

Question écrite N° 3534

Nouvel horaire des CFF 2025 : quelles consultations, positions et actions gouvernementales à l'égard d'une solution problématique pour notre région et l'environnement ?

Fabrice Macquat (PS)

Réponse du Gouvernement

En mars 2022, les Chemins de fer fédéraux (CFF) ont présenté à la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) un horaire très dégradé qui devait être introduit en décembre 2023. A l'origine des ajustements proposés, les CFF évoquaient entre autres la nécessité d'améliorer la stabilité de l'horaire actuel sur le Pied du Jura et de tenir compte également des chantiers à venir sur la ligne ces prochaines années. Les cantons ont unanimement et très fermement refusé la solution proposée par les CFF. S'opposer purement et simplement eût été inefficace, car, formellement, l'établissement d'horaires transitoires à court terme est de la responsabilité et de la compétence des CFF eux-mêmes en tant qu'entreprise concessionnaire du trafic Grandes lignes.

Plutôt que laisser les CFF décider seuls, les cantons de la CTSO (Berne, Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais et Vaud) ont choisi de demander aux CFF de pouvoir se mettre à table et de collaborer à la recherche d'un compromis pour tenter d'améliorer ce qui pouvait l'être et obtenir des garanties.

L'ensemble des démarches et réactions ont ainsi été conduites de manière collective au sein de la CTSO. La Confédération a été associée aux démarches et processus.

Les cantons ont bien dû se rendre à l'évidence: les problèmes de tenue de l'horaire sont bien réels. De nombreux voyageurs jurassiens en font d'ailleurs malheureusement trop souvent l'expérience, en particulier à Bienne où des ruptures se produisent souvent lors des retours sur la ligne du Pied du Jura en provenance de Lausanne, Genève ou Neuchâtel. Les allongements de temps de parcours auxquels la question écrite fait référence visent précisément à améliorer la stabilité du système.

La situation va se compliquer encore ces prochaines années avec l'ouverture de nombreux chantiers d'entretien et d'amélioration de l'infrastructure. Ces chantiers sont le signe d'investissements de rattrapage à l'ouest de la Suisse, investissements que les cantons ont appelés de leurs vœux depuis des années.

En conclusion, le résultat obtenu est le fruit d'un compromis avec les CFF et également entre les cantons. Le résultat est meilleur ou moins mauvais que le premier projet des CFF. Il faut se rendre compte que des dizaines de séances, techniques et politiques confondues, se sont tenues sur plus d'une année afin de déboucher sur la solution retenue.

Aux questions précises, le Gouvernement répond de la manière suivante :

1. Dans quelle mesure le Gouvernement a-t-il été consulté par les CFF sur ce nouvel horaire ?

Il n'y a pas eu de consultation formelle, les CFF n'étant pas tenus de le faire. Les CFF sont venus exposer leur projet d'horaire devant la CTSO en mars 2022. Tant le calendrier, qui fixait l'introduction des mesures à décembre 2023, que le contenu ont été refusés par la CTSO.

Une déclaration d'intention a été conclue au printemps 2022 entre la CTSO, l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF. Elle fixait le processus entre les partenaires afin de parvenir à la définition d'un horaire acceptable pour une introduction à fin 2024 au lieu de fin 2023 comme proposé initialement par les CFF. Le Gouvernement a été appelé à se prononcer à l'été 2023 sur le résultat par une convention liant les CFF et les cantons de la CTSO. Cette nouvelle convention acte l'acceptation de la variante présentée en conférence de presse le 5 mai 2023. La convention fixe que les propositions d'évolution des horaires devront garantir dans les années à venir, pour la Suisse occidentale, une offre ferroviaire :

- de qualité et donc attractive pour les client-e-s;
- qui respecte les objectifs d'offre des parties prenantes;
- qui permette d'assurer l'entretien et la maintenance ainsi que la réalisation des grands projets déjà planifiés;
- qui garantisse la planification intégrée de la chaîne de transports publics;
- qui devra permettre la réalisation des chantiers prévus jusqu'à l'étape d'aménagement 2035;
- qui offre une robustesse suffisante.

La convention reconnaît également la situation particulière de la ligne du Pied du Jura. Elle décrit également les modalités de suivi et de pilotage des horaires ces prochaines années. Le Canton du Jura sera représenté au niveau politique au sein du comité de pilotage que dans les organes techniques.

2. Le cas échéant, quelles sont la position défendue et celle finalement prise par le Gouvernement lors des échanges amenant au nouvel horaire CFF 2025 ?

Lors des rencontres politiques ainsi que lors des séances techniques, le Canton du Jura a particulièrement été attentif aux aspects suivants :

a. Maintenir l'horaire Bâle-Delémont-Bienne et le fonctionnement du nœud de Delémont comme aujourd'hui. C'est ce qui a été obtenu. Ce qui veut dire que le trafic régional jurassien n'est pas impacté par l'horaire 2025 (décembre 2024).

b. S'assurer que la mise à la cadence 30 minutes en trafic Grandes lignes sur l'axe Bâle-Delémont-Bienne et le retour de la liaison sans changement jusqu'à Lausanne prévue en décembre 2025 ne soient pas remis en cause et soient bien compatibles avec l'horaire introduit en décembre 2024. Ce point a été positivement éclairci.

c. Admettre un temps de battement plus important à Bienne afin de garantir la tenue des correspondances entre les trains provenant du bassin lémanique et de Neuchâtel et ceux à destination de Delémont-Porrentruy/Bâle. L'existence de retards récurrents est aujourd'hui pénalisant pour les voyageurs à destination ou en provenance du Jura et conduit dans les faits à des ruptures de correspondances et à des temps de parcours plus longs que ceux prévus officiellement à l'horaire.

d. Obtenir que les correspondances à Renens en direction de Genève et Genève Aéroport puissent se faire sur l'IC1, donc sur un train rapide et sans arrêt afin de regagner du temps et du confort pour les passagers en provenance du Pied du Jura et du Jura. A ce sujet, des correspondances sur le même quai ont également été demandées. Les CFF cherchent une solution pour le permettre.

e. Garantir à court et moyen terme l'existence de la relation directe sans passer par Lausanne entre la ligne du Pied du Jura et Genève (relation via le by-pass de Bussigny). Ce qui a pu être obtenu, c'est le maintien de quelques trains par jour entre Neuchâtel et Genève. A plus long terme, le Gouvernement est inquiet du retour de cette liaison. En effet, parallèlement, un processus de révision de l'étape d'aménagement 2035 a été lancé. Les premières propositions, très provisoires, sont très peu favorables à un retour d'une liaison via le by-pass, comme les propos tenus par le directeur de l'OFT dans une interview parue au début juillet 2023. A ce titre, le Gouvernement accueille positivement le principe de l'intervention de l'Alliance des villes qui s'est exprimée en faveur de la ligne du Pied du Jura en général et en particulier en faveur du maintien ou même du renforcement de la fonction du by-pass. Le Canton du Jura était représenté lors de la table-ronde qui s'est tenue le 15 juin 2023 entre les villes, les CFF, l'OFT et la CTSO.

3. Compte tenu des impacts pour notre population, pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas jugé opportun d'informer notre Parlement, par exemple par l'intermédiaire de sa commission de l'environnement et de l'équipement ?

La déclaration d'intention signée par l'ensemble des partenaires en 2022 contenait une clause de confidentialité ne permettant pas de diffuser des informations de manière unilatérale ou anticipée. Il était en particulier fixé que la communication des analyses, des enseignements et des résultats est gérée en concertation par les parties.

4. Les CFF ont-ils proposé des solutions alternatives à celle retenue et quel calendrier nous sépare d'une décision définitive des CFF concernant ce nouvel horaire ?

Toutes les variantes précédemment évaluées par les cantons de la CTSO et les CFF étaient plus défavorables que le compromis retenu. Cette structure horaire Grandes Lignes sert actuellement de base pour l'adaptation des réseaux régionaux par les cantons très impactés, en particulier Vaud et Neuchâtel. Formellement, l'horaire 2025 fera l'objet d'une consultation publique en mai-juin 2024 comme cela se pratique annuellement. Sauf imprévu, il paraît très peu probable que des modifications d'importance interviennent encore sur la structure horaire de base.

5. Le Gouvernement entend-il engager de nouvelles actions/discussions avec les autres cantons afin de trouver une solution moins problématique ?

Le Canton du Jura reste engagé avec les cantons de la CTSO dans le suivi de ce dossier d'ici à sa mise en œuvre en décembre 2024 et par la suite afin de s'assurer que les évolutions futures se fassent de manière à améliorer plutôt que détériorer la situation. La convention signée par les cantons de Suisse occidentale, dont le Canton du Jura, avec les CFF fixe le cadre de ce suivi.

6. Le Gouvernement entend-il demander des mesures compensatoires aux CFF afin de palier certaines dégradations liées au futur horaire ?

Le trafic régional jurassien n'étant pas impacté par ce nouvel horaire, contrairement à celui d'autres cantons, il est difficile de parler de mesures compensatoires. En revanche, il est évident que dans une relation partenariale, il est attendu de l'ensemble des acteurs une attitude visant à un équilibre des sacrifices et désavantages et un respect des engagements pris dans les orientations fixées dans le programme de développement de l'offre à long terme. Le Gouvernement restera engagé dans ce sens.

Delémont, le 22 août 2023



Certifié conforme par le chancelier d'Etat
Jean-Baptiste Maître