

**Correspondance horaire ?**  
François Monin (Le Centre)

## **Réponse du Gouvernement**

---

Le canton du Jura est impacté par deux modifications consécutives d'horaire.

**En décembre 2024 (horaire 2025)** par des changements importants à l'échelle de la Suisse occidentale. Ces modifications se feront sentir en particulier sur le trafic grandes lignes au départ de Bienne vers le bassin lémanique avec des temps de parcours allongés. En parallèle, il sera introduit la possibilité de se rendre deux fois par heure à Lausanne et deux fois par heure à Genève, pour cette dernière destination avec l'obligation de changer de train à Renens. Aucune modification entre Bienne et Bâle et sur le territoire du canton du Jura n'aura lieu. L'augmentation des temps de parcours n'est évidemment pas réjouissante. Les cantons de Suisse occidentale, dont le Canton du Jura, se sont fortement impliqués afin de parvenir à une solution de compromis avec les CFF, en améliorant clairement les premières propositions de ceux-ci. A préciser que les horaires pour Bienne, Bâle ou Berne ne sont pas impactés par ces modifications.

**En décembre 2025 (horaire 2026)** par une modification structurelle de la ligne Bienne-Bâle impliquant une recomposition du trafic régional jurassien. Il s'agit de la mise en œuvre de la cadence 30 minutes en trafic grandes lignes découlant directement des options prises il y a plus de dix années afin d'éviter un déclassement de la ligne Bienne-Delémont-Bâle. Avec la cadence 30 minutes en trafic grandes lignes et le retour d'une liaison sans changement entre Bâle, Delémont, Moutier et Lausanne, la dégradation qui avait été introduite en décembre 2015 est enfin corrigée. La cadence 30 minutes en trafic grandes lignes Bâle-Bienne implique automatiquement de devoir changer de train à Delémont pour le trafic en provenance et à destination de l'ouest du canton. Le détail en avait été présenté au Parlement jurassien en 2015 déjà dans le cadre du Message relatif à l'arrêté octroyant un crédit destiné à cofinancer les études de réalisation d'un tronçon à double voie sur la ligne ferroviaire Delémont-Bâle (section Grellingen-Duggingen). Les temps de parcours pour Bâle, Bienne ou Berne ne sont pas dégradés par rapport à 2025 pour l'ensemble des localités du canton.

Le Gouvernement répond comme il suit aux différentes questions posées :

**1. Le Gouvernement partage-t-il l'appréciation esquissée ci-dessus, à savoir que les améliorations de l'horaire CFF ne proposent aucun bénéfice substantiel pour les voyageurs au départ de notre canton ?**

L'horaire grandes lignes 2025 n'avait pas pour vocation d'améliorer les relations mais de mieux faire correspondre l'horaire publié à la réalité. En particulier, les CFF ont conduit des modifications permettant de réduire les retards qu'occasionne la multiplication des chantiers en Suisse romande et de mieux tenir compte de la forte augmentation de la fréquentation des trains lors de ces dernières années, augmentation qui ralentit les échanges des voyageurs en gare. Il est attendu que les retards et ruptures de correspondance qui sont constatés, en particulier à Bienne depuis le Bassin lémanique, disparaissent. La fiabilité accrue du réseau profitera également aux voyageurs provenant ou à destination du canton du Jura. Contrairement à ce qui se passe dans de nombreux cantons romands, les horaires du trafic régional jurassien ainsi que ceux de la ligne Bâle-Delémont-Bienne ne seront pas impactés. La cadence 30 minutes pour Lausanne et Genève ainsi qu'un accès plus rapide et fréquent aux sites des Hautes Ecoles sont des avantages non négligeables pour l'accessibilité du canton du Jura.

## **2. Peut-il nous rappeler les chiffres récents des pendulaires en direction des trois grands pôles que sont Bâle, Berne et l'Arc lémanique ?**

Les données répertoriées annuellement sont les données statistiques de comptages qui s'effectuent dans les trains et les bus. Ces données fournissent certaines indications sur la répartition des voyageurs sur les axes et l'utilisation des prestations. Ainsi, les déplacements depuis le Jura via Delémont s'effectuent pour 2/3 en direction de Bienne et pour 1/3 en direction de Bâle. Pour les destinations situées plus loin que les gares de correspondance de Bienne et Bâle, il devient impossible de savoir ce qu'il en est, d'autant que les données du trafic Grandes Lignes ne sont pas librement mises à disposition des cantons par les CFF. Pour disposer de données concernant les déplacements pendulaires tous modes de transports confondus, il est nécessaire de définir une méthodologie et des matrices origines-destinations. Des recensements permettent à l'Office fédéral de la statistique de mettre à disposition des données concernant les personnes actives occupées selon la commune de domicile et la commune du lieu de travail. Les données les plus récentes datent de 2018. Dans les bus et les trains, il est nécessaire de procéder à des sondages. D'autres données peuvent être obtenus par sondages directement dans les trains et bus à des fins de répartition de recettes sur les différentes lignes et entreprises. Ces données ne sont pas aussi complètes qu'un recensement, car elles se basent sur un échantillon plus limité.

Une réponse plus détaillée et précise à la question est incompatible avec les délais fixés pour une question écrite.

## **3. Le Gouvernement estime-t-il que la liaison sur Berne est tout autant stratégique que sur l'Arc lémanique ?**

Le canton du Jura ne peut se permettre de sacrifier un axe par rapport à un autre, que ce soit pour Bâle, Berne, le Pied-du-Jura, le bassin lémanique ou Zurich. La liaison vers Berne est très importante et stratégique. Elle implique en particulier une insertion de qualité dans le nœud de Bienne. Comme cela a été dit, le temps de parcours et la fréquence des liaisons entre le canton du Jura et la capitale fédérale resteront inchangés en 2025 et 2026 par rapport à 2024.

## **4. Les améliorations visant la ligne « Pied-du-Jura » ne concernent, malgré sa dénomination, aucunement notre région. Le Gouvernement envisage-t-il ainsi dans la consultation de demander des améliorations pour sa population en compensation ?**

Comme indiqué en réponse à la première question, le Gouvernement ne partage pas le présumé à la présente question. Il n'en reste pas moins que le canton du Jura reste un partenaire actif sur les investissements ferroviaires et l'évolution des horaires en planification pour ces prochaines années.

## **5. Les liaisons directes avec Berne ou Bâle sont-elles à l'ordre du jour ?**

Il est nécessaire de distinguer la situation vers Berne de celle vers Bâle.

En direction de Berne, il sera nécessaire de continuer à changer de train à Bienne. Le Canton du Jura a pris contact avec les CFF et le BLS pour examiner s'il était possible d'envisager des relations sans changement à Bienne. Il est renvoyé à la réponse à la question no 6 ci-après pour les résultats. Pour les voyageurs en provenance de l'ouest du Canton (Ajoie, Haute-Sorne), il sera nécessaire de changer de train à Delémont dès décembre 2025 pour les deux relations horaires contre une fois sur deux aujourd'hui. La correspondance sur le même quai pour le sens Jura – Bienne facilitera le passage d'un train à l'autre par rapport à aujourd'hui. Les temps de parcours ne seront pas modifiés.

En direction de Bâle, les voyageurs de l'ouest du canton sont appelés à changer de train à Delémont deux fois par heure au lieu d'une seule fois actuellement. Le parcours se fera entre Bâle et Delémont avec des trains Grandes lignes (CFF et BLS) présentant à la fois un plus grand confort et ne s'arrêtant qu'à Laufen. Le temps de parcours entre les localités du canton et Bâle restera le même. Il diminuera même pour les voyageurs de la région de Delémont sur une des deux liaisons, à savoir celle exploitée en trafic grandes lignes au lieu du RER auparavant (S3). Les habitants de Moutier, quant à eux, bénéficieront de deux liaisons directes par heure en direction de Bâle, au lieu d'une seule actuellement.

**6. L'exploitation fin 2025 par BLS aussi bien des tronçons Berne-Bienne et nouvellement Bienne-Delémont offre-t-elle la possibilité d'un couplage de train à Bienne pour une liaison directe Delémont-Berne ?**

Dès le moment où (début 2024) il a été confirmé que le BLS deviendrait l'exploitant d'un train sur deux entre Bienne et Bâle, le sujet a été discuté par le Canton du Jura, les CFF et le BLS. Il en résulte qu'un couplage ne sera pas introduit à très court terme pour les raisons suivantes :

- a. En journée, le trafic Bienne-Berne est assuré par des trains à deux étages. Le gabarit de la ligne entre Moutier, Delémont et Bâle ne permet pas encore d'accepter ce type de train. Ainsi, un couplage ne serait possible que le week-end et aux heures marginales, c'est-à-dire à des moments où la ligne Bienne-Berne est exploitée avec du matériel à un seul niveau et cela dans l'attente d'une mise au gabarit deux étages entre Moutier et Aesch (BL) ce qui devrait être fait d'ici à 2035 environ.
- b. CFF Infrastructure ne peut actuellement valider une telle solution en raison des implications que cela a sur le fonctionnement de la gare de Bienne. Un couplage des deux relations Bâle-Bienne et Bienne-Berne implique un cisaillement de l'ensemble du faisceau de voies de la gare de Bienne. A minima, CFF infrastructure désire observer comment se comportera l'horaire 2025 de manière globale avant une quelconque entrée en matière sur un couplage qui concernerait de toute façon des circulations hors des heures de pointe.

**7. A minima, le Gouvernement pense-t-il exiger des CFF des engagements en contrepartie ? Des changements de train sur le même quai à Bienne, un arrêt supplémentaire à Porrentruy ou un passage sous-voies afin de desservir la zone industrielle de Glovelier ne doivent-ils pas être négociés ?**

Le Canton du Jura a obtenu il y a déjà dix ans environ que les changements à Bienne se fassent sur le même quai pour les trains Bâle/Delle-Delémont-Bienne et Bienne-Neuchâtel-Lausanne/Genève. Un changement de train pour Berne sur le même quai n'aurait que peu de sens pour les raisons suivantes :

1. Une telle configuration impliquerait automatiquement la perte de la correspondance sur le même quai en direction de Lausanne.
2. Le temps à disposition pour changer de trains de/pour Lausanne est nettement plus réduit que pour et de Berne.
3. Une correspondance quai à quai à Bienne impliquerait un cisaillement des voies de la gare de Bienne, source de conflits comme expliqué à la réponse à la question 6.

Le Canton du Jura est en contact étroit avec les CFF notamment à propos des deux infrastructures indiquées, mais également au sujet d'autres, même si les défis ne sont pas de même nature. Il ne faut pas oublier que les questions d'exploitation et d'infrastructure ne sont pas traitées de la même manière ni selon les mêmes dispositions légales et impliquent souvent la Confédération.

Delémont, le 20 août 2024



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