

BLS et le Jura – Des racines jusqu'à l'horaire 2026

Delémont, 29 août 2025

Studienreise Bahnjournalisten Schweiz

An aerial photograph showing a railway line with multiple tracks running through a town. A prominent stone viaduct with several large arches supports the tracks. Residential buildings, including apartment blocks and houses, are visible on either side of the tracks. In the background, there are rolling hills and mountains under a clear blue sky. A white circle with a vertical line is on the left side of the image.

La ligne Moutier – Lengnau – une des origines
de l'entreprise BLS

—○ Die BLS ist historisch (auch) im Jura zuhause

- Ab 1915 verkürzte die Münster-Lengnau-Bahn als Teil der BLS die 1877 eröffnete klassische Juralinie. Statt via Sonceboz führte der direkte Weg nun durch den 8'578m langen Grenchenbergtunnel.
- Im Vorfeld der Eröffnung des Lötschbergtunnels war die französische Ostbahn (EST) an einer direkten Zulaufstrecke via Grenzübergang Delle als Alternative zu ihrer Konkurrenzgesellschaft PLM (via Pontarlier, Vallorbe oder Genf) interessiert und leistete einen Beitrag von 10 Millionen Franken an den Bau der neuen Linie.
- Somit bestanden ab 1915 zwei Juradurchstiche ab Moutier.
 - Via Weissensteintunnel nach Solothurn (Solothurn-Moutier-Bahn), immer nur von regionaler Bedeutung
 - Via Grenchenbergtunnel nach Grenchen und Biel, mit Bedeutung für den Fernverkehr und zum Teil auch internationalen Verkehr via Ajoie und Delle

—○ Vor der Zeit der Bahnreform / «Fernverkehrskonzession»

- Vor der Aufteilung in Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen war der «Fernverkehr Schweiz» in Verantwortung der SBB, ausser für die Strecken der BLS Infrastruktur (Spiez – Brig / Interlaken und Bern – Neuchâtel).
- Die BLS verfügte bis 2004 über hochwertiges FV-Rollmaterial und setzte dieses im Auftrag der SBB auch auf der Juralinie ein. Der gegenseitige Netzzugang auf dem Normalspurnetz ist somit kein neueres Phänomen.

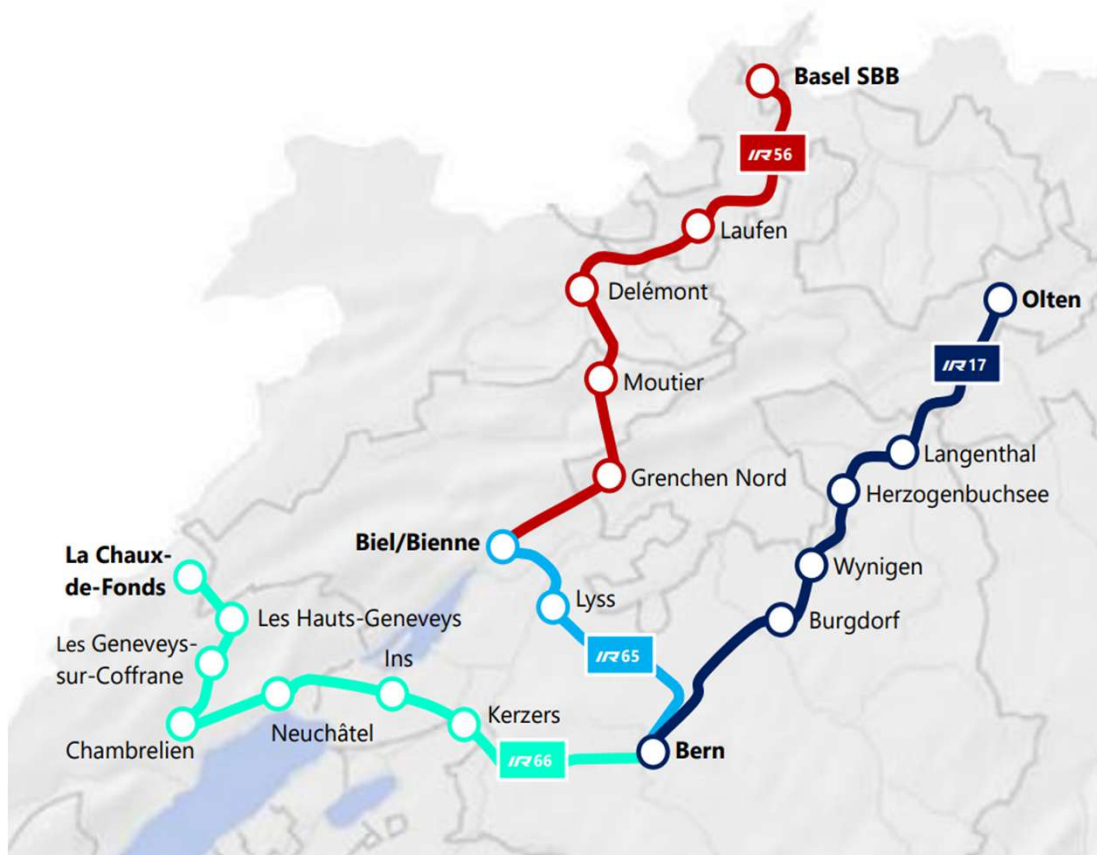


A vertical white line on a blue background with three white circles. The middle circle is larger and serves as a bullet point for the text.

3. IR56 dès l'horaire 2026



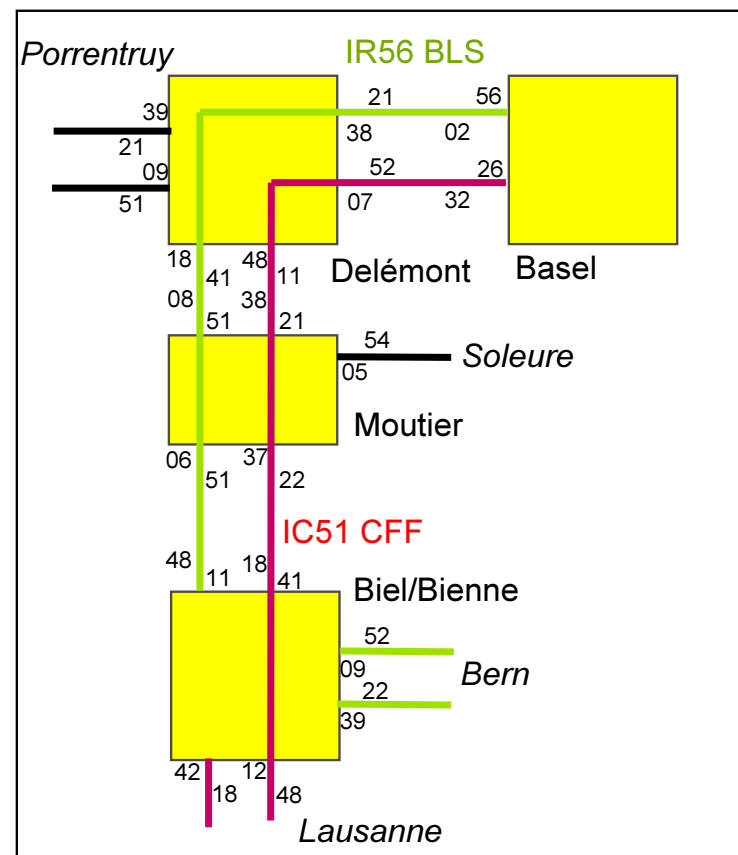
Das BLS FV-Netz ab Dezember 2025



- Der IR56 ergänzt das Netz der BLS im Sinn der «Basisvereinbarung FV 2.0» (BAV, SBB, SOB, BLS), indem er Marktraumwachstum auf einer neuen Linie und Effizienzsteigerungen auch im Sinne öV-Gesamtsystem ermöglicht.
- Neben dem IC51 (ICN), wieder direkt nach Lausanne verkehrend, wird neu eine zweite FV-Linie durchs Laufental und den Grenchenberg (1/2h-Takt) angeboten.
- Der IR56 verkehrt mit komfortablem und BehiG-konformem Rollmaterial MIKA_RE.

—○ Présentation du mode d'exploitation de la ligne Bienne - Delémont – Bâle: horaires

- **Cadence 1/2h** composée par l'IR56 et IC51 CFF. A Delémont les IR BLS nécessitent 3 minutes pour rebrousser, les ICN CFF 4 minutes. Les calculs du temps de parcours divergent aussi légèrement entre les deux lignes.
- Les **correspondances** les plus importantes sont montrées dans le graphique ci-contre.
- Pendant les heures de pointe l'IR56 est exploité en UM avec **deux rames MIKA_RE (210m)**. Dans ce cas le rebroussement à Delémont est assuré avec un 2ème mécanicien.
- Les deux entreprises collaborent p.ex. pour l'acheminement du FLIRT France du RER Jura à l'atelier de Bienne (sillon IR56 utilisé par CFF une fois par jour).



—○ Présentation du mode d'exploitation de la ligne Bienne - Delémont – Bâle: matériel roulant MIKA_RE

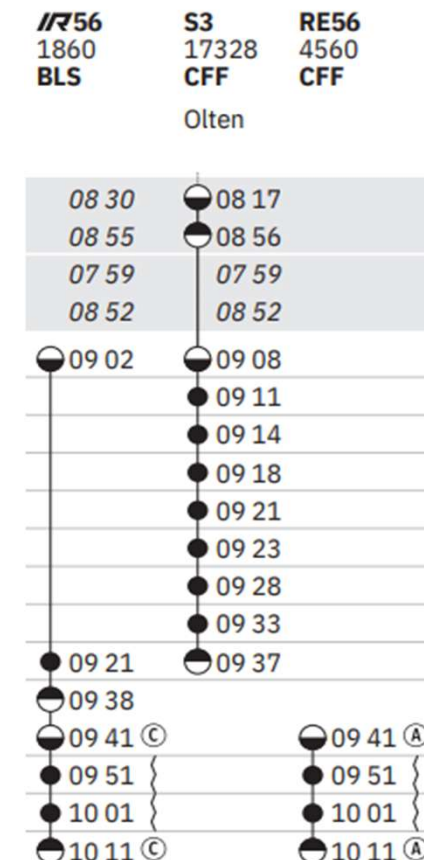
RABe 528 MIKA_RE

- **Longueur 104.9m**, 6 caisses, attelage automatique
- Vitesse maximale 160 km/h, 4 bogies motorisés
- Entrées plancher bas à toutes les portes (6)
- **275 places assises**, dont 33 strapontins, plus 149 places debout = 391 places au total (dimensionnement Grandes Lignes normalement limité aux places assises)
- **Zones multifonction pour vélos, ski, bagages et avec bistro** (boissons chaudes et distributeur Selecta)
- 2 WC par train, dont un accessible PMR
- Aux heures de pointe UM-2 avec 550 places assises.



—○ Kooperation mit SBB-P bzgl. der Werkstattzufuhr RER Jura

- Die Leistungen von Delémont nach Biel/Bienne um 9h41 und in der Gegenrichtung um 14h48 werden an Mo-Fr durch einen FLIRT France der SBB erbracht.
- Damit wird die **betriebsnahe Instandhaltung des Rollmaterials des RER Jura** mit kommerziellen Leistungen ermöglicht. Die Fahrzeuge wären ansonsten von der Werkstatt in Biel abgeschnitten, da zwischen Delémont und Biel (sowie Laufen) kein Regionalverkehr mehr produziert wird, oder sie müssten mittels Leerfahrten überführt werden.
- Somit bestehen Synergien des IR56 nicht nur zum Regionalverkehr der BLS, sondern auch der SBB.

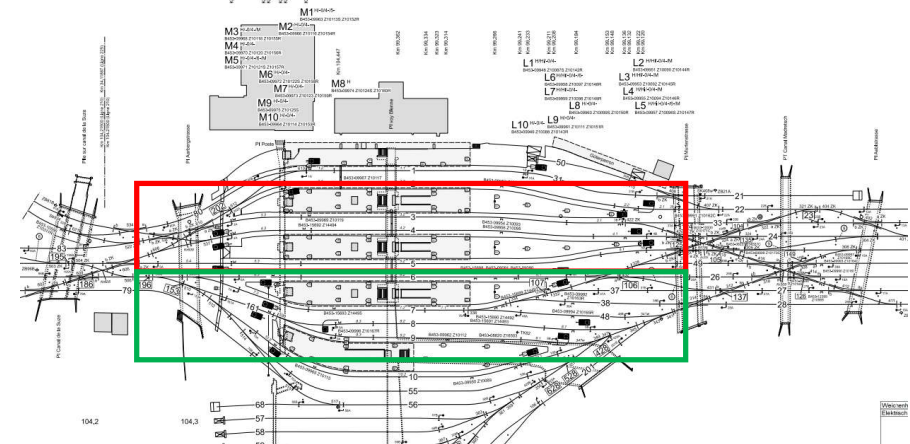




4. Relation Bâle – Delémont – Bienne – Berne sans changement

—○ Relation directe Bâle – Delémont – Bienne – Bern

- Une diamétralisation des IR56 et 65 **pendant le week-end** fait partie du concept cible BLS. Pendant ces périodes-là il est possible de renoncer aux trains à deux étages (MUTZ) entre Bienne et Bern. Un potentiel de marché existe notamment pour les voyages de loisirs dans les deux sens.
- Dans un premier temps cette diamétralisation a été déclinée par CFF Infrastructure en raison de **conflits en gare de Bienne**.
- Une nouvelle démarche peut être entreprise au moment opportun, au plus tôt pour l'horaire 2028. L'horaire Romandie 2025 a été introduit et fonctionne (selon les premières impressions) de manière suffisamment robuste. Des expériences avec l'horaire NWCH 2026 manquent encore, surtout pour ce qui concerne les thèmes de robustesse (voir folio robustesse).
- Il est essentiel de maintenir une bonne qualité des correspondances pour/de Lausanne même en cas d'une diamétralisation impactant le POV de Bienne.

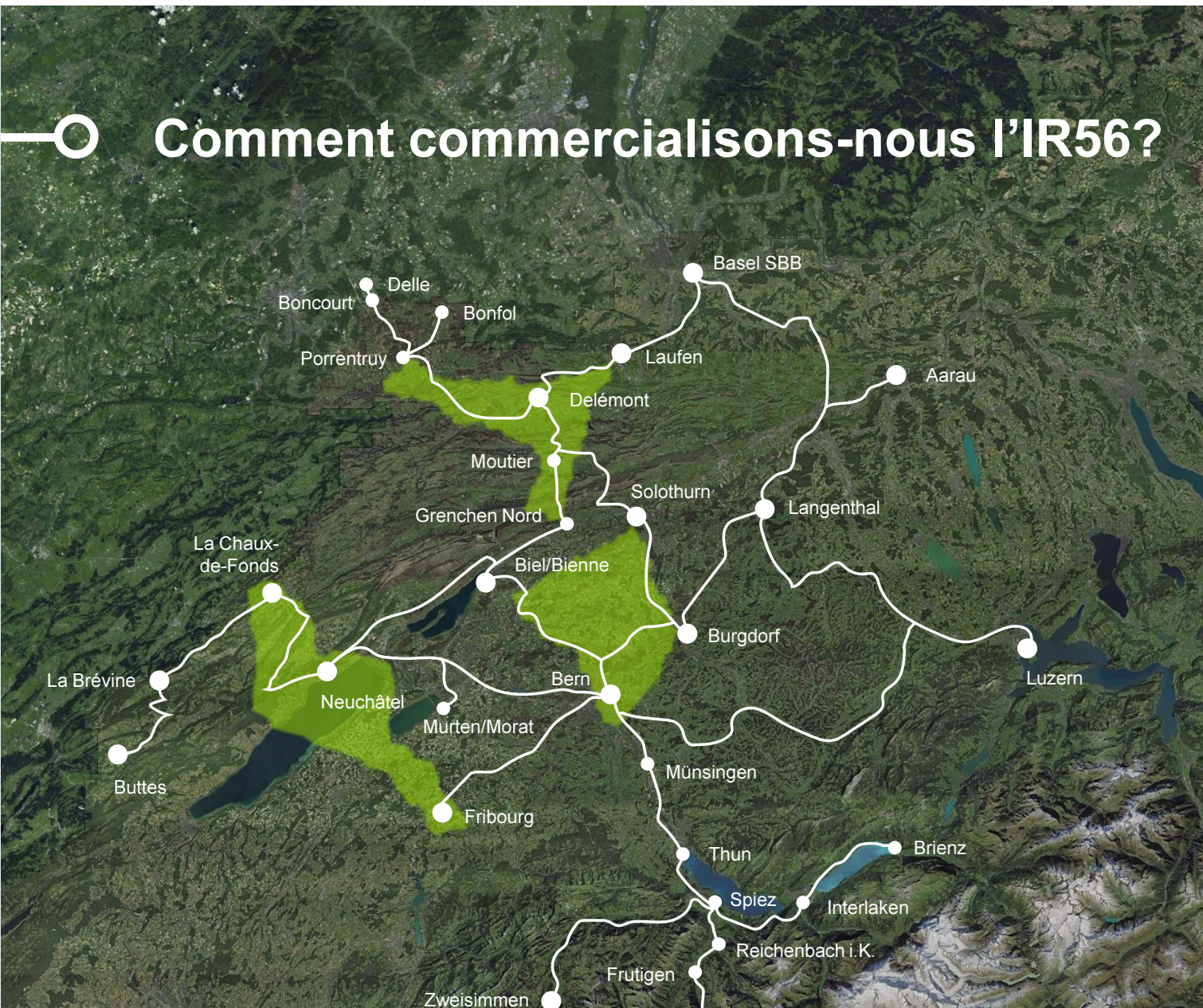




5. Commercialisation de l'IR56



Comment commercialisons-nous l'IR56?



APPROCHE STRATÉGIQUE 1

Marketing de ligne pour la population le long de celle-ci



APPROCHE STRATÉGIQUE 2

Extension de la prospection de marché existante à la zone de la ligne IR 56



Vision

Nous créons une zone de marché dans laquelle les gens peuvent organiser leurs loisirs, leur travail et leur formation de manière flexible comme ils le souhaitent

grâce à une mobilité continue et connectée, quels que soient l'opérateur, la région et le domaine de la vie.

