



Arrivée des CJ à Delémont : planification du projet dans le cadre de PRODES

Lors de la dernière assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des Chemins de fer du Jura, certains constats ont été mis en évidence. Parmi ceux qui peuvent nous inquiéter figurent d'une part la stagnation du nombre de voyageurs transportés, d'autre part la baisse drastique du trafic de groupes qui, sur une période de dix ans, a régressé de moitié. Or, ces chiffres, inquiétants par eux-mêmes, le sont nettement plus en comparaison avec les autres réseaux ferrés de Suisse.

Si plusieurs raisons peuvent l'expliquer, dont certaines, comme la fermeture de points de vente (guichets) et la fourniture de services (diverses locations) ou encore l'introduction de nouveau matériel dont la conception n'est pas suffisamment « multi-services » (vélos, bagages, etc.) s'avèrent problématiques, force est de constater que le contact direct avec la clientèle est abandonné au profit d'une publicité virtuelle, donc sans contact direct avec le client, et qui s'avère en réalité peu efficace et productive. Sans les offres de trains historiques de la Traction et des CJ, nous n'aurions pratiquement plus de groupes qui utilisent le réseau des CJ !

Côté horaire, le besoin de mise en circulation de trains à la demi-heure en direction de la Chaux-de-Fonds fait cruellement défaut, car il permettrait de mieux assurer les correspondances de/vers Neuchâtel.

Ces constats étant dressés, le handicap majeur du réseau CJ reste toujours le même, à savoir le fait de ne pas être relié directement au réseau des lignes suisses d'importance nationale (trains IC). Si des changements de train sont inévitables à Tavannes et à La Chaux-de-Fonds, il n'en va pas de même à Glovelier, sur l'axe Delémont – La Chaux-de-Fonds, où une jonction de type 3^e rail permettrait aux trains CJ de relier ces deux villes sans changement. Or, des études ont prouvé que la suppression du changement à Glovelier, avec armes et bagages, serait très favorable à une augmentation de la fréquentation des passagers, plus particulièrement en provenance de Bâle et de la Suisse alémanique. Comme cela a été maintes fois prouvé, une jonction directe d'une ligne régionale à une gare CFF intercitys génère automatiquement un accroissement important du trafic et des recettes.

De plus, l'introduction de rames CJ reliant La Chaux-de-Fonds et Delémont permettraient d'améliorer grandement les correspondances à Glovelier de et vers l'Ajoie, mettant ainsi les trois districts sur un pied d'égalité quant à leur desserte ferroviaire, selon les objectifs de la Conception directrice des transports publics adoptée par le Parlement le 22 juin 2016.



Le programme PRODES (Projets de Développement Stratégique du réseau ferré), dans son étape 2030, mentionne également le projet d'un 3^e rail en vue du raccordement du réseau CJ à voie étroite entre Glovelier et Delémont.

Ce programme devrait être soumis aux Chambres en 2019 pour décision sur les projets retenus.

Face aux défis à relever et aux décisions à venir, vitales pour les CJ et la desserte interdistricts du canton, mes questions au Gouvernement jurassien sont les suivantes :

1. **Sachant que le projet de 3^e rail, mentionné dans PRODES, doit faire l'objet d'une attention politique et stratégique prioritaire, le Gouvernement partage-t-il l'avis que ce projet devrait être réalisé dans les années 2022/2025 afin d'éviter une aggravation de la diminution du trafic CJ tout en améliorant enfin les liaisons interdistricts ?**
2. **Le Gouvernement est-il prêt à étudier toutes les options qui permettraient la réalisation anticipée de ce projet pour en garantir l'exécution en coordination avec les travaux prévus par les CFF (automatisation de Glovelier, achèvement du renouvellement de la voie pour trois files de rail entre Bassecourt et Glovelier et aménagement d'un passage inférieur en gare de Glovelier) planifiés à l'horizon 2022/2025 ?**

Je remercie le Gouvernement pour ses réponses.

Delémont, le 22 novembre 2017

Jean Bourquard


Député (PS)



