

<b>Zeitschrift:</b>	Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens
<b>Herausgeber:</b>	Association pour la défense des intérêts jurassiens
<b>Band:</b>	57 [i.e. 58] (1987)
<b>Heft:</b>	7: Rail 2000 : une chance unique pour la région!
<b>Artikel:</b>	Bienne et le Jura bernois face à Rail 2000
<b>Autor:</b>	Troesch, Georges
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-824484">https://doi.org/10.5169/seals-824484</a>

### 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:** 09.01.2026

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

La politique des transports de ces dernières décennies ne peut pas être simplement annulée. Mais la volonté de passer de la quantité à la qualité, du court terme au long terme, exige des mesures efficaces. Rail 2000 est un exemple typique de cette façon de faire.

Sa réalisation est de première urgence. En tant que citoyens ayant le droit de vote, vous devez décider du sort de l'arrêté fédéral sur le projet de Rail 2000 et du modeste agrandissement du réseau ferroviaire suisse avec ses quatre tracés nouveaux. Seul un **OUI** massif, le 6 décembre, peut améliorer pour chacun d'entre nous, le réseau de chemins de fer et de bus qui passe à notre porte, mais qui est encore négligé par certains parce qu'il n'est pas systématiquement mis en valeur. Rail 2000 est nécessaire à

tous ceux qui veulent ou doivent utiliser à l'avenir trains et bus. Rail 2000 est un complément bienvenu pour tous ceux qui veulent utiliser leur automobile avec discernement.

Une majorité rare aux Chambres fédérales (Conseil national dans la proportion de 10 voix contre une, Conseil des Etats 38:0) a accepté le projet Rail 2000, y compris ses investissements, prouvant par là sa conviction.

**Mettez, vous aussi un «OUI» convaincu dans l'urne, le 6 décembre, un «OUI» en faveur des transports publics !**

M. C.

*Remarque: Ce texte reprend et approfondit un exposé présenté lors de l'assemblée générale de l'ADIJ, le 3 octobre dernier.*

## Bienne et le Jura bernois face à Rail 2000

Par Georges TROESCH, ancien inspecteur de gare



Pour Bienne et le Jura bernois, Rail 2000 contient toute une palette d'améliorations, dont certaines souhaitées depuis fort longtemps. N'oublions pas que le réseau CFF date de 1902 et que de nombreux travaux de modernisation n'ont pas pu être exécutés, soit parce que les moyens financiers faisaient défaut, soit (dans les années d'après-guerre) pour ne pas accentuer la surchauffe économique. Cela ne veut toutefois pas dire que rien ne se soit passé en

matière d'équipement: les transformations des gares de Berne et Olten, les travaux dans la région de Zurich, la construction de Zurich-Kloten et Genève-Aéroport, etc... sont des réalisations relativement récentes, qui marquent la volonté des CFF de moderniser leur réseau. Ce qui a été fait n'est toutefois pas suffisant pour combler le retard pris au cours de 85 ans d'existence. Or, le projet Rail 2000 nous permet de rattraper ce retard, tout en nous haussant au niveau

des progrès réalisés chez nos voisins (TGV en France, réseau EC en Allemagne). De l'avis officiel des CFF, le projet Rail 2000 doit tenir compte des caractéristiques de notre pays et **il devra en outre profiter à toutes les régions** (bulletin CFF/SG 9/85).

## Cinq objectifs

**Horaires plus denses**: sur les lignes principales, comme le Pied du Jura, cadence semi-horaire.

**Liaisons plus rapides**: selon la devise «aussi vite que nécessaire».

**Relations directes plus nombreuses**: nous pensons ici aux relations directes Bienne-Interlaken ou Brigue, qui ont été supprimées au cours des dernières années et qu'il faudrait rétablir, du moins partiellement.

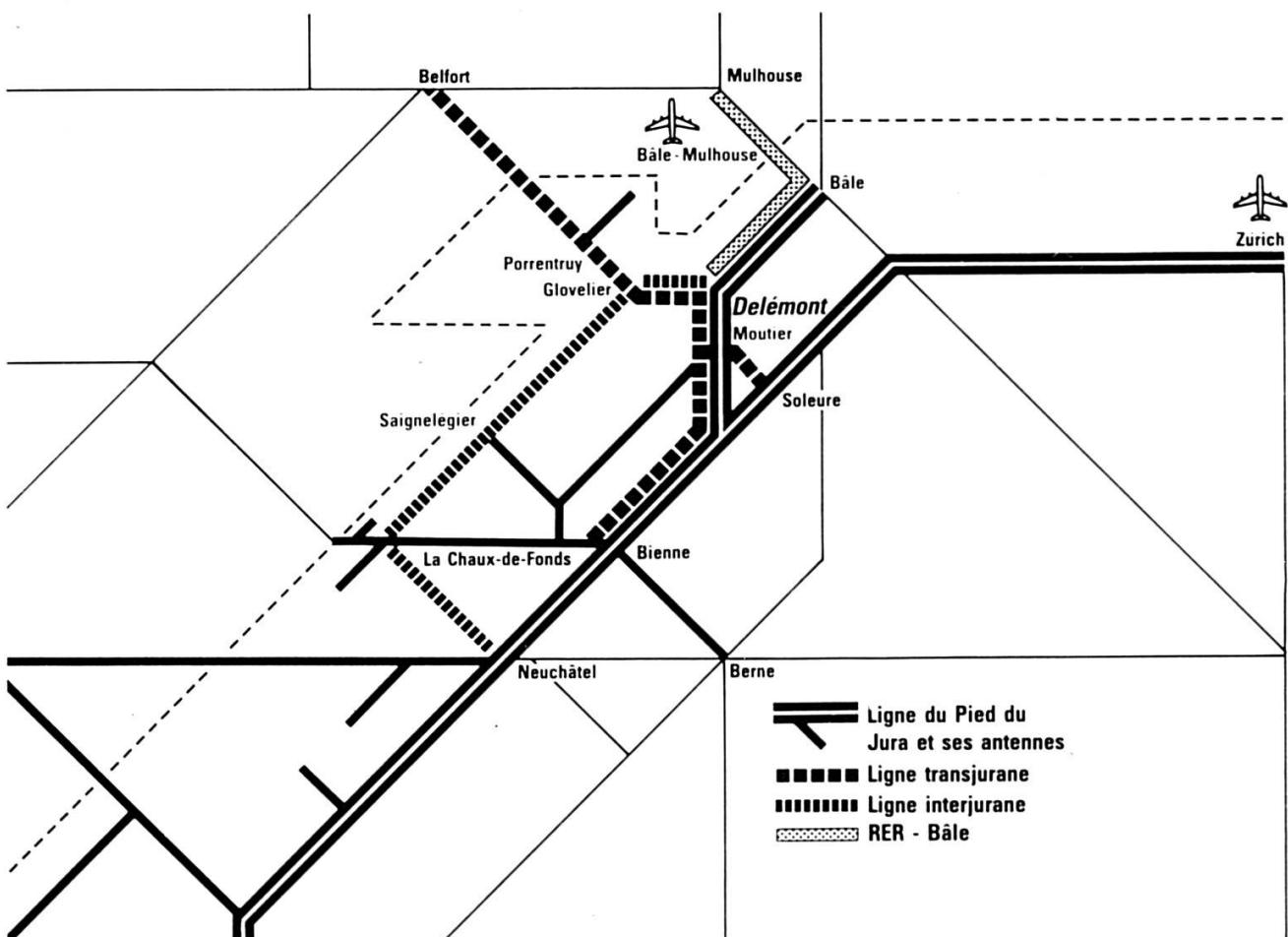
**Correspondances mieux étudiées**: l'idéal, pour le point de jonction de Bienne,

serait que tous les trains directs arrivent dans un laps de temps de 5 minutes pour repartir dans les 5 minutes suivantes. Pour réaliser cet objectif, la construction partielle de nouvelles lignes, dont la variante Sud «plus», est indispensable.

**Confort accru**: matériel roulant climatisé, parkings de gare, etc.

## Les travaux à entreprendre

De par sa situation géographique privilégiée sur les axes Bâle-Genève/Lausanne-Brigue et Zurich-Bienne-Lausanne-Brigue/ou Genève, la gare de Bienne joue un rôle de premier plan dans les relations avec l'ensemble de l'Arc jurassien. En qualité de gare de jonction dans le système actuel et futur, son importance sera encore accrue par divers travaux qui seront entrepris dans les prochaines années:



- complément de la double voie Bienne-Berne entre Lyss et Münchenbuchsee (date de l'ouverture de la ligne 1864 !);
- complément de la double voie Twann-Ligerz (en discussion depuis au moins 30 ans !);
- complément de la double voie Neuchâtel-Yverdon entre Onnens et Gorgier. A noter qu'en raison de son tracé favorable, la ligne du Pied du Jura sert aussi à l'écoulement du trafic marchandises avec la Suisse romande. On a trop tendance à oublier que c'est, aussi, une fonction essentielle de cette ligne pour notre économie nationale.

Pour répondre aux impératifs de la variante «Sud plus» qui exige une accélération des temps de parcours, la ligne Bienne-Soleure-Herzogenbuchsee devra subir des transformations adéquates;

- En gare de Sonceboz, construction d'un passage sous voies (travaux en cours) et remplacement de l'installation de sécurité, qui permettra d'accélérer la circulation des trains.

### **Quant à la gare de Bienne...**

Quant à la gare de Bienne, son équipement devrait profiter d'améliorations que nous jugeons nécessaires depuis de

nombreuses années et qui, faute de moyens financiers, n'ont pu être réalisées :

- construction d'abris pour les voyageurs sur les quais ;
- construction de rampes d'accès sur les quais (un côté rampe, l'autre côté avec escaliers) ;
- rehaussement des quais décidé par la direction générale des CFF ;
- rénovation des locaux de vente de la recette aux voyageurs et des renseignements, afin de mieux les adapter aux besoins de la clientèle ;
- remplacement de l'installation de sécurité (appareil central avec 2 pavillons d'aiguillage), qui date de l'ouverture de la gare en 1923 ;
- construction d'un parking de gare qui, seul, permet effectivement le passage de la route au rail.

Ainsi qu'on peut s'en rendre compte, beaucoup d'espoirs et des travaux d'investissement importants sont liés à l'acceptation du projet Rail 2000 qui, en définitive, par les améliorations qu'il permettra d'introduire dans le réseau des CFF, des chemins de fer privés et des bus, profitera à toute la région.

G. T.