

Ne coupez pas !

Comité Liaison directe

COMMUNIQUE DE PRESSE

Delémont, le 12 janvier 2018

Un pas en direction du rétablissement la liaison ferroviaire Bâle – Genève via Delémont sans changement

Le comité « Liaison directe » prend connaissance avec intérêt du projet de message relatif à la prochaine étape d'investissement dans le réseau ferroviaire. L'aménagement d'un point de croisement entre Laufon et Bâle figure bel et bien dans ce projet. Cette mesure permettra de faire circuler deux trains grande ligne par heure entre Bâle et Bienne via Laufon, Delémont, Moutier et Granges-Nord. En revanche, on ne trouve aucune mention du rétablissement d'une liaison directe entre Bâle et le Bassin lémanique. Le Comité Liaison directe demande à ce que cette lacune soit corrigée dans le message que le Conseil fédéral transmettra au Parlement d'ici à la fin de l'année.

Le tronçon ferroviaire entre Bâle et Bienne est encore très largement à voie unique, alors que son doublement intégral serait nécessaire pour une exploitation conforme aux besoins actuels. A défaut de pouvoir bénéficier de ce standard, l'aménagement d'un point de croisement dans le secteur de Grellingen (entre Bâle et Laufon) est indispensable pour faire circuler deux trains grande ligne par heure entre Bâle et Bienne via Laufon, Delémont, Moutier et Granges Nord. Le projet de message actuellement en consultation prévoit cette mesure dont le coût est estimé à 150 millions de francs.

Par contre, on cherchera vainement dans ce document une quelconque mention du rétablissement dès 2021 d'une liaison entre Bâle et le Bassin lémanique sans changement. Cette absence est contraire aux promesses formulées (« la suppression de la liaison directe est provisoire... ») et aux engagements pris notamment par la signature de la convention de Grellingen de novembre 2015. Mais cette absence est également surprenante puisque en parallèle, cette liaison directe est présente dans les documents édités depuis l'automne 2017 par les CFF. Ces derniers viennent d'ailleurs de doter chaque tronçon du réseau ferroviaire d'un numéro spécifique et l'IC51 serait justement la liaison directe Bâle – Genève via Delémont.

En juillet 2016, le Comité Liaison directe remettait à l'Office fédéral des transports (OFT) et aux CFF une résolution de soutien signée notamment par l'ensemble des parlementaires fédéraux des cantons de BS, BL, SO, JU, JUBE et de nombreux dirigeants d'entreprises de la région jurassienne. A cette démarche, les CFF ont répondu (lettre du 24 août 2016) : « Les CFF veulent améliorer l'offre pour les clients de Laufon, Delémont, Moutier et Granges et rétablir une liaison directe avec le bassin lémanique ». Quant à l'OFT, il répondait ceci : « La liaison directe de Bâle au bassin lémanique via Delémont et Bienne reprendra dès qu'une offre à la cadence semi-horaire sera possible entre Bâle et Bienne ». Ne reste donc plus, aujourd'hui, qu'à intégrer cet élément dans le futur message PRODES 2030/35 qui sera soumis au Parlement fédéral dès l'automne 2018. C'est ce que demande le Comité Liaison directe dans un courrier adressé ce jour à l'Office fédéral des transports.

Annexes :

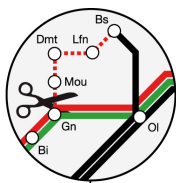
- contexte sommaire
- extrait éléments CFF
- extrait Convention du 30 novembre 2015

Renseignements complémentaires:

Claude Hêche, Conseiller aux Etats, 079 457 32 89
Jean-Claude Hennet, 079 250 86 64

info@liaisondirecte.ch
www.liaisondirecte.ch

Comité Liaison directe, Brise-Vent 5, 2800 Delémont



Ne coupez pas !

Comité Liaison directe

Rue des Moulins 2
2800 Delémont

« On ne supprimera pas la ligne directe Genève-Delémont-Bâle. Ça n'a d'ailleurs jamais été d'actualité » (Andreas Meyer, directeur général des CFF, 12 décembre 2011)

« C'est la raison pour laquelle nous n'envisageons, ni à court ni à moyen terme, (c'est-à-dire d'ici à 2025), aucun changement concernant la liaison directe de l'ICN Bâle-Genève/Lausanne via Delémont » (OFT, lettre du 25 novembre 2011)

Décembre 2015 : la liaison directe Bâle – bassin lémanique via Laufen, Delémont, Moutier et Granges Nord est supprimée !

Annexe au communiqué de presse du 12 janvier 2018

PRODES 2030 / 35 et liaison directe Bâle – Bassin lémanique : *contexte sommaire*

UNE DEGRADATION PROGRAMMÉE. Depuis plusieurs décennies déjà, une liaison ferroviaire directe reliait Bâle à Lausanne / Genève via Laufen, Delémont, Moutier et Granges Nord. Il s'agit de la seule liaison ferroviaire directe qui relie Bâle à Genève et surtout qui permet aux voyageurs de la région jurassienne de se déplacer de et vers le bassin lémanique sans changement de train.

Face aux indices de plus en plus persistants de dégradation de l'offre s'est constitué en septembre 2011 un « Comité Liaison directe ». Ce dernier a d'emblée affiché son inquiétude face à une prévisible dégradation de l'offre sur cette ligne, suscitant durant plusieurs années les dénégations à la fois des CFF et de l'OFT.

Pourtant, ses craintes se sont totalement confirmées avec l'horaire entré en vigueur en décembre 2015 : suppression de la liaison directe entre Bâle et le Bassin lémanique ; suppression d'une des deux relations reliant Bâle à Bienne ; dégradation des correspondances dans le nœud de Delémont.

UNE INTERVENTION PARLEMENTAIRE ET UNE CONVENTION. Devant l'imminence des dégradations, le Conseiller aux Etats Claude Hêche a déposé un postulat accepté sans opposition par la Chambre haute. L'adoption de ce postulat a conduit à la « Convention de Grellingen » signée en novembre 2015 par les cantons du Jura et de Bâle Campagne, ainsi que par l'OFT et les CFF. En vertu de cette dernière, il est prévu d'introduire deux trains grande ligne par heure entre Bâle et Bienne via Delémont, dont un offrant une liaison directe en direction du bassin lémanique.

PRODES 2030/35 DOIT INTEGRER LES DEUX OBJECTIFS. Le projet de message en consultation jusqu'au 15 janvier 2018 prend en compte l'introduction de deux trains grande ligne par heure entre Bâle et Bienne via Delémont, ce qui nécessite l'aménagement d'un point de croisement entre Laufen et Bâle. Cette mesure figure bel et bien dans le projet de message. Par contre, il n'est fait aucune mention du fait qu'un de ces deux trains effectuera sans changement le trajet de et vers le Bassin lémanique. Certes, divers documents publiés récemment par les CFF comportent bel et bien cette liaison directe (cf. dans l'annexe le couloir IC51 de Bâle à Genève). Mais ce choix relève de la compétence de l'OFT et **par conséquent, le rétablissement dès 2021 de cette liaison sans changement entre Bâle et le Bassin lémanique doit impérativement figurer dans le futur message du Conseil fédéral aux Chambres fédérales, de même que les crédits permettant la réalisation des mesures d'infrastructure éventuellement nécessaires.**

Liaison directe Bâle – Bassin lémanique via Laufon, Delémont, Moutier, Granges Nord

Extraits (fac simile) de la Convention de Grellingen de novembre 2015
(signataires : OFT, CFF, Bâle Campagne, Jura)

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)

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

Extraits de la brochure CFF « Notre promesse pour la Suisse et ses régions », novembre 2017

Cadence semi-horaire	Dès env. 2025/30 Lausanne-Genève-Annemasse Dès décembre 2022 Bâle-Delémont-Bienne Dès décembre 2017 Prolongation du RE Genève-Lausanne-Vevey
Cadence horaire	Dès décembre 2022 Réintroduction de la liaison directe Bâle-Bienne-Suisse romande Dès décembre 2019

Extrait de la prise de position des CFF sur PRODES 2030/35, avec la liaison directe Bâle – Genève via Delémont et bypass de Bussigny (IC51)

