

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: 55 [i.e. 56] (1985)

Heft: 3: Trafic international de transit : une vocation nouvelle pour le Jura?

Artikel: Electrification de la ligne Delle-Belfort : par la Transjurane du rail... : ...un métro interrégional

Autor: Boillat, Alain

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824278>

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: 04.02.2026

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

Electrification de la ligne Delle-Belfort

Par la Transjurane du rail... ...un métro interrégional



par Alain BOILLAT

Chef du service des transports et de l'énergie de la République et Canton du Jura

Le passage de Delle est situé très exactement sur l'ancien axe Calais-Paris-Belfort-Delémont-Berne-Loetschberg-Simplon. A ce titre, il a été jusqu'en 1918 un point de transit d'une importance internationale considérable. Le retour de l'Alsace-Lorraine à la France d'une part et l'intégration de la Compagnie de l'Est au sein d'une société nationale (SNCF) d'autre part, ont engendré un déplacement du courant de trafic de Delle sur Bâle.

De ce fait, le service voyageurs (voitures directes Paris-Milan) s'est réduit à Paris-Interlaken puis à Belfort-Berne et enfin à Belfort-Bienne voire à Belfort-Delémont (2 paires de trains par jour). Faute d'une desserte convenable, la fréquentation actuelle est nécessairement faible. Quant au trafic des marchandises, il se situe en moyenne aux environs de 300 000 t nettes par années depuis une dizaine d'années, alors que la capacité de la ligne est loin d'être saturée.

Victime des frontières nationales, des pratiques centralisées en matière de gestion de transport et d'une infrastructure non électrifiée, la ligne de Delle subit une lente mais constante dégradation. Les itinéraires par Delle, souvent plus courts et moins chers, sont rarement conseillés.

Une donnée nouvelle sur le plan suisse

L'accession du Jura à l'indépendance cantonale pose le problème de l'avenir de la ligne de Delle en des termes

différents, puisque cette dernière est la liaison ferrée naturelle et la seule du nouveau canton avec la France voisine. Sous le régime précédent, la ligne de Delle n'était pas essentielle à Berne qui bénéficiait également de la sortie Berne-Neuchâtel-Les Verrières. Pour le nouvel Etat, en revanche, cette liaison est vitale car unique.

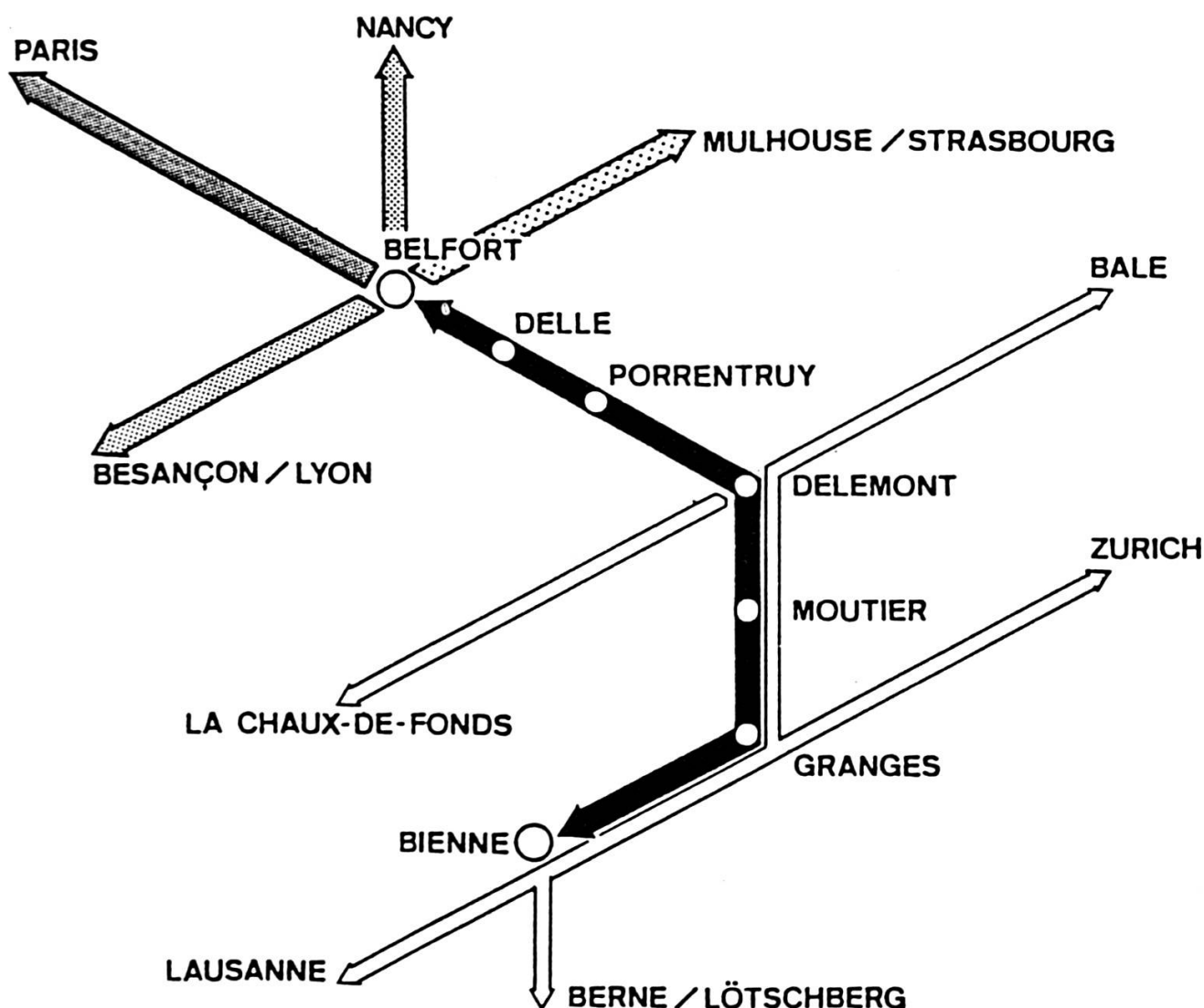
Aussi convient-il de redéfinir la fonction de la ligne Delle-Belfort. Plutôt que de voir le problème exclusivement sous un angle international franco-suisse, il faut partir, comme pour le Territoire de Belfort, de notre situation géographique particulière et en tirer parti sur un plan européen interrégional.

Le Canton du Jura est intégré à la chaîne jurassienne. Il est limité au Nord-Est par la Regio Basiliensis, au Nord-Ouest par la zone urbaine de Belfort-Montbéliard, au Sud par le Plateau suisse et au Sud-Ouest par le bassin lémanique, région également très peuplée. **Le Canton du Jura est très exactement situé à l'intersection de deux axes :**

- a) l'axe jurassien longitudinal (supérieur et inférieur) qui met en relation la Regio Basiliensis, la Suisse romande et le Sud-Ouest du Plateau suisse ;
- b) l'axe transjuran qui met en relation la région de Belfort-Montbéliard et le Plateau suisse et devant desservir une population de plus de 500 000 habitants.

Il en résulte qu'à ce niveau de référence, le Canton du Jura n'est nullement excentré. Cette constatation est déterminante: elle constitue la don-

née première et la prémisse fondamentale d'une politique cohérente et adaptée en matière de communications.



La situation du Jura dans le contexte européen interrégional.

Se situer sur des axes équipés

Cependant, si le canton du Jura occupe une position relativement centrale, il n'en demeure pas moins que les axes qui le desservent doivent être équipés en conséquence.

Or, le handicap principal de cette région à l'heure actuelle réside précisément dans une insuffisance manifeste des infrastructures de transports. Au

niveau routier, la construction de la Transjurane placera le canton du Jura sur un pied d'égalité avec les autres régions suisses desservies par autoroute depuis parfois 10 à 20 ans.

Au niveau ferroviaire, le renforcement des infrastructures n'a pas encore démarré. Le dernier investissement important date de cinquante ans: le doublement de Delémont-Choindez en 1932.

Depuis, sur l'axe Bienne-Bâle, les seuls investissements consentis l'ont été pour la transformation de stations (Bärschwil, Liesberg, Zwingen, Longeau (déviation Granges-Nord)).

La capacité de transport de cette ligne n'a en elle-même pas été améliorée, contrairement aux efforts réguliers et importants que l'on doit constater sur des axes d'importance semblable. Le déplacement et le doublement de la voie ferrée Delémont-Soyhières, liés à la correction routière en cours seront donc les premiers travaux de taille entrepris par les CFF depuis la fin de la guerre dans le Jura.

La Transjurane du rail

La voie ferrée Belfort-Delle-Delémont-Moutier-(Soleure)-Bienne, s'inscrit dans l'axe transjuran (bassin de plus de 500 000 habitants). A ce titre donc, elle revêt une importance interrégionale transfrontalière nouvelle, tout en permettant un accès rapide sur Paris. C'est en ces termes qu'il faut en concevoir la promotion.

Ce qui sera possible par la mise en service de la route nationale Transjurane doit trouver son équivalent sur le plan ferroviaire. Dans cette perspective et moyennant l'électrification Delle-Belfort, il serait possible d'envisager une exploitation conjointe SNCF/CFF permettant aux rames suisses de continuer jusqu'à Belfort d'une part et à des rames françaises (type Z2) assurant le cas échéant la desserte de Morvillars et de Delle, de prolonger éventuellement leurs parcours sur Porrentruy ou Delémont selon les besoins d'autre part.

De cette façon, une desserte ferroviaire optimale – encore à définir entre la SNCF, les CFF et les partenaires régionaux – offrirait des correspondances plus fréquentes de et sur Paris tout en permettant un service de métro interrégio-

nal entre Belfort, Morvillars, Delle, Porrentruy, Delémont, Moutier, Bienne. Ce serait en quelque sorte la Transjurane du rail (Métrojura).

Améliorer les temps de parcours

Par rapport à la situation présente, et sous réserve d'un contrôle douanier effectué dans le train, le gain de temps entre Delémont et Belfort serait de 20 minutes environ; ceci pour des frais d'exploitation par train bien inférieurs aux coûts additionnés SNCF + CFF actuels.

De telles prestations seraient de nature à maintenir concurrentielle la liaison ferroviaire par rapport à la Transjurane tout en permettant une augmentation sensible des recettes pour la SNCF et les CFF d'une part et une rationalisation d'exploitation plus grande sur tout le parcours d'autre part.

Par ailleurs, faut-il rappeler que la SNCF prévoit de diminuer, ces prochaines années, les temps de parcours entre Belfort et Paris de près de 20 minutes soit un gain de 40 minutes au départ de Delémont:

Bienne-Paris EST: 4 h 52 au lieu de 5 h 32

Delémont-Paris EST: 4 h 20 au lieu de 5 h 00

La possibilité d'un arrêt TGV à Belfort diminuerait encore les temps de parcours de 5 à 10 minutes.

L'électrification Delle-Belfort

L'électrification du tronçon SNCF Delle-Belfort est une demande qui, du côté jurassien, ne date pas de la création de la République et Canton du Jura. Avant 1954 déjà, date de l'accord franco-suisse qui a permis d'électrifier les lignes Strasbourg-Bâle, Dijon-Vallorbe et Pontarlier-Les Verrières, les districts jurassiens faisant partie du Canton de Berne avaient espéré la mise sous caténaire de

l'antenne Delle-Belfort. L'accord ayant omis de le mentionner, la requête n'avait par la suite que peu de chances d'aboutir; ceci d'autant plus que la SNCF liait l'électrification de ce tronçon à celui de Mulhouse-Belfort-Paris, aujourd'hui réalisée entre Mulhouse-Belfort-(Besançon).

Sur proposition du Territoire de Belfort, **le Conseil régional de Franche-Comté a inscrit à l'unanimité le 4 juillet 1982 l'électrification Delle-Belfort dans son plan régional des transports.** Le projet est mentionné indépendamment de l'électrification Belfort-Paris.

C'est un projet concret de coopération transfrontalière qui découle à la fois de la création du Canton du Jura et de la décentralisation en cours sur le plan français. Outre Belfort et Montbéliard, qui attendent une desserte ferroviaire de qualité en direction de la Suisse, la ville de Delle et environs, comptant plus de 12000 habitants, marque un intérêt tout particulier à une desserte ferroviaire régulière sur Belfort.

Forts de l'intérêt et de l'appui unanimes pour le projet dans les deux parties directement en cause, le Canton du Jura et le Territoire de Belfort ont décidé de présenter aux organes respectifs compétents, et notamment auprès de la Confédération suisse et de la République française, un rapport commun sur la base des études d'avant-projet nécessaires actuellement en cours d'élaboration. En ce moment la SNCF procède à l'étude de faisabilité technique.

Le coût total de l'électrification est estimé à environ 30 millions de FF soit environ 10 millions de francs. C'est un investissement relativement modeste, dans la mesure où il pourrait être partagé entre les bénéficiaires suisses et français, régionaux ou ferroviaires. L'accord franco-suisse du 11 mai 1954 sur l'élec-

trification d'un certain nombre de tronçons sur territoire français est à ce titre un précédent.

Une nouvelle conception d'exploitation

L'idée générale est d'envisager un métro interrégional dépendant d'une exploitation conjointe CFF/SNCF. Les rames suisses prolongeraient leur marche jusqu'à Belfort. Réciproquement, possibilité serait offerte à des rames françaises de desservir outre Morvillars et Delle, Porrentruy ou Delémont également. Ce sont des éventualités parfaitement réalisables sur le plan technique. Il appartient aux administrations ferroviaires et aux régions concernées d'étudier une offre économique et attractive. Des temps de parcours réduits à 40 minutes entre Delémont et Belfort permettent une exploitation optimale à la cadence d'une heure voire d'une demi-heure à certains moments de la journée. Les titres de transport requis, le personnel d'accompagnement des trains, la douane, les décomptes de recettes et la répartition des frais devraient évidemment faire l'objet de discussions détaillées ultérieures.

Le trafic actuel n'est pas une référence, surtout en matière voyageurs, puisque l'offre ferroviaire de transport est dérisoire, donc très dissuasive. Avec une desserte transfrontalière (par exemple horaire) par rail, il y aurait un trafic voyageurs nouveau notamment au départ de Delle d'abord, et de Delémont, Porrentruy en direction de Belfort ensuite. En outre, vu l'importance du trafic routier au point frontière de Boncourt (3000 véhicules/jour en moyenne), un certain report est prévisible. Une étude en cours sur les flux de trafic présents et futurs en fera une estimation chiffrée. En matière marchandises, le nouveau mode de traction permet une augmentation sensible de la capacité de la ligne.

Conclusion

Tous les handicaps actuels du point frontière de Delle ne sont pas directement liés aux déficiences des infrastructures existantes. Nous voulons parler de pratiques tarifaires ou douanières résultant d'accords internationaux et qui placent Delle en position d'infériorité (trafic de containers, produits agro-alimentaires, jointure des tarifs, etc.).

Cependant, ces questions trouveront une solution dans la mesure où il y a volonté commune d'équiper et de moderniser un axe en l'occurrence l'axe transjuran.

L'accession du Jura au rang de canton suisse repose inévitablement la question de la qualité de sa desserte et des investissements à consentir. Or, il faut relever le fait que, fort opportunément, les nouvelles infrastructures ferroviaires

indispensables au décloisonnement du Jura s'intègrent dans la perspective même des échanges Nord-Sud. Elles seront à même de renforcer :

- d'une part le poids d'une région n'ayant pas bénéficié, faute de pouvoir politique, d'investissements comparables à ceux d'autres cantons ;
- d'autre part, l'écoulement du trafic Nord-Sud par un itinéraire qui redonnerait du même coup à la région de Belfort son rôle de carrefour ferroviaire.

Il serait souhaitable que cette conjonction d'intérêts facilite à court terme la réalisation de ce projet limité et concret.

A l'heure où les cantons de Genève, Vaud et Neuchâtel bénéficient du TGV, il est indispensable de rapprocher concrètement le canton du Jura du Territoire de Belfort, et par là de Paris.

A. B.

Association pour la défense des intérêts jurassiens

Président :
Roland Schaller, avocat,
2740 Moutier

Secrétaire général
et rédacteur responsable :
Pierre-Alain Gentil, 2800 Delémont

Administration de l'ADIJ et rédaction des «intérêts de nos régions»

Rue du Château 2, case postale 344, 2740 Moutier 1, ☎ 032 93 41 51

Abonnement annuel : Fr. 35.—

Prix du numéro : Fr. 5.—

Caisse : c. c. p. 25-2086