

MESSAGE DU GOUVERNEMENT AU PARLEMENT RELATIF A L'OCTROI D'UN CREDIT DESTINE A FINANCER LA POSE ANTICIPEE DE TRAVERSES A TROIS FILES DE RAILS SUR LE TRONÇON BASSECOURT-GLOVELIER

du 25 février 2020

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs les Député-e-s,

Profitant du renouvellement de la voie intervenu par étapes entre 2008 et 2018, la ligne ferroviaire entre Delémont et Bassecourt a été équipée de traverses aptes à recevoir un troisième fil de rail à la demande du canton du Jura. Les surcoûts générés par cette exigence se sont élevés à 1,2 million de francs et ont été financés par le canton du Jura, sur la base d'arrêtés du Parlement. En 2020, les CFF renouvelleront la voie entre Bassecourt et Glovelier. Dans la continuité de ce qui a été réalisé jusqu'à présent, il est proposé de profiter de ces travaux pour faire poser, à frais réduits, des traverses aptes à recevoir, le jour venu, un troisième rail. Ainsi, le tronçon Delémont – Glovelier serait intégralement équipé de traverses compatibles trois rails.

La pose anticipée de traverses compatibles trois rails constitue un investissement de précaution laissant la porte ouverte à la future installation d'un troisième rail devant permettre aux trains CJ de circuler entre La Chaux-de-Fonds et Delémont, et d'ainsi réaliser le projet « ArcExpress ». Il s'agit d'une opportunité qui ne se présente que tous les 30 à 50 ans environ, correspondant à la durée de vie de la voie. A défaut, en cas de réalisation d'ArcExpress sans avoir préalablement posé des traverses ad hoc en profitant des travaux de réfection usuels de renouvellement de la voie, l'investissement nécessaire serait environ dix fois supérieur aux surcoûts liés à la pose anticipée. Au-delà des avantages financiers considérables qu'il confère, ce procédé permet également de limiter les fermetures de la voie.

L'arrêté qui vous est soumis aujourd'hui vise à permettre la pose anticipée de traverses aptes à recevoir trois rails en 2020 sur le tronçon Bassecourt – Glovelier. Il ne s'agit pas de poser maintenant le troisième rail, mais, dans la continuité des décisions prises jusqu'ici par le Parlement, de prendre les précautions nécessaires afin de laisser la porte ouverte à sa future construction.

1. Le projet de troisième rail « ArcExpress »

Concrètement, ArcExpress vise à permettre aux trains des CJ La Chaux-de-Fonds – Glovelier de poursuivre leur trajet jusqu'à Delémont. Ce prolongement doit répondre aux objectifs suivants :

1. Raccourcir les temps de parcours depuis La Chaux-de-Fonds et les Franches-Montagnes jusqu'à Delémont, Porrentruy, Bâle et Bienne.
2. Eliminer la rupture de charge et les contraintes de correspondances entre Delémont et les Franches-Montagnes / La Chaux-de-Fonds.
3. Contribuer aux développements de l'offre prévus sur la ligne Delémont – Glovelier – Porrentruy, axe central du réseau des transports publics du canton du Jura.
4. Améliorer le taux de couverture du réseau des CJ et présenter un rapport coût/effet positif pour le canton du Jura.

La pose d'un troisième rail de Glovelier à Delémont a fait l'objet d'études sur le plan des infrastructures en 1997-98 par un groupe de travail formé du canton du Jura, des CJ et des CFF. Une étude de marché détaillée a été réalisée par les CJ en 2002, étude complétée par une nouvelle évaluation financière des travaux d'infrastructure en 2004. Ces rapports ont été actualisés et synthétisés pour la préparation du message du Gouvernement au Parlement du 7 novembre 2007.

Plus récemment, les études ont été réactualisées dans le cadre de la demande d'intégration du projet ArcExpress dans l'étape d'aménagement 2035 (EA 2035) du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). Quand bien même ArcExpress n'a pas été retenu pour être réalisé dans cette étape, le projet figure en seconde priorité d'urgence et pourrait voir les études de réalisation être financées dans le cadre de l'enveloppe PRODES 2035. Elles pourraient débuter en 2020 déjà. Les chances d'une réalisation future du projet ArcExpress sont ainsi préservées.

2. Les quatre premières phases de 2008 à 2018

A l'exception des passages à niveau, toute la voie entre Delémont et Bassecourt est aujourd'hui équipée de traverses compatibles trois rails. Cela a été réalisé progressivement, suivant le rythme de renouvellement de la voie par les CFF et sur la base de la délivrance des crédits nécessaires.

Les premiers travaux, réalisés en 2008, portaient sur le tronçon Bassecourt – Courfaivre ainsi que sur la gare de Courtételle. Le crédit alloué le 21 décembre 2007 par le Parlement était de 570'000 francs. Les négociations et estimations plus précises avaient alors permis de ramener la contribution cantonale à 460'000 francs.

Au cours de l'été 2012, les CFF ont procédé au renouvellement de l'ensemble de l'infrastructure de la ligne entre Courfaivre et Courtételle. Les traverses aptes à recevoir un troisième rail ont alors été posées sur le tronçon Courtételle – Courfaivre, soit sur une longueur de 1657 mètres. Pour ce qui concerne les zones de passages à niveau (km 88.146 et 89.149), elles ont été équipées de traverses en bois (pour deux rails), la transformation devant intervenir lors de la pose effective du troisième rail. Le montant de la participation cantonale aux surcoûts liés à la pose de traverses trois rails fut alors de 261'000 francs. Le crédit y relatif avait été voté par le Parlement le 26 octobre 2011.

En janvier 2012, l'Office fédéral des transports (OFT) rendait sa décision d'approbation des plans pour l'ensemble des travaux prévus dans le cadre du réaménagement de la gare de Glovelier. Il y figurait notamment la possibilité d'équiper de traverses compatibles trois rails un tronçon de voie en gare de Glovelier qui devait aussi être renouvelé à l'été 2012. Selon proposition des CFF du 4 mai 2012, le surcoût à prendre en charge par le canton du Jura pour équiper cette voie de traverses trois rails était estimé à 37'000 francs. Au moment de la décision du Parlement du 26 octobre 2011 et, évidemment, au moment de l'inscription budgétaire 2012, il n'avait pas été possible de prévoir ce « sous-objet ». Sachant qu'il aurait été déraisonnable de ne pas profiter de ce renouvellement de voie (selon les deux décisions du Parlement de 2007 et 2011), le Gouvernement avait alors décidé de financer cet objet par un dépassement de crédit.

Les CFF ont ensuite renouvelé la voie entre Delémont et Courtételle au cours de l'été 2015, et ce en lien avec d'autres travaux effectués simultanément sur l'ensemble de la ligne Delémont – Delle. Il a donc été profité de ces travaux pour faire poser des traverses trois rails sur le tronçon Delémont – Courtételle (km 85.315 au 87.682), soit sur une longueur de 2367 mètres. Les zones de passages à niveau (km 86.107 et 86.622) ont été équipées de traverses en bois (pour deux rails), la transformation devant intervenir lors de la pose effective du troisième rail. Le montant de la participation cantonale aux surcoûts liés à la pose de traverses trois rails s'est élevé à 396'000 francs, financés par un arrêté de crédit du même montant voté par le Parlement le 27 mai 2015.

Enfin, en 2018, les CFF ont procédé au réaménagement de la gare de Bassecourt, y créant notamment un nouveau point de croisement. Il a été profité de cette opportunité pour poser des traverses

compatibles avec un troisième rail. L'investissement de 76'940 francs inscrit au budget des investissements de l'Etat de l'année 2019, a été effectué sur la base d'un arrêté gouvernemental.

3. Les travaux prévus

Les CFF renouvelleront la voie entre Bassecourt et Glovelier au cours de l'été 2020 et ce en lien avec d'autres travaux prévus simultanément sur l'ensemble de la ligne Delémont – Delle. Il s'agira donc de profiter de ces travaux pour faire poser des traverses trois rails en béton type B70 MN (pose W) aptes à recevoir un troisième rail sur le tronçon Bassecourt – Glovelier (km 93.708 au 95.987), soit sur une longueur de 2279 mètres. Il s'agit du dernier tronçon à équiper de la ligne Delémont-Glovelier.

L'utilisation possible de traverses en bois a fait l'objet d'un nouvel examen. Le Département de l'environnement ainsi que la députation jurassienne au Conseil des Etats sont intervenus auprès de la direction des CFF pour plaider l'installation de traverses en bois.

Or, selon les CFF, la pose de traverses en béton sur ce tronçon est préférable. Cette décision se base sur la stratégie des installations de la voie ferrée des CFF qui définit les types d'infrastructures ferroviaires standards en tenant compte de la charge et de la topologie du tronçon concerné afin de réduire les coûts du cycle de vie. Ce sont donc des raisons techniques et économiques qui justifient ce choix, notamment :

- La durée de vie prévisible sur ce tronçon est de 50 ans pour des traverses en béton, mais de 30 ans seulement pour des traverses bois.
- Les traverses en béton requièrent un minimum d'interventions, permettant ainsi une meilleure disponibilité de l'infrastructure pour l'exploitation, donc pour les clients.
- Les traverses en béton sont les seules permettant de remplir les exigences liées au déjettement, à savoir la déformation de la voie par des tensions provoquées notamment par la chaleur. Considérant qu'un troisième rail génère encore plus de pression, le risque de déjettement est d'autant plus important.

Les zones de passages à niveau (km 94.288 et 94.509) seront initialement équipées de plaques en béton de type Infundo, la transformation devant intervenir lors de la pose effective du troisième rail. Le montant de la participation cantonale aux surcoûts liés à la pose de traverses trois rails est fixé forfaitairement à 390'000 francs, soit au même prix par mètre linéaire que celui payé en 2015. Cet objet figure à la planification financière des investissements (PFI) couvrant la période 2017-2021 ainsi qu'au budget 2020 à hauteur de 400'000 francs.

Le tableau ci-dessous récapitule les surcoûts liés à la pose de traverses trois rails sur l'intégralité de la ligne Delémont – Glovelier, hors appareils de voies, pris en charge par le canton du Jura.

Tronçons	Années de réalisation	Surcoûts des traverses trois rails financés par le canton du Jura (en CHF)
Courfaivre – Bassecourt et gare de Courtételle	2008	460'000
Courtételle – Courfaivre	2012	261'000
Gare de Glovelier	2012	37'000
Delémont – Courtételle	2015	396'000
Gare de Bassecourt	2018	76'940
Bassecourt – Glovelier	2020	390'000
Total (hors appareils de voies)*		1'620'940

* Conformément au Message du Gouvernement au Parlement du 6 novembre 2007, les appareils de voies seront adaptés au moment de la réalisation du troisième rail.

Le total s'élève donc à 1,62 million de francs, soit en conformité avec les montants annoncés dans le Message du Gouvernement au Parlement du 6 novembre 2007 qui faisait état d'un surcoût total de 1,60 million de francs environ.

4. Les raisons d'un passage devant le Parlement

Le montant du crédit demandé est inférieur au minimum imposant le passage devant le Parlement et serait donc de la compétence du Gouvernement.

Toutefois, dans le mémoire de prise de position du 19 février 2008 relatif au recours contre la décision du Parlement du 21 décembre 2007, le Gouvernement avait précisé que « *Même si le crédit lié à la pose de ces traverses n'a pas été soumis globalement au Parlement, mais uniquement la tranche concernant le tronçon Bassecourt – Courfaivre et la gare de Courtételle, le Gouvernement est d'avis que le remplacement des traverses sur le tronçon Glovelier – Delémont forme un tout dans le cadre des travaux préparatoires de mise à trois rails de ce tronçon, raison pour laquelle les tranches de crédits suivantes seront également soumises au Parlement, même si elles n'atteignent pas le montant déterminant la compétence du Parlement.* ». Il est à signaler que la Cour constitutionnelle, dans son arrêt du 26 mai 2008, avait rejeté le recours déposé contre la décision du Parlement du 21 décembre 2007. Par ailleurs, le Parlement avait refusé le 21 juin 2008 la motion n° 861 demandant que le peuple se prononce sur le projet de troisième rail.

5. Conclusions

L'arrêté qui vous est soumis concerne un crédit de 390'000 francs permettant d'indemniser les CFF pour les surcoûts provoqués par la pose de traverses aptes à recevoir trois rails entre Bassecourt et Glovelier.

Il s'agit d'un investissement de précaution dans la suite logique des crédits approuvés par le Parlement en décembre 2007, en octobre 2011 et en mai 2015.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les Député-e-s, l'expression de notre parfaite considération.

Delémont, le 25 février 2020

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Martial Courtet
Président




Gladys Winkler Docourt
Chancelière d'Etat

Annexe : projet d'arrêté du Parlement.

ARRÊTÉ OCTROYANT UN CRÉDIT DESTINÉ À FINANCER LES SURCÔÛTS LIÉS À LA POSE DE TRAVERSES À TROIS FILES DE RAILS SUR LE TRONÇON BAS-SECOURT–GLOVELIER

du

Le Parlement de la République et Canton du Jura,

vu les articles 49 et 84, lettre g, de la Constitution cantonale¹⁾,

vu l'article 48 de la loi du 18 octobre 2000 sur les finances cantonales²⁾,

vu les articles 18, 25 et 26 de la loi sur les transports publics du 20 octobre 2010³⁾,

arrête :

Article premier Un crédit de 390'000 francs est octroyé au Service du développement territorial.

Art. 2 Il est destiné à indemniser les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) pour les surcoûts liés à la pose de traverses aptes à recevoir trois rails entre Bassecourt et Glovelier.

Art. 3 Le Gouvernement est compétent pour signer avec les CFF les conventions s'y rapportant.

Art. 4 Ce montant est imputable au budget 2020 du Service du développement territorial, rubrique 400.5640.02.

Art. 5 Le présent arrêté entre en vigueur immédiatement.

Le président :
Eric Dobler

Le secrétaire :
Jean-Baptiste Maitre

¹⁾ RSJU 101

²⁾ RSJU 611

³⁾ RSJU 742.21