

**Ligne Delémont-Porrentruy : le retour des trains rapides ?**  
Baptiste Laville (Verts)**Réponse du Gouvernement**

Le Gouvernement répond comme suit à la question posée.

Depuis l'introduction de l'horaire cadencé suisse en 1982, un train régional Boncourt - Delémont permettait d'accéder toutes les heures aux correspondances sur les trains nationaux pour Bâle et pour Bienne – Lausanne/Genève qui se croisaient à Delémont.

A partir de 2005 (1<sup>ère</sup> étape de Rail 2000), la desserte régionale a progressivement évolué vers un système cadencé avec deux trains par heure. A cette date, le croisement des trains grandes lignes n'a plus eu lieu à Delémont, nécessitant l'introduction d'un système à deux trains desservant l'axe Porrentruy-Delémont :

- un train régional Porrentruy-Delémont, avec correspondance à Delémont pour Lausanne/Genève, prolongé sur Bâle en circulation régionale (S3) ;
- un train régional Boncourt-Porrentruy, continuant sur Delémont sans arrêt sauf à Courgenay (croisement), avec correspondance à Delémont pour Bâle, prolongé huit fois quotidiennement en direction de Bienne (RE).

La situation existante avant 2005 était donc caduque, même si la nouvelle n'était de loin pas parfaite. L'infrastructure alors à disposition a nécessité de faire des choix sur les liaisons, les correspondances et la politique d'arrêt des deux trains. Cette étape a effectivement permis la mise en circulation d'un 2<sup>ème</sup> train sans arrêt entre Courgenay et Delémont avec un temps de parcours inférieur de 10 minutes par rapport au train régional de base mais, en revanche, avec des inconvénients importants pour les gares jurassiennes non desservies. Cela signifiait concrètement, par exemple :

- l'impossibilité d'accéder aux correspondances rapides pour Bâle au départ de toutes les gares entre Courgenay et Delémont;
- l'impossibilité pour les localités concernées d'avoir une deuxième relation par heure en direction de Bienne.

C'est précisément pour améliorer ce point qu'un train navette complémentaire Glovelier-Delémont a été introduit cinq fois par jour aux heures de pointe dès 2006.

L'arrivée du matériel roulant moderne et performant FLIRT et la modernisation des gares de croisement de Courgenay et Courfaivre en 2008 ont permis d'améliorer progressivement la situation. En 2009, l'arrêt systématique du train RE à Bassecourt a pu être introduit. En 2010, la prolongation de ce train en direction de Bienne a été systématisée (14 fois par jour au lieu de huit jusque-là). Ce nouveau produit a alors fortement gagné en attractivité et donc évidemment en fréquentation. La même année, le développement des navettes entre Glovelier et Delémont de cinq à 14 fois par jour a permis à chaque localité intermédiaire de bénéficier de deux trains par heure toute la journée.

La systématisation progressive de l'offre avec deux trains par heure entre Delémont et Porrentruy a permis d'augmenter de 41% le nombre de voyageurs-kilomètres sur cet axe entre 2004 et 2010.

En 2016, il a été introduit un départ de Bienne toutes les 30 minutes à destination de Lausanne et de Genève en alternance. Cette situation a nécessité d'établir également un départ toutes les 30

minutes depuis Delémont pour ne pas perdre la connexion avec Lausanne. L'impossibilité de croiser à Bassecourt a conduit à ne desservir provisoirement les gares de Courtételle et Courfaivre qu'une fois par heure.

Avec la mise en service de la gare de croisement de Bassecourt à l'horaire 2019, la desserte de toutes les gares entre Porrentruy et Delémont a pu être enfin introduite avec un passage toutes les 30 minutes exactement. Ainsi, l'horaire valable depuis 2019 est devenu très attractif pour les voyageurs. Au départ de Porrentruy, par exemple, cela a permis de corriger la situation qui prévalait précédemment, avec deux trains qui quittaient Porrentruy en l'espace de 15 minutes environ, puis une attente de 45 minutes avant le prochain départ.

Ainsi, le canton du Jura a réalisé avec l'horaire 2019 une étape importante dans la concrétisation d'un véritable RER à l'échelle cantonale. Il concrétise aussi un principe d'aménagement posé dans le plan directeur cantonal depuis 2005 (fiche 2.01 « Liaisons extérieures par les transports publics » puis nouvelle fiche M.01 depuis 2018) demandant la mise en place d'un « train régional (Regio) Delémont - Porrentruy avec une cadence de 30 minutes ». Le temps de parcours moyen (pondération des trains) est passé de 30-31 minutes dans les années 1990 à 29 minutes depuis 2019. Entretemps, la fréquence des trains a été doublée et les contraintes de correspondance se sont complexifiées.

La mise en place progressive d'un système à la demi-heure est indispensable non seulement pour se relier à l'extérieur (seul moyen par exemple pour avoir des relations à la fois sur Genève et Lausanne), mais aussi à l'intérieur du canton.

La population ne s'y est pas trompée. La hausse régulière et massive de la fréquentation sur la ligne Delémont-Porrentruy, provoquée entre autres par la fréquence à la demi-heure, l'atteste : elle est passée de 24,9 millions de voyageurs-kilomètres en 2005 à 39,6 millions en 2019. Elle était à peine de l'ordre de 20 à 22 millions au tout début des années 2000. Fait particulièrement remarquable: la systématisation introduite en décembre 2018, avec la desserte de toutes les gares selon une cadence à la demi-heure parfaite, a permis une progression de la fréquentation de 12% en une seule année!

Dans plusieurs régions de Suisse, les planifications futures se dessinent d'ores et déjà avec des offres au quart d'heure, privilégiant à juste titre l'augmentation de cadence à celle de la vitesse. Rechercher à accélérer l'un des deux trains de base entre Porrentruy et Delémont représenterait un retour en arrière évident et une stratégie à contre-courant en défaveur de l'utilisation des transports publics. Un tel retour en arrière dans la qualité de l'offre semble aujourd'hui inconcevable, en particulier dans le cadre de la lutte contre le changement climatique.

Concrètement, accélérer l'un des deux trains de base dans la configuration actuelle permettrait de gagner quelques minutes sur un déplacement entre Porrentruy et Delémont, mais avec:

- un renoncement aux arrêts dans les six gares intermédiaires, au minimum ceux de Bassecourt, Courfaivre et Courtételle ; les gares intermédiaires accueilleraient 3750 voyageurs par jour en 2018, soit davantage que celle de Porrentruy;
- un report du temps gagné en attente de correspondance supplémentaire en gare de Delémont pour les déplacements en direction de Bâle et de Bienne et au-delà ;
- une détérioration de l'accessibilité même de Porrentruy et Delémont depuis le territoire cantonal, tant pour les déplacements professionnels, de formation que de loisirs.

Pour rappel, en lien avec l'aménagement du territoire, le plan directeur cantonal (PdC) fixe comme principe (fiche U. 01.1, « développement de l'urbanisation et transports publics ») que le renforcement des activités humaines sur les espaces disposant de la meilleure accessibilité par les transports publics (TP) est à réaliser en priorité avant d'envisager l'extension de l'urbanisation et des réseaux de TP. En effet, un développement durable de l'urbanisation passe par une meilleure prise en compte de la desserte en transports publics lors de la planification des projets. La qualité de desserte est définie par le plan directeur cantonal selon trois critères : le moyen de transport, la distance à vol d'oiseau ainsi que la cadence. Il est stratégiquement logique de rechercher plutôt la mise en circulation d'un 3<sup>ème</sup> voire d'un 4<sup>ème</sup> train, en complément des deux trains de base à la

demi-heure. C'est ce qu'avait décidé le Parlement en 2018 en approuvant la fiche M.01 « liaisons internes par les transports publics » du PdC et en 2016 la conception directrice des transports publics, qui vise sur le long terme à une desserte de quatre trains par heure entre Porrentruy et Delémont.

Le Gouvernement répond comme suit aux questions posées :

**Question 1 : avec l'ensemble des partenaires suisses et français, le Canton souhaitait prendre des mesures pour augmenter l'attractivité de la ligne Bienne-Méroux TGV. Quelles mesures ont déjà été mises en place et quelles mesures sont encore prévues ? Y a-t-il déjà des résultats ?**

La Région Bourgogne-Franche-Comté et le Canton du Jura ont instauré une gouvernance pour l'axe ferroviaire Belfort-Delle-Delémont-Bienne. Une feuille de route a été établie en juillet 2020, permettant d'envisager de premières améliorations dès que possible, en particulier en ne baissant plus l'offre sur la partie française de la ligne durant une partie des vacances. D'autres mesures plus ambitieuses sont étudiées dans le cadre de la démarche intitulée « Convergence 2026 » visant à une évolution très significative de l'offre entre Belfort Ville et Delémont. Les premiers résultats confirment d'ores et déjà la faisabilité technique en termes d'infrastructure d'une offre systématique circulant toutes les 30 minutes entre Belfort Ville et Delémont. Pour Porrentruy et l'ensemble de l'Ajoie, y compris la Basse-Allaine, ceci signifierait concrètement une amélioration significative tant en direction de la France, jusqu'à Belfort Ville, qu'en direction de Delémont et au-delà vers Bâle, Bienne, Neuchâtel, Berne ou Genève.

**Question 2 : il y a donc une «évolution de la perception» du Canton au sujet de la remise en service de trains rapides entre Delémont et Porrentruy. Quelles en sont les raisons et en quoi consiste exactement cette «évolution de la perception» du Canton ?**

La perception du Gouvernement reste basée sur les visions exprimées plus haut et les principes appliqués progressivement et dont les résultats ne peuvent pas être contestés. La priorité reste le développement de la cadence et la systématisation de l'offre. La volonté est de poursuivre les objectifs définis dans le plan directeur et la conception directrice des transports publics, à savoir le développement de l'offre en direction de quatre relations par heure, vu la configuration du nœud ferroviaire de Delémont et son évolution future. La politique d'arrêt des trains supplémentaires sera donnée par les possibilités en termes d'infrastructures et en tenant compte du potentiel de voyageurs sur les trains supplémentaires à faire circuler. D'ici à 2035, il n'y aura pas de nouvelles infrastructures sous forme de nouvelles gares de croisement ou de tronçons à double voie. Pour les perspectives 2040, un mandat d'étude est actuellement en cours et les premiers résultats sont attendus d'ici à la mi-2021.

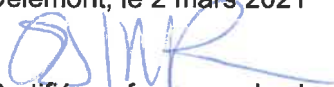
**Question 3 : il semblerait que le SIDP fasse pression dans ce dossier. Quelles démarches ont déjà été entreprises par le SIDP ?**

Le Gouvernement n'a pas connaissance de démarches particulières hormis celles qui entrent dans le cadre des échanges réguliers entre le comité du SIDP et le DTET. Un point de situation sur le sujet a pu être récemment fait, notamment sur les aspects concernant les relations ferroviaires entre Porrentruy et Delémont, selon les propos exprimés plus haut.

**Question 4 : la réintroduction de trains rapides entre Delémont et Porrentruy fait l'unanimité au niveau communal, intercommunal et cantonal. Quelles démarches le Gouvernement souhaite donc entreprendre pour encourager les CFF et la Confédération à réintroduire des trains rapides entre Delémont et Porrentruy ?**

Le Gouvernement souhaite développer l'offre ferroviaire conformément à la politique cantonale qui a été définie. Une étude est d'ores et déjà en cours pour évaluer les possibilités d'évolution du système ferroviaire jurassien, les étapes et les infrastructures nécessaires pour y parvenir. Cette démarche s'inscrit dans la préparation des demandes à déposer auprès de la Confédération pour la prochaine étape du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES 2040-5). Les discussions avec la Confédération interviendront dans ce cadre.

Delémont, le 2 mars 2021

  
Certifié conforme par la chancelière d'Etat  
Gladys Winkler Docourt