

**Question écrite N° 3648**

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

**Réponse du Gouvernement**

Le Gouvernement répond aux questions posées comme il suit. Il suggère de se référer également à sa réponse à la question écrite n°3625 dont la thématique est voisine de la présente.

**Question 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'actualités et quel est le planning actuel de réalisation des différents enjeux cités ?**

Concernant la fiche d'action 08 de la [Conception directrice des transports publics \(CDTP\)](#), approuvée par le Parlement en juin 2016 (page 69) et intitulée « inscription dans les grands réseaux (inter-)nationaux », le point de situation suivant peut être fait :

1. Le premier enjeu sera réalisé en décembre 2025 avec l'introduction de la cadence 30 minutes en trafic grandes lignes entre Bâle et Bienne grâce au nouveau tronçon à double voie près de Grellingen (BL). Une fois par heure, une relation sans changement de et pour Lausanne sera réintroduite après dix ans d'absence.
2. Les gares de Bienne et de Bâle resteront des nœuds efficaces de correspondance pour le trafic en provenance et à destination du Jura.
3. Concernant l'accès à la gare TGV, il est renvoyé à la réponse à la question n° 2.
4. L'accessibilité du canton du Jura aux trois aéroports nationaux a évolué et va évoluer de manière contrastée. La relation avec Zurich Aéroport toutes les 30 minutes reste de qualité, avec un passage par Bienne ou, surtout, via Bâle. Dès décembre 2024, la relation en direction de Genève Aéroport sera possible toutes les 30 minutes, contre une fois par heure actuellement, mais au prix d'un changement à Renens et d'un allongement du temps de parcours d'une dizaine de minutes par rapport à la situation actuelle. Enfin, la relation avec l'Euroairport ne changera pas fondamentalement ces prochaines années en attendant la création de la liaison ferroviaire de Bâle à l'aéroport vers 2035.

**Question 2 : Selon lettre e), la fiche d'action 08 de la CDTP voit un de ses objectifs anéanti par la 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 ?**

Il sera malheureusement nécessaire de changer de train à Delle dès décembre 2025 suite à la décision unilatérale de la Région Bourgogne-Franche-Comté. Un horaire est en préparation en France, dont le Canton du Jura n'a pas encore été saisi officiellement. Sur la base d'une première version d'horaire provisoire et non validée, obtenue en juin 2024 de la SNCF via les CFF, le Canton du Jura s'est manifesté auprès de la Région afin de s'assurer qu'au moins un train français cadencé à l'heure, sans exception durant la journée, assure une correspondance optimale et systématique sur les trains suisses ainsi qu'une amplitude d'horaire permettant en particulier d'accéder aux TGV tôt le matin et tard le soir. Il est difficile de savoir si la Région respectera son engagement de mettre en place une offre de qualité et en correspondance avec les trains suisses.

Au stade actuel, l'objectif n'est pas anéanti comme l'indique la question écrite, mais sa réalisation à court terme est bien compromise. En effet, aucun élément n'indique que la Région est intéressée par la mise en place, ces prochaines années, d'un concept d'exploitation du type "Convergence 2026", à savoir la poursuite, sans changement de trains, de l'offre Delémont - Delle jusqu'à Belfort Ville à la cadence de deux trains par heure. Le Canton du Jura est évidemment toujours ouvert à la reprise d'échanges avec la Région dès que celle-ci le souhaitera. Le calendrier sera aussi dicté par le fait que les CFF auront besoin de savoir ces prochaines années s'ils doivent commander ou non du matériel roulant apte à circuler en France et en Suisse pour remplacer le matériel roulant actuel qui arrivera en fin de vie au début des années 2030.

**Question 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 ?**

Dès décembre 2025, l'exploitation entre Bienne et Bâle se fera exclusivement en trafic grandes lignes sous concession CFF, concession délivrée par la Confédération. Pour une relation par heure, le BLS agira en tant que sous-traitant des CFF. Le Canton du Jura n'a aucune prise sur cette décision, ni sur l'organisation de la production que les CFF et le BLS mettront en place. Le Canton du Jura a interrogé les deux entreprises quant à la manière dont elles produiront cette nouvelle offre. La réponse commune des deux entreprises est la suivante : *« Au niveau CFF, bien que les analyses détaillées des conséquences en production n'aient pas encore commencé, de premières estimations ne montrent pas de pertes d'emplois majeures à Delémont dans le sens d'un besoin de transférer du personnel. Il faut s'attendre, certes, à des modifications en termes de nombre de tours, mais celles-ci devraient pouvoir être compensées par les fluctuations naturelles (départs ou arrivées). Le BLS fera appel à du personnel provenant des dépôts suivants : Bâle, Bienne, Berne et Neuchâtel. »*

Pour le moment, aucun employé du BLS n'a son domicile sur le territoire du Canton du Jura.

**Question 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 ?**

Il est prévu que dès décembre 2025, la circulation du système RER jurassien Delémont-Porrentruy-Delle/Bonfol soit assurée avec le matériel Flirt France (série 522 bicourant) qui permettra jusque-là l'exploitation du RE 56 Bienne-Delémont-Delle-Meroux. Ce matériel roulant sera alors utilisé de manière encore plus intensive qu'actuellement, et le Canton du Jura ne subira dès lors aucun préjudice, bien au contraire, puisque la flotte sera optimale et utilisée de manière très productive, sans « temps morts ». Il n'est plus demandé d'indemnités pour les trains S3 qui circulent actuellement entre Delémont et Bâle et RE entre Delémont et Bienne. Pour l'entretien, le matériel roulant sera acheminé à Bienne en étant intégré au maximum aux courses commerciales entre Delémont et Bienne. Cela permettra de réduire les coûts en limitant les courses d'entretien « à vide ». A noter que, du lundi au vendredi, une composition grandes lignes du BLS sera de fait stationnée à Delémont en journée. Il est examiné par l'entreprise si ce créneau horaire pourrait être utilisé pour de la maintenance légère afin d'optimiser cette immobilisation.

**Question 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 ?**

Le trafic grandes lignes n'est pas financé par les collectivités publiques, contrairement au trafic régional. Ainsi, l'exploitation en trafic grandes lignes de l'axe Bienne – Delémont – Bâle aura un impact positif pour le Canton du Jura qui ne sera plus appelé à cofinancer la desserte de cet axe. Cependant, sur l'axe Bienne – Delémont – Bâle, le Canton du Jura pourrait commander et financer avec les autres cantons et la Confédération un nombre très limité de trains supplémentaires à l'offre grandes lignes et circulant aux heures marginales entre Bienne et Delémont. Ce point a fait l'objet d'une clarification avec les autres cantons concernés. De plus, comme indiqué dans la réponse à la question n° 4, l'utilisation de rames Flirt en service commercial grandes lignes lors de leur acheminement pour leur entretien à Bienne permettra d'éviter de financer des déplacements de matériel vide et impliquera pour le Canton du Jura de réaliser une économie au niveau du trafic régional.

Enfin, ce transfert vers le trafic grandes lignes est également positif pour les finances cantonales puisqu'il diminuera la contribution que le Canton du Jura doit verser chaque année au Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Cet avantage permettra de compenser les coûts résultant de la mise en place de la première phase du RER jurassien.

**Question 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 aucune 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 ?**

Il est à rappeler que ce sont les CJ, dès le début 2017, qui ont suggéré de mettre au concours les lignes de bus des Franches-Montagnes et cela même quelques mois avant que les prétentions financières exagérées de CarPostal conduisent le Canton du Jura à lancer le processus de mise au concours généralisée du réseau cantonal de bus. L'exploitation de la ligne Porrentruy-Bonfol à voie normale constitue une particularité pour les CJ qui ne permet que très peu de synergies avec le réseau ferroviaire à voie étroite des Franches-Montagnes : écartement, tension du courant et donc matériel roulant et lieu d'entretien très différents ainsi que personnel dédié. Au contraire, les caractéristiques techniques de la ligne Porrentruy-Bonfol sont les mêmes que celles du réseau CFF, ce qui permet des synergies et, finalement, de sauver l'exploitation ferroviaire entre Porrentruy et Bonfol. Il est à relever que ce sont les CJ qui, les premiers, se sont approchés des CFF pour chercher des possibilités de collaboration. Il est vrai que les compétences des CJ relatives à la voie normale se perdront progressivement à partir de 2026. Si l'infrastructure restera propriété et de la compétence des CJ, l'exploitation des trains voyageurs passera aux CFF. Selon les informations reçues des entreprises, un collaborateur des CJ partira aux CFF et les autres rejoindront le réseau CJ à voie métrique des Franches-Montagnes.

La plupart des compagnies ferroviaires de Suisse, dont les CJ, collaborent entre elles. Plusieurs plateformes ont été instaurées ces dernières années aux niveaux romand et suisse et auxquelles les CJ ont adhéré. On peut citer « Railplus » entre les entreprises ferroviaires à voie étroite ou « MOVplus » qui consiste à mettre en commun des ressources en priorité dans les domaines de la digitalisation et de l'innovation entre des entreprises romandes de transports publics. Sur le plan régional, un dialogue plus intense que par le passé a été instauré entre les CJ et l'entreprise neuchâteloise TransN. Le Gouvernement se félicite de ces collaborations et ouvertures susceptibles de contribuer à pérenniser les CJ. Il est à constater qu'en 2022 et en 2023 les CJ ont présenté des bénéfices, démontrant que la perte de l'exploitation de lignes de bus ne s'est pas traduite par une dégradation de la situation financière de l'entreprise.

**Question 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 ?**

Le Gouvernement n'a pas connaissance de volonté de la part des CFF de se désengager du Canton du Jura. Au contraire, dès la fin 2025, les CFF augmenteront encore leur présence en reprenant l'exploitation de la ligne Porrentruy-Bonfol. Les infrastructures sont entretenues régulièrement au prix de travaux importants comme ceux qui ont été réalisés à l'été 2024 pour environ 12 millions de francs. Les CFF investiront en 2025 et en 2026 dans la mise aux normes des gares de Boncourt et de Courtemaîche. Les CFF et le Canton du Jura ont finalisé une lettre d'intention définissant les points de collaboration à approfondir et à réaliser durant les dix prochaines années.

Concernant les propos tenus par leur CEO, les CFF ont précisé qu'il s'agissait pour lui de thématiser ce sujet sur le très long terme et concernait en particulier les grandes agglomérations et principaux axes du réseau national. Pour les CFF, « il n'est nullement question de fermer des gares jurassiennes, celles-ci étant la colonne vertébrale de la mobilité du canton. ».

Delémont, le 10 septembre 2024



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