

## **RAPPORT DU GOUVERNEMENT AU POSTULAT N°1484a DE MONSIEUR BAPTISTE LAVILLE, DÉPUTÉ (GROUPE VERT-E-S ET CS-POP) INTITULÉ "DES TRAINS RAPIDES ENTRE PORRENTROY ET DELEMONT DES 2026"**

Monsieur le Président,  
Mesdames et Messieurs les Députés,

Avant même le traitement de ce postulat, la question de l'introduction de trains supplémentaires entre Porrentruy et Delémont a fait l'objet de plusieurs interventions parlementaires : la question écrite n° 3360 et les interpellations n° 957 et n° 958. Lors des réponses à ces interventions, le Gouvernement a démontré que la densification de l'offre sur l'axe Delémont-Porrentruy depuis le début du siècle a conduit à une très forte hausse de la fréquentation des trains, soit un quasi doublement de la clientèle. Contrairement à une idée reçue, la durée du parcours entre Porrentruy et Delémont est restée en moyenne relativement stable, comme le montre le tableau en annexe 1.

La fréquence et la régularité des trains sont clairement les facteurs principaux d'attractivité pour la clientèle, bien avant la vitesse pure.

Un cahier des charges pour la création de trains rapides a été préalablement défini, en particulier lors du traitement des différentes interventions parlementaires citées ci-avant. Voici les caractéristiques :

1. Donner des correspondances rapides en direction, respectivement en provenance de Bâle.
2. Circuler aux heures de pointe du matin en priorité dans le sens de Porrentruy vers Delémont, dans l'autre sens le soir.
3. Ne pas perturber le fonctionnement des trains existants formant le RER Jura.

Sur cette base, il a été demandé aux CFF, dans le cadre de l'appel d'offre transmis le 21 décembre 2023, de préciser les conditions et les coûts permettant la création de ces nouvelles liaisons en distinguant entre une ou deux relations le matin dans le sens Porrentruy vers Delémont et symétriquement une ou deux relations en fin d'après-midi dans l'autre sens.

Les CFF ont réalisé plusieurs évaluations couvrant différents aspects, notamment l'intégration dans l'horaire, les exigences en matière de matériel roulant, les ajustements nécessaires de l'infrastructure, les coûts, ainsi qu'une étude du marché pour ces trains. La synthèse des résultats de ces évaluations est disponible en annexe 2 du présent rapport.

### **Horaire et temps de parcours**

Les quatre relations retenues concernent des correspondances à Delémont le matin à 6h23 et 7h23 en direction de Bâle et le soir à 16h38 et 17h38 en provenance de Bâle. Avec un seul arrêt, pour croisement à Glovelier, le temps de parcours serait de 24 minutes entre Porrentruy et Delémont, soit 5 minutes de moins que les trains existants. Comme les correspondances en direction et en provenance de Bâle seraient raccourcies également de 5 minutes, cela donnerait au total un gain de temps de 10 minutes par trajet entre Porrentruy et Bâle.

### **Installations et infrastructures**

Ces éventuels trains rapides et les RER se croiseraient à Glovelier. Après étude, les CFF concluent qu'en l'absence d'aménagement de l'infrastructure dans cette gare, les nouveaux trains poseraient des problèmes inacceptables de stabilité et donc de fonctionnement de l'offre de base. Cela contrevient à la condition n° 3 posée ci-dessus. Pour les CFF, la réalisation d'un passage sous-voie en gare de Glovelier rendrait possible l'introduction de ces nouveaux trains. Un passage sous-voie permettrait aux trains d'entrer en gare sans ralentissement ni séquençage du croisement. Une mise en service du passage sous-voie serait imaginable

vers 2030. Il s'agit là d'une infrastructure qui a sa propre justification afin d'assurer un accès efficace et rapide aux entreprises de la Zone d'activités microrégionales de la Haute-Sorne (ZAM).

### **Matériel roulant**

Pour exploiter ces trains rapides, il est nécessaire de disposer d'un matériel roulant supplémentaire de type Flirt ou Evo (nouvelle génération de Flirt) par aller-retour et donc de deux Flirt pour une double relation (deux relations le matin et/ou deux relations l'après-midi). Ce matériel est le seul qui dispose des performances nécessaires pour tenir les horaires et atteindre à temps les points de croisement. Aucun matériel n'est en tous les cas disponible avant 2029. Vu les contraintes données par l'infrastructure, l'introduction de trains rapides ne pourrait intervenir qu'après 2030.

### **Coûts et recettes**

Le coût annuel est de 770'000 francs pour un aller-retour et de 1'500'000 francs pour deux allers-retours. Les CFF n'ont pas procédé à des calculs de recettes mais estiment les passagers supplémentaires à un niveau relativement faible, de l'ordre d'une centaine de déplacements en moyenne par jour, à comparer aux 7'000 à 8'000 voyages qui sont actuellement constatés journalièrement sur la ligne. Même si, par expérience, les CFF tendent à sous-estimer le potentiel de nouvelles offres, il est nécessaire de signaler que les gains de temps des trains rapides ne profiteraient pas aux personnes utilisant des bus ou des trains en correspondance à Porrentruy, Courgenay ou Glovelier. Ces offres étant orientées sur les trains RER, les personnes qui voyageraient sur les trains dits « rapides » devraient perdre, à Porrentruy, le temps qu'ils gagneraient avec ces trains rapides. La situation serait la même le soir dans l'autre sens. De plus, ces trains supplémentaires n'auraient pas de correspondance à Delémont à destination ou en provenance du sud (Moutier, Granges-Nord, Bienne et au-delà : Berne, Pied du Jura, bassin lémanique).

Un moyen d'augmenter la clientèle consisterait à ce que ces trains supplémentaires desservent également une ou plusieurs localités intermédiaires entre Glovelier et Delémont, par exemple Bassecourt. Le gain de temps entre Porrentruy et Delémont serait réduit d'une minute par gare. Cela permettrait d'augmenter la clientèle pour ces trains et d'amener une solution pour les très fortes charges constatées en particulier sur le tronçon Delémont-Bassecourt. Et le gain de temps pour Bâle resterait significatif, au minimum 5 minutes.

### **Conclusions**

L'introduction de trains dits « rapides » ne pourrait en aucun cas se faire avant 2030 en raison de la nécessité de disposer conjointement d'un passage sous-voie en gare de Glovelier et de matériel roulant supplémentaire. L'intérêt complémentaire de tels trains serait de diminuer les fortes charges constatées aux heures de pointe sur les trains RER entre Porrentruy et Delémont, et plus particulièrement entre Glovelier et la capitale cantonale. En revanche, ces trains ne pourraient que peu profiter aux localités desservies par bus en correspondance (villages d'Ajoie, Franches-Montagnes). Le Gouvernement considère comme intéressante l'idée de trains supplémentaires mais il s'agira d'en apprécier le rapport coût/efficacité compte tenu des conditions-cadres qui seront de mise au début des années 2030.

Au vu de ce qui précède, le Gouvernement considère avoir satisfait aux requêtes de ce postulat qui, en conséquence, peut être classé.

Le Gouvernement vous présente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Députés, ses salutations les meilleures.

Delémont, le 29 avril 2025

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme  
le Chancelier d'Etat

Jean-Baptiste Maître



## Annexe 1 : Evolution de l'offre entre Delémont et Porrentruy : fréquences et temps de parcours

Delémont-Porrentruy	Système	Nombre de trains Delémont-Porrentruy par direction les jours ouvrables	"trains rapides" : Nombre de train / Temps de parcours	"Trains lents" : Nombre de trains / Temps de parcours	Temps moyen pondéré	Fréquentation (Delémont-Delle, en millions de km-voyageurs)
1985	1x/h + 2-3 rapides	20	2 / 21'	18 / 32'	31'	...
1992	1x/h + 2-3 rapides	22	3 / 22'	19 / 32'	31'	...
1999	1x/h + 2-3 rapides	21	2 / 21'	19 / 31'	30'	20-22 <sup>1</sup>
2005	2x/h mal réparti '20-'40	33	14 / 24'	19 / 31'	28'	24.9
2010	2x/h mal réparti '20-'40	34	13 / 24'	21 / 30'	28'	30.7
2015	2x/h mal réparti '20-'40	36	15 / 24'	21 / 29'	27'	33.2
2017	2x/h bien placé '25/'35	40	18 / 27'	22 / 28'	28'	34.6
2019	2x/h cadence parfaite	41	29'	29'	29'	39.5
2023	2x/h cadence parfaite	41	29'	29'	29'	45.6
						<sup>1</sup> Estimation



## Résumé

La mise en place de trains accélérés entre Porrentruy et Delémont avec l'infrastructure actuelle n'est pas envisageable sans compromettre la stabilité de l'horaire. Cette limitation résulte principalement de l'accès au quai de Glovelier et des 60 secondes de battement nécessaires entre deux trains. **En conséquence, l'introduction de cette offre à l'horizon 2026 n'est pas réalisable.**

Pour permettre l'introduction de cette offre, la construction d'un passage inférieur à Glovelier est nécessaire (avant-projet en cours). **Toutefois, CFF Infrastructure doit encore confirmer la faisabilité du projet en lien avec cette infrastructure.** Par ailleurs, sa mise en œuvre repose sur la disponibilité de matériel roulant supplémentaire, du concept d'offre qui sera mis en place en 2029 et du délai d'introduction du concept d'offre cible (incluant la coupe-accroche systématique des double rames à Porrentruy).



## OnePager Trains accélérés Delémont-Porrentruy

Cette page résume les éléments clés et les conditions pour la mise en place de trains rapides (sans arrêt) entre Delémont et Porrentruy aux heures de pointes (matin et début de soirée)

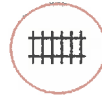
### Faits et chiffres

**L** **Gain de temps (rapidité & meilleure correspondance)**  
5' à Delémont  
10' à Bâle

**😊** **Demande**  
Clients actuels: env. 100 sur l'OD POR-DMT-POR (pour les 4 trains actuels proches des trains accélérés).  
Clients supplémentaires: estimation env. 40 par jour (pour 4 trains accélérés).

**⚠️** **Risques identifiés**

- Stabilité et ponctualité
- Conflits fret (limité)



### Infrastructure

- Sillons disponibles
- Inenvisageable avec l'infrastructure actuelle sans compromettre la stabilité de l'horaire.
- Construction d'un passage inférieur à Glovelier nécessaire (avant – projet en cours en lien avec le développement de la Zone d'activités microrégionale de la Haute-Sorne).



### Production

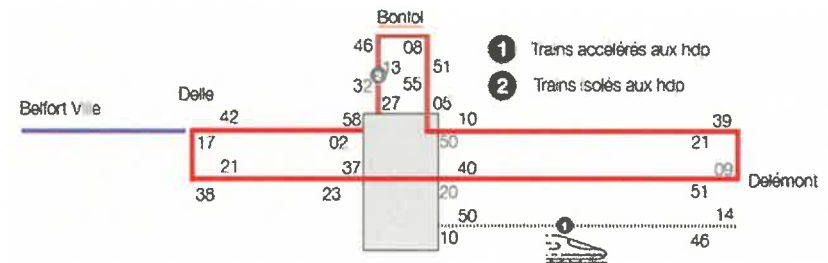
La production d'une paire de trains suppl. accélérés nécessite une rame Flirt suppl. La production de deux paires de trains suppl. nécessite deux rames Flirt suppl.

### Coûts supplémentaires pour trains accélérés\*

Options	Nbr. de trains suppl.	Correspondance IC51 à Delémont	Coût estimé/an
1a	2	06:23 / 16:38	770'000 CHF
1b	2	07:23 / 17:38	770'000 CHF
2	4	06:23 / 07:23 16:38 / 17:38	1'500'000 CHF

\*estimation sur la base de l'horaire 2026, soit sans les deux rames Flirts supplémentaires objets de l'OITRV.

### Offre avec trains accélérés



En l'état actuel, l'introduction est techniquement envisageable après la réalisation du passage inférieur à Glovelier, sous réserve de la confirmation de la stabilité de l'horaire et de la disponibilité du matériel roulant nécessaire.