



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des transports OFT

Référence du dossier : BAV-232-00006/00001/00008/00003/00005/00012

CONVENTION

concernant le développement de l'offre de prestations de transport ferroviaire et l'avenir de l'axe Bâle - Laufon - Delémont - Bienne (direction Lausanne/Genève)

entre

la Confédération suisse

représentée par l'Office fédéral des transports (OFT), Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen (adresse postale : Office fédéral des transports OFT, CH-3003 Berne), du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), ci-après OFT,

et

le canton de Bâle-Campagne

représenté par la Direction de la construction et de la protection de l'environnement, Rheinstrasse 29, Case postale, 4410 Liestal,

et

le canton du Jura

représenté par le Département de l'environnement et de l'équipement, rue des Moulins 2, 2800 Delémont

et

les Chemins de fer fédéraux CFF SA (CFF SA)
Hilfikerstrasse 1. 3000 Bern 65

1. Situation initiale

À partir de décembre 2015, la cadence semi-horaire en trafic grandes lignes est introduite sur la ligne du pied du Jura. Ainsi, l'offre de trafic longues distances s'améliore pour les voyageurs sur l'axe Yverdon – Neuchâtel – Bienne – (Aarau – Zurich), puisque ces derniers peuvent emprunter deux trains du trafic longues distances en cadence semi-horaire au lieu de la double liaison horaire actuelle : deux trains se succédant à trois minutes l'un de l'autre.

En même temps, des travaux de construction dans la région de Lausanne empêchent la continuité de la liaison directe ICN Bâle – Bienne – Genève/Lausanne. C'est pourquoi, à partir de décembre 2015, les voyageurs de Bâle, Laufon et Delémont en direction de Genève ou de Lausanne devront changer à Bienne (ou Olten) (cf. Annexe 1).

Cette variante « Navette » représente un compromis qui permet de conserver les correspondances avec les trains et les bus entre Laufon et Bâle (pas d'inversion de nœud, arrivée de l'ICN à Bâle maintenu à la minute 00). Les adaptations de l'ICN sur la ligne du pied du Jura entraînent des modifications de correspondances à Delémont qui, à leur tour, se répercutent sur l'offre entre Delémont et Porrentruy. Pour garantir la correspondance avec l'ICN Bienne – Lausanne, le RE Bienne – Delémont – Porrentruy – Delle doit être adapté. Il faut par conséquent supprimer la deuxième liaison Bâle – Laufon – Delémont – Bienne (RE S3) au détriment de la liaison depuis le Jura en direction de Bâle et de Bienne. Le problème est reconnu et les CFF participent en 2016/17 au financement du RE Bienne – Delémont – Porrentruy – Delle (cf. également point 7.2). Il faudra trouver une solution pour les années suivantes.

La variante « Navette » est acceptée par les cantons de Bâle-Campagne et du Jura à titre de solution provisoire.

2. Objectifs

Fondamentalement, le but est de maintenir la qualité actuelle de l'offre de prestations (horaire 2015) entre Bâle et Genève y c. la liaison directe Bâle – Genève. La présente convention indique les phases de développement visées en matière d'offre de prestations et de mesures infrastructurelles requises (pour autant qu'elles soient connues) ainsi que leurs conséquences financières. Elle définit par ailleurs l'état souhaité pour 2025.

Il s'agit notamment d'atteindre les objectifs suivants :

- Remise en service aussi rapide que possible d'une liaison directe Bâle – Bassin Lémanique via Laufon et Delémont
- Un train toutes les demi-heures entre Bâle et Bienne via Laufon et Delémont (une fois par heure une liaison directe entre Bâle et le lac Léman et une fois par heure un RE entre Bâle et Bienne avec correspondance en direction de Lausanne)

Les parties contractantes déterminent les vérifications et les démarches ultérieures à entreprendre pour atteindre les objectifs précités. De même, la présente convention précise les prescriptions de financement de l'infrastructure et de l'offre de prestations.

3. Offre de prestations

L'offre de prestations se subdivise en trois périodes jusqu'à 2025 :

Période	Variante	Structure de l'offre de prestations
2016 – 2021	1	Variante « Navette » : ICN dans le nœud '00 à Bâle, changement à Bienne direction Bassin lémanique avec correspondance sur le même quai ¹
2021 – 2025	2	Variante « Décalage plus RE » : ICN dans le nœud '30 à Bâle, liaison directe Bâle en direction du lac Léman, RE supplémentaire au nœud de Bâle '00 ²
2025	3	ICN dans le nœud '30 à Bâle, liaison directe Bâle – Suisse romande y c. prolongation souhaitée en direction de Genève tributaire de la transformation du nœud de Genève Un train RE une fois par heure Bâle (au nœud '00) – Bienne avec correspondance en direction de la Suisse romande

Solutions de repli et adaptations possibles de l'offre :

Les offres de prestations décrites ci-dessus permettent de répondre à la demande prévisible.

Si les réalisations des mesures infrastructurelles nécessaires prennent du retard, les CFF garantissent le maintien de la structure de l'horaire 2016 dans la mesure du possible entre Bâle et Bienne (ICN avec arrivée à Bâle à la minute 00).

Les CFF se réservent le droit de demander des adaptations de l'offre dans la région du Jura/Laufonnais dans le cadre de la concession de trafic longues distances, au cas où ces adaptations seraient nécessaires pour des raisons inconnues aujourd'hui (par ex. travaux de construction liés à la mise en œuvre des étapes d'aménagement du PRODES ou adaptation de correspondances internationales au nœud de Bâle, évolution du marché).

¹ Si l'on dispose de suffisamment de matériel roulant avant 2021, il faut prévoir une liaison directe toutes les deux heures à partir du Bassin Lémanique à destination de Bâle.

² Si des retards se produisent notamment dans la réalisation des mesures infrastructurelles, les CFF garantissent le maintien de la structure de l'horaire 2016/17 (variante « Navette ») : ICN avec arrivée à Bâle à la minute 00.

4. Infrastructure et matériel roulant

Chacune des variantes d'offre appelle les mesures infrastructurelles et l'emploi du matériel roulant ci-dessous :

Période	Variante	Infrastructure	Matériel roulant
2016 – 2021	1	Infrastructure de 2015	ICN
2021 – 2025	2	Double voie Grellingen Réduction du distancement des trains Bâle – Aesch (BL) ³	ICN pour les deux trains rapides
2025	3	Double voie Grellingen Augmentation de la capacité du nœud de Bâle conformément à l'EA 2025 (hors installations d'accueil)	RE : Domino, Flirt ou véhicule de trafic régional comparable Produit TGL en direction de la Suisse romande : ICN

5. Financement de l'infrastructure

Les mesures infrastructurelles nécessaires sur le tronçon Bâle – Bienne sont financées comme suit :

Infrastructure	Période	Financement
Double voie Grellingen	2015 – 2018 2019 – 2021	Cantons de la Suisse du Nord-Ouest (planification) Confédération via la prochaine étape d'aménagement PRODES EA 2030, à condition que cette double-voie soit décidée par le Parlement et que la mesure fasse partie de l'étape d'aménagement ⁴
Augmentation de la capacité du nœud de Bâle (hors installations d'accueil)	2015 – 2025	Confédération dans le cadre de l'EA 2025 (hors installations d'accueil)

³ Solution de rechange : adaptation du S3 de l'ordre de la minute entre Bâle et Laufon.

⁴ cf. ch. 5c de la convention

Sources de financement potentielles examinées :

- a) Mesures de compensation ZEB TRV :
Conformément à l'art. 6 LDIF, il est possible de construire des infrastructures si les mesures visées à l'art. 4 LDIF entraînent des inconvénients pour le trafic régional. Pour ce genre de mesures, le projet ZEB prévoit un crédit d'engagement de 250 millions de francs. Les mesures à réaliser à ce titre dans toute la Suisse sont donc de petits investissements permettant d'assurer l'offre de prestations actuelle. En cas d'adaptations de plus grande ampleur dues à une restructuration de l'offre, il y a lieu de planifier les mesures dans le cadre de futures étapes d'aménagement. Le financement partiel d'une mesure par ZEB est exclu.
- b) EA 2025, Investissements isolés
La double voie de Grellingen nécessaire n'est pas contenue dans l'EA 2025 car elle n'est pas requise pour le respect du concept de référence adopté.
- c) Étape d'aménagement 2030
Les cantons ont présenté la double voie de Grellingen ou la cadence semi-horaire Bâle – Delémont – Bienne dans le cadre des travaux de planification de l'étape d'aménagement 2030. L'évaluation de la mesure est déterminante pour son intégration dans la prochaine étape d'aménagement. Cette évaluation aura lieu au cours de 2016 et permettra de décider si ladite mesure sera intégrée dans la prochaine étape d'aménagement.

Vu que la cadence semi-horaire Bienne – Delémont – Bâle est l'une des mesures-phare de la région de planification de la Suisse du Nord-Ouest pour la prochaine étape d'aménagement (EA) PRODES – et sans préjuger du résultat de l'évaluation de la mesure – les parties contractantes conviennent de s'engager pour l'intégration de cette mesure dans PRODES 2030.

Marche à suivre - Financement préalable :

Conformément à l'art. 58c de la loi sur les chemins de fer révisée dans le cadre de FAIF, qui entrera en vigueur le 1^{er} janvier 2016, les entreprises ferroviaires peuvent conclure des conventions de financement préalable avec les cantons et les tiers concernés, portant sur les mesures dont la réalisation ou l'étude de projet ont été décidées par l'Assemblée fédérale. Ces conventions requièrent l'aval de l'OFT.

La double voie de Grellingen ne fait partie d'aucun programme d'aménagement et ne remplit donc pas la condition « décidée par l'Assemblée fédérale ». Un financement préalable de cette mesure infrastructurelle ne sera donc possible qu'à la suite d'une intégration dans une prochaine étape d'aménagement suivie d'une décision ad hoc de l'Assemblée fédérale ou de l'entrée en vigueur de l'acte normatif correspondant.

Si la mesure n'entre pas dans un futur programme d'aménagement, le seul financement possible est celui décrit à l'art. 58b de la loi sur les chemins de fer.

6. Financement de l'offre de prestations

Le financement des offres est défini dans le cadre des négociations à mener sur la concession de trafic longues distances. Ce faisant, il faudra établir si cette section et celle de Bienne –Delémont sont des produits de trafic grandes lignes ou de trafic régional.⁵

S'il s'agit d'un produit de trafic régional, la réglementation du financement de l'offre de prestations incombe aux cantons. Le financement de l'offre requiert la forme écrite avant le début de la construction de l'aménagement à double voie.

7. Délais, marche à suivre

7.1 Mesures infrastructurelles

Mesure	Phase	Période	Financement
Double voie Grellingen	Avant-projet	2015 – 2016	Cantons du Nord-Ouest
	Projet de l'ouvrage /projet de mise à l'enquête	2016 – 2018	Cantons du Nord-Ouest
	Réalisation	2019 – 2020	Confédération, sous réserve de la décision du Parlement et de l'intégration à la prochaine EA PRODES
Augmentation des prestations nœud de Bâle (hors install. d'accueil)	Avant-projet	2016 – 2018	EA 2025
	Projet de l'ouvrage /projet de mise à l'enquête	2018 – 2020	EA 2025
	Réalisation	2020 – 2025	EA 2025

7.2 Financement de l'offre

Les négociations doivent se tenir dans le cadre du renouvellement de la concession de trafic longues distances.

Les parties contractantes œuvrent à une solution de financement applicable à toute la période à laquelle l'horaire 2016 est applicable (variante « Navette »).

⁵ Conformément au ch. 6.5 de « Rail : stratégie à long terme » du 22 avril 2012, il y a lieu de prévoir, compte tenu des principes de planification, une cadence semi-horaire sur le tronçon Bienne – Delémont – Bâle.

8. Organisation

Le suivi et la surveillance de la mise en œuvre de la convention sont assurés dans le cadre des organes de la CTP-Région Suisse du nord-ouest.

9. Communication

Les parties contractantes se concertent sur la communication et communiquent en règle générale ensemble les résultats des études et les décisions prises en commun.

10. Dispositions finales

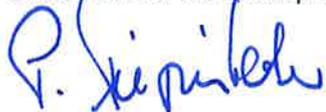
10.1 La présente convention entre en vigueur à la date de la signature par toutes les parties contractantes et reste en vigueur au plus tard jusqu'à l'adoption de la prochaine étape d'aménagement du PRODES.

10.2 La présente convention a été rédigée en quatre exemplaires originaux, un pour chacune des parties contractantes.

10.3 Toute modification de la présente convention requiert la forme écrite et l'accord de toutes les parties contractantes.

Ittigen, le 30.11.15

Office fédéral des transports



Peter Füglistaler, directeur

Office fédéral des transports
Division Infrastructure

Toni Eder, sous-directeur
Division Infrastructure

Liestal, le 30.11.2015

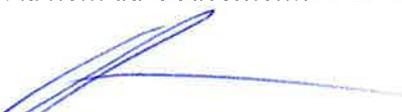
Canton de Bâle-Campagne



Sabine Pegoraro, conseillère d'Etat

Delémont, le 30.11.2015

Au nom du Gouvernement de la République et Canton du Jura



Philippe Receveur, Ministre de l'Environnement et de l'Équipement

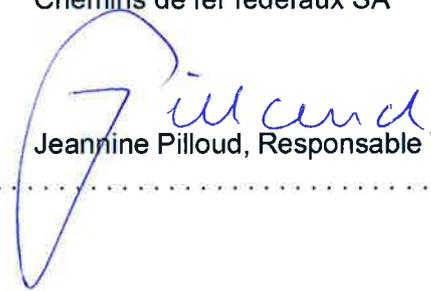
Berne, le

Chemins de fer fédéraux SA



Andreas Meyer, CEO

Chemins de fer fédéraux SA



Jeannine Pilloud, Responsable Voyageurs

Annexe :

- Descriptif de la situation initiale, canton du Jura

Copie p. i. à :

Région de planification Suisse du nord-ouest

Annexe 1: Descriptif de la situation initiale, canton du Jura

Dégradations liées à l'horaire 2016 sur l'axe Bâle-Laufon-Delémont-Bienne et les lignes adjacentes

L'horaire 2016 est déterminé par l'abandon du système de trains ICN en „rafale“ entre Bienne et Yverdon-les-Bains, en raison des travaux Léman 2030 (Mesure ZEB). Le concept d'offre au nord de Bienne en direction du Jura et de Bâle est modifié en conséquence.

- L'ICN Bienne-Delémont-Bâle peut-être maintenu selon l'horaire actuel mais il est navettisé (changement systématique à Bienne pour Neuchâtel et Genève alors que jusqu'en 2015 une liaison directe ICN circulait chaque heure entre Bâle, Laufon, Delémont et Genève/Lausanne).
- Le RE Bienne-Delémont-Delle doit être adapté de 7 minutes, pour assurer les correspondances à Bienne avec l'ICN Bienne-Lausanne.

Pour une partie de la clientèle de l'offre ferroviaire Bâle – Bassin lémanique, respectivement de la région jurassienne, le nouvel horaire occasionne une péjoration de l'offre :

- Suppression de toute liaison directe entre Bâle et le Bassin Lémanique ;
- Delémont – Berne, temps d'attente prolongé en gare de Bienne (actuellement de 4 et 11 minutes à deux fois 11 minutes).
- Pour les relations entre Delémont et Berne, le temps de parcours est prolongé de 58 à 66 minutes pour la relation RE. Pour les relations Porrentruy – Berne, le temps de parcours est prolongé de 85 à 95 minutes.
- Suppression de la correspondance à Delémont entre RE Bienne-Delémont / S3 Delémont-Laufon-Bâle pour les liaisons entre Bâle et Bienne. Ainsi, notamment, la durée du trajet Laufon – Lausanne est rallongée de 20 minutes ;
- Le temps de parcours entre Porrentruy et Bâle est détérioré de 10-11 minutes pour la relation RE-ICN (le temps de correspondance en gare de Delémont passe à 11 minutes au lieu de 5).
- Suppression de la desserte semi-horaire des gares de Courfaivre et Courtételle entre 2016 et 2018 (jusqu'à l'aménagement de la gare de croisement de Bassecourt à fin 2018)
- Modification de tous les nœuds de correspondances entre Delémont et Delle et donc une restructuration en profondeur de l'offre par bus raccordée à ces gares.