

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Doris Leuthard, conseillère fédérale
Kochergasse 6
3003 Berne

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 19 décembre 2017

Etape d'aménagement 2030/2035 de l'infrastructure ferroviaire : réponse à la consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Les dernières années ont été marquées par des détériorations de l'offre ferroviaire dans la région jurassienne, en raison de la suspension de la liaison directe entre Bâle et Genève via Delémont. Cette suspension, intervenue en 2015, a été provoquée notamment par les travaux engagés ailleurs en Suisse dans le cadre de l'étape 2025 du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). Dans ce contexte négatif, que les autres régions du pays ont eu la chance de ne pas connaître, la prochaine étape d'aménagement représente un enjeu majeur et tout à fait particulier pour le canton du Jura.

Il est indispensable que l'étape 2030/35 de PRODES corrige, dans les plus brefs délais, les effets négatifs engendrés par les travaux relatifs à l'étape 2025. L'avant-projet mis en consultation ne répond pas à cette exigence essentielle. Dans ce sens, il n'est globalement pas acceptable.

Nous saluons le choix du Conseil fédéral d'inscrire dans les deux variantes de l'avant-projet le crédit nécessaire à l'aménagement d'une double voie à Grellingen, permettant l'introduction de la cadence à la demi-heure sur le tronçon Bâle – Delémont – Bienne.

Cependant, nous demandons que cette étape d'aménagement prévoie aussi le rétablissement de la liaison directe entre Bâle, Delémont et Genève. L'avant-projet mis en consultation se traduirait au contraire par une détérioration de l'état de référence 2025, qui prévoit la réintroduction de la liaison directe. Cette détérioration inacceptable est due au matériel roulant envisagé pour relier l'Arc lémanique au pied du Jura (IC-2000). Ce matériel n'est pas suffisamment performant pour circuler au-delà de Bienne en direction de Delémont et de Bâle en assurant les temps de parcours adéquats.

Aussi, nous invitons la Confédération à traduire dans cette étape de PRODES l'engagement pris dans la convention de Grellingen du 30 novembre 2015. Celle-ci a pour objectif de rétablir la liaison directe aussi vite que possible. Cet objectif est partagé par les CFF qui, dans leur publication intitulée « Notre promesse pour la Suisse et ses régions », prévoit sa réalisation en 2022. Le rétablissement de la liaison directe entre les deuxième et troisième métropoles du pays, sur le tronçon le plus court, est indispensable au réseau ferroviaire suisse, dont cette liaison constitue un élément fondamental.

L'avant-projet mis en consultation doit donc être corrigé, comme le demandent à l'unisson les conférences des transports de Suisse occidentale (CTSO) et de la Suisse du nord-ouest (KÖV-NWCH).

Demande 1

Nous demandons que soit inscrite dans cette étape 2030/35 la réintroduction d'au moins une liaison par heure – attractive et sans changement – entre Bâle, Delémont et Genève. Nous estimons également que le bypass de Bussigny, permettant une liaison sans passer par Lausanne, doit être maintenu en raison des avantages qu'il offre aux voyageurs et du rôle qu'il peut jouer en tant qu'itinéraire de substitution.

Le canton du Jura demande également que soit inscrite dans l'étape 2030/35 une mesure importante consistant à étoffer l'offre entre La Chaux-de-Fonds, Glovelier et Delémont. Il est nécessaire d'améliorer les relations entre la métropole bâloise et les régions de l'Arc jurassien. Cela est à réaliser par l'introduction d'une liaison directe entre la Chaux-de-Fonds et Delémont et une diminution des temps de correspondance, en particulier en direction de Bâle.

L'optimisation d'un tel module, acceptée par l'Office fédéral des transports (OFT), est actuellement en cours de traitement. Contrairement à ce qui est indiqué dans l'avant-projet mis en consultation, le coût de la mesure est estimé à 70 millions de francs. L'avant-projet fait état, dans la liste des projets à réaliser en premier degré d'urgence après 2035, d'un coût de 315 millions de francs ; or celui-ci inclut par exemple les montants nécessaires à l'introduction de la cadence à la demi-heure entre Bienne, Delémont et Bâle, déjà comptabilisés dans l'étape d'aménagement 2030/35.

Demande 2

Nous demandons que le module d'offre « Etoffement de la cadence La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont » soit inscrit dans l'étape d'aménagement 2030/35 au lieu d'être classé dans la liste des projets à réaliser par la suite. Selon l'optimisation en cours, les dépenses d'investissement pour cette mesure devraient être de 70 millions de francs et non de 315 millions de francs, comme indiqué dans l'avant-projet.

En annexe, vous trouverez nos réponses aux questions posées dans la cadre de la consultation. Nous vous invitons également à vous référer aux prises de position de la CTSSO et de la KÖV-NWCH.

En vous remerciant de l'attention que vous accorderez à nos requêtes, nous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de notre haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Nathalie Barthoulot
Présidente




Gladys Winkler Docourt
Chancelière d'Etat

Distribution par courriers postal et électronique (word et pdf à konsultationen@bav.admin.ch)

Annexes :

- Bref historique concernant la liaison directe Bâle-Delémont-Bienne-Lausanne/Genève ;
- Réponses au questionnaire.

Bref historique concernant la liaison directe Bâle-Delémont-Bienne-Lausanne/Genève

- Jusqu'en décembre 2015, une liaison directe circulait chaque heure entre Bâle, Delémont et l'Arc lémanique, soit en direction de Lausanne (heures paires), soit en direction de Genève en contournant Lausanne (heures impaires). La deuxième relation par heure entre Bienne et Bâle était assurée par correspondances entre le RE Bienne-Delémont et le S3 Delémont-Bâle.
- En décembre 2015, la liaison directe entre Bâle-Delémont-Lausanne/Genève a été interrompue provisoirement à Bienne, pour deux raisons :
 - La liaison directe Bâle-Lausanne n'a pas pu être maintenue : le décalage de 30 minutes imposé par les travaux autour de Lausanne nécessitait un deuxième train rapide Delémont-Bâle pour compenser les arrivées à Bâle. C'était impossible sans la réalisation de la double voie dans le Laufonnais, précisément celle qui est désormais inscrite dans l'avant-projet de message pour introduire la cadence à la demi-heure en trafic grandes lignes entre Bienne, Delémont et Bâle. En conséquence, le RE Bienne-Delémont a dû être ajusté pour maintenir la correspondance pour Lausanne mais avec rupture de la correspondance à Delémont avec le S3 pour Bâle.
 - La liaison directe Bâle-Genève n'a pas pu être maintenue : le manque de matériel ICN affecté provisoirement au Gothard jusqu'à l'arrivée du nouveau matériel Giruno (dès 2019) a nécessité d'exploiter la ligne Bienne-Delémont-Bâle en îlot avec un nombre réduit de rames ICN.
- La convention de Grellingen de novembre 2015, signée par l'OFT, les CFF et les cantons de Bâle-Campagne et du Jura, a précisément été élaborée dans le but de réintroduire l'offre à la demi-heure entre Delémont et Bâle et de rétablir dès que possible la liaison directe entre Bâle et l'Arc lémanique. Les cantons se sont engagés à financer les études de projet. Le calendrier permet actuellement de prévoir une mise en service en 2023.
- Le concept de référence EA 2025 inclut l'offre à la demi-heure Bâle-Delémont-Bienne avec un train prolongé chaque heure en direction de Lausanne puis de Genève par train rapide (sillon IC sans arrêt entre Lausanne et Genève).
- L'un des quatre projets-clé déposés en novembre 2014 par la Suisse du Nord-Ouest dans le cadre de l'étape 2030 de PRODES consiste à introduire la cadence à la demi-heure par trains rapides entre Bâle et Bienne via Delémont avec prolongation d'un train par heure sans changement jusqu'à Lausanne/Genève.
- La demande d'une liaison directe entre Bâle et l'Arc lémanique est également un projet-clé demandé par la Suisse occidentale, qui ne cesse de s'engager activement en faveur d'une telle liaison réellement performante et sans changement (voir objectifs d'offre déposés dans le cadre de PRODES 2030 ainsi que le communiqué de presse CTSO du 29 septembre 2017).

Catalogue de questions relatives au projet mis en consultation

Étape d'aménagement 2030/35 de l'infrastructure ferroviaire

Objectifs

1. Approuvez-vous les objectifs généraux du projet ?

*Nous ne pouvons pas approuver l'avant-projet, dans la mesure où celui-ci ne prévoit pas de corriger les détériorations de l'offre engendrées par l'étape précédente de PRODES, dont les travaux ont conduit à la suspension de la liaison directe entre Bâle et Genève via Delémont. **La correction des dégradations intervenues ces dernières années doit constituer un objectif incontournable de l'étape 2030/35.** Il est ainsi indispensable que le projet prévoie le rétablissement rapide de la liaison directe entre les deuxième et troisième métropoles du pays, sur le tronçon le plus court, via Delémont. Il serait inacceptable qu'une région subisse à long terme les effets négatifs du développement des infrastructures ailleurs dans le pays.*

Nous approuvons les objectifs du projet qui concernent la généralisation de la cadence à la demi-heure en trafic grandes lignes et le développement des capacités. Nous constatons avec satisfaction que le montant nécessaire à l'aménagement d'une double voie à Grellingen – permettant de déployer l'offre à la demi-heure entre Bâle, Delémont et Bienne – est intégré dans la proposition d'arrêté allouant un crédit d'engagement tant pour la variante Etape d'aménagement 2030 que pour la variante Etape d'aménagement 2035 (chapitre 2.6.2).

La mise en œuvre des objectifs généraux est insatisfaisante, notamment dans la répartition territoriale des investissements et au regard de l'équité de traitement entre les cantons.

Comment jugez-vous l'étape d'aménagement 2030/35 proposée ?

2. Approuvez-vous les objectifs de l'étape d'aménagement 2030/35 (cf. en particulier les lignes directrices) ?

Non, dans la mesure où ceux-ci ne permettent pas de corriger les effets négatifs engendrés par les étapes d'aménagement précédentes et que la répartition des mesures d'aménagement entre les régions est insatisfaisante.

Il manque également un objectif visant à densifier la desserte entre les grandes agglomérations de Suisse et à mieux les relier entre elles.

3. Laquelle des deux variantes préférez-vous ? Pourquoi ?

- Variante Etape d'aménagement 2030 (7 milliards de francs)
- Variante Etape d'aménagement 2035 (11,5 milliards de francs)

*En l'état, bien qu'aucun graphique réticulaire ne soit transmis avec le projet de message, **nous constatons que les deux variantes conduisent à une détérioration de l'état de référence 2025 en ce qui concerne la liaison directe Bâle – Delémont – Genève.** Celle-ci ne peut pas être maintenue en raison du matériel roulant envisagé pour relier l'arc lémanique et le pied du Jura (IC-2000). Ce matériel n'est pas suffisamment performant pour circuler au-delà de Bienne en*

direction de Delémont et de Bâle, tout en assurant les temps de parcours nécessaires. Cela doit être corrigé conformément aux objectifs d'offre grandes lignes déposés sur cette question aussi bien par la CTSO que par la KÖV NWCH. Il s'agit de respecter les multiples engagements pris sur le sujet tant par les CFF que par la Confédération.

Nous soutenons la variante d'aménagement 2035, de 12 à 13 milliards de francs, à condition qu'une solution soit trouvée et mise en œuvre dans les meilleurs délais pour le maintien d'une liaison Bâle – Delémont – Genève attractive et sans changement. L'étape d'aménagement 2035 doit prévoir les moyens nécessaires au maintien du bypass de Bussigny (trains de contournement de Lausanne) ; cela ne doit pas être reporté au-delà de 2035.

Sur ce sujet, nous saluons le fait qu'une telle solution soit actuellement recherchée dans le cadre des Workshops organisés par l'OFT et les CFF en collaboration avec les cantons. La variante envisagée prévoit le maintien d'une liaison Bâle – Delémont – Neuchâtel – Genève en contournant Lausanne (bypass de Bussigny). Une amélioration de l'attractivité du sillon proposé est encore à rechercher. Les investissements nécessaires doivent être intégrés à l'étape d'aménagement 2035. Nous considérons que la mise au gabarit pour les trains à deux étages du tronçon Moutier-Aesch sera réalisée par les CFF dans les plus brefs délais dans le cadre des travaux d'assainissement des ouvrages. Les CFF prévoyaient la mise au gabarit de la ligne Bienne – Delémont – Bâle en 2016 déjà, les crédits nécessaires ayant été adoptés en 2007.

4. Approuvez-vous les améliorations de l'offre ainsi que les mesures proposées dans les variantes Etape d'aménagement 2030 resp. Etape d'aménagement 2035 ? par domaine :
- En transport de voyageurs
 - En transport de marchandises
 - En trafic international
 - Pour les installations d'exploitation
 - Sinon, quelles mesures considérez-vous comme plus urgentes ou comme non nécessaires ? Pourquoi ?

- Non, dans la mesure où la situation de la liaison directe Bâle – Delémont – Genève serait détériorée par rapport à l'état de référence 2025. Nous désapprouvons également la liste des projets retenus au niveau régional, qui n'intègrent pas le seul projet d'amélioration de l'offre demandé sur le territoire du canton du Jura (actuellement en cours d'optimisation sur mandat de l'OFT). Cependant, nous approuvons la systématisation des cadences à la demi-heure en trafic grandes lignes (par exemple Bienne – Delémont – Bâle).*
- Oui, sous réserve des possibilités de partager la capacité des sillons de marchandises et les compléments de l'offre pour les voyageurs, en particulier aux heures de pointe. La ligne du pied du Jura concentre les principaux acteurs du fret en Suisse romande et les capacités sont partagées avec tous les autres trafics nationaux, régionaux et internationaux. Ces trafics doivent pouvoir s'écouler sans conflit dans l'optique d'un accroissement du fret et du trafic voyageurs. Des mesures de désenchevêtrement des trafics doivent être prévues pour garantir les développements futurs sur cet axe.*
-
- Oui.
- L'étape 2030/35 doit contenir, de manière explicite, les mesures permettant un **rétablissement rapide de la liaison directe entre Bâle, Delémont et Genève**. A défaut, l'étape 2030/35 représenterait une dégradation majeure et inacceptable de l'état de référence 2025, qui prévoit le rétablissement de cette liaison. La Confédération doit traduire dans cette étape d'aménagement l'engagement pris dans la convention de Grellingen du 30 novembre 2015. Celle-ci a pour objectif de rétablir la liaison directe aussi vite que possible. Cet objectif est partagé par les CFF qui, dans leur publication intitulée « Notre promesse pour la Suisse et ses régions », prévoient sa réalisation en 2022. Le rétablissement de la liaison directe entre les*

deuxième et troisième métropoles du pays, sur le tronçon le plus court, est indispensable au réseau ferroviaire suisse, dont cette liaison constitue un élément fondamental. L'inscription de cette mesure dans PRODES 2030/35 est jugée prioritaire par les cantons de la Suisse occidentale et de la Suisse du nord-ouest, qui accueillent plus de la moitié des habitants du pays. Depuis plusieurs années, ces cantons ne cessent de s'engager en faveur de sa réalisation.

Le module prévoyant l'**introduction d'une liaison sans changement entre la Chaux-de-Fonds, Glovelier et Delémont** est l'unique projet d'amélioration de l'offre demandé sur le territoire du canton du Jura. A ce titre et afin de respecter l'équilibre confédéral, il doit être jugé prioritaire. Ce module permet d'améliorer les relations entre Bâle et d'importantes localités de l'arc jurassien. Cela est réalisé par l'introduction d'une liaison sans changement entre la Chaux-de-Fonds et Delémont et une diminution des temps de correspondance, en particulier avec Bâle. Une optimisation du module est en cours pour limiter les investissements à environ 70 millions de francs. C'est bien ce montant d'environ 70 millions de francs qui est à inscrire dans le message. Le montant de 315 millions de francs indiqué dans l'avant-projet en premier degré d'urgence après 2035 inclut l'investissement nécessaire à l'introduction de la cadence à la demi-heure sur le tronçon Bienne – Delémont – Bâle, qui est déjà comptabilisé dans les étapes d'aménagement 2030 et 2035. Il inclut également d'autres investissements qui ne seront toutefois pas nécessaires au vu du processus d'optimisation qui est actuellement en cours.

Le canton du Jura soutient la **réalisation de la ligne directe La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel** qui, en complémentarité avec le module optimisé La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont, améliorera la connexion du district des Franches-Montagnes au pied du Jura, à l'arc lémanique et au plateau suisse en général.

Comment jugez-vous le financement de certaines mesures par des tiers?

5. Approuvez-vous le fait que la réalisation de la gare de passage de Lucerne et l'étude de projet du Maillon central de Bâle puissent être financées par des tiers à leurs propres risques ?

Non. Le canton du Jura n'est pas favorable au financement de réalisations par des tiers. Cependant, il est favorable à ce que des tiers puissent financer les études uniquement, si les conditions suivantes sont réunies :

- *le financement des études par des tiers ne doit pas être limité aux deux projets cités ci-avant ;*
- *le financement des études doit concerner uniquement les projets inscrits dans une étape d'aménagement ;*
- *le mécanisme d'annonce et de validation doit être énoncé dans un arrêté fédéral ;*
- *les montants financés par des tiers doivent rester maîtrisables et n'avoir aucun effet sur la priorisation des projets dans les prochaines étapes d'aménagement.*

6. Approuvez-vous la création de conditions légales qui permettraient un remboursement a posteriori de ces coûts d'investissement par la Confédération ?

Nous sommes réticents à cette mesure qui pourrait engendrer un manque de moyens en raison des remboursements d'ouvrages déjà préfinancés. Cette mesure ne serait pas équitable compte tenu des capacités financières qui diffèrent d'un canton à l'autre. Cela irait à l'encontre d'une priorisation juste et objective des mesures, qui doit conduire à une répartition équitable et solidaire

des moyens à disposition. En cohérence avec la question précédente, ce remboursement ne devrait concerner que les études.

Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

7. Avez-vous des remarques sur les autres thèmes du projet ?

La répartition des projets dans le premier et dans le deuxième degré d'urgence après 2035 et les critères de classification ne sont pas clairs. Il y a en outre des incohérences dans les montants indiqués pour certaines mesures concernées. En effet, certains montants sont comptabilisés à double, car ils incluent des mesures déjà intégrées aux étapes d'aménagement 2030 et 2035. Tel est le cas par exemple de la mesure La Chaux-de-Fonds – Glovelier – Delémont (– Bâle) qui inclut à tort l'investissement nécessaire à l'introduction de la cadence à la demi-heure sur le tronçon Bienne – Delémont – Bâle, déjà intégré dans les variantes 2030 et 2035.

Il serait préférable de parler de « priorité » 1 et 2 pour les étapes futures, plutôt que de « degré d'urgence », car pour les mesures reportées au-delà de 2035, on peut de facto difficilement parler d'urgence.

Le canton du Jura part du principe que la mise au gabarit pour les trains à deux étages de la ligne Bienne – Delémont – Bâle sera achevée dans les meilleurs délais et donc impérativement avant 2030 lors des travaux d'assainissement et d'entretien des ouvrages situés sur cette ligne. Le financement sera donc assuré par les mandats de prestations CFF-Confédération.

8. Certains thèmes ont-ils été trop peu pris en compte ? Lesquels ?

- *Le développement de liaisons performantes reliant l'ensemble des grandes agglomérations de Suisse n'est pas suffisamment considéré, en particulier entre les deuxième et troisième agglomérations que sont Bâle et Genève et qui comptabilisent chacune plus d'un demi-million d'habitants.*
- *Les itinéraires de remplacement et les alternatives d'exploitation ne sont pas suffisamment pris en considération dans l'évaluation des modules. On peut citer par exemple la question des capacités sur la ligne du pied du Jura et des itinéraires de contournement (by-pass) de Lausanne.*
- *L'amélioration des relations entre les grandes villes de Suisse est aussi un élément qui devrait être pris en considération dans l'évaluation des modules. Par exemple, le seul module d'amélioration de l'offre qui est demandé sur le territoire du canton du Jura consiste à améliorer la liaison entre La Chaux-de-Fonds (troisième ville de Suisse romande) et Bâle (troisième ville de Suisse).*
- *La répartition régionale des investissements n'est pas suffisamment équitable. La cohésion nationale exige de renforcer l'accessibilité et l'attractivité de toutes les régions du pays.*