

Zeitschrift: Défis / proJURA
Herausgeber: proJURA
Band: 1 (2003)
Heft: 1: Mobilité

Artikel: Arrivée prochaine de RER bâlois dans le Jura
Autor: Asséo, David
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823878>

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: 01.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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.

De 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 – Laufon. 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 – Laufon 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.

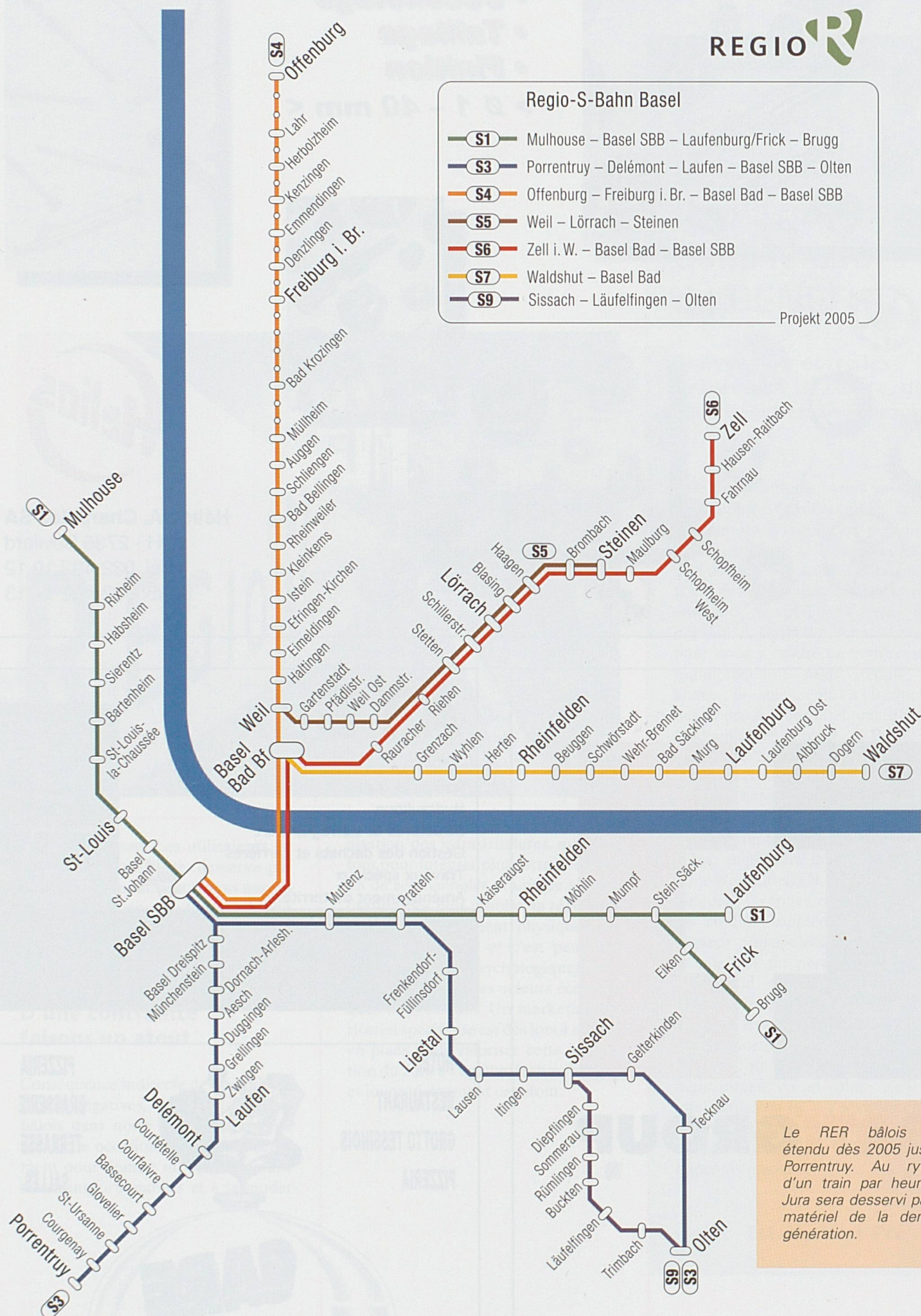
En effet, la prolongation du RER bâlois constitue la principale mesure de compensation, négociée par le Canton du Jura, les CFF et la Confédération, en raison du fait que, dès 2005, les trains Interregio ne se croiseront



Regio-S-Bahn Basel

-  **S1** Mulhouse – Basel SBB – Laufenburg/Frick – Brugg
-  **S3** Porrentruy – Delémont – Laufen – Basel SBB – Olten
-  **S4** Offenburg – Freiburg i. Br. – Basel Bad – Basel SBB
-  **S5** Weil – Lörrach – Steinen
-  **S6** Zell i. W. – Basel Bad – Basel SBB
-  **S7** Waldshut – Basel Bad
-  **S9** Sissach – Läufelfingen – Olten

Projekt 2005

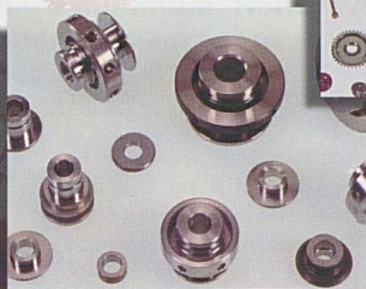


Le RER bâlois sera étendu dès 2005 jusqu'à Porrentruy. Au rythme d'un train par heure, le Jura sera desservi par du matériel de la dernière génération.



- **Décolletage**
- **Taillage**
- **Finition**

> Ø 1 – 40 mm <

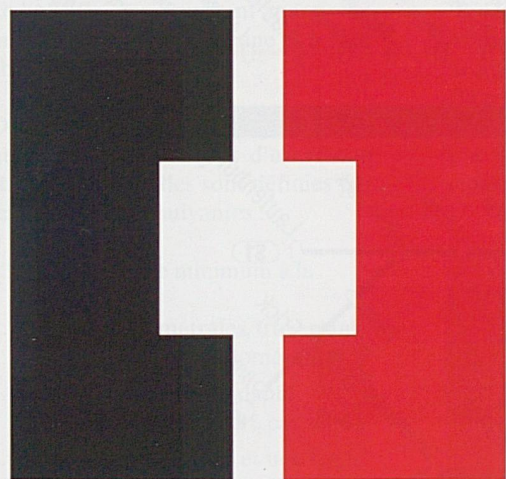


Hélios A. Charpilloz SA

CH - 2735 Bévillard

Tél. 032 492 10 12

Fax 032 492 17 13



BATIGROUP

ATB SA

Ingénieurs-conseils SIA USIC

Routes et trafic

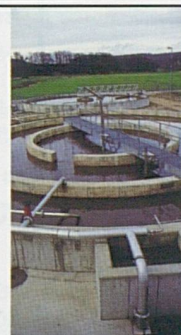
Hydraulique

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 Reconvilier

032 483 13 83

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

HOTEL

RESTAURANT

GROTTO TESSINOIS

PIZZERIA

PIZZERIA

BRASSERIE

TERRASSE

SALLES



CARE



MOUTIER 032 493.10.31



TÉMOIGNAGE

Comment je vis mes déplacements dans le cadre de BENEFR

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.

