

Zeitschrift: Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens
Herausgeber: Association pour la défense des intérêts jurassiens
Band: 54 (1983)
Heft: 9: La chaîne jurassienne face aux projets de NTF

Artikel: Ligne ferroviaire Bienne - Berne
Autor: Trösch, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824592>

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: 11.01.2026

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

Ligne ferroviaire Bienne - Berne



A quand le complément de double voie entre Lyss et Münchenbuchsee?

Dans l'exploitation ferroviaire, l'existence de la double voie joue un rôle si éminent qu'on ne devrait pas épiloguer aussi longuement sur sa nécessité. Citons-en néanmoins quelques avantages évidents :

- plus grande capacité de trafic, en particulier dans le secteur des marchandises ;
- plus grande facilité dans l'élaboration des horaires (suppression des croisements et des dépendances entre les trains des deux directions) ;
- augmentation de la sécurité des convois (suppression des croisements) ;
- plus grande facilité d'entretien de la voie, en permettant la circulation temporaire à voie unique, surtout si l'on peut de surcroît appliquer les principes nouveaux de la banalisation des voies ;
- diminution des dérangements techniques aux installations de voies.

Une ligne à ne pas négliger

Dans l'optique du développement de l'axe ferroviaire Bâle - Delémont - Bienne, le parcours de Bienne à Berne constitue l'élément de jonction avec la ligne BLS. Faisant preuve de beaucoup d'initiative, le BLS poursuit résolument le doublement de la ligne Thoun - Brigue, dont le coût total s'élève à 620 millions de francs, de sorte que d'ici à 1990

environ, il sera en mesure de décharger suffisamment le Gotthard pour éviter la construction d'un nouveau tunnel de base à travers le massif central. La construction d'une nouvelle gare de triage à Domodossola consolidera encore la position du BLS dans son rôle d'agent de liaison entre le Nord et le Sud. Dans cette perspective, rien ne devrait s'opposer à écouler davantage de trafic marchandises sur le tronçon Bienne - Berne, dont le tracé présente les caractéristiques suivantes :

- ouverture de la ligne : en 1864 ;
- longueur Bienne - Berne : 33,47 km ;
- rampe maximum : 11‰ (profil favorable pour la traction de lourdes charges) ;
- une voie de raccordement entre Zollikofen, respectivement Löchligut et Ostermundigen, permet depuis 1967 d'acheminer les trains sur la ligne de Thoun sans rebroussement à Wilerfeld.

Date de construction de la double voie existante

1877	Lyss - Busswil
1933	Münchenbuchsee - Zollikofen
1962	Brügg - Madretsch
1963	Madretsch - Bienne
1964	Busswil - Brügg
1966	Pont de l'Aar

Depuis 1877, date de la construction de la double voie Lyss - Busswil, 106 ans se sont écoulés, et il reste encore toujours

AGENCE GÉNÉRALE R.-C. ROVELLI

Route de Porrentruy 2 – 2800 Delémont
Tél. 066 22 41 44 - 45 - 46

Au service de l'industrie et du commerce jurassiens

II
**NATIONALE
SUISSE
ASSURANCES**

PAR TOUT LE JURA



2301 La Chaux-de-Fonds – Tél. 039 23 16 16

Marcel Berger SA

2740 MOUTIER

Entreprise de maçonnerie
et de travaux publics,
béton armé

Téléphone 032 93 57 47



2942 ALLE

Pour une agriculture
jurassienne
moderne et dynamique

Coopérative agricole CENTRE-AJOIE

2942 Alle

Téléphone 066 71 24 24

13,24 km en simple voie, soit le parcours de Lyss à Münchenbuchsee, avec les stations intermédiaires de Suberg et Schüpfen. A une plus grande échelle, on ne saurait imaginer, en France, en Belgique ou en Allemagne, une ligne reliant deux villes de l'importance de Berne et Bienne, encore exploitée partiellement en voie unique, alors que la configuration géographique du terrain ne présente aucune difficulté.

Certes, la proportion de doubles voies progresse lentement; elle atteint à présent presque les 50% de l'ensemble du réseau des CFF (longueur totale exploitée: 2938 km). Parmi les travaux récents ou en cours on peut citer:

- construction de la double voie Yverdon - Grandson (mise en service le 29.5.1983);
- construction de la boucle de raccordement à Sargans, avec suppression du rebroussement des trains Zurich - Buchs (mise en service en mai 1983);
- construction de la double voie dans la vallée de la Glatt;
- construction projetée de la double voie du tronçon central RER zurichois.

Il est bien évident que les CFF progressent en matière d'équipement; malheureusement leur programme de construction n'est pas suffisant pour combler le retard accumulé durant de très nombreuses années. Rappelons qu'après la dernière guerre, les CFF ont réduit, respectivement tempéré, leur programme de construction, pour ne pas accentuer la surchauffe économique. Actuellement, la récession se fait sentir et le manque à gagner dû au fort recul du transport des marchandises a pour conséquence de réduire les investissements, au lieu de les augmenter. Dès lors, les organes dirigeants des CFF

accordent certaines priorités, en fonction des moyens financiers disponibles. A cela s'ajoute le fait que certains projets importants, tel par exemple celui de la nouvelle gare de l'aéroport de Cointrin, absorbent une grande partie des crédits libérés et, ainsi, ne peuvent être réalisés qu'au détriment d'autres améliorations.

Dans ces conditions, il faut s'armer de patience tout en suivant le dossier de très près.

Poursuite des travaux de double voie

En ce qui concerne la poursuite des travaux de double voie entre Bienne et Berne, les CFF fournissent le renseignement suivant:

Ce projet figure dans le plan d'investissement, en première priorité, avec début des travaux en 1986-1987. Mais il faut attendre le budget annuel, puis la décision du conseil d'administration.

En d'autres termes, il s'agit d'une intention qui doit tenir compte de la situation financière des CFF, et ce projet risque de n'être réalisé qu'à une très longue échéance si une volonté plus forte ne se dégage pas. La question de la double voie n'est pas le seul projet qui prête à discussion. Il y a bon nombre de lacunes à combler; il ne suffit pas en effet d'offrir un horaire moderne (cadencé), mais il faut également mettre à la disposition des voyageurs des installations adéquates. C'est ainsi qu'à la gare de Bienne il manque:

- un parking à proximité de la gare, ce qui devrait exister aux approches de toutes les grandes gares, pour favoriser le passage de la route au rail;
- des abris sur les quais;

– des rampes d'accès aux quais, ce qui facilite la circulation des voyageurs, surtout des personnes âgées ou handicapées et des nombreux invalides en chaise roulante.

Il y a donc beaucoup à faire. Il serait souhaitable que nos autorités manifestent plus nettement la volonté politique de compléter comme il se doit l'équipe-

ment de nos chemins de fer, et fournissent aux CFF, respectivement à la Confédération, les moyens nécessaires à de telles réalisations.

Georges TRÖSCH
membre de la commission

