

Nette amélioration pour le trafic régional

Autor(en): **Henz, Hilaire**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **57 [i.e. 58] (1987)**

Heft 7: **Rail 2000 : une chance unique pour la région!**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-824485>

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.

Nette amélioration pour le trafic régional

Par Hilaire HENZ, chef de la gare de Delémont



Le projet Rail 2000 constitue une nouvelle solution pour aménager l'offre nationale des chemins de fer suisses. Des liaisons plus fréquentes, moins de changements de trains, de meilleures correspondances dans les gares de jonction, des prestations supplémentaires attractives, tels sont les objectifs généraux.

Dans le projet Rail 2000, l'horaire est conçu de manière à établir de bonnes correspondances dans le plus grand nombre possible de nœuds ferroviaires. Certains gains de temps pourront également être obtenus par des mesures d'exploitation améliorées et par des travaux de construction sur le réseau actuel.

Meilleur accès aux centres et amélioration des liaisons régionales

Dans le trafic régional, les chemins de fer, complétés par un vaste réseau de lignes d'autobus, desservent la plupart des localités, ce qui est le cas dans notre région pour Delémont et ses villages du Val Terbi et du Haut Plateau et pour Porrentruy.

Ces localités desservies par bus postal sont reliées au centre régional de Delémont où tous les trains intercités et directs assurent une correspondance im-

médiate avec les grands centres (Bâle, Bienne, Lausanne, Genève, par exemple).

La situation en gare de Delémont

La gare de Delémont bénéficiera du concept Rail 2000. Comme elle est située à 30 minutes de Bâle et Bienne, les croisements s'effectueront à Delémont, et des correspondances favorables seront créées pour l'Ajoie et les Franches-Montagnes. On peut envisager, à certains moments de la journée, une desserte toutes les 30 minutes sur l'axe Bâle – Bienne, avec correspondances chaque heure ou demi-heure (selon les besoins) en direction de l'Ajoie et de Sonceboz. Rail 2000 apportera également une réduction des temps de parcours au départ de Delémont :

Pour		Rail 2000	Gain
Bâle	33'	30'	9%
Fribourg	1 h 36'	1 h 23'	14%
Lucerne	2 h 00'	1 h 28'	27%
Neuchâtel	58'	47'	19%
Zurich	1 h 56'	1 h 32'	21%

Avec Rail 2000, et grâce à un horaire plus étoffé encore en matière de trains directs (cadence de 30 minutes), ainsi qu'à l'accroissement des groupes de correspondance, le trafic régional sera mieux intégré dans les transports sur de longues distances que c'est le cas actuellement. L'Ajoie et le Clos-du-Doubs bénéficieront également des nouvelles liaisons rapides puisque les convois de toutes les lignes se trouveront en même temps dans la gare de jonction: Delémont. Avec l'amélioration des correspondances, des relations plus fréquentes, les temps de parcours seront diminués de bout en bout (*cf encadré p. 16*).

L'offre attractive pour les régions limitrophes du centre régional (Ajoie et Franches-Montagnes) ne servira pas seulement les intérêts des trafics pendulaire, commercial et indigène, mais aussi ceux du trafic touristique. Le projet Rail 2000 accède aux désirs des régions touristiques. Les Chemins de fer du Jura, par exemple, prévoient un étoffement de l'horaire et une diminution des temps de parcours entre Delémont-Glovelier-Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, grâce notamment au prolongement de la ligne de Glovelier à Delémont (*cf à propos l'article de M. Paupe*).

H. H.

Rail 2000 vu de Bâle

Le canton de Bâle-Ville soutient Rail 2000. Dans une lettre au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie datée d'octobre 1985, le Gouvernement bâlois a formulé l'opinion suivante :

Le canton de Bâle-Ville affirme et appuie Rail 2000 avec toutes ses conséquences. Canton de frontière, il est intéressé aux liaisons rapides avec les autres villes de Suisse. Noyau d'une agglomération d'un demi-million d'habitants environ, il souhaite une offre étendue en matière de transports régionaux et de transports des marchandises.

Et après la frontière ?

Le projet Rail 2000 est une conception suisse. Toutes les réflexions, toutes les descriptions s'achèvent à la frontière. Pourtant, le transport à grande distance de voyageurs et de marchandises exige

une vision européenne. Nous ignorons malheureusement où nous nous situons dans la planification européenne ou, à tout le moins, quels sont nos positions face aux concepts de la France, de l'Allemagne, de l'Autriche et de l'Italie.

Quoique les autorités bâloises ne formulent pas l'exigence de lier Rail 2000 à la question précise de la transversale alpine, elles regrettent pourtant de voir ce problème traîner pareillement. Peu importe, pourrait-on dire, à quel moment cette transversale alpine sera construite. Ce qui importe, c'est qu'une décision de planification, comprenant un programme de financement et de réalisation, soit prise. Car beaucoup d'intentions d'investissement, chez nous ou à l'étranger, sont actuellement en phase d'élaboration. Lors de nos entrevues avec nos voisins du nord, nous avons pu remarquer que le manque d'une décision de