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: 50 (1979)

Heft: 7: Destin de nos voies ferrées

Artikel: Résumé des interventions lors de la discussion générale

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824653

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: 20.08.2025

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

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 confogrt, 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.