Chambre suisse des sociétés fiduciaires  
et des experts-comptables

**2500 Bienne**

3, rue Hugi

Tél. 032 23 77 11

**2900 Porrentruy**

6, rue Achille-Merguin

Tél. 066 66 48 49

1851

structures sont extrêmement élevés. Aussi, les transports seront à l'avenir considérés globalement et non plus sectoriellement. De nouvelles structures parallèles à d'autres déjà existantes ne pourront être envisagées que si un trafic nouveau le justifie et si ce trafic ne porte pas préjudice à d'autres structures ou régions.

6. La hiérarchisation des tâches restera, dans une première phase, au centre des

discussions, car d'elle dépendront les chances des chemins de fer concessionnaires. Dans ce domaine, les CFF n'ont pas les mêmes intérêts que les entreprises concessionnaires. Les cantons aussi la considéreront en fonction de leurs situations propres. Le débat politique au niveau fédéral prendra ici des dimensions qui relègueront à l'arrière-plan les autres aspects de la CGST.

# Résumé des interventions lors de la discussion générale

*Notre intention n'est pas de retranscrire intégralement le débat qui a suivi les exposés de MM. Rivier, Denis et von Kaenel, mais de rapporter quelques réponses qui nous paraissent compléter de manière significative l'étude de la situation du canton du Jura et du Jura bernois face à la conception globale suisse des transports. On notera que toutes les questions étaient adressées au porte-parole de la CGST, ce qui est significatif de l'inquiétude que le rapport provoque dans nos régions.*

Q. : N'y a-t-il pas contradiction dans la version I qui se base sur l'hypothèse d'une forte croissance du coût de l'énergie et qui prévoit néanmoins un démantèlement du réseau des transports publics ?

R. : M. Rivier rappelle que l'élément essentiel de la version I est la modération des dépenses et la stabilisation à long terme de la consommation d'énergie de base. Bien que cela puisse paraître étonnant pour une région marginale comme le Jura, qui est resté à l'écart du grand boom économique, la question s'est posée de savoir s'il ne serait pas opportun de freiner un peu l'expansion économique.

Toutes les études au niveau européen ont démontré que le prix n'est pas un critère important dans le choix du mode de transports des voyageurs. Pour les marchandises, en revanche, l'élément prix joue un rôle essentiel. Le secteur marchandises sur le plan du volume étant moins important que le trafic voyageurs, dans l'ensemble, le prix de l'énergie jouera donc un rôle secondaire dans la répartition modale.

Q. : Dans une conception basée sur un équilibre entre les transports publics et privés, n'a-t-on pas oublié les transports

semi-collectifs ? Ce mode essaie de concilier les avantages de l'un et de l'autre, tout en cherchant à éliminer leurs inconvénients respectifs. Un exemple de transport semi-collectif nous est fourni par le transport organisé par les écoles ou les entreprises. Cette voie semble être une réponse aux problèmes des communications dans une région telle que la nôtre. Qu'en pense la CGST ?

R. : A l'étranger, on a cherché à développer l'utilisation de véhicules privés pour agir en remplacement de véhicules publics, mais les essais effectués n'ont pas apporté de conclusions satisfaisantes. Une des raisons principales est que l'usager, qui garde jalousement sa propriété, dégrade inconsidérément l'objet appartenant à l'Etat. Face aux résultats décevants, la CGST n'a pas pu retenir ces essais comme suffisants pour justifier les investissements. Le niveau de trafic chez nous par rapport à d'autres régions de niveau économique égal est suffisamment bon (bouchons, coûts, etc.) pour que nous n'ayons pas à faire des essais coûteux dont nous n'avons pas besoin de manière urgente.

M. Denis demande alors si, moyennant l'étude de certains problèmes juridiques, il ne serait pas possible de rendre les autocars titulaires de concessions II (transport d'entreprise) accessibles au public et d'éviter ainsi le double emploi de certains moyens de transport.

Q. : Au début des années 60, une commission d'experts prévoyait la construction de deux autoroutes au départ de Genève : l'une en direction du Valais et l'autre à travers le Jura. Le but de ces axes de communication était d'animer ces régions sur le plan économique et de décongestionner le trafic sur le Plateau. La majorité des députés au Conseil national étant originaire du Plateau, ce

projet a été refusé au profit de celui qui est en voie de réalisation et qui a contribué au marasme économique actuel, en particulier pour les régions périphériques. La CGST ne va-t-elle pas à son tour dans le même sens ? Les 4 milliards annoncés pour la nouvelle transversale ferroviaire, s'ils peuvent être utiles dans certains pays où les distances sont longues, n'apparaissent-ils pas comme un caprice de riches sur les 286 km. séparant Genève de Zurich ? L'heure gagnée en passant par Berne rendrait la ligne du pied du Jura secondaire, sinon purement régionale.

R. : M. Rivier ne veut pas revenir sur le problème des routes nationales dont le réseau a été accepté en son temps et qui est actuellement en révision partielle.

Quant au trafic ferroviaire, le problème est celui de l'engagement d'un moyen de transport public qui s'appuie sur la demande. Or, plus le moyen de transport est rapide, plus le coût en est élevé, donc plus la demande doit être forte. D'autre part, le développement de la motorisation est loin d'être stoppé chez nous ; cela va donc provoquer un engorgement à plus ou moins longue échéance entre Zurich et Berne. L'idée de la commission est de créer une alternative à une seconde autoroute en offrant les avantages d'un moyen de transport public rapide entre les villes principales du pays. Il y a là un certain pari que la CGST estimait nécessaire de prendre.

Le gain de temps d'une heure sur la distance Zurich - Genève paraît si appréciable qu'il est envisagé d'augmenter le prix du billet pour la nouvelle transversale ferroviaire. L'inconvénient du système est que l'on ne peut pas avoir des moyens de transport chers partout. Comme il y a des régions plus fortes que d'autres, et que ce sont elles qui peuvent rentabiliser des équipements nouveaux, cela a pour conséquence d'accélérer le déplacement des forces dans ces régions-là. Ce problème a été étudié en commission et il s'agit de

faire un choix. Nous pensons que la solution proposée est valable, bien qu'elle comporte cet élément de déséquilibre.

Q. : Est-il possible de démanteler une ligne ferroviaire sans gaspiller de précieux investissements et entretiens exigés par ce mode de transport ?

R. : La détermination du moment où l'on peut supprimer une ligne ferroviaire est difficile à fixer, estime M. Rivier. Il ne faut pas spéculer trop sur le système du déjeuner, où l'on reprend du beurre, qui justifie de reprendre de la confiture, et ainsi de suite. La CGST estime que sur le plan des coûts et du confort, lorsque les moyens de transport public sur rail voient leur infrastructure ne plus être régulièrement entretenue, il faut envisager un remplacement par un autre moyen qui offre une attractivité plus grande. Les cantons ne seront pas pénalisés par les décisions qu'ils prendront. Les moyens qui leur seront offerts pour les transports publics ne dépendront pas du choix qu'ils feront entre le rail et la route. Ils obtiendront des subsides définis par d'autres critères.

M. von Kaenel estime que la suppression des lignes ferroviaires doit être compensée par des moyens qui assurent la desserte des régions et qui améliorent la qualité du service, tout en étant plus économiques. Cependant, sur le plan politique, ceux qui sont appelés à prendre des décisions sont des gens qui n'utilisent que peu ou pas du tout ces moyens de transport public et qui ne considèrent pas l'effet final. S'il est possible de concevoir une amélioration par certains transports qui remplacent le rail, la difficulté de démanteler un équipement aussi coûteux que le chemin de fer subsiste. Il faut considérer les propositions de la CGST comme une ligne de conduite pour les 20 ans à venir et ne pas attacher une importance trop absolue aux thèses proposées. Bien des hypothèses et des objectifs se modifieront au gré des circonstances, de l'économie, de l'approvisionnement en énergie, etc.