

Liaisons ferroviaires jurassiennes : se mobiliser pour éviter une dégradation de l'offre

Note destinée aux acteurs politiques, économiques et associatifs de la région jurassienne¹ ainsi qu'à tout autre personne intéressée

1 Contexte

La qualité de la desserte ferroviaire de la région jurassienne n'a cessé de s'améliorer au cours de ces dernières années et aujourd'hui, elle peut être qualifiée de bonne.

L'épine dorsale de cette desserte est constituée par la liaison grande ligne Genève / Lausanne – Bâle via Bienne, Granges, Moutier, Delémont et Laufon. Par rapport aux deux autres itinéraires possibles – l'un via Berne / Olten et l'autre via Bienne / Olten – la liaison via Delémont est la plus courte en kilomètres, la plus rapide en temps de parcours et la seule qui offre un trajet direct, c'est-à-dire sans changement de train.

Malgré ces atouts, de graves menaces planent sur cette liaison, menaces qui se sont précisées au cours de ces derniers mois.

L'objectif du présent document est d'attirer l'attention des acteurs politiques, économiques et associatifs (et dans un deuxième temps de l'ensemble de la population) de la région jurassienne sur les conséquences des changements qui se préparent et d'empêcher leur mise en oeuvre dans la mesure où ces derniers auraient des effets néfastes sur l'offre ferroviaire.

2 L'importance d'une desserte ferroviaire de qualité

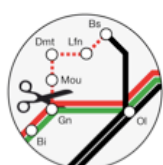
Pour la prospérité d'une région, la qualité des voies de communication joue un rôle important. Ce qui est valable pour la route l'est également pour le rail. **La qualité de la desserte en transports publics d'une région joue aujourd'hui un rôle central dans son attractivité. Une telle desserte permet aux habitants de la région d'y rester et à d'autres de s'y établir. Elle facilite la mobilité professionnelle, le déplacement des personnes en formation, incite des entreprises à s'implanter dans la région et contribue au tourisme doux.** Ce qui est vrai pour toutes les régions l'est encore davantage pour celles, comme la région jurassienne, qui se situent à l'écart des grands axes naturels de communication. **Plus précisément, un réseau de transports publics de qualité, composé notamment de lignes directes reliant notre région aux principaux centres et aéroports est indispensable à l'économie régionale. Les entreprises et les salons industriels sont visités chaque année par des milliers de clients et visiteurs internationaux qui doivent pouvoir bénéficier de lignes directes.** Ces entreprises emploient également quantité de collaborateurs externes qui ont besoin de liaisons rapides et de qualité.

Par ailleurs, précurseurs du tourisme doux, le Jura et le Jura bernois proposent des activités attrayantes qui attirent des touristes de toute la Suisse et de l'étranger. **Des liaisons ferroviaires directes et de qualité sont indispensables au développement de cette forme de tourisme appelée à croître fortement ces prochaines années.**

3 En quoi consistent ces menaces ?

Les menaces qui pèsent sur la desserte ferroviaire de la région jurassienne sont de deux ordres.

¹ Par « région jurassienne », on entend ici le Jura bernois et le canton du Jura, mais aussi, par extension, toute la zone géographique qui s'étend de Bienne à Laufon.



3.1 Démantèlement du nœud ferroviaire de Delémont²

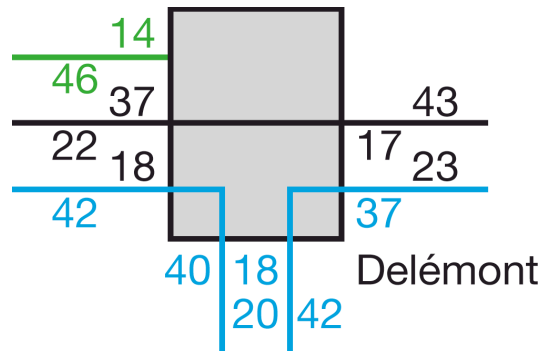
A l'enseigne de « Concept Romandie 2014 », les CFF préparent un nouvel horaire pour la Suisse romande. Or en vertu des projets connus à ce jour, ce nouvel horaire pénaliserait massivement les correspondances en gare de Delémont. **Alors qu'aujourd'hui le temps d'attente n'excède jamais 6 minutes pour changer de train à Delémont, cette durée passerait à 35 minutes selon les scénarios CFF les plus récents.** Démonstration par l'exemple.

Dans les deux extraits de « graphiques réticulaires » ci-dessous, on constate que dans l'horaire en vigueur (cf. A. ci-dessous), les temps d'attente des correspondances en gare de Delémont ne dépassent jamais 6 minutes. A titre d'exemple, les deux trains en provenance de Bienne arrivent en gare de Delémont aux minutes 18 et 40 et repartent en direction de Bâle aux minutes 23 et 43. Autre exemple : les trains en provenance de Porrentruy arrivent à Delémont aux minutes 18 et 37 et repartent en direction de Bâle aux minutes 23 et 43. En revanche, dans le projet de nouvel horaire (cf. B. ci-dessous), il y aurait rupture de correspondance à Delémont pour le train en provenance de Bienne à la minute 18. Idem pour le train en provenance de Porrentruy avec arrivée à Delémont à la minute 50 avec 22 minutes d'attente pour continuer sur Bienne.

A. Nœud de Delémont avec l'horaire³ actuellement en vigueur (2011)

Configuration du nœud de Delémont selon horaire 2011 (trains de et pour Porrentruy (gauche), Bâle (droite) et Bienne (en bas)).

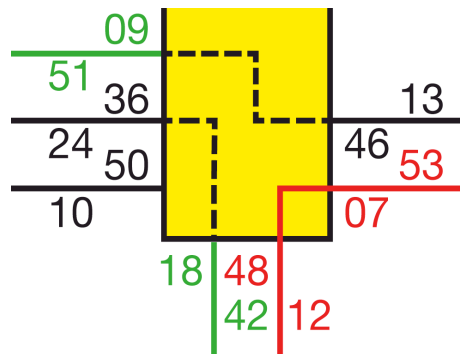
Les temps d'attente des correspondances n'excèdent jamais 6 minutes



B. Nœud de Delémont selon le concept Romandie 2014 des CFF

Configuration du nœud de Delémont selon document CFF du 14.4.2011

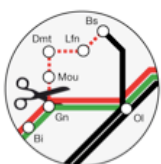
Le temps d'attente entre deux correspondances peut atteindre 35 minutes !



Par ailleurs, la durée du trajet Delémont – Genève s'allongerait d'une dizaine de minutes, voir même davantage, et le changement de train ne se ferait plus à Bienne sur le même quai mais à Lausanne avec changement de quai. Ces deux modifications pénaliseraient la liaison Genève /

² On insiste ici sur le nœud ferroviaire de Delémont mais à travers ce dernier, c'est toute l'offre de la région jurassienne qui est concernée.

³ Les chiffres les plus proches du rectangle gris indiquent les minutes d'arrivée des trains en gare ; les chiffres les plus éloignés indiquent les minutes de départ des trains.



Lausanne – Bâle via Delémont, un phénomène à mettre en lien avec la problématique exposée au point suivant.

3.2 Suppression de la liaison directe (sans changement) Genève / Lausanne Bâle via Bienne, Granges, Moutier, Delémont et Laufon

Aujourd'hui, la seule liaison directe – donc sans changement de train – entre Genève / Lausanne et Bâle est celle qui passe via Granges, Moutier, Delémont et Laufon. C'est aussi la plus courte en kilomètres et la plus rapide en temps de parcours. Par contre, la vitesse moyenne est plus lente que sur les autres itinéraires et le prix du billet est le même malgré le fait que la distance soit plus courte, une manière détournée de pénaliser le trajet via Delémont.

Quelques indicateurs en comparaison pour les trois itinéraires Genève – Bâle					
	Km	Meilleur temps de parcours	Vitesse moyenne	Changement de train	Prix ⁴
Genève – Bâle via Delémont	230	2 :39	86,7 km/h	0	35.-
Genève – Bâle via Bienne / Olten	242	2 :41	90,1 km/h	1	35.-
Genève – Bâle via Berne / Olten	262	2 :47	94,1 km/h	1	35.-

Or malgré les atouts de l'itinéraire via Delémont, on sait depuis peu de temps que l'OFT et les CFF envisagent de supprimer cette liaison directe. Par conséquent, la liaison Bienne – Bâle via Granges, Moutier, Delémont et Laufon deviendrait un train navette régional avec tous les graves inconvénients que cela signifierait pour la région jurassienne (cf. point 3.3).

3.3 Des inconvénients insidieux mais bien réels

Interpellés sur ces questions, l'OFT et les CFF tentent de calmer le jeu en insistant tantôt sur les difficultés techniques, tantôt sur le manque d'argent et aussi sur le caractère incertain des mesures en question, allant parfois jusqu'à démentir ce qui pourtant figure noir sur blanc dans leur propres documents.

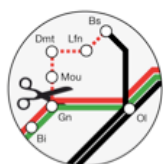
Alors que partout ailleurs en Suisse l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire apporterait des améliorations, notre région devrait-elle accepter que la situation se dégrade ?

Aujourd'hui, la liaison Bienne – Bâle via Grange, Moutier, Delémont et Laufon doit sa solidité au fait de constituer un maillon de la liaison Genève / Lausanne – Bâle, à savoir une des liaisons grandes lignes du réseau ferroviaire national. **Si à l'inverse la liaison directe Genève / Lausanne – Bâle ne passe plus via Delémont, alors la liaison Bienne – Bâle via Delémont sera déclassée en train régional et délaissée par les CFF. Sur ce tronçon, la fréquentation diminuera forcément puisqu'une partie de la clientèle actuelle sera dirigée sur l'itinéraire via Olten. Et quand la fréquentation diminue, les investissements suivent la même évolution:** il s'agit d'un cercle vicieux, auquel n'échappera pas non plus le type de matériel qui sera mis en circulation sur cette « ligne secondaire ».

4 Pourquoi en est-on là aujourd'hui et que faut-il faire ?

Le projet RAIL 2000 approuvé en votation populaire en 1987 prévoyait l'introduction de la cadence à la demi-heure entre Genève / Lausanne et Bâle via Bienne, Granges, Moutier, Delémont et Laufon selon le principe des correspondances aux minutes 00 et 30 ou 15 et 45 (et des temps de parcours en-dessous de 30 ou 60 minutes). Pour y parvenir et respecter ainsi la volonté populaire, il aurait fallu consentir les investissements sur cette ligne, ce

⁴ Prix simple course pour un billet demi-tarif en deuxième classe.



qui n'a été fait que très partiellement. Pourtant, il suffit de jeter un coup d'œil aux temps de parcours entre les nœuds de correspondance concernés – Lausanne, Bienne et Delémont - pour se convaincre qu'il ne s'agit pas d'un objectif extravagant :

	Distance en KM	Aller en mn	Vitesse moyenne	Retour en mn	Vitesse moyenne	Objectif	Gain nécessaire en minutes ⁵
Lausanne et Bienne	104	58	107	59	105	56	2 à 3
Bienne et Delémont	50	28	107	28	107	26	2 ⁶
Delémont et Bâle	38	30	76	34	67	26	4

Les gares de Lausanne et de Bienne sont rythmés autour des minutes 15 / 45. A plus long terme, il est prévu de passer aux minutes 00 / 30. A court terme, il est prévu d'introduire la cadence à la demi-heure entre le Bassin lémanique et Bienne, en remplacement des deux trains qui se suivent à quelques minutes d'intervalle. En fonction de ces caractéristiques, il s'agit de gagner quelques minutes entre Lausanne et Bâle via Delémont. L'aménagement de points de croisement entre Bienne et Bâle sont également nécessaire sur cet itinéraire encore largement à voie unique. Au total, des mesures pour un montant d'environ 200 millions devrait être réalisées.

5 Pourquoi une mobilisation maintenant ?

Le Concept Romandie 2014 est encore provisoire et la suppression de la liaison directe de Genève / Lausanne à Bâle n'est pas prévue avant 2030. Alors pourquoi ne pas attendre un peu avant de se mobiliser ? A cela plusieurs raisons.

Tout d'abord, les CFF, avec une belle constance jusqu'à ce jour, ont toujours reconnu que la région jurassienne laisserait des plumes lors de la mise en œuvre du Concept Romandie 2014. Ils ne sont jamais entrés en matière sur les propositions du canton du Jura et se sont toujours refusés à envisager les investissements nécessaires afin de pouvoir conserver la qualité actuelle de la desserte ferroviaire de notre région.

Ensuite, l'OFT procède actuellement à l'évaluation de la procédure de consultation sur le Financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) en vue d'élaborer le message à l'intention des Chambres fédérales. Il est dès lors très important de donner un signal fort à l'intention des acteurs chargés de définir l'architecture du réseau qui sera ainsi figé pour plusieurs décennies.

Enfin, si l'OFT et les CFF envisagent de ne plus faire passer les trains Genève / Lausanne – Bâle via Bienne, Granges, Moutier, Delémont et Laufon, il est évident, même si ce n'est pas avant 2030, que plus rien ne sera investi sur ce tronçon puisque ce dernier serait tôt ou tard réduit à du trafic régional exclusivement. Là encore, il est donc essentiel d'afficher dès maintenant une opposition ferme face à ces intentions néfastes pour notre région.

⁵ Estimation

⁶ Le point de croisement entre Bienne et Delémont se situe à l'intérieur du tunnel de Granges qui est à voie unique. L'obstacle est surmontable. Les 8,5 km du tunnel sont franchis en quelque 6 minutes. Des études laissent entrevoir des solutions (sans modifier le tunnel) qui restent à vérifier par des études plus détaillées.

