

Horaire CFF 2026 : point sur les modifications annoncées et leurs incidences
Vincent Hennin (PCSI)

Le changement d'horaire 2026 va apporter moult bouleversements pour les transports publics jurassiens, plus particulièrement en ce qui concerne le rail. Les modifications annoncées verront une augmentation de l'offre proposée et d'importants changements dans sa conception. Selon les données en notre possession, une liste non exhaustive des modifications qui devraient intervenir :

- a. L'achèvement des travaux réalisés sur la ligne Delémont – Bâle, notamment le doublement de ligne entre Grellingue et Duggingen, permettront une cadence à 30 minutes en trafic grandes lignes entre Bâle et Bienne via Delémont – Moutier.
- b. Après 10 ans d'absence, réintroduction de deux liaisons par heure entre Bâle et Bienne via Delémont – Moutier. La première sera exploitée par les CFF sur un trajet prolongé jusqu'à Lausanne, donc sans changement à Bienne, la deuxième par la compagnie du BLS, ceci dans le cadre des accords de collaboration en trafic grandes lignes.
- c. Suppression des relations directes, S3 et RE, de l'Ajoie vers Delémont pour Bâle et Bienne et vice-versa.
- d. Introduction de la cadence à la demi-heure sur la ligne des Chemins de fer du Jura (CJ) Saignelégier – La Chaux-de-Fonds.
- e. Suppression liaisons directes depuis la Suisse vers Méroux, rupture à Delle et incertitudes quant à la future exploitation par la SNCF de Delle à Belfort via Méroux.
- f. Exploitation en «Y» des lignes Delémont – Porrentruy – Boncourt/Delle et Bonfol, exploitation par les CFF.
- g. Eventuelles liaisons directes entre Porrentruy et Delémont souhaitées par les autorités politiques du district ajoulot et pour lesquelles un postulat de Baptiste Laville a été accepté par le Parlement jurassien.

De manière générale, nous partageons la satisfaction affichée au micro de Canal Alpha par le chef de section de la mobilité et des transports du canton du Jura (SMT), Monsieur David Asséo, concernant les améliorations obtenues pour le prochain changement d'horaire de décembre 2024 et qui permettront aux Jurassien-n-es de se rapprocher de la région lémanique, notamment. Si le résultat en terme d'offre de transport semble satisfaisant, les différentes communications faites à ce jour, que ce soit par les entreprises et/ou les autorités concernées, font peu cas des bouleversements qui interviendront dans la manière de concevoir l'offre et ce dès 2026.

Premier élément, l'arrivée dans le Jura d'un nouvel acteur, l'opérateur ferroviaire bernois BLS, soulève quelques craintes et questions, ceci pour tempérer la joie naïve et non dissimulée du Gouvernement jurassien lors de l'annonce officielle. Deuxième élément, après la perte douloureuse de la concession de bus sur le territoire jurassien, les Chemins de fer du Jura s'affaibliront encore en cédant l'exploitation de la ligne Porrentruy – Bonfol aux CFF. Ces deux éléments liés impacteront indubitablement la gestion du personnel des entreprises concernées dans le Jura. Des emplois semblent menacés avec des pertes fiscales pour notre canton qui pourraient atteindre 1 million de francs.

Par ailleurs, le directeur général des CFF, Monsieur Vincent Ducrot, a plusieurs fois affiché la volonté des CFF de se concentrer sur le trafic grandes lignes, de reconsidérer les arrêts actuels dans les «petites» gares. En revanche, la répartition fine des passagers dans le dernier quart d'heure de trajet relève des transports publics locaux, selon lui. Nous pouvons en déduire que les CFF vont

certainement chercher à se désengager du TRV et par conséquent de l'exploitation des lignes Delémont – Porrentruy - Delle et Bonfol.

Le Gouvernement jurassien est invité à répondre aux questions suivantes :

1. L'horaire qui entrera en vigueur en décembre de cette année est taxé d'«horaire de chantier», donc de transition, en relation avec les nombreux travaux de réfection en cours et prévus. Un retour à la normalité (laquelle ?) n'est pas attendu avant 2035. Dans les interrogations qui concernent les utilisateurs jurassiens, le Gouvernement peut-il nous indiquer si les objectifs définis dans le fiche d'action 08 de la Conception directrice des transports publics (CDTP) sont toujours d'actualité et quel est le planning actuel de réalisation des différents enjeux cités ?
2. Selon lettre e), la fiche d'action 08 de la CDTP voit un de ses objectifs anéanti par le décision unilatérale de la région Bourgogne-Franche-Comté de stopper le Bienne-Belfort à Delle. Michel Neugnot, en charge des mobilités de la région Bourgogne-Franche-Comté, a fait valoir comme argument que dès fin 2025 toutes les liaisons partant de Bienne pour le Jura auraient Bâle pour destination, obligeant les voyageurs biennois en route pour Belfort TGV à changer de train à Delémont. Des négociations sont-elles encore en cours, existe-t-il aujourd'hui encore l'espoir d'un revirement avec la mise en place d'un concept d'exploitation de Delémont à Belfort-Gare sans rupture de charge à Méroux, comme cela aurait dû être le cas à la réouverture de la ligne ?
3. Selon lettre b), le BLS desservira Delémont dès décembre 2025. Ceci risque bien de se faire au détriment d'employés CFF en poste à Delémont et domiciliés dans le Canton du Jura. Selon toute vraisemblance le BLS ne compte pas créer un dépôt d'agents dans la capitale jurassienne, ni d'y stationner des rames durant la nuit. Cinquante postes sont concernés, le Gouvernement a-t-il pris parole avec ces deux opérateurs ferroviaires afin de connaître leur volonté, le cas échéant d'obtenir quelque compensation en terme d'emplois ou autre ?
4. Le matériel Flirt sera cantonné pour la desserte du Jura sans les prestations grande ligne Delémont – Bienne et Delémont – Bâle. Cette nouvelle donne va-t-elle provoquer un report de coûts sur notre Canton ? Si oui, peut-on chiffrer aujourd'hui le préjudice ?
5. Le BLS ne fournit pas, apparemment, de prestations moins chères que les CFF. S'agissant de trafic grandes lignes, la réintroduction de deux trains par heure transitant par Delémont pour Bienne et Bâle en trafic grandes lignes impactera-t-elle les finances cantonales ?
6. La nécessité de desservir les lignes Delémont – Boncourt et Porrentruy – Bonfol en Y n'est plus à démontrer. Les critères économiques et le taux de couverture de la ligne CJ ne laisse aucun autre échappatoire. Cependant, cela interpelle quant à la viabilité de l'entreprise au train rouge qui bouge. Après la perte de la majeure partie de son secteur bus lors des mises en soumission remportée par Car Postal, le directeur de l'époque, Monsieur Frédéric Bolliger, avait déclaré que les CJ atteignaient une taille critique suite à cette perte. Quelle vision d'avenir porte le Gouvernement sur les CJ, entreprise dont le Canton du Jura est le principal commanditaire après la Confédération, et qui semble menacée, aujourd'hui encore plus que hier, suite à cette nouvelle cure d'amaigrissement ? Faut-il s'inquiéter pour la pérennité de l'entreprise ?
7. Le Gouvernement partage-t-il nos préoccupations quant à la desserte TRV dans notre canton et une éventuelle volonté des CFF de se désengager au profit d'un autre opérateur ferroviaire ?

Nous remercions le Gouvernement jurassien pour ses réponses.

Vincent Hennin (PCSI)

Co-signataires

- Sophie Guenot (PCSI)
- Patrick Chapuis (PCSI)
- Quentin Haas (PCSI)
- Blaise Schüll (PCSI)
- Alain Beuret (PVL)
- Vincent Wermeille (PCSI)
- Jean Froidevaux (PCSI)

Intervention déposée officiellement le 19 juin 2024