

Direkt zum TGV Nach langer Zeit fahren hier bald wieder Züge durch.



Durch den Jura zum TGV

25 Jahre nach der Stilllegung der Bahnlinie von Delle nach Belfort wird diese Mitte 2018 wiedereröffnet. Die Schweiz finanziert diesen Zugang zum TGV mit. Auch der Jura zahlt und profitiert.

TEXT UND FOTOS HEINZ W. MÜLLER

Vor wenigen Wochen wurde das letzte Teilstück der Autobahn A16 Biel–Pruntrut mit Pauken und Trompeten eröffnet (der «Touring» berichtete). Die Bauzeit dauerte 30 Jahre und die Kosten beliefen sich auf 6,5 Milliarden Franken. Quasi im Schatten dieser 85 Kilometer langen Verbindung von Biel an die Landesgrenze geht ein «Konkurrenzprojekt» auf der Schiene seiner Vollendung entgegen. Mit der Wiederinbetriebnahme der 1872 eröffneten und vor 25 Jahren stillgelegten Strecke zwischen Delle und Belfort erhält der Jura direkten Anschluss ans Netz des französischen Hochgeschwindigkeitszugs TGV. Vermutlich ab Sommer oder Herbst 2018 verkehren von Biel bis zum TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard im Stundentakt neue Zweistrom-Züge von Stadler. Heute en-

den die SBB-Domino-Kompositionen nach einer Stunde und 21 Minuten im Grenzbahnhof Delle. Die Eidgenossenschaft lässt sich diese 22 Kilometer lange Verbindung (Fahrzeit: 15 Minuten) im Rahmen eines Kredits für den Zugang zu den europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken über 25 Millionen Franken kosten.

Jura als Triebfeder

Und auch der Kanton Jura griff tief ins Portemonnaie: Er beteiligt sich mit 3,2 Millionen Franken am jetzigen Projekt. Einer, der fast zwei Jahrzehnte lang dafür gekämpft hat, ist David Asséo, Sektionschef beim jurassischen Umweltamt: «Ich habe den Mut nie verloren. Nach schwierigen Verhandlungen zwischen der Schweiz und Frankreich war 2013 der notwendige Kredit gesichert, um die Pläne umzusetzen»,

schwärmt der Genf-Jurassier. Und er versäumt es nicht, darauf hinzuweisen, dass der teuer erkaufte Zugang vom Jura zum TGV Rhin/Rhône mit Verbindungen via Dijon nach Paris und Südfrankreich nicht nur Fernverkehrsreisenden zugutekommt: Asséo hofft, dass die vielen tausend französischen Grenzgänger, die Tag für Tag aus dem Raum Belfort-Montbéliard meist per Auto bis hinunter nach Biel zur Arbeit gelangen, vermehrt auf den Zug umsteigen. Entsprechend gross ist deshalb auch das



David Asséo hat den Mut nie verloren.

finanzielle Engagement des Departements Burgund/Franche-Comté, der Region Belfort sowie des französischen Staats. Insgesamt schlägt das binationale Bauprojekt mit 110 Millionen Euro zu Buche.

Der Transport von Belfort zum TGV-Bahnhof, im Moment von Shuttles gewährleistet, wird in gut einem Jahr auf Bahnbetrieb umgestellt. Dann verbinden täglich auch mehrere französische Zugpaare Belforts Zentrum mit Delle, wo auf SBB-Züge umgestiegen werden kann. ♦

20 KURSPAARE PRO TAG

Genf, Lausanne, Bern, Zürich und Basel: Diese Städte werden ein- oder mehrmals täglich direkt mit Train-à-grande-vitesse-Zügen (TGV) der Betriebsgesellschaft TGV Lyria (SNCF/SBB) bedient. Hauptziel ist Paris; ab Genf werden noch Marseille/Nizza und Montpellier, ab Basel einmal täglich Marseille bedient. Im Winter gibt's dazu noch eine Verbindung Paris–Brig. Für

Neuenburg–Paris besteht ein Zubringer nach Frasné, der TGV Paris–Bern fährt abends bis Interlaken-Ost. Das Grundangebot besteht aus einstöckigen TGV-Kompositionen, die saniert worden sind und in der 1. Klasse meist mit Verpflegung am Sitzplatz aufwarten. Einige Kurspaare ab Genf und Zürich werden mit topmodernen Doppelstockwagen («Duplex») geführt.

TGV direct Après une longue absence, les trains reprendront du service.



Le Jura à grande vitesse

Un quart de siècle après la suppression de la liaison ferroviaire Belfort-Delle, cette ligne sera rouverte en 2018 à la faveur d'un projet cofinancé par la Suisse à hauteur de 25 millions de francs. Une aubaine pour le Jura.

TEXTE ET PHOTOS HEINZ W. MÜLLER

L'inauguration du dernier tronçon de l'autoroute A16 entre Bienne et Porrentruy a marqué l'ultime étape d'un chantier de 30 ans, dont les coûts se sont élevés à 6,5 milliards de francs. Parallèlement à ce projet routier titanique de 85 kilomètres entre Bienne et la frontière française, et dans l'ombre de celui-ci, s'est déroulée une entreprise « concurrente », qui arrive également à son terme.

Ouverte en 1872, désaffectée il y a 25 ans et remise en service aujourd'hui, la ligne ferroviaire Belfort-Delle est désormais raccordée au réseau français à grande vitesse. Les rames du constructeur thurgovien Stadler circuleront de Bienne à la gare TGV de Belfort-Montbéliard dès l'été ou l'automne 2018, vraisemblablement, à la cadence horaire.

Actuellement, les compositions Domino des CFF atteignent la gare terminus de Delle, à la frontière française, en 1 h 21. Dans le cadre de l'accès au réseau européen à grande vitesse, la Confédération a alloué un crédit de 25 millions de francs à ce tronçon de 22 kilomètres (temps de trajet: 15 minutes).

«Je n'ai jamais baissé les bras»

Le canton du Jura s'est également impliqué dans le projet par un investissement de 3,2 millions de francs. Pour David Asséo, chef de section de l'Office jurassien de l'environnement, c'est l'aboutissement de presque deux décennies d'efforts: «Je n'ai jamais baissé les bras. Après de difficiles négociations entre la Suisse et la France, le crédit nécessaire était assuré en 2013 et on a pu enfin

passer à la phase de réalisation», relève-t-il. Et de rappeler que le raccordement conquis de haute lutte du Jura au TGV Rhin/Rhône, avec correspondance pour Paris et le sud de la France via Dijon, n'est pas uniquement profitable aux voyageurs longues distances. Il devrait également inciter les milliers de travailleurs frontaliers de la région de Belfort-Montbéliard à privilégier le rail pour se rendre à Bienne. Un facteur qui explique aussi l'important soutien financier



David Asséo n'a jamais abdicqué.

de la région Bourgogne/Franche-Comté, du Territoire de Belfort et de l'Etat français. Au final, l'ensemble du projet binational se chiffre à 110 millions d'euros.

A l'heure actuelle, des bus navettes assurent le transfert de Belfort à la gare TGV. Ceux-ci seront supprimés d'ici une année et remplacés par des trains. Ensuite, des convois desserviront quotidiennement le centre de Belfort et Delle, où les correspondances CFF prendront en charge les voyageurs. ♦

DESSERTES TGV DE LA SUISSE

Genève, Lausanne, Berne, Zurich et Bâle: ces villes seront desservies une ou plusieurs fois par jour par des trains de la compagnie franco-suisse TGV Lyria. Destination principale: Paris. De Genève, il sera possible d'embarquer pour Marseille, Nice et Montpellier. Bâle bénéficiera d'une liaison quotidienne pour Marseille. En hiver, l'offre sera complétée par une liaison Paris-Brigue.

Les voyageurs de Neuchâtel à destination de Paris emprunteront la liaison menant à Frasnès. En soirée, le TGV Paris-Berne poursuivra sa route jusqu'à Interlaken-Est. Le matériel roulant de base se compose de rames TGV renouvelées avec snacks et boissons en 1ère classe. Quelques trains à deux étages flambant neuf, baptisés Duplex, circuleront au départ de Genève et Zurich.

Direttamente al TGV
Dopo molto tempo i treni
ripasseranno di qua.



Al TGV attraverso il Giura

25 anni dopo essere stata chiusa, la linea ferroviaria tra Delle e Belfort sarà riaperta a metà 2018. La Svizzera finanzia questo accesso al TGV con 25 milioni di franchi. Paga anche il Canton Giura, che ne trae benefici.

TESTO E FOTO HEINZ W. MÜLLER

Poco tempo fa è stato inaugurato tra squilli di tromba e rulli di tamburi l'ultimo segmento dell'autostrada A16 Bienne-Porrentruy (come riportato dal «Touring»), la via più rapida tra Berna e Parigi. La costruzione è durata 30 anni ed i costi sono lievitati a 6,5 miliardi di franchi. All'ombra di questo collegamento di 85 chilometri tra il comune giurassiano di Boncourt e la bernese Bienne, sta per essere completato un progetto «concorrente» su binari.

Con la rimessa in funzione della tratta tra Delle e Belfort – inaugurata nel 1872 e chiusa 25 anni fa – il Giura ottiene un collegamento diretto alla rete francese dei treni ad alta velocità TGV. Probabilmente in estate o in autunno del 2018 circoleranno a cadenza oraria tra Bienne e la stazione TGV di

Delle e Belfort i nuovi treni a doppio sistema di commutazione di corrente della ditta Stadler. Oggi i convogli Domino delle FFS concludono la loro corsa di un'ora e 21 minuti alla stazione di confine di Delle. Nel quadro di un credito per l'accesso alle tratte europee dell'alta velocità, la Confederazione si assume costi di oltre 25 milioni di franchi per questo collegamento di 22 chilometri (tempo di percorrenza: 15 minuti).

Il Giura dà l'impulso

Ed anche il Giura apre il portafoglio: parteciperà al progetto con 3,2 milioni di franchi. Uno di quelli che si è battuto per quasi due decenni è David Asséo, capo-sezione dell'Ufficio dell'ambiente giurassiano: «Non ho mai perso la speranza. Dopo difficili trattative tra Svizzera e Francia, nel 2013 è stato garantito

il credito necessario per realizzare il progetto». E Asséo non manca di sottolineare come l'alto prezzo pagato dal Cantone per accedere alla linea TGV Reno/Rodano, con collegamenti via Digione per Parigi e il sud della Francia, non va a beneficio soltanto del traffico passeggeri a lunga percorrenza: Asséo auspica che le migliaia di frontalieri francesi provenienti dalla zona di Belfort-Montbéliard, che ogni giorno vanno a lavorare fino a Bienne usando perlopiù l'automobile, passino gra-



David Asséo non si è mai perso d'animo.

dualmente al treno. Per lo stesso motivo, particolarmente elevato è anche l'impegno finanziario dei dipartimenti Borgogna/Franche-Compté, della Regione Belfort oltre che dello Stato francese. Il progetto bi-nazionale costerà in totale 110 milioni di euro. Tra circa un anno il servizio navetta tra Belfort e la stazione TGV, al momento assicurato da bus, diventerà dunque ferroviario. Dopo di che, diverse coppie di treni al giorno collegheranno il centro di Belfort con Delle, dove si potrà così salire sui treni delle FFS. ♦

20 COPPIE DI TRENI AL GIORNO

Ginevra, Losanna, Berna, Zurigo e Basilea: sono le città che saranno collegate, una o più volte al giorno, con la rete di TGV della società TGV Lyria (SNCF/FFS). La principale meta è Parigi, ma da Ginevra saranno collegate anche Marsiglia/Nizza e Montpellier, e da Basilea ogni giorno un treno raggiungerà anche Marsiglia. D'inverno ci sarà un collegamento supplementare

Parigi-Briga. Per la tratta Neuchâtel-Parigi c'è già una navetta per Frasne, e il TGV Parigi-Berna circola ogni sera fino a Interlaken-Est. L'offerta di base è di treni TGV a un piano, rinnovati e con servizio di ristorazione al posto a sedere in prima classe. Alcune coppie di treni da Ginevra e Zurigo saranno composte da vagoni a doppio piano dell'ultima generazione («Duplex»).