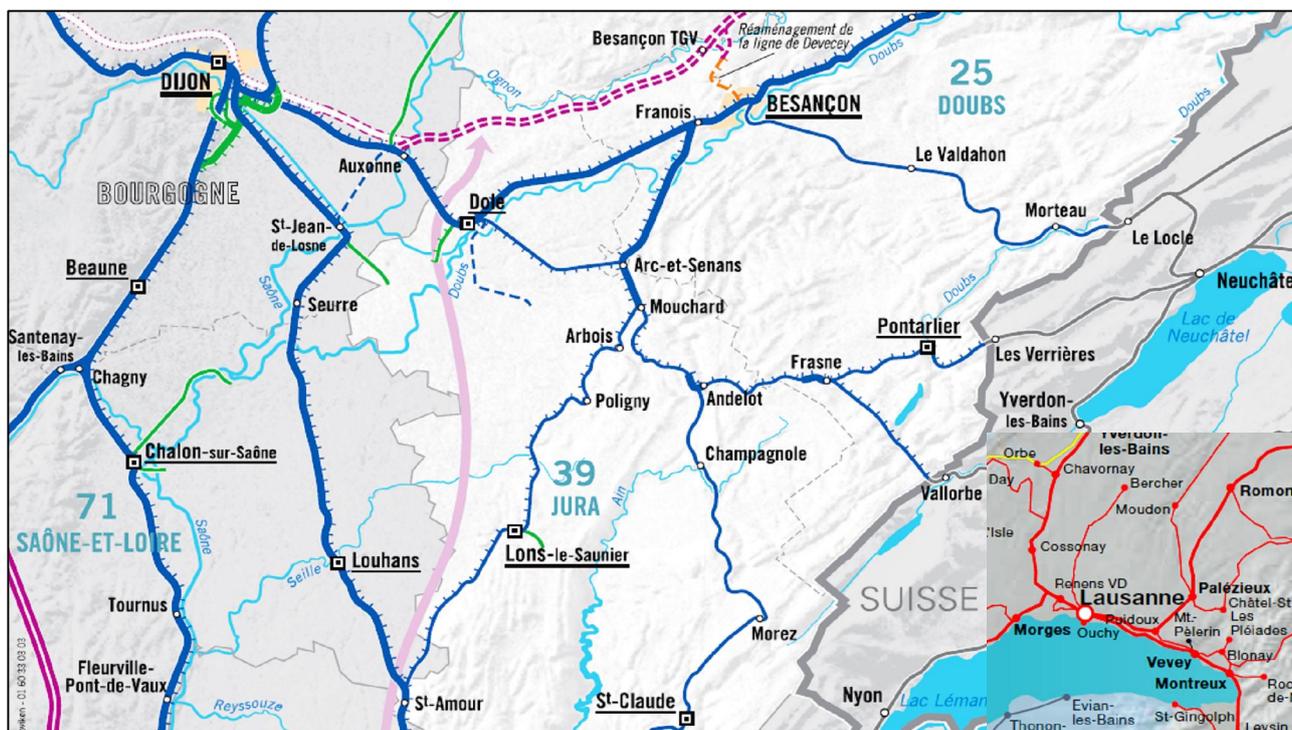


Proposition de amélioration de la desserte ferroviaire du Jura franco-suisse

La région du Jura franco-suisse est enclavée au niveau ferroviaire. Pourtant le potentiel voyageur (pendulaires routiers) et l'infrastructure existent dans toutes les directions. En exploitant judicieusement des trains interrégionaux et régionaux, il serait possible d'offrir un vrai réseau RE / RER à cette région desservant autant la Suisse que la France.

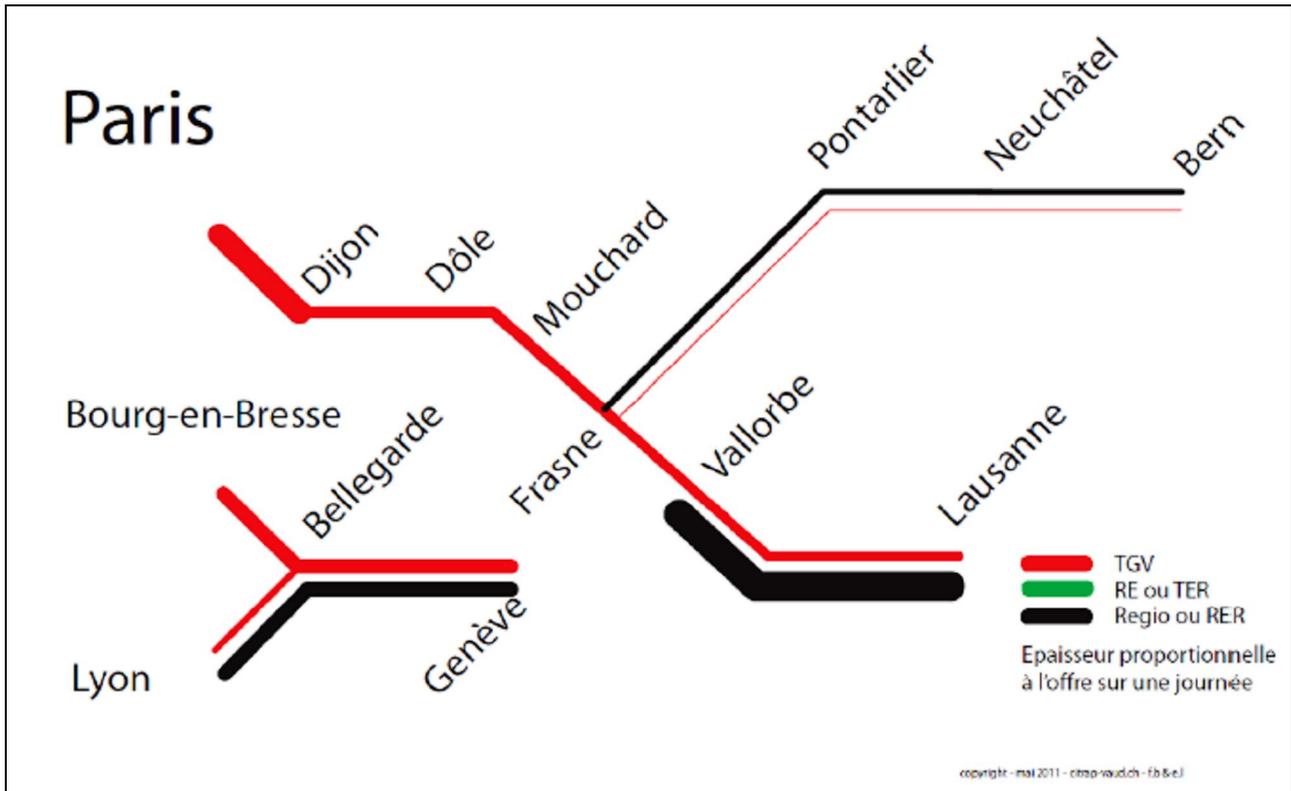
En continuité du groupe de travail « Plan Rail 2050 » édition PPUR, MM. Loutan et Bründler ont porté une réflexion sur ce territoire partant de l'hypothèse que les TGV seront supprimés. Ces propositions pourraient s'intégrer dans le schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de la CTJ.



Carte du réseau actuelle RFF et CFF . Source RFF et CFF

Offre actuelle et diagnostic

La région du Jura située dans le triangle Lausanne . Dijon . Neuchâtel ne propose aucune desserte ferroviaire intéressante au niveau régional ou national. Quatre paires de TGV Lausanne . Vallorbe . Paris et une paire Neuchâtel . Pontarlier . Paris assurent le service interville (longue distance). Toutefois, à terme ces TGV pourraient être condamnés par l'opérateur Lyria. Entre Pontarlier et Dijon, respectivement entre Frasne et Dijon, six à douze paires de trains TER circulent sur le réseau régional français (courte / moyenne distance). Aucune liaison cadencée ne se fait entre Dijon . Frasne . Pontarlier et Lausanne . Neuchâtel. Par contre, une liaison cadencée RER Lausanne . Vallorbe circule tous les jours, mais ne dépasse pas la frontière.



Synoptique de l'offre actuelle . Source Eric Loutan / Frédéric Bründler

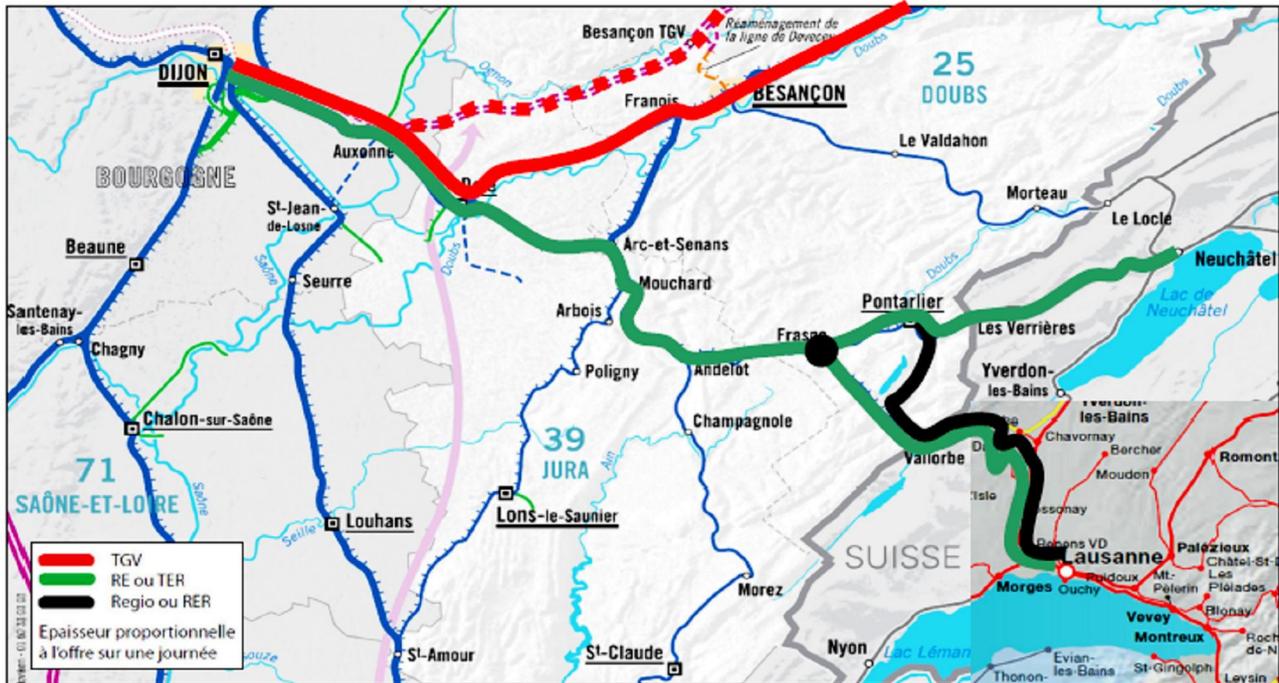
Offre future proposée

De nombreux pendulaires prennent la route depuis les localités françaises pour se rendre en Suisse. Au vu de ce formidable potentiel de voyageurs, des propositions sont présentées pour améliorer la desserte ferroviaire du Jura franco-suisse. Les objectifs sont de créer de véritables liaisons cadencées intervalles basées sur les TGV Rhin . Rhône circulant sur la ligne Paris . Mulhouse, via Dijon. Cette offre de la SNCF est à la cadence horaire à quelques exceptions en heures creuses. En parallèle, des liaisons interrégionales et régionales sont proposées pour créer un véritable réseau suppléant à terme à l'abandon des circulations des TGV Lausanne . Vallorbe . Paris tout en développant des hubs de rabattements accessibles par des trains interrégionaux et régionaux.

Le réseau interrégional est basé sur des RE (RegioExpress) circulant en cadence horaire entre Lausanne et Dijon. Ces compositions seront couplées / découplées à Frasne pour la desserte de la branche Pontarlier . Neuchâtel. Certes, cette solution impose un transbordement en gare de Dijon entre les TGV et les RE. Cet inconvénient est compensé par une offre accrue via les deux branches (Lausanne . Vallorbe . Frasne . Dijon et Neuchâtel . Pontarlier . Frasne . Dijon) au réseau TGV Rhin . Rhône en ne pénalisant la durée du trajet sur Paris que de 10 à 15 minutes. C'est la structure même de la desserte du Jura franco-suisse !

Ligne	Durée trajet Train Voiture	Trains
Lausanne . Frasne . Dijon	02h00 +/- 00h05 03h05	~ RE en paire de trains ~ 1 train par heure et par sens de 05:00 à 24:00
Neuchâtel . Pontarlier . Frasne . Dijon	02h15 +/- 00h05 02h55	~ RE en paire de trains ~ 1 train par heure et par sens de 05:00 à 24:00
Pontarlier . Frasne . Dijon	01h30 +/- 00h10 02h15	~ Frasne : gare hub composition / décomposition RE Lausanne et RE Neuchâtel

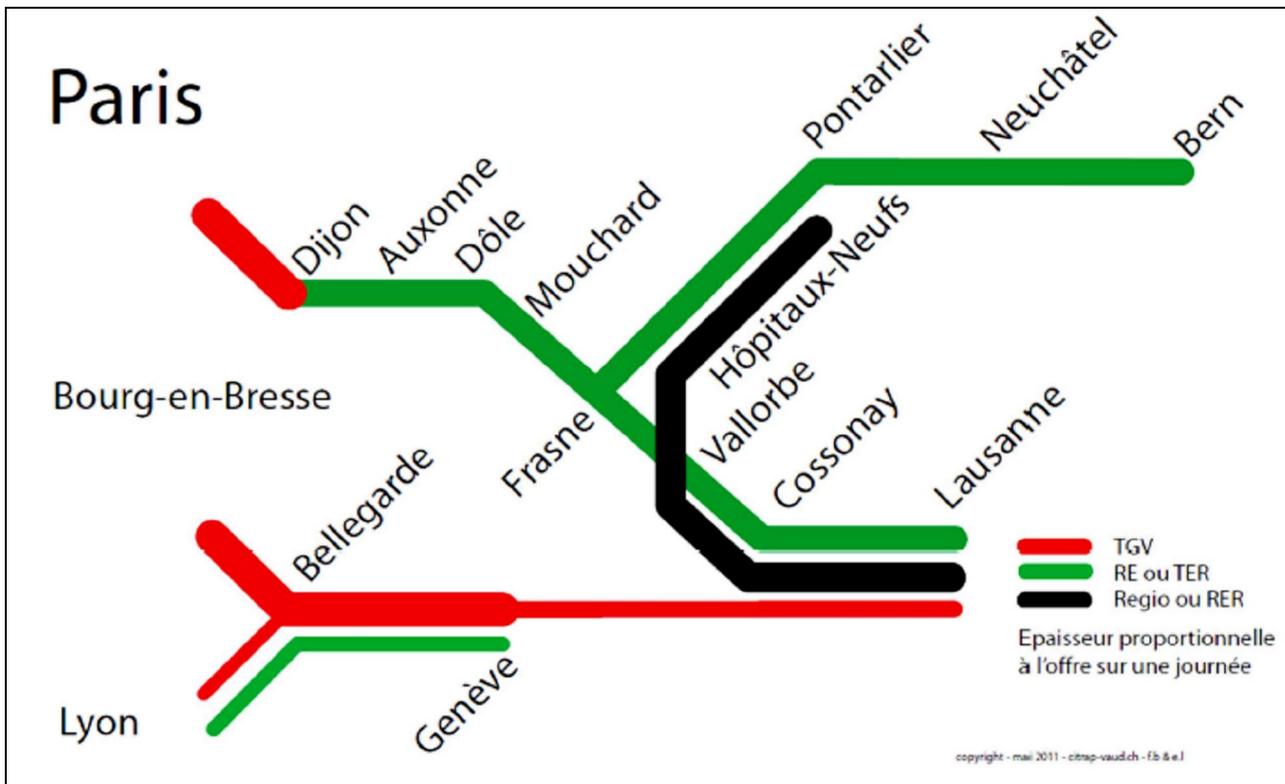
Tableau comparatif des lignes



Carte du réseau de l'offre future Source- Eric Loutan / Frédéric Bründler

C'est la colonne vertébrale de la future offre car les TER / RE permettent d'atteindre les hubs pour les trains interilles.

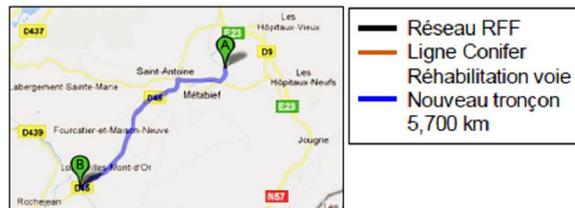
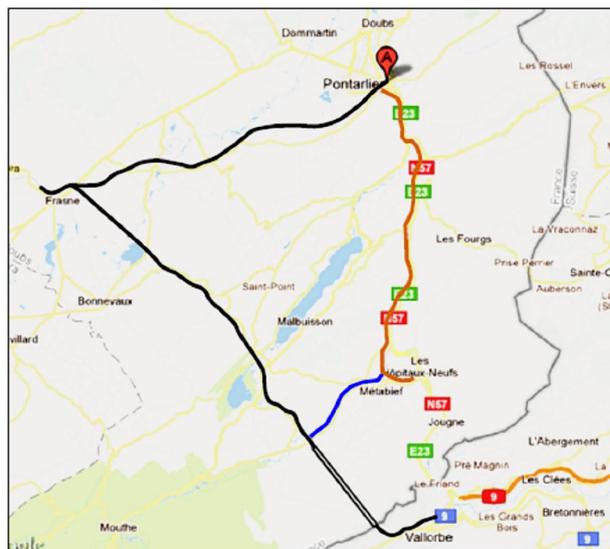
L'ontier de la future offre se résume dans le synoptique ci-dessous. Comparé à l'offre actuelle, les avantages sont évidents par de nouvelles liaisons attractives et efficientes.



Synoptique de l'offre future Source- Eric Loutan / Frédéric Bründler

Renforcement de l'offre régionale du Jura franco-suisse

En parallèle, le réseau RER (Réseau Express Régional) est développé entre Lausanne . Vallorbe et Pontarlier. Une réutilisation de la ligne du train touristique Conifer est envisagée entre les Hôpitaux-Neufs et Pontarlier. Le tunnel de Jougne s'avère trop complexe à une remise en état, son gabarit ne permettant pas le passage des rames RER. Le trajet optimal passe par Vallorbe et le tunnel du Mont-d'Or. Au portail nord, un nouveau tronçon de 5, 700 km à simple voie doit être construit en direction des Hôpitaux-Neufs. Cette nouvelle infrastructure offrirait un trajet Lausanne . Vallorbe . Pontarlier inférieur à 90 minutes par des trains RER (rames bicourant). L'investissement serait de l'ordre de 100 à 120 millions de francs suisses. Par contre, l'offre cadencée ainsi proposée aux pendulaires est sans comparaison avec les trajets routiers.



Carte du réseau RER entre Vallorbe et Pontarlier .
Source Google Map, train Conifer et Eric Loutan

Conclusions

Il est à relever que les potentiels de voyageurs, les coûts d'exploitation et les investissements n'ont pas été calculés à ce stade du concept. Des études plus approfondies permettront de définir les besoins réels. Toutefois, c'est un cas école où l'offre devra précéder la demande afin de permettre un transfert modal efficace des pendulaire au niveau régional et des voyageurs au niveau territorial.

Ce projet de évolution des relations ferroviaires permettra de aussi de créer des nouvelles offres en relation avec les besoins des voyageurs, même si parfois des transbordements seront nécessaires, notamment dans le cadre des trains intervalles

Globalement ce projet permet :

- “ une offre de qualité et cadencée sur l'Arc jurassien ;
- “ une offre considérablement augmentée dans toutes les directions ;
- “ une nouvelle attractivité des pendulaires sur la Suisse ;
- “ des mesures d'accompagnements dans l'aménagement de nouvelles infrastructures dans le domaine du transfert modal ;
- “ un nouvel attrait pour l'économie jurassienne.

La réalisation de ce projet demande :

- “ un financement de l'exploitation ferroviaire par la Région Franche-Comté . F et le Canton de Vaud - CH pour la commande des trains TER / RE / RER ;
- “ une participation des CFF (RER / RE) et de la SNCF (TER) ;
- “ une soutenance politique pour son aboutissement.