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: 53 (1982)

Heft: 4: Horaire cadencé

Artikel: L'application de la NCTV (Nouvelle conception du trafic voyageurs) dans la République et Canton du Jura : un souci constant des autorités

Autor: Denis, André

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824524

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: 02.07.2025

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

L'application de la NCTV (Nouvelle conception du trafic voyageurs) dans la République et Canton du Jura

Un souci constant des autorités

Dès que les premières propositions des CFF furent connues, les autorités jurassiennes ont exprimé leurs préoccupations essentielles. C'est ainsi que le bureau de l'Assemblée constituante, avant même l'entrée en souveraineté de la République et Canton du Jura, énumérait les conditions auxquelles devait répondre le futur horaire:

- Satisfaire les besoins locaux, essentiellement les déplacements quotidiens des travailleurs et des écoliers. La priorité devait être assurée aux usagers les plus vulnérables, c'est-à-dire les jeunes enfants des écoles secondaires. Le système des transports devait aussi permettre la décentralisation voulue par le législateur.
- Relier le canton du Jura au reste de la Confédération dans des conditions rapides et confortables.
- Eviter la marginalisation de certaines régions périphériques, comme l'Ajoie et les Franches-Montagnes.
- Défendre et promouvoir le trafic internation à travers le Jura, c'est-à-dire par le point frontière de Boncourt - Delle.

Les préoccupations furent ensuite reprises par le Gouvernement jurassien et sans cesse défendues par l'Office des transports et de l'énergie au cours de nombreuses séances tenues avec les représentants des CFF (1er Arrondissement de Lausanne), des CJ et des PTT.

Le nouvel horaire:

La satisfaction des besoins locaux

La difficulté fut souvent de concilier les besoins «généraux» et certains besoins spécifiques, en particulier ceux des écoles, ce qui a entraîné quelques dérogations au principe trop rigide du cadencement intégral. En général, il a été possible de trouver un arrangement acceptable, en voici quelques exemples:

- *Le transport des élèves des écoles de Porrentruy*

Le matin. – Les cours débutent dans la plupart des écoles aux environs de 8 heures. Il convenait donc, dans la mesure du possible, d'organiser une arrivée simultanée des élèves en provenance de toute l'Ajoie et de la vallée de Delémont (étudiants du Lycée cantonal et de Saint-Charles). Il a fallu décaler l'arrivée du train de Delémont (7 h. 53 au lieu de 7 h. 32). Une solution a été trouvée pour toutes les lignes CFF, PTT et CJ (Bonfol), sauf peut-être pour Boncourt dont les élèves arriveront un peu tôt (7 h. 33). Mais cette relation étant courte, il s'agit d'un inconvénient modéré, les départs de la maison familiale n'étant pas trop avancés.

Le midi. – Le premier projet d'horaire des CFF ne permettait plus aux élèves de la ligne de Boncourt de rentrer à leur domicile pour le repas de midi. Là encore, une dérogation a été consentie par les CFF: départ hors cadence de Porrentruy à 12 h. 01, retour dans la cadence à 13 h. 17. Il reste un problème mal résolu: le retour un peu tardif (13 h. 32) des élèves de Courgenay fréquentant les écoles du haut de la ville (Lycée cantonal et Collège Thurmann). Une solution devra être trouvée à moyen terme par l'affectation des élèves de l'école secondaire au Collège Stockmar, situé près de la gare.

L'après-midi. – Les élèves, pour leur retour à la maison peuvent emprunter, soit une nouvelle relation offerte par les CFF (sur Boncourt), les PTT et les CJ aux environs de 15 h. 30, soit une relation plus tardive (17 h. 10 pour les bus PTT) et selon la cadence pour les CFF et les CJ.

Il faut encore relever que les établissements scolaires ont, eux aussi, consenti quelques sacrifices. C'est ainsi que le Lycée cantonal, à partir de la prochaine année scolaire,

adoptera un horaire continu, avec une brève pause à midi, ce qui devrait permettre de concilier à peu près convenablement les horaires des transports publics et l'emploi du temps scolaire.

- *La desserte des Franches-Montagnes*

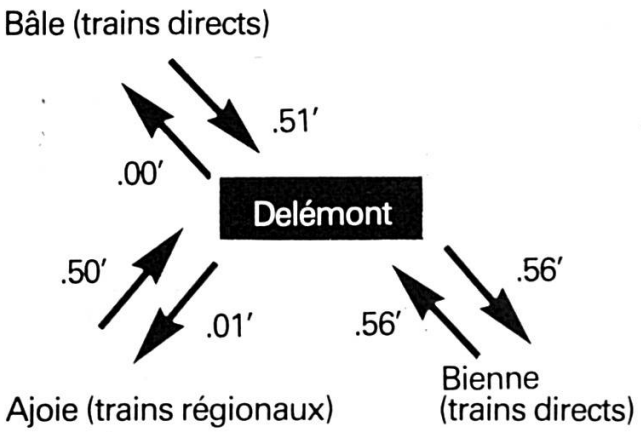
Elle sera considérablement améliorée, en particulier par la mise en place d'une desserte cadencée toutes les deux heures entre Glovelier et La Chaux-de-Fonds, véritable création d'un «axe longitudinal» jurassien. Mais il convient de se reporter à l'article voisin consacré à la nouvelle conception adoptée par les CJ.

- *La desserte du Val-Terbi*

L'innovation principale est la mise en place par les PTT d'une desserte cadencé à la demi-heure entre Delémont et Vicques. Il y a là un pari sur la promotion des transports publics dans une zone en cours d'urbanisation.

Les relations du Jura avec le reste de la Suisse

C'est le rôle de la ligne CFF Bâle - Delémont - Bienne - Lausanne que d'assurer ces relations. Cette ligne sera parcourue chaque jour par trois paires de trains A, Intercity, dont un Hambourg - Genève appelé le Mont-Blanc, héritier de l'ancien Hispania mais malheureusement limité désormais à Genève.
Quant aux trains directs B, ils se croisent chaque heure à Delémont et établissent une excellente correspondance avec les trains régionaux C de Porrentruy - Boncourt.



Un vieux problème trouve enfin une solution: les correspondances à Bâle de et pour Zurich s'effectuent désormais en un temps raisonnable (une vingtaine de minutes).

Le désenclavement des régions à l'écart

- Les Franches-Montagnes

Voir l'article consacré aux CJ.

- L'Ajoie

La ligne Delémont - Boncourt (Delle) est desservie chaque heure par un train régional C dont la marche a été accélérée. Le jeu des correspondances à Delémont est excellent, tout au long de la journée: à la «sortie», arrivée à Delémont à .51', départ pour Bienne à .56', départ pour Bâle à .00'; à la «rentrée», arrivée de Bienne à .56', arrivée de Bâle à .51', départ pour l'Ajoie à .01'.

Deux regrets doivent cependant être formulés:

- La correspondance avec les Intercity est mal assurée et impose une trop longue attente à Delémont (30 à 40 minutes).
- L'Ajoie perd une grande partie de ses relations directes (avec Berne, Genève et Brigue) ce qui oblige à un changement à Delémont dans un temps peut-être un peu bref pour une personne handicapée ou un groupe de jeunes écoliers. Ce sont des points sur lesquels il faudra revenir lors des prochaines et inévitables mises au point de l'horaire.

Les relations internationales via Delle

C'est, sans conteste, le point faible du nouvel horaire.
En effet, la limitation de trois des quatre relations quotidiennes à un simple parcours Belfort - Delémont est inacceptable; elle ampute le trafic du point frontière de Boncourt - Delle d'une grande partie de son bassin d'alimentation, la région biennoise en particulier.
C'est pourquoi le Gouvernement de la République et Canton du Jura a recouru contre cette décision auprès du Département fédéral concerné. Au moment où ces

lignes sont écrites, la réponse de cette haute instance n'est pas encore connue.

Conclusion

Si l'on excepte le problème de Delle et si l'on nuance en ce qui concerne les voitures directes depuis l'Ajoie, le nouvel horaire des transports publics améliore certainement les conditions de déplacement des Jurassiens. Il faut souhaiter que, après les inévitables tâtonnements des premières semaines, les Jurassiens utilisent au maximum ces nouvelles facilités. Les futures demandes du canton du Jura n'en seront que mieux accueillies par les entreprises de transport.

André DENIS
membre de la commission des transports de l'ADIJ

Incidences de l'horaire cadencé sur les lignes de la Compagnie des chemins de fer du Jura

L'ensemble du réseau ferroviaire national dispose d'un horaire cadencé dès le 23 mai 1982, auquel sont adaptés, «dans la mesure du possible», les horaires des chemins de fer privés. L'horaire traditionnel, établi «sur mesure» d'année en année, à la suite de retouches successives, appartient au passé.
La Compagnie des chemins de fer du Jura (CJ) a été entraînée dans le nouveau système, les contraintes techniques et économiques excluant tout autre modèle d'horaire. Cependant, les moyens disponibles ont conduit au choix d'une solution de compromis qui, au fil des études et des pourparlers, s'est modelée dans le but de donner satisfaction dans la plus large mesure possible.

Les contraintes pour le nouvel horaire CJ

Pour l'établissement de leur horaire, les CJ sont dépendants de celui des CFF. Or, l'horaire des trains CFF, qui desservent les points de jonction ferroviaire de Tavannes, La Chaux-de-Fonds, Glovelier et Porrentruy, est dicté par le passage des trains directs à Bienne, Neuchâtel et Delémont.
La nouvelle conception voit la suppression des croisements des trains CFF dans les gares de jonction susmentionnées. Ceci revient à dire qu'à l'avenir l'offre ne comportera une correspondance que dans une seule direction, au lieu des deux directions, comme souvent jusqu'à présent. Un retour aux conditions que connaissait l'horaire traditionnel n'était pas négociable. Cette situation porte un préjudice aux CJ et à leurs usagers; les conséquences n'en sont pas amoindries du fait que des courants de trafic vraiment prédominants ne ressortent pas des enquêtes sur le transit.
Il convient de souligner encore que le parc du matériel roulant (voie étroite) est insuffisant pour réaliser un projet qui offre un train chaque heure dans chaque direction et sur toutes les lignes en même temps. Par ailleurs,la densité du trafic des voyageurs, à certaines heures pour le moins, ne le justifie pas.

En longueur de réseau, les CJ, avec leurs 85 km. répartis en 4 lignes, occupent le 6e rang dans la liste des chemins de fer suisses. La géographie en Y de la voie métrique ne facilite pas la confection de l'horaire, ni les onze gares et stations de correspondances avec d'autres lignes de chemin de fer et d'automobiles postales. De plus, les stations de croisement nécessaires n'existant pas, un horaire systématique à 60 minutes est techniquement irréalisable.