

Le destin de nos voies ferrées régionales

Autor(en): **Kaenel, Jean von**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **50 (1979)**

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

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-824652>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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^e 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

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

1862

LA NEUVEVILLE	HOSTELLERIE J.-J. ROUSSEAU Relais gastronomique au bord du lac Mariages - Salles pour banquets	Jean Marty 038 51 36 51
SAIGNELÉGIER	HÔTEL BELLEVUE 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 039 51 16 20
SAIGNELÉGIER	HÔTEL DE LA GARE ET DU PARC Salles pour banquets et mariages - Chambres tout confort, très tranquilles	M. Jolidon-Geering 039 51 11 21/22
SAINT-IMIER	HÔTEL DES XIII-CANTONS Relais gastronomique du Jura	C. et M. Zandonella 039 41 25 46
TAVANNES	HÔTEL ET RESTAURANT DE LA GARE Salles pour sociétés, banquets, fêtes de famille	Fam. A. Wolf-Béguelin 032 91 23 14

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.