

Intervention parlementaire

N° de l'intervention : 136-2017

Type d'intervention : Motion

Motion ayant valeur de ☐

directive :

N° d'affaire : 2017.RRGR.369

Déposée le : 08.06.2017

Motion de groupe : Non

Motion de commission : Non

Déposée par : Daetwyler (Saint-Imier, PS) (porte-parole)

Cosignataires : 12

Urgence demandée : Non

Urgence accordée :

N° d'ACE : du

Direction : Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

Classification : –

Proposition du

Conseil-exécutif :



Assurer le développement à moyen/long terme de la ligne du Pied du Jura

Le Conseil-exécutif est chargé de prendre les mesures nécessaires pour assurer le développement de la ligne du Pied du Jura.

Pour l'avenir à moyen et long terme, il est indispensable de :

1. rétablir la cadence à 30 mn vers l'aéroport de Zurich et la Suisse orientale ;
2. introduire la cadence à 30 mn entre Bienne et Lausanne, et ajouter un troisième train Bâle – Genève Aéroport, de façon à rétablir une liaison sans changement de train entre Bâle et l'Arc lémanique.

Ces mesures sont à coordonner avec les cantons de l'Arc jurassien.

Développement :

La ligne du Pied du Jura est un x très allongé avec à l'ouest les branches de Lausanne et de Genève, et à l'est les branches de Bâle et de Zurich, avec un tronc commun entre Longeau et Bussigny.

Depuis le changement d'horaire 2016, la desserte de la ligne a subi deux détériorations importantes :

- l'abandon, présenté comme temporaire, des liaisons directes Bâle – Arc lémanique, qui est une des conséquences des travaux autour de Lausanne connus sous Léman 2030 ;
- la limitation à Zurich gare principale de l'ICN y arrivant/partant autour de la minute 00, alors qu'à partir de Rail 2000 il continuait sa route de/vers Zurich Aéroport et St-Gall. En d'autres termes, la cadence à 30 mn vers Zurich Aéroport et la Suisse orientale a été ramenée à une cadence à 60 mn, alors que l'on vient d'investir des centaines de millions dans la ligne diamétrale de Zurich, construire précisément pour faciliter le transit est – ouest. La ligne du Pied du Jura doit aussi bénéficier de cet investissement. Cette détérioration s'explique essentiellement par un nombre insuffisant de trains ICN, une partie continuant à rouler dans le tunnel de base du Gothard, les CFF n'ayant pas été capables de commander dans les délais le matériel roulant nécessaire ;
- Ces prestations doivent être introduites ou réintroduites dans les meilleurs délais.

Destinataire

- Grand Conseil