

# Arrivée prochaine de RER bâlois dans le Jura

Autor(en): **Asséo, David**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Défis / proJURA**

Band (Jahr): **1 (2003)**

Heft 1: **Mobilité**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-823878>

## **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>



Par  
David Asséo

# Arrivée prochaine du RER bâlois dans le Jura

**Les exigences ont changé. Alors qu'il y a vingt ans, au moment de l'introduction en Suisse de l'horaire cadencé, un train par heure était synonyme d'excellence, c'est maintenant considéré comme un standard minimum. Horaire libre, activités multiples, les fréquences à la demi-heure voir aux quarts d'heure sont exigées pour que le train ou le bus continuent à être considérés comme des alternatives.**

**D**e là est née l'idée des RER (réseaux express régionaux) ou S-Bahn selon leur appellation d'outre-Sarine. Le mouvement est parti des agglomérations, pour des raisons évidentes de demande et de volonté de transfert intermodal au profit des transports publics, afin de libérer les axes routiers urbains d'ores et déjà saturés.

Zurich a ouvert la voie au début des années 90. Berne, de manière plus modeste et progressive, a par la suite emboîté le pas, touchant marginalement notre région à Bienne et à Neuchâtel.

Développées sur une base pragmatique, les caractéristiques d'un réseau RER, telles qu'elles sont définies par les CFF sont les suivantes :

1. Une fréquence minimum à la demi-heure.
2. Des lignes diamétrales, traversant donc le cœur de l'agglomération.
3. Du matériel roulant adapté (facilité d'accès, confort, capacité).
4. Une forte intégration et une standardisation poussée des éléments tels que la signalétique, les gares, la hauteur des quais, les tarifs, etc.

**David Asséo**

*Délégué aux transports  
de la République et  
canton du Jura*

Après avoir découvert par le sud ce qu'était un RER, c'est par le nord que notre région sera prochainement concernée. En effet, le projet de RER bâlois desservira le Jura dès la fin de 2004.

Ce système, développé sous le nom de Regio S-Bahn, s'est mis progressivement en place, en 1997 avec la célèbre ligne « verte » Mulhouse – Bâle – Frick/Laufenburg, puis en 2001 avec la ligne « bleue » Olten – Bâle – Laufen. Depuis le début de 2002, la ligne « orange » germano-suisse Offenbourg – Bâle est en place.

Mais les cantons du Nord-Ouest de la Suisse, à savoir Argovie, Bâle-ville, Bâle-campagne, Jura et Soleure ainsi que les CFF ont décidé de faire un pas supplémentaire, caractérisé principalement par :

1. L'intégration au Regio S-Bahn de deux lignes situées en Allemagne (exploitées par les CFF).
2. Le rehaussement des quais, la création de rampes et la pose d'une signalétique commune dans les gares et haltes.
3. La création de quelques nouvelles gares.
4. La prolongation horaire de la ligne « bleue » Olten – Bâle - Laufen jusqu'à Porrentruy
5. L'introduction dès 2006 de nouveaux véhicules à plancher bas et climatisés.
6. Le possible passage de la ligne « verte » à la cadence semi-horaire jusqu'à Mulhouse.

Ces mesures entreront en vigueur par étape dès décembre 2004. Le caractère trinational du Regio S-Bahn ainsi que le fait qu'il touche cinq cantons, s'il fait l'originalité du projet, n'en simplifie pas la mise en œuvre.

Mais pourquoi le Jura ? Cela tient à une double raison : tout d'abord la volonté des autorités jurassiennes de se rapprocher de Bâle, mais également les circonstances liées à la disparition prochaine du nœud ferroviaire de Delémont.

En effet, la prolongation du RER bâlois constitue la principale mesure de compensation, négociée par le Canton du Jura, les CFF et la Confédération, en raison du fait que, dès 2005, les trains Interregio ne se croiseront



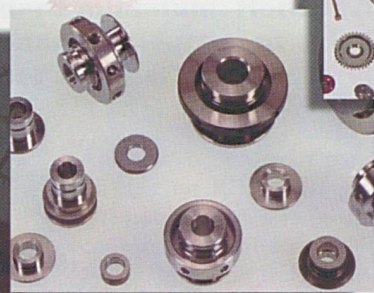
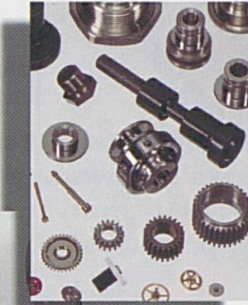




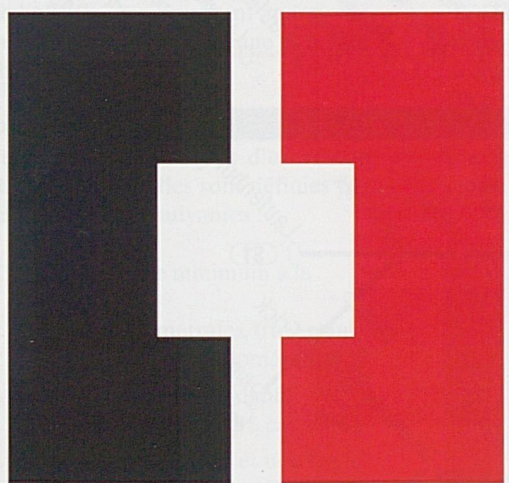




- **Décolletage**
  - **Taillage**
  - **Finition**
- > Ø 1 – 40 mm <



**Hélios A. Charpiloz SA**  
 CH - 2735 Bévillard  
 Tél. 032 492 10 12  
 Fax 032 492 17 13

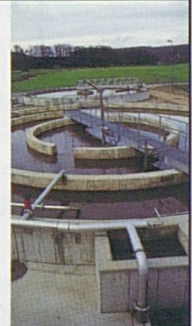


**BATIGROUP**

# ATBSA

Ingénieurs-conseils SIA USIC

- Routes et trafic
- Hydraulique
- Structures et ouvrages d'art
- Gestion des déchets et carrières
- Travaux spéciaux
- Aménagement du territoire



2740 Moutier	032 494 55 88
2950 Courgenay	032 471 16 15
2720 Tramelan	032 487 59 77
2350 Saignelégier	032 951 17 22
2732 Reconville	032 483 13 83

www.atb-sa.ch  
 info@atb-sa.ch

HOTEL  
 RESTAURANT  
 GROTTO TESSINOIS  
 PIZZERIA



PIZZERIA  
 BRASSERIE  
 TERRASSE  
 SALLES



MOUTIER 032 493.10.31



## TÉMOIGNAGE

## Comment je vis mes déplacements dans le cadre de BENEFRI

### Convention entre les universités de Berne, de Neuchâtel et de Fribourg

Cela fait maintenant trois ans que je me déplace régulièrement chaque semaine de Fribourg, où j'étudie en règle générale, à Neuchâtel où je suis des cours deux fois par semaine. Il y a deux ans, nous étions plusieurs étudiants à suivre ces cours et il nous était facile de nous organiser pour nous y rendre en voiture assez régulièrement ! Mais depuis une année, je suis seule à fréquenter des cours à Neuchâtel, car d'autres étudiants les suivent à Berne ; je dois donc me déplacer en train. Le réseau ferroviaire qui relie Fribourg à Neuchâtel s'est passablement amélioré ces deux dernières années. Il fallait auparavant changer de train à Ins, et prendre la correspondance pour Neuchâtel. Ça ne change pas la longueur du trajet, mais ça lui ajoute un confort supplémentaire. Je me déplace principalement en train, car je n'ai pas de permis de conduire (faute de temps et d'argent...). Même si les trajets sont relativement longs, je trouve très agréable de me laisser porter vers ma destination. Pour ce qui est des cours, le petit dépaysement en un « plus », qu'il soit intellectuel ou lié à l'environnement caractérisé par les bords du lac. Bref, beaucoup d'avantages et peu d'inconvénients ...

Estelle Vert-Pré ■



► plus à Delémont. Les utilisateurs en provenance des villages desservis par les trains régionaux jurassiens auront ainsi un accès direct à la capitale rhénane, sans changement, même si la durée du trajet en sera quelque peu allongée.

### D'une contrainte faisons un atout

Conséquence indirecte de contraintes plutôt négatives, l'arrivée du RER bâlois dans notre région représente une belle occasion à saisir non seulement pour donner un coup de jeune aux transports publics et à la moder-

nisation des infrastructures, mais surtout pour intégrer plus fortement, par un de ses symboles et une de ses réalisations les plus visibles, la région bâloise. Non seulement physiquement, mais également - et c'est peut-être aussi important psychologiquement - pour l'ensemble des acteurs économiques et politiques. Un marketing territorial spécifique est dès lors à mettre en place pour valoriser cette intégration du Jura à l'agglomération bâloise et jouer pleinement cet atout. ■