

Ne coupez pas !

Comité Liaison directe

COMMUNIQUE DE PRESSE

Delémont, le 31 octobre 2018

Projets ferroviaires : importante victoire d'étape pour le comité « Liaison directe »

Le comité « Liaison directe » est soulagé : le message relatif à la prochaine étape d'investissements dans le réseau ferroviaire comporte bel et bien un doublement de la ligne sur quatre kilomètres entre Delémont et Bâle. Cette mesure est nécessaire pour introduire la cadence à la demi-heure avec des trains ICN entre Bâle et Bienne via Laufon, Delémont, Moutier et Granges Nord. Le message confirme également le retour d'un train direct chaque heure entre Bâle et le bassin lémanique. Le comité « Liaison directe » voit ainsi ses efforts récompensés. Reste cependant la question cruciale du calendrier.

Ainsi donc, sept ans après la création du comité « Liaison directe », ce dernier obtient une importante victoire d'étape : le prochain programme de développement de l'infrastructure ferroviaire PRODES 2035, comporte en effet un montant de 130 millions de francs pour l'aménagement d'un tronçon à double voie dans la région de Grellingen entre Delémont et Bâle. Cette mesure permettra de faire circuler deux trains grandes lignes par heure entre Bâle et Bienne via Laufon, Delémont, Moutier et Granges Nord, avec une composition qui offrira une liaison directe entre Bâle et Genève (ou Lausanne).

Pour rappel, cette liaison directe a été supprimée avec l'entrée en vigueur de l'horaire 2016, obligeant les voyageurs à changer systématiquement de train à Bienne où les correspondances ne sont pas toujours assurées.

Dans son message, le Conseil fédéral précise également que la liaison Yverdon-les-Bains – Genève sans passer par Lausanne (by-pass de Bussigny) sera maintenue, ce qui était loin d'être acquis. Cette suppression allongerait la durée du voyage de 15 à 20 minutes pour les personnes se déplaçant entre Genève et Yverdon-les-Bains et au-delà et vice versa.

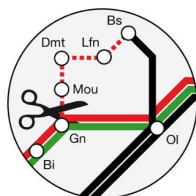
Reste la question cruciale du calendrier. Pour rappel, la « Convention de Grellingen » signée par les CFF, l'Office fédéral des transports et les cantons du Jura et de Bâle Campagne, prévoit le rétablissement de la liaison directe dès 2021. Le comité Liaison directe continuera, comme il l'a fait jusqu'ici, de veiller au respect de ladite convention. Une desserte ferroviaire performante constitue un atout non négligeable pour la prospérité de notre région et doit offrir une véritable alternative au trafic motorisé privé de plus en plus en butte aux engorgements.

Annexes :

- Extrait Convention du 30 novembre 2015
- Extrait document CFF
- Chronologie sommaire

Renseignements complémentaires:

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



Ne coupez pas !

Comité Liaison directe

Annexe au Communiqué de presse du 31.10.2018

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

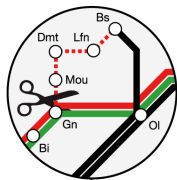
Extraits de la brochure CFF « Notre promesse pour la Suisse et ses régions », novembre 2017

Annexe au Communiqué de presse du 31.10.2018

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)





Ne coupez pas !

Comité Liaison directe

« 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 Laufon, Delémont, Moutier et Granges Nord est supprimée !

Liaison directe : chronologie sommaire

Annexe au Communiqué de presse du 31.10.2018

Septembre 2011	Devant les menaces qui pèsent sur la liaison Bâle – Bassin lémanique via Laufon, Delémont, Moutier, Granges Nord, Bienne, création du Comité Liaison directe
Mars 2012	Lancement de la pétition ; récolte de 10'000 signatures en deux semaines
Avril à décembre 2013	Nombreuses démarches en faveur du maintien de la liaison directe
Septembre 2014	Adoption du postulat Hêche par le Conseil des Etats
Novembre 2015	En application du postulat Hêche, signature par les cantons de BL et JU et CFF et OFT de la Convention de Grellingue prévoyant le retour de la liaison directe dès 2021
Décembre 2015	Introduction du nouvel horaire et suppression de la liaison directe
Juillet 2016	Envoi à CFF et OFT d'une résolution signée notamment par les Parlementaires fédéraux des cantons de BL, BS, SO, JU et BE ; par de nombreux acteurs économiques et les maires des villes concernées
Novembre 2017	Publication du projet PRODES 2030/2035 et prise de position de Liaison directe
Mars à mai 2018	Devant les indices alarmants, plusieurs acteurs font connaître leur soutien au principe de la liaison directe et du maintien du Bypass de Bussigny. Se sont notamment adressés à l'OFT : toutes les villes arrêts entre Laufon et Genève par une démarche commune ; les aéroports de Genève et Bâle ; le comité Liaison directe et le Komitee SBB Pro Juralinie ; le réseau des villes de l'Arc jurassien
Dès été 2018	Signaux officiels en général plutôt positifs
31 octobre 2018	Publication du message du Conseil fédéral
12 novembre 2018	Début du traitement du dossier PRODES 2030/35 en Commission des transports du Conseil des Etats