

MESSAGE DU GOUVERNEMENT AU PARLEMENT RELATIF A L'OCTROI D'UN CREDIT DESTINE A COFINANCER LES ETUDES DE REALISATION D'UN TRONCON A DOUBLE VOIE SUR LA LIGNE FERROVIAIRE DELEMONT – BALE (SECTION GRELLINGEN – DUGGINGEN)

du 15 septembre 2015

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Député-e-s,

Les cantons de la Suisse du Nord-Ouest, y compris le Jura, se sont mis d'accord sur la nécessité de mettre en place un train RE rapide entre Bâle et Delémont, train susceptible de "se marier" avec le train existant RE Delémont – Bienne pour former la 2^{ème} relation rapide par heure entre Bienne et Bâle (fréquence ½ heure). Cela permettra de compenser la perte de cette 2^{ème} relation de bout en bout depuis décembre 2015 suite à la refonte des horaires du pied du Jura provoqués par les travaux autour de Lausanne.

Pour réaliser cette deuxième relation, il faut aménager un tronçon de croisement à double voie à proximité de Grellingen. Cet investissement a été évalué par les CFF à 126,5 millions de francs lors d'une pré-étude.

Ce sujet est en discussion depuis plusieurs années et a fait l'objet de nombreuses interventions des autorités cantonales, notamment dans le cadre de la défense de la liaison directe Bâle – Léman, ainsi que d'une large médiatisation. Après un avant-projet réalisé en 2012-2013 et cofinancé par les cantons et les CFF selon la Convention du 17 octobre 2008, l'étape suivante passe par l'établissement de l'étude de réalisation d'une valeur de 3,5 millions de francs. La part cantonale jurassienne est de 584'500 francs.

Motivation

La ligne Bienne – Delémont – Bâle fait l'objet d'une situation particulière. Alors qu'elle constitue la ligne la plus directe entre la métropole rhénane et le bassin lémanique, elle est négligée depuis plusieurs années. Toutes les études d'horaires effectuées ces dernières années, voire décennies, se heurtent aux insuffisances de l'infrastructure, en particulier le manque de sections à double voie.

Afin de pouvoir atteindre les objectifs de correspondances et d'attractivités nécessaires, il faut pouvoir accélérer les temps de parcours entre Delémont et Bâle par la création d'un train rapide offrant la même politique d'arrêts que l'ICN. Cela nécessite la création d'une zone de croisement dynamique (croisement sans devoir arrêter un des deux trains) située entre Grellingen et Duggingen sur une distance approximative de 3 km. Ce nouveau train remplacera le S3 actuel entre Laufon et Delémont. Il sera « marié » avec l'actuel RE Delémont – Bienne créant un système complet rapide à la ½ heure entre Bienne et Bâle via Delémont. Il est prévu à ce stade que ce nouveau train soit exploité avec du

matériel ICN. En contrepartie, cela impliquera une correspondance systématique à Delémont pour les voyageurs en provenance de l'ouest du canton (Haute-Sorne et Ajoie) que ce soit à destination du nord (Bâle) ou du sud (Bienne et au-delà).

L'objectif avec le lancement de cette étude de réalisation est double :

- Disposer des éléments les plus détaillés (coûts, détails de constructions) permettant au projet d'être au mieux intégré dans le programme PRODES étape 2030 et/ou à d'autres sources de financement ;
- Pouvoir lancer rapidement les travaux le moment venu, sous réserve des démarches légales et de financement ;
- Démontrer la volonté et l'engagement des cantons concernés en faveur de cette double voie et ce vis-à-vis de la Confédération et des CFF.

Contenu du programme de réalisation

Il s'agit d'examiner les détails de la réalisation d'une double voie intégrale entre l'ouest de la localité de Grellingen (avant la zone délicate dite du Chessiloch) et la gare de Duggingen, la distance est d'environ 3 km. L'étude sera réalisée par les CFF (division infrastructure) et fera l'objet d'une convention avec les cantons financeurs.

Aspects financiers

Le coût de l'étude de réalisation est évalué à 3,5 millions de francs et se basera sur la pré-étude réalisée par les CFF (avec un financement des cantons) en 2012 et 2013. Cette dépense ne pourra pas être remboursée ensuite par la Confédération, et ce même si l'objet est retenu dans PRODES 2030.

La répartition entre les cantons est basée sur la méthodologie fédérale établissant les clefs de répartitions intercantionales. Il est tenu compte de la longueur des tronçons dans chaque canton entre Delémont et Bâle ainsi que du nombre d'arrêts (nombre de trains par jour pondéré par le nombre de gares concernées).

Canton de Bâle-Campagne:	63.1%	CHF	2'208'500.--
Canton de Bâle-Ville:	9.0%	CHF	315'000.--
Canton du Jura:	16.7%	CHF	584'500.--
Canton de Soleure:	11.2%	CHF	392'000.--
Total	100.0%	CHF	3'500'000.--

Le Landrat de Bâle-Campagne a adopté l'arrêté nécessaire le 15 janvier 2015, le Canton de Bâle-Ville également. La procédure concernant le canton de Soleure est encore en cours. Le Canton de Bâle-Campagne a sollicité officiellement les autres cantons par un courrier du 22 mai 2015.

Le crédit est imputé à la rubrique 400.3130.01.05 du Service du développement territorial. Il viendra charger les exercices 2016 et 2017.

Calendrier et processus décisionnel

Il est prévu une réalisation de cette étude en 2016 et sur le début 2017. Concernant la réalisation des travaux de construction proprement dits, le résultat de la « Délégation des autorités chargée de la

réalisation du Postulat Hêche » comprenant les Chefs des départements cantonaux des infrastructures de BL et JU ainsi que le directeur de l'Office fédéral des transports et le directeur général des CFF sera de première importance. Il permettra de préciser le calendrier de réalisation de cette double voie ainsi que les modalités de financement et/ou de préfinancement. Un rendu des travaux de cette Délégation des autorités est attendu à la fin de l'automne 2015.

Les étapes suivantes

Dans ce contexte, il est visé une mise en service de cette double voie en 2021 ou dans un délai le plus proche de cette date. Dans l'intervalle, le Conseil fédéral, après une phase de consultation, va transmettre au début 2018 aux chambres fédérales son message sur l'étape PRODES 2025-2030 en vue d'une décision au premier semestre 2019. D'ici là, les discussions vont se poursuivre sur les modalités de financement, et notamment suite à l'étude faisant l'objet de la présente demande de crédit, le coût total et le calendrier précis de construction de la double voie seront connus avec sûreté. Au stade de l'avant-projet (situation 2013), le coût de l'investissement est estimé à 126,5 millions de francs.

Au stade actuel, la voie du préfinancement cantonal est examinée par les cantons concernés. Dans une telle hypothèse, selon les dispositions du FAIF, les intérêts du capital préinvesti seraient à charge des cantons, le principal étant remboursé par la Confédération à partir de 2025. Il est encore trop tôt pour déterminer le coût des intérêts du préinvestissement pour chaque participant. En effet, il dépend des éléments suivants :

- Le coût réel du projet (qui sera connu avec précision après l'étude de réalisation) ;
- La prise en charge totale du projet ou seulement partielle selon les dispositions du FAIF (étape PRODES 2030) ;
- Le nombre d'année entre le préfinancement par les cantons et le remboursement par la Confédération ;
- Le taux d'intérêt considéré ;
- La répartition intercantonale des coûts.

Il faut souligner ici que la décision demandée au Parlement jurassien est indépendante de l'issue des pourparlers Cantons – Confédération – CFF qui vont avoir lieu s'agissant du financement futur de l'ouvrage à réaliser. Le crédit demandé par le Gouvernement ne lie pas le Parlement pour la suite et respecte la marge de manœuvre qui est la sienne en matière de futurs plans financiers et budgets d'investissement.

Il s'agit maintenant de se donner les moyens de faire du doublement de la voie à Grellingen un projet crédible et documenté. Le statut « grande ligne » de la voie Léman – Bâle via Delémont, en clair le rétablissement de la liaison directe, doit être conservé pour continuer d'offrir à notre canton les conditions-cadres dont il a besoin en matière de transports et de développement. Permettre aujourd'hui une étude de réalisation ne signifie encore pas l'intégration à coup sûr du projet aux prochaines étapes de PRODES 2030. Toutefois, renoncer à cette étude essentielle dans les conditions actuelles équivaldrait à mettre en grand danger le rétablissement de la liaison directe après les travaux en gare de Lausanne.

Conclusions

Pour les motifs qui précèdent, le Gouvernement vous prie donc d'accepter l'arrêté relatif au financement de la part jurassienne aux études de réalisation d'un tronçon à double voie sur la ligne Delémont – Bâle (section Grellingen – Duggingen).

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les député-e-s, l'expression de notre parfaite considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Le président



Michel Therz



Le chancelier



Jean-Christophe Kübler

Annexe : projet d'arrêté du Parlement.

ARRETE OCTROYANT UN CREDIT DESTINE A COFINANCER LES ETUDES DE REALISATION D'UN TRONCON A DOUBLE VOIE SUR LA LIGNE FERROVIAIRE DELEMONT – BALE (SECTION GRELLINGEN – DUGGINGEN)

du

Le Parlement de la République et Canton du Jura,

vu les articles 49 et 84, lettre g, de la Constitution cantonale ¹⁾,

vu l'article 49 de la loi du 18 octobre 2000 sur les finances cantonales ²⁾,

arrête :

Article premier Un crédit de 584'500 francs est octroyé au Service du développement territorial.

Art. 2 Il est destiné à financer avec les cantons de Bâle-Campagne, Bâle-Ville et Soleure les études de réalisation d'un tronçon à double voie sur la ligne ferroviaire Delémont – Bâle (section Grellingen – Duggingen).

Art. 3 Le Gouvernement est compétent pour signer les conventions nécessaires avec les partenaires.

Art. 4 Ce montant est imputable aux budgets 2016 et 2017 du Service du développement territorial, rubrique 400.3130.01.

Art. 5 Le présent arrêté entre en vigueur immédiatement.

Le président :

Jean-Yves Gentil

Le secrétaire :

Jean-Baptiste Maitre

¹⁾ RSJU 101

²⁾ RSJU 611