

Rail 2000 vu de Bâle

Autor(en): **Sulser, H.-Ulrich**

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: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-824486>

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.

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

planification se fait de plus en plus ressentir. La «Deutsche Bundesbahn» a dérivé l'argent reçu pour l'amélioration de la voie Freiburg-Bâle par le Haut-Rhin, parce qu'elle voulait être assurée que la Suisse accordait la priorité au St-Gothard et non au Splügen. Dans le cas d'une décision en faveur du Splügen, les Allemands investiraient dans d'autres liaisons que celle de Bâle.

Les besoins de l'économie privée et le point de vue écologique

Toute l'industrie de transport et de stockage de notre région manque de sécurité en matière de politique d'investissements, tout comme en ce qui concerne les possibilités d'amélioration qualitative et quantitative. Cette situation est préoccupante puisque, du point de vue national, il faut éviter que l'importance de la Suisse dans le domaine du transport européen soit diminuée: divers intérêts nationaux importants en dépendent.

Entre 1970 et 1980 le volume des transports de marchandises à travers les Alpes a plus ou moins doublé. Le transport par les CFF est pourtant resté au même niveau. Presque tout le surplus du trafic de marchandises contourne la Suisse, en utilisant les routes. A cause de cela, l'Europe alpine subit des conséquences écologiques négatives. La solution du transport des marchandises par le train s'avère, ne serait-ce que pour la défense de l'environnement, extrêmement nécessaire.

Et les RER?

Le trafic régional sur rails (RER) devrait devenir de plus en plus l'affaire des cantons. Dans la région de Bâle, le trafic régional mène en cinq cantons et trois pays. Nous attendons que la Confédération s'exprime aussi à ce sujet et formule des propositions, présente des cadres et des modèles.

Depuis cette prise de position, les CFF ont introduit le nouvel horaire 1987/1989, qui constitue déjà une étape vers le concept de Rail 2000. La commission ferroviaire du canton de Bâle-Ville est très satisfaite des progrès contenus dans l'horaire actuel, notamment sur les lignes vers Zurich (horaire cadencé à la demi-heure), Berne (horaire cadencé régulier des trains IC) et Lausanne-Genève (horaire cadencé régulier et relation rapide avec Genève-Aéroport). Cette dernière relation a été possible grâce à la coordination des efforts concernant les horaires au sein de la Conférence intercantonale des transports ferroviaires de l'Arc jurassien. La Commission ferroviaire bâloise estime qu'avec la réalisation de Rail 2000 l'attractivité des transports publics sera considérablement augmentée.

M. Hans-Ulrich SULSER, qui a retranscrit cette position bâloise, est membre de la commission des transports de Bâle-Ville et participe aux travaux de la commission des transports de l'ADIJ.