

Perspective Générale Jura

Renforcer ensemble et durablement la mobilité, la logistique et le territoire.

Feuille de route

Confirmée par l'organe d'évaluation

Impressum

Partenaires

CFF SA, Région Ouest, David Fattebert, directeur régional, rue de la Gare de Triage 7, 1020 Renens

République et Canton du Jura, Département de l'environnement (DEN), David Eray, Ministre, rue du 24-Septembre 2, 2800 Delémont

Chemins de fer du Jura, Jean-Frédéric Python, directeur, rue du Général-Voirol 1, 2710 Tavannes

Direction de projet

CFF SA, Région Ouest, David Baer, rue de la Gare de Triage 7, 1020 Renens

Direction spécialisée

CFF SA, Stratégie et planification à long terme, Anita Grams, Hilfikerstrasse 1, 3000 Bern 65

Organe d'évaluation

Canton du Jura

Daniel Rieder, Service du développement territorial, chef de service

David Asséo, Section de la mobilité et des transports, chef de section

CFF SA

Annette Antz, Stratégie et planification à long terme

Anita Grams, Stratégie et planification à long terme (présidente)

Christoph Inhelder, Voyageurs, Planification de l'offre

Michel Born, Infrastructure, Développement du réseau et gestion des installations, dès le 1.01.2024

Stefan Binder, Voyageurs, Planification stratégique et modèles

Peter Blohm, Cargo, conception et réglementation

Thomas Geiger, Infrastructure, Développement du réseau, jusqu'au 31.12.2023

Barbara Zeleny, Immobilier, Développement

Chemins de fer du Jura CJ

Jean-Frédéric Python, directeur

Team de développement

Canton du Jura

Eric Lorenzo, Section de la mobilité et des transports, responsable de la planification des transports

Céline Geiser, Section de l'aménagement du territoire, responsable du plan directeur cantonal

Luca Charmillot, Section de l'aménagement du territoire, responsable du plan directeur cantonal

CFF SA

Isabelle Aberegg, Infrastructure, développement du réseau trafic marchandises

David Baer, Région Ouest, Voyageurs, responsable régional (président)

Adrian Houriet, Voyageurs, premier et dernier kilomètre

Stefano Tartini, Infrastructure, développement de réseau, jusqu'au 31.12.2023

Alan Dolce, Infrastructure, Développement du réseau et gestion des installations, dès le 1.01.2024

William Locher, Voyageurs, Planification de l'offre

Anja Krasselt, Immobilier, développement

Félix Weber, Cargo, planification stratégique des concepts

Pascal Willemin, Voyageurs région Ouest

Thomas Winkler, Voyageurs, planification et gestion de la production

Chemins de fer du Jura CJ

Olivier Ammann, Ingénieur, études et développement

Experts externes

Felix Günther, architecte urbaniste, Studi Associati SA, Lugano

Stéphanie Skartsounis, Archam et Partenaires SA, Fribourg

Préambule

*Le transfert modal en faveur des transports publics est un objectif central des politiques de mobilité.
La qualité de l'offre stimule la demande.*

Les gares sont des lieux stratégiques, tant pour la promotion des transports publics que pour le développement vers l'intérieur. Elles sont donc déterminantes pour la mise en œuvre des objectifs du développement durable de la mobilité et du territoire.

Lors de l'élaboration de la Perspective Générale Jura, l'équipe de développement s'est laissé guider par les principes d'une utilisation mesurée du sol inscrits dans la Constitution fédérale. Les mesures doivent être comprises comme une concrétisation spatiale de ces principes.

La Perspective Générale Jura soutient ainsi les objectifs de la Confédération dans la planification ferroviaire nationale et dans le Projet de territoire Suisse.

Table des matières

1.	CONDENSÉ.....	7
2.	UNE DÉCLARATION D'INTENTION	8
2.1	But de l'instrument informel	8
2.2	Une ambition commune.....	9
3.	LE CONTEXTE SPÉCIFIQUE	10
3.1	Prévision de l'évolution de la population et des emplois	10
3.2	Conception directrice et plan directeur cantonal	10
3.3	La demande et l'offre futures des transports publics	11
3.4	Développement du transport ferroviaire de marchandises	13
4.	LA PERSPECTIVE GÉNÉRALE	15
4.1	Les objectifs.....	15
4.2	Les mesures.....	17
4.3	Vue d'ensemble territoriale et temporelle.....	22
5.	MODALITÉS ET ASPECTS JURIDIQUES	23
6.	SIGNATURES.....	24
	ANNEXE	25

1. Condensé

<i>Objectif de la Perspective Générale Jura</i>	Avec la Perspective Générale (PG) Jura, la République et Canton du Jura et les CFF coordonnent les planifications en cours et futures dans le but d'exploiter les synergies et d'identifier à temps les éventuels conflits, intégrant également les Chemins de fer du Jura (CJ) dans ces réflexions. Cela permet d'augmenter la faisabilité de la planification à court et moyen termes pour les deux partenaires et de renforcer la collaboration en toute confiance dans la planification intégrée de la mobilité et de l'aménagement du territoire. La PG se base sur l'étape d'aménagement 2035, qui est en cours de consolidation, et tient compte des instruments formels existants de la Confédération, du Canton et des CFF.
<i>Ambition commune : Augmenter la part modale des TP</i>	L'ambition commune des partenaires de la PG Jura, est en premier lieu, d'optimiser l'exploitation du réseau existant en augmentant la part modale des transports publics comme déclaré dans les objectifs de la législature du Gouvernement jurassien pour 2021-25. L'objectif est de passer de 20% à 25% des déplacements réalisés en transports publics à l'horizon 2030.
<i>Objectifs et mesures trafic voyageurs</i>	L'objectif commun est de stimuler la demande pour les transports publics notamment par la qualité de l'offre ferroviaire et des interfaces multimodales performantes. La PG définit cinq gares (Delémont, Porrentruy, Moutier, Glovelier et Saignelégier) qui doivent servir à cet objectif. Pour les interfaces de Delémont et de Porrentruy des études approfondies se poursuivront. Un concept P+R et B+R commun CFF, Canton et CJ est convenu pour renforcer l'offre du «premier et dernier kilomètres».
<i>Objectifs et mesures trafic marchandises et logistique</i>	Les partenaires s'engagent à élaborer un concept de trafic marchandises en prenant compte la loi fédérale sur le transport de marchandises (LTM). Des raccordements de nouvelles entreprises au rail pour le trafic marchandises sont également soutenus s'ils répondent à un besoin avéré sur le plan économique et si la rentabilité de l'exploitation est démontrée.
<i>Objectifs et mesures développement vers l'intérieur</i>	La Perspective Générale Jura respecte les instruments du Canton et la stratégie du plan directeur cantonal. Les CFF sont propriétaires de plusieurs sites au sein de périmètres stratégiques. L'entreprise ferroviaire entend concentrer, à court et moyen terme, ses activités de développement dans les interfaces multimodales de Delémont et Porrentruy.
<i>Les mesures prioritaires pour augmenter la part modale du TP</i>	L'ambition des partenaires de la Perspective Générale Jura est, à court terme, d'augmenter la part modale des transports publics à 25%. Pour atteindre cet objectif ambitieux, la priorité est évidemment la qualité de l'offre de transport ferroviaire (fréquence élevée, régularité, large amplitude, correspondances rapides entre les lignes, capacité offerte par le matériel roulant, etc.), qui constitue l'essence de la collaboration entre les partenaires. Les mesures qui influencent le plus efficacement la part modale des transports publics doivent être traitées en priorité dans le cadre de la poursuite de la collaboration.

2. Une déclaration d'intention

2.1 But de l'instrument informel

Plus-value grâce à une coordination anticipée de la planification

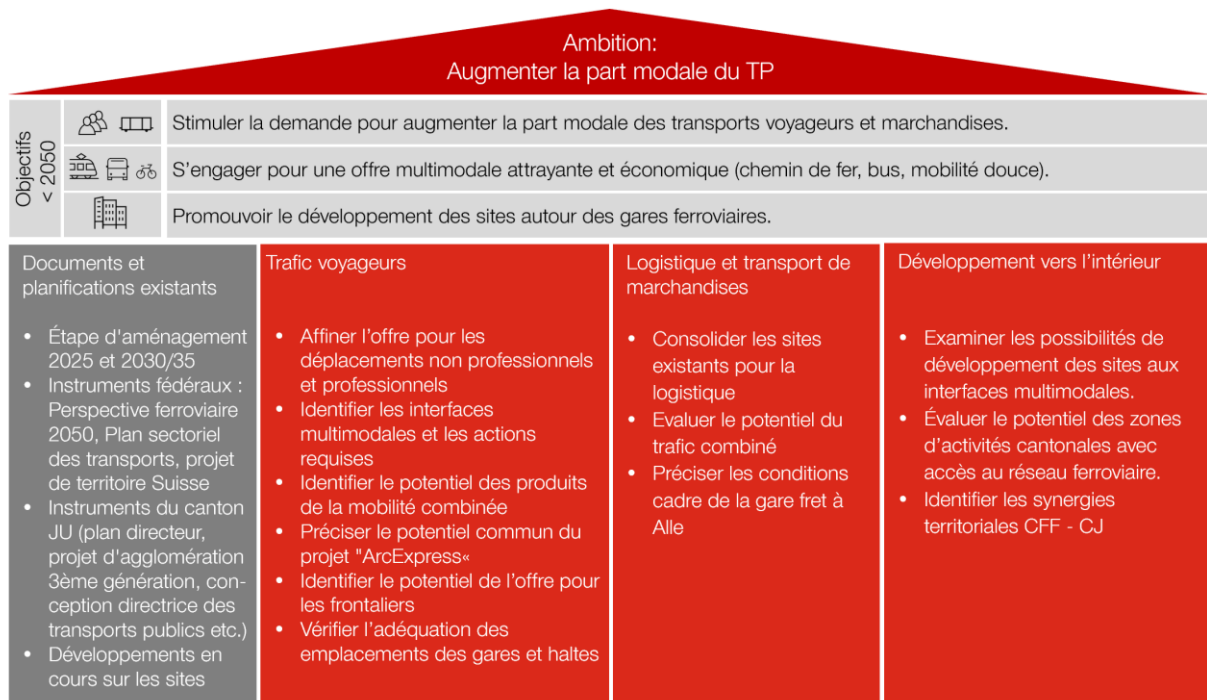
Dans le cadre de la Perspective Générale Jura, le Canton du Jura, les Chemins de fer du Jura et les CFF coordonnent, pour la toute première fois, les développements en matière de transports liés aux futures étapes d'extension de l'infrastructure ferroviaire et à l'aménagement du territoire. Cela permet de regrouper et de coordonner les planifications en cours et à venir. L'objectif est d'exploiter les synergies, d'identifier à temps les éventuels conflits et de créer ainsi des plus-values. La PG revêt la forme d'une feuille de route (programme de travail). Ce dernier est élaboré dans le cadre d'une procédure informelle dans laquelle les partenaires sont étroitement impliqués.

La Perspective Générale complète et soutient les instruments existants

La PG tient compte du cadre légal et se fonde sur les instruments de planification existants de la Confédération, du Canton et des CFF. Elle n'entre donc pas en concurrence avec les instruments fédéraux, tels que le plan sectoriel des transports ou la conception du transport de marchandises par rail, ni avec le plan directeur cantonal, les projets d'agglomération ou d'autres planifications du Canton et des Communes. Elle est plutôt le résultat d'une coopération visant à élaborer une compréhension commune des orientations pour l'avenir.

Contexte et structure de la Perspective Générale

La PG regroupe, dans une vue d'ensemble, les objectifs stratégiques communs des partenaires à l'horizon 2050 et les documents et planifications en cours. Elle introduit, en outre, de nouvelles mesures dans trois champs d'action (cf. Figure 1). Ce sont uniquement les mesures se trouvant dans les trois champs d'action qui font l'objet de la signature par les trois partenaires.



■ Objectifs < 2050

■ Infrastructures, Instruments et projets en cours (non concernés par la PG)

■ Tâches de la perspective générale



Illustration 1 : l'ambition de la Perspective Générale dans son contexte

2.2 Une ambition commune

2.2.1 Objectifs des partenaires

<i>Stimuler la demande TP</i>	L'objectif principal des partenaires pour la Perspective Générale Jura est de stimuler la demande de mobilité voyageurs en faveur des transports publics et de favoriser le développement vers l'intérieur autour des arrêts de transports publics, en particulier les gares ferroviaires. La stimulation de la demande pour le trafic marchandises est également un objectif.
<i>Proposer une offre TP attrayante et économique</i>	Les liaisons performantes et fréquentes entre les centres du canton créent une offre attrayante et économique pour les habitantes et les personnes actives, mais également pour de nouvelles implantations d'entreprises. La connexion avec les autres modes de transport doit être assurée du premier au dernier kilomètre, afin que l'offre soit attractive de bout en bout, et ainsi limiter les ruptures de charge.
<i>Promotion du développement vers l'intérieur</i>	Les partenaires s'engagent conjointement à renforcer le développement de l'urbanisation en harmonie avec les transports publics. Le développement vers l'intérieur autour des arrêts vise non seulement à augmenter la densité des utilisateurs du territoire, mais aussi à accroître la part des transports publics dans la répartition modale.

2.2.2 Les trois champs d'action de la Perspective Générale

Les partenaires répartissent les éléments-clés de la Perspective Générale Jura en trois champs d'action. Les mesures sont décrites en détail et justifiées au chapitre 4.

Champ d'action «Trafic voyageurs»

Identifier les interfaces multimodales et les actions requises.
 Identifier le potentiel des produits de la mobilité combinée.
 Préciser le potentiel commun du projet «ArcExpress».
 Identifier le potentiel de l'offre pour les frontaliers.
 Examen de l'emplacement des gares et des arrêts existants.
 Affiner l'offre pour les déplacements non professionnels (loisirs, achats, services, tourisme, etc.) et professionnels.

Champ d'action «Logistique et transport marchandises»

Consolider les sites existants pour la logistique.
 Évaluer le potentiel du trafic combiné.
 Préciser les conditions-cadre de la gare fret à Alle.

Champ d'action «Développement vers l'intérieur»

Examiner les possibilités de développement et de densification autour des interfaces multimodales.
 Évaluer le potentiel des zones d'activités cantonales avec accès au réseau ferroviaire.
 Identifier les synergies territoriales CFF – CJ.

3. Le contexte spécifique

3.1 Prévision de l'évolution de la population et des emplois

<i>Croissance aux pôles régionaux</i>	Aujourd'hui, le canton du Jura compte 74 540 habitants (OFS, 04.04.2024). Selon le plan directeur cantonal (fiche U.01) la croissance démographique des années à venir se déroulera en grande partie dans les pôles régionaux (Delémont, Porrentruy et Saignelégier et leurs communes satellites) tandis que la plupart des villages connaîtront une stagnation.
<i>Objectif 2030 : 80'000 habitants et 40'000 emplois</i>	Pour 2030, l'objectif d'accueil du canton est de 80 000 habitants, soit une augmentation d'environ 7500 habitants à partir de 2015 (sans inclure la population de Moutier). En matière d'emplois, l'objectif est de poursuivre le dynamisme observé ces dernières années et de parvenir à un ratio d'un emploi (exprimé en équivalent plein-temps - EPT) pour deux habitants à l'horizon 2030. Ainsi, il est prévu d'accueillir 40 000 EPT en 2030.
<i>Objectif 2040</i>	A l'horizon 2040, la conception directrice du développement territorial prévoit une population cantonale de 83 000 habitants, équivalent à 41 500 EPT. Ce scénario ne tient pas compte de l'accueil de la ville de Moutier.
<i>Scénarios de l'OFS 2020-2050</i>	Selon le scénario de référence de l'OFS pour 2050 (publication 2020) la population du canton pourrait augmenter de 74 219 en 2022 à 78 122 en 2050. Le scénario haut prévoit 84 600 personnes en 2050, en revanche le scénario bas suppose une baisse de la population d'environ 2300 personnes à 71 914.

3.2 Conception directrice et plan directeur cantonal

<i>Lignes directrices</i>	La conception directrice du développement territorial 2030 s'inscrit dans le volet stratégique de la planification directrice cantonale. Elle se compose de différents axes avec leurs lignes directrices. La PG se focalise sur les axes urbanisation et mobilité, tout en prenant en compte les autres axes que sont l'économie, l'environnement, l'énergie et la gouvernance.
<i>Axe urbanisation</i>	L'axe urbanisation présente le rôle moteur des trois pôles régionaux, le potentiel des pôles industriels relais et des villages dans la dynamique et l'équilibre territorial du canton. Cet axe se focalise sur les lignes directrices suivantes : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ancrer le développement de l'urbanisation au sein des pôles régionaux : Delémont, Porrentruy et Saignelégier. ▪ Accompagner la mutation des pôles industriels relais en favorisant les synergies et les complémentarités avec les pôles régionaux. ▪ Renforcer la vie sociale et économique des villages pour maintenir la population. ▪ Mettre en valeur le patrimoine bâti des hameaux et des territoires d'habitat traditionnellement dispersés.
<i>Axe mobilité</i>	L'axe mobilité confirme et optimise le réseau de mobilité pour renforcer le réseau urbain jurassien. Cet axe se focalise sur les lignes directrices suivantes :

- Renforcer l'intensité des connexions vers l'extérieur du canton et entre les pôles régionaux.
- Viser une politique de mobilité durable par une offre multimodale et performante.

Plan directeur

Le plan directeur cantonal est le cadre de référence pour organiser et coordonner les activités à incidences spatiales. Il définit les mesures qui permettront au canton de concrétiser les orientations de la conception directrice. Il assure l'articulation entre les orientations stratégiques et le programme de mise en œuvre. La PG respecte tous les documents formels tels que le plan directeur et cherche des synergies avec le développement de l'offre ferroviaire à long terme. Dans ce sens, la PG se focalise sur les cœurs de pôles selon le plan directeur sur les axes CFF (voir l'illustration 2).

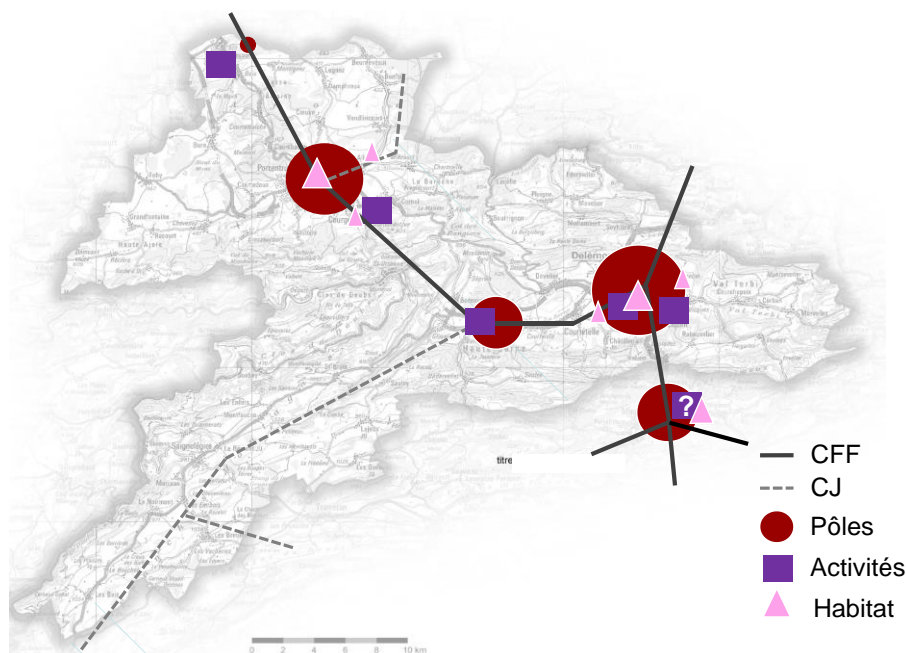


Illustration 2 : Le focus de la PG sur la base du plan directeur cantonal (source : Service du développement territorial 10/2022)

Intégration de Moutier dans la PG

A partir du 1^{er} janvier 2026 la commune de Moutier sera intégrée dans le territoire du canton du Jura. La PG la considère comme élément équivalent aux autres communes jurassiennes et examine son potentiel pour suivre l'ambition d'augmenter la part modale TP dans le Canton du Jura. Moutier sera définie comme un pôle régional et un cœur de pôle, comptera un secteur stratégique pour l'habitat et pourra créer une zone d'activités d'intérêt cantonal.

3.3 La demande et l'offre futures des transports publics

Conditions-cadres Grandes lignes

Dès décembre 2025 (horaire 2026), la cadence semi-horaire en trafic grandes lignes sera introduite entre Bâle, Delémont et Bienne avec prolongation chaque heure en direction de Lausanne. En trafic régional, la cadence semi-horaire Delémont-Porrentruy sera maintenue, mais avec terminus à Delémont et correspondances toutes les 30 minutes sur les trains grandes lignes pour Bienne ou Lausanne ainsi que pour Bâle.

RER Jura

Le concept régional initialement visé prévoyait la cadence semi-horaire sans changement entre Delémont et Belfort Ville. Elle ne pourra pas être mise en service à cette échéance en raison de la décision de la Région Bourgogne-Franche-Comté de ne pas poursuivre les démarches visant à maintenir et à améliorer l'offre commune transfrontalière. Mais cet objectif reste le concept cible. Suite à cette décision, le Canton du Jura a prévu de réorganiser et d'améliorer les liaisons internes sur son territoire en déclenchant la 1^{ère} phase de développement du RER Jura. Elle consiste à étendre la cadence de deux trains par heure, qui prévaut actuellement entre Delémont et Porrentruy, jusqu'à Delle et Bonfol, au bénéfice des localités desservies. S'il se concrétise, le nouveau concept d'exploitation combiné «en Y», intégrera la ligne CJ actuelle Porrentruy-Bonfol à la ligne Delémont-Delle. Un deuxième train par heure circulera entre Porrentruy et Delle ainsi qu'entre Porrentruy et Bonfol. Les usagers pourront ainsi également se déplacer sans changer de train entre les localités de Bonfol, Vendlincourt et Alle et les localités situées sur l'axe Porrentruy-Delémont. Une 2^e phase prévoit de passer à un système combiné intégral, avec une prolongation systématique des trains Delémont-Porrentruy à la cadence 30 minutes tant pour Delle que pour Bonfol sans changement à Porrentruy (circulations en doubles rames entre Delémont et Porrentruy et coupes-accroches systématiques à Porrentruy).

ArcExpress

À plus long terme, des aménagements sont souhaités par le Canton et ont été déposés lors de l'évaluation de l'étape 2035 de PRODES pour être inscrits dans le programme de financement fédéral. Avant tout, il s'agit du projet ArcExpress qui veut relier les deux nœuds du trafic grandes lignes de Delémont et La Chaux-de-Fonds (voir l'illustration 3). La liaison ferroviaire reliant La Chaux-de-Fonds à Delémont via Saignelégier présente une différence d'écartement de la voie : la compagnie des Chemins de fer du Jura est à voie métrique et la ligne CFF à voie normale (UIC). L'obligation de changer de train à Glovelier avec des temps d'attente importants fait que la situation actuelle ne permet pas d'améliorer les correspondances ni de réduire les temps de parcours qui sont 1,5 à 2 fois plus longs que les trajets en voiture. La pièce maîtresse de la mesure consiste à installer un troisième rail sur la voie CFF afin de permettre aux trains à voie étroite CJ de circuler sur la ligne CFF entre Glovelier et Delémont.



Illustration 3 : le projet ArcExpress

Modélisation de la demande 2040

Dans le cadre des travaux pour la Perspective Générale Jura une modélisation de la demande 2040 qui intègre les deux concepts d'offre, Convergence et ArcExpress, a été faite. Les projets répondent à une demande interne à la région jurassienne (y compris jusqu'à La Chaux-de-Fonds), mais n'ont pas d'effet significatif sur la demande au-delà. La méthodologie est acceptée par les trois partenaires.

3.4 Développement du transport ferroviaire de marchandises

Demande actuelle du trafic marchandises

Dans le Canton du Jura la moitié du tonnage de marchandise transportée par le rail provient de Delémont, Glovelier et Porrentruy par des voies de raccordement ainsi que par des débords. Actuellement la demande pour le trafic marchandises ferroviaire se compose principalement du transport de matériel de construction (bois, ciment etc.), de produits agricoles (betteraves, blé, alcool industriel) et de matériel militaire pour la caserne de Bure (voir ill. 5).

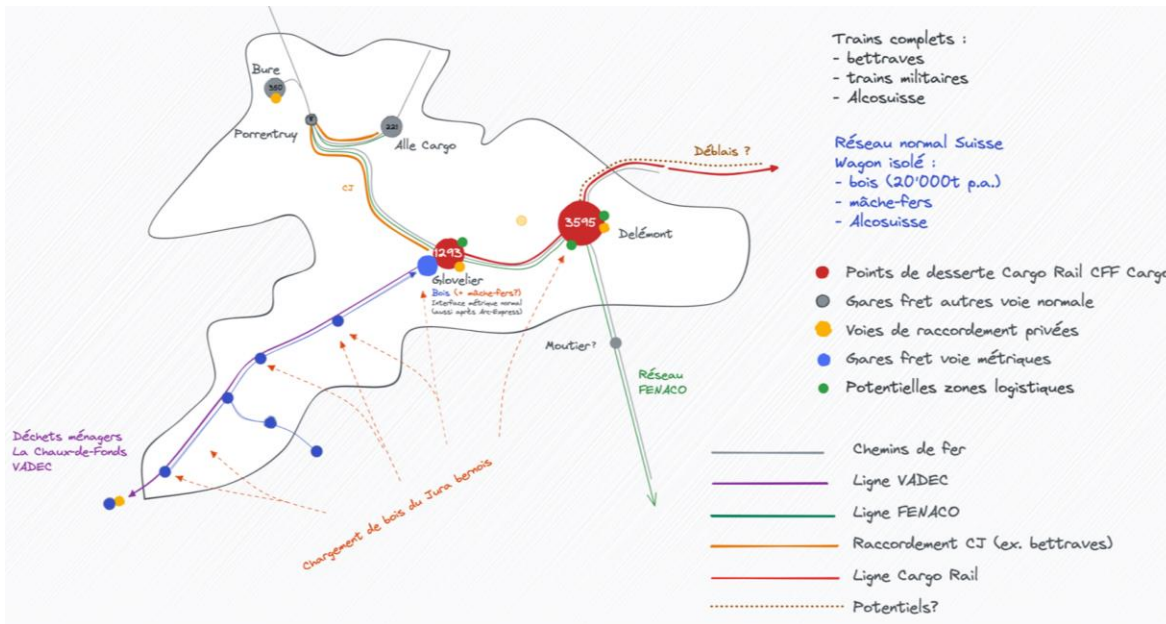


Illustration 4 : situation actuelle du trafic marchandises au Jura

Les déchets du Canton du Jura sont récoltés dans deux centres situés à Courgenay en Ajoie et à Boécourt dans la Vallée de Delémont. De ces deux sites de conditionnement, ils sont transportés par camions jusqu'à Glovelier, où ils sont transbordés sur le train à voie métrique des CJ pour être acheminés vers Vadec à La Chaux-de-Fonds (transbordement à Bellevue) ou Tavannes (Celtor). Le marché étant très volatile, les nécessités pour des installations fret comme des voies de débord à Porrentruy, Glovelier ou à Alle Cargo changent épisodiquement.

Fiche sur le trafic marchandises dans le plan directeur cantonal

Le Canton du Jura fixe dans son plan directeur qu'il doit au moins être prévu une installation de chargement publique par district. Alle Cargo est défini comme plate-forme unique rail-route pour l'Ajoie. Pour le district de Delémont, il s'agit du site de Delémont. Pour le district Franches-Montagnes, le concept fret des CJ est en cours. Actuellement, les sites des Breuleux, du Noirmont et de Saignelégier sont retenus pour répondre à cette volonté du plan directeur cantonal.

4. La Perspective Générale

4.1 Les objectifs

4.1.1 Objectifs trafic voyageurs

Améliorer la qualité de l'offre

La stimulation de la demande par l'offre est une réalité déjà éprouvée dans le Jura depuis plusieurs années. Un potentiel important existe tant pour le trafic des pendulaires que pour les déplacements non professionnels (achats, services, loisirs, tourisme, etc.). Une offre de qualité en fréquence, en régularité, en amplitude et bien interconnectée avec le réseau de bus est indispensable pour augmenter la fréquentation et assurer un transfert modal vers les transports publics. L'axe qui représente le plus grand potentiel pour le transfert modal des frontaliers de la voiture au TP est l'axe Delémont–Porrentruy–Delle–Belfort. Les principales interfaces de la région frontalière sont Delle (F) et Boncourt (CH). Il faut une interaction avec des incitations supplémentaires dans les domaines du transport multimodal et de l'aménagement du territoire.

Les activités touristiques dans le canton sont majoritairement des activités d'extérieur, de mobilité douce ou liées au patrimoine. De plus, le Canton du Jura dispose d'une forte fréquentation par des cyclotouristes. Les mesures proposées se focalisent sur l'utilisation des transports publics, notamment du train dans les Franches-Montagnes.

Renforcer les interfaces multimodales

La Perspective Générale concrétise le concept des interfaces multimodales du plan sectoriel des transports sur le territoire du canton du Jura. Ce sont des arrêts qui remplissent des fonctions particulières¹. Il s'agit en l'occurrence d'une gare proposant des offres multimodales pour la mobilité combinée et des mesures d'urbanisme complémentaires. Dans le canton du Jura cinq gares sont des interfaces comme définies dans le plan sectoriel de la Confédération :

Delémont	Type III	Interface centrale d'autres agglomération
Porrentruy, Moutier, Glovelier, Saignelégier	Type IV	Interface d'un nœud régional

Il existe d'autres gares ou haltes jouant le rôle d'interface plus modeste avec les réseaux de bus et de mobilité douce.

4.1.2 Objectifs trafic marchandises et logistique

Conserver l'accès au réseau ferroviaire

Les gares de Porrentruy, Glovelier et Delémont sont traitées dans la Perspective générale. Glovelier est un nœud stratégique pour le transport marchandises pour les CJ et les CFF. En plus, il est défini comme zone d'activités d'intérêt cantonal et pôle multimodal.

¹ Cf. la partie *Programme* du plan sectoriel des transports ou la publication de l'ARE du 2.9.21 [Les interfaces de transports - Bons exemples en Suisse et à l'étranger \(admin.ch\)](#)

4.1.3 Objectifs développement vers l'intérieur

Renforcer les interfaces multimodales

Le secteur Gare Sud à Delémont est hautement stratégique dans le développement de la ville et de l'agglomération. Il doit notamment accueillir le nouvel hôpital de soins aigus, une salle omnisport ou des lieux culturels et des activités. A Porrentruy, un projet urbain (habitations, pôle culturel et pôle d'activités tertiaires) est planifié afin de redynamiser le secteur de la gare. Le potentiel à l'interface multimodale de Moutier sera à évaluer après son transfert dans le Canton du Jura. Glovelier, pôle économique d'intérêt cantonal, a un énorme potentiel comme interface multimodale et la gare de Saignelégier revêt un rôle important comme porte d'entrée pour les activités touristiques dans toutes les Franches-Montagnes.

4.2 Les mesures

4.2.1 Mesures trafic voyageurs

Mesures à court terme (2024-2030)						
No.	Objectif	Mesure	Responsable du suivi	Intégration	Date de fin	Instrument
V1	Améliorer la qualité de l'offre	Groupe de travail pour l'optimisation de la collaboration TRV entre CJ et CFF, permet de réduire les coûts d'exploitation et de production ferroviaire	CJ, CFF-MP-RV-WT	CFF-PP	Continue	Recherche d'optimisation
V2	Améliorer la qualité de l'offre	Mise en service du concept cadence 30 minutes Grandes Lignes Bienne-Bâle 2026	CFF	BLS, Canton	2026	Groupe de travail
V3	Améliorer la qualité de l'offre	Collaboration pour Réalisation RER 1 ^{re} phase	Canton JU (SMT)	CFF-MP-RV-WT	2026	Commande d'offre
V4	Améliorer la qualité de l'offre	Collaboration pour Réalisation RER 2 ^e phase (coupe accroche)	Canton JU (SMT)	CFF-MP-RV-WT	~2030	Commande d'offre
V5	Améliorer la qualité de l'offre	Etudes du prolongement des lignes de bus depuis/vers l'Alsace, Sundgau depuis/vers Bonfol et Porrentruy	Canton JU (SMT)	Pays du Sundgau, Collectivité européenne d'Alsace, Communes françaises	2027	Interreg, Étude en cours (projet Sundgomobich)
V6	Améliorer la qualité de l'offre	Amélioration de l'offre transfrontalière ferroviaire entre Delémont et Belfort-Ville en partenariat avec la France	Canton JU (SMT)	CFF-MP-RV-WT, Région BFC, SMCT90	Continue	LOI CH-F, commande d'offre, accord tarifaire
V7	Améliorer la qualité de l'offre	Examiner une amélioration de la connexion des pistes cyclables existantes avec les gares	Canton JU (SMT)	Canton JU (SDT), Canton JU (SIN), CFF-MP-ELM, communes	2027	Plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC)
V8	Améliorer la qualité de l'offre	Concept d'information à la clientèle dans les interfaces multimodales vers les sites touristiques	Canton JU (SMT)	CFF-MP-ELM, CJ, Jura Tourisme	2028	Étude
V9	Améliorer la qualité de l'offre	Création de nouveaux produits/nouvelles offres (location de vélos/trottinettes : Franches-Montagnes, Ajoie, trains historiques, etc.)	CJ	CFF RailAway, Mobiju, Vagabond, Jura tourisme, Cellule promotion	2027	Produit
V10	Améliorer la qualité de l'offre	Concept pour le développement de produits pour une découverte ludique du transport public (par ex. escape room)	CJ	Jura Tourisme, RailAway, La Traction	2027	Étude
V11	Améliorer la qualité de l'offre	Définir le public cible des actions loisirs ainsi que la manière de les atteindre	Canton JU (SMT)	CFF MP-MAE-VMA, Jura Tourisme, Cellule promotion, CJ	Continue	Étude

No.	Objectif	Mesure	Responsable du suivi	Intégration	Date de fin	Instrument
V12	Améliorer la qualité de l'offre	Concept de connexion de la gare au centre du village de Saint-Ursanne	CFF-ELM	Canton JU (SMT)	2025	Étude
V13	Améliorer la qualité de l'offre	Concept de mobilité pour relier les points d'intérêt touristiques avec les interfaces multimodales	CFF-ELM	Canton JU (SMT)	2025	Étude
V14	Améliorer la qualité de l'offre	En collaboration avec les organisateurs, promouvoir l'utilisation des transports publics dans le cadre de manifestations par l'amélioration de l'accessibilité et la mise en place de billets intégrés	Canton JU (SMT)	Commune, organisateur, Jura Tourisme, CJ, Mobiju, Noctambus, CFF RailAway, cellule promotion, CFF-ELM, CFF-MP-FV-PSE	Dès 2025	Produit
V15	Renforcer les interfaces multimodales	Étude B+R : définir les gares avec les plus grands besoins de stationnement pour les vélos	CFF-ELM	Communes, Canton JU (SMT)	2025	Étude
V16	Renforcer les interfaces multimodales	Concept commun P+Rail/parking général au lieu des concepts de stationnement communaux	CFF-ELM	CJ, Canton JU (SMT), communes	2027	Étude
V17	Renforcer les interfaces multimodales	Étude d'une offre vélos en libre-service dans les gares de Delémont, Porrentruy et Moutier (combinée avec le billet de TP)	Canton JU (SMT)	CFF-MP-ELM, communes	Continue	Étude (si pas existante)
V18	Renforcer les interfaces multimodales	Démarche afin d'augmenter le nombre de localités accueillant des voitures en autopartage	Canton JU (SMT)	CFF-MP-ELM, communes	Continue	Étude (si pas existante)
V19	Renforcer les interfaces multimodales	Interface multimodale identifiée de Delémont, Porrentruy, Glovelier, Moutier, Saignelégier : améliorer la mobilité de connexion et la réaliser	Canton JU (SMT)	Canton JU (SDT-SAM), communes, CFF ELM (numérisation)	Continue	Étude puis plan d'actions
V20	Renforcer les interfaces multimodales	Avant-projet gare Delémont : quai 1 (accès, allongement), élargissement quai 2, accès passerelle, passage sous-voies, travaux tête est, option ArcExpress	CFF-I-NAT-RWT	CFF-IM-DV-AEC, Ville de Delémont, hôpital	2025	Avant-projet, lié avec D3, D4
V21	Renforcer les interfaces multimodales	Concept P+Rail et B+R à la gare de Saignelégier	CJ	Canton JU (SMT)	2030	Étude
V22	Renforcer les interfaces multimodales	Interface multimodale identifiée de Moutier : améliorer la mobilité de connexion et la réaliser	Canton JU (SMT)	Canton JU (SAM), commune, CFF ELM	Continue 2028ss	Étude puis plan d'actions
V23	Renforcer les interfaces multimodales	Analyse de la connexion des bus avec les gares qui sont identifiées comme interfaces multimodales	Canton JU (SMT)	-	2026ss	Étude ou conception directrice TP
V24	Renforcer les interfaces multimodales	Appliquer la législation relative au stationnement et aux plans de mobilité	Canton JU (SMT)	CFF-MP-VS-BEV-GK	Continue	Mise en œuvre des règles existantes

No.	Objectif	Mesure	Responsable du suivi	Intégration	Date de fin	Instrument
V25	Renforcer les interfaces multimodales	Identifier l'interface multimodale de Delle en collaboration avec les partenaires français	CFF-I-NAT-RWT	Canton JU (SMT) Région BFC, SNCF Voyageurs, CFF-MP-ELM, SNCF Réseau	2026	POD puis plan d'actions
V26	Renforcer les interfaces multimodales	Améliorer la signalisation/signalétique des moyens de transport (connexion bus, P+R) à Delle	CFF-I-NAT-RWT	SNCF, EPSF	2026	Intervention
V27	Renforcer les interfaces multimodales	Encourager la Région BFC à promouvoir le P+R et les connexions des bus avec le train à Delle	Canton JU (SMT)	Région BFC	2026	Intervention
V28	Renforcer les interfaces multimodales	Création d'un passage sous-voie en gare de Glovelier pour l'accès aux quais ainsi que pour l'accès à la ZAM	CFF-I-NAT-RWT	Canton JU (SMT), ZAM, (commune de Haute-Sorne), CJ, CFF-IM	2025-2030	Avant-projet

Mesures à moyen terme (2030-2035)

No.	Objectif	Mesure	Responsable du suivi	Intégration	Date de fin	Instrument
V29	Renforcer les interfaces multimodales	Nouvelle halte Porrentruy-Est	Canton JU (SMT)	SIDP, selon décision OFT (CFF I-NAT-RWT, CJ)		PRODES ou autre financement
V30	Renforcer les interfaces multimodales	Passage sous voie Courgenay (amélioration de la sécurité en réponse à l'augmentation de la clientèle, et accélération des croisements de trains)	CFF I-NAT-RWT	Canton JU (SMT)		Liée à V29
V31	Renforcer les interfaces multimodales	Nouvelle halte Communance (Delémont)	Canton JU (SMT)	PA Delémont, selon décision ARE (CFF I-NAT-RWT)		PA Delémont
V32	Renforcer les interfaces multimodales	Adaptation infrastructure pour la réalisation d'ArcExpress	Canton JU (SMT)	Décision OFT, CJ, CFF		PRODES

Mesures à long terme (2035+)

No.	Objectif	Mesure	Responsable du suivi	Intégration	Date de fin	Instrument
V33	Renforcer les interfaces multimodales	Étude sur le besoin des voies de stationnement (voies de garage voyageurs) CJ et CFF dans le canton du Jura à long terme	CFF I-NAT-RWT	CFF-PP-UHR, CJ, et BLS En lien avec M7	2035	Étude commune

4.2.2 Mesures trafic marchandises

Mesures à court terme (2024-2030)						
No	Objectif	Mesure	Responsable du suivi	Intégration	Date de fin	Instrument
M1	Conserver l'accès au réseau ferroviaire	Clarifier le futur du débord Porrentruy	I-NAT-NET-G	Décision OFT	2024ss	
M2	Conserver l'accès au réseau ferroviaire	Continuer le groupe de travail pour assurer la desserte d'Alle cargo pour les ETF fret	CJ	Canton JU (SMT), CFF Cargo, OFT, clients	2024ss	Groupe de travail/Étude
Mesures à moyen terme (2030-2035)						
No	Objectif	Mesure	Responsable	Intégration	Date de fin	Instrument
M3	Conserver l'accès au réseau ferroviaire	Conception mobilité marchandises (pragmatique)	Canton JU (SMT)	CJ, CFF-I-NAT-NET-G, CFF Cargo (wagons isolés), Canton JU (SAM)	2032	Conception
M4	Conserver l'accès au réseau ferroviaire	Clarifier le potentiel débord à Moutier (un débord par district)	Canton JU (SMT)	OFT, BLS-Netz, CFF-I-NAT-NET-G, CFF Cargo (wagons isolés),	2033	Plan directeur (M.03)
M5	Conserver l'accès au réseau ferroviaire	Interface multimodale Glovelier : examiner l'amélioration du raccordement ferroviaire en particulier côté sud de la gare selon les besoins	Canton JU (SDT)	CFF-I-NAT-NET-G, CJ, VAP	2035	Plan directeur
M6	Conserver l'accès au réseau ferroviaire	Interface multimodale Delémont : raccordement de nouvelles entreprises au rail pour le trafic marchandises selon les besoins	Canton JU (SDT)	CFF-I-NAT-NET-G, VAP	2035	Plan directeur
Mesures à long terme (2035+)						
No.	Objectif	Mesure	Responsable	Intégration	Date de fin	Instrument
M7	Conserver l'accès au réseau ferroviaire	Étude sur le besoin des voies de stationnement (voies de garage cargo et entretien infrastructure) CJ et CFF dans le canton du Jura à long terme	CFF I-NAT-RWT	CFF-PP-UHR, CJ, CFF Cargo et les autres ETF, en lien avec V34	2035	Étude commune

4.2.3 Mesures développement vers l'intérieur

Mesures à court terme (2024-2030)						
No.	Objectif	Mesure	Responsable du suivi	Intégration	Date de fin	Instrument
D1	Renforcer les interfaces multimodales	Mise à jour du potentiel développement du secteur Est des voies en gare de Porrentruy	IM-GM	CFF-I-NAT-RWT, CFF-I-NAT-G, Canton JU (SAM/SMT), Ville de Porrentruy	Après 2024 liée a M1	Procédure MEP, M2
D2	Renforcer les interfaces multimodales	Planifier le pôle de la gare de Moutier	Canton JU (SAM)	Ville de Moutier, CFF-I-NAT-RWT	2027	Fiche PDC, éventuel PDL, PAL et PCom de Moutier
D3	Renforcer les interfaces multimodales	Clarifier les conditions-cadre pour l'Interface de Delémont, passage sous-voies sortie sud de la gare de Delémont («L'hôpital à la Gare»)	CFF-IM-DV-AEC,	Ville de Delémont, CFF I NAT RWT, Hôpital du Jura CFF-MP	2025	Étude (vision globale)
D4	Renforcer les interfaces multimodales	Planifier le pôle de développement de la gare de Delémont («L'hôpital à la Gare»)	Canton JU (SAM)	Ville de Delémont, CFF-IM-DV-AEC, CFF-I, CFF-MP-GKPV, Hôpital du Jura	2025	Plan spécial (en cours), études, liée avec D3, V16, V21
D5	Renforcer les interfaces multimodales	Sensibiliser les communes à l'intérêt de la densification urbanistique autour des petites gares	Canton JU (SAM)	CJ, CFF, communes	Continu	PDC, PAL, PCom
Mesures à moyen terme (2030-2035)						
No.	Objectif	Mesure	Responsable du suivi	Intégration	Date de fin	Instrument
D6	Renforcer les interfaces multimodales	Développement de la gare de Moutier et de la mobilité de connexion en fonction des besoins	CFF-I-NAT-RWT	Canton JU (SAM/SMT), commune de Moutier	2030	Plan d'objectif de développement CFF (POD)
D7	Renforcer les interfaces multimodales	Coordonner les utilisations des terrains autour de la gare de Glovelier et potentiel du raccordement ferroviaire	Canton JU (SMT)	Commune de Haute-Sorne, CFF-I-NAT-RWT, CJ, CFF-IM, Cargo	2035	Étude de coordination, M4
Mesures à long terme (2035+)						
No.	Objectif	Mesure	Responsable du suivi	Intégration	Date de fin	Instrument
D8	Renforcer les interfaces multimodales	Moutier : étude de relocalisation de la gare (problème de topologie)	CFF-I-NAT-NET KNP	-	2050	Étude

4.3 Vue d'ensemble territoriale et temporelle

Deux axes clés

Il existe de nombreuses interactions et dépendances matérielles, temporelles et spatiales entre les différentes mesures. En outre, il existe des espaces clés où une coordination particulièrement intensive entre la mobilité et l'espace est nécessaire. Les espaces clés dans le canton du Jura sont deux axes qui se réunissent à Glovelier.

Objectifs les plus pertinents

La Perspective Générale a identifié les quatre objectifs les plus pertinents à suivre pour les années prochaines (voir ill. 5).

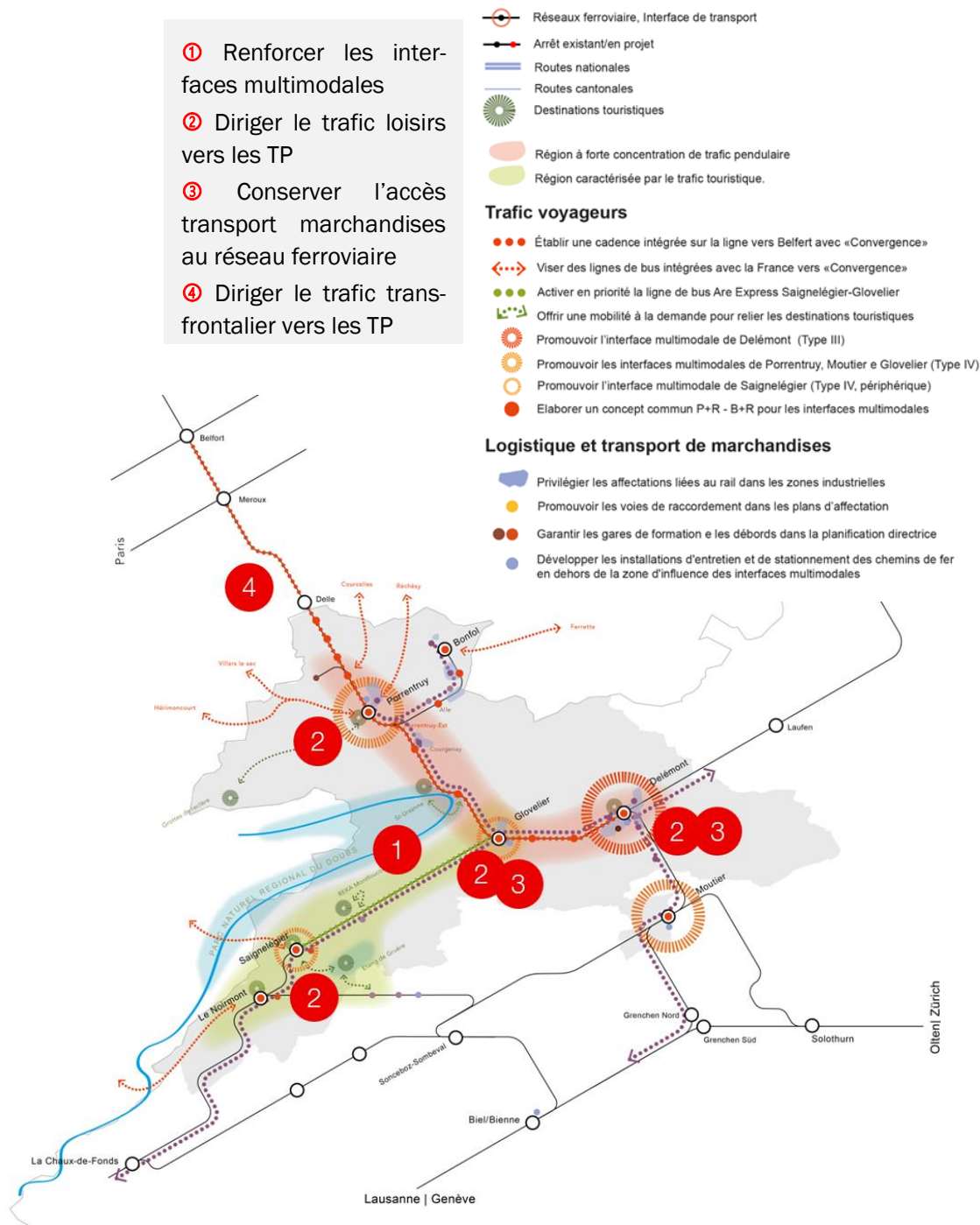


Illustration 5 : les quatre objectifs de la Perspective Générale dans une vue d'ensemble territoriale.

5. Modalités et aspects juridiques

<i>Durée</i>	Le présent programme de travail est conclu pour la durée de mise en œuvre de la Perspective Générale du Canton de Jura. L'échéance prévue à cet effet est l'horizon 2035.
<i>Concept monitoring</i>	La déclaration d'intention signée, à laquelle s'ajoute un programme de travail, constitue la base de la poursuite de la collaboration entre les CFF, le Canton du Jura et les Chemins de fer du Jura CJ. Elle sert de base de discussion pour les rencontres régulières au sommet entre le CEO des CFF et le Ministre jurassien de l'environnement. Avant chaque rencontre stratégique au sommet, un échange opérationnel est prévu pour la concertation. Le monitoring et le controlling de la mise en œuvre de la Perspective Générale est une tâche permanente sous la responsabilité de la région Ouest des CFF.
<i>Information réciproque</i>	Les parties signataires s'engagent à réaliser un «État d'avancement» nécessaire à la communication interne sous forme de rapport écrit succinct, au moins une fois par année civile. Les parties s'engagent également à se rencontrer au moins une fois tous les deux ans, afin d'échanger et de faire un bilan des progrès réalisés.
<i>Exemplaires</i>	Le présent programme de travail est établi en trois exemplaires originaux. Chaque partie reçoit un original.
<i>Aspects financiers</i>	Aucun engagement réciproque d'ordre financier ne découle de la présente Perspective Générale. Chaque partie supporte les coûts engendrés dans son domaine lors de la mise en œuvre du programme de travail et la concrétisation des objectifs définis, sauf accord explicite contraire. Aucune demande de dommages et intérêts et/ou demande de dédommagement pour faute commise lors des pourparlers, etc. ne peut être introduite en vertu du présent programme de travail. Toute décision financière tient compte des responsabilités internes définies dans les conventions de mise en œuvre conclues pour les différents points prioritaires.
<i>Principe de fair play</i>	Les partenaires s'engagent à s'exprimer de manière concertée et se soutenir mutuellement dans le cadre de la communication sur les engagements financiers et les budgets.
<i>Information publique</i>	L'information publique et le contact avec les médias sont systématiquement coordonnés préalablement entre toutes les parties. Lorsque cela est justifié par la matière évoquée, d'autres parties peuvent aussi être associées.
<i>Droits de propriété intellectuelle</i>	Tous les droits liés aux résultats des travaux que les partenaires ont établi conjointement dans le cadre de la Perspective Générale Jura, appartiennent à tous les partenaires. Tous les contenus développés par les partenaires dans le cadre de la Perspective Générale Jura ne peuvent être transmis à des tiers que par consentement mutuel. Au sein des CFF comme des services cantonaux et de l'entreprise CJ impliqués dans la procédure, les résultats peuvent être utilisés et traités ultérieurement.

6. Signatures

Les trois partenaires adhèrent au contenu du présent document et approuvent les objectifs et les mesures qui en découlent.

République et Canton du Jura

.....
David Eray, Ministre de l'environnement

Chemins de fer fédéraux suisses CFF

.....
Vincent Ducrot, CEO CFF

.....
David Fattebert, Directeur CFF région Ouest

Chemins de fer du Jura CJ

.....
Jean-Frédéric Python, Directeur CJ

Delémont, le 10 octobre 2024

Annexe

Glossaire

Abréviation	Terme
B+R	Bike and ride ou bike and rail
CDDT	Conception directrice du développement territorial
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
EA 2035	Étape d'aménagement 2035
EPT	Équivalent plein-temps
HE	Habitants et emplois
LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
LTM	Loi fédérale sur le transport de marchandises
OFS	Office fédéral de la statistique
OFT	Office fédéral des transports
P+R	Park and ride ou park and rail
PA	Programme d'agglomération
PDC	Plan directeur cantonal
PDCom	Plan directeur communal
PG	Perspective Générale
PLUR/NNP	Plan d'utilisation du réseau/Netznutzungsplan
POD/ EZP	Plan des objectifs de développemen/Entwicklungszielplan
PRODES	Programme de développement stratégique
SAM	Section de l'aménagement du territoire
SDT	Service du développement territorial
SMT	Section de la mobilité et des transports
STUR/NNK	Stratégie d'utilisation du réseae/Netznutzungskonzept
TIM	Transports individuels motorisés
TJOM/ DWTV	Trafic journalier ouvrable moyen/ Durchschnittlicher Werktagsverkehr
TP	Transports publics
TWCI	Trafic fret par wagons isolés
UIC	Union internationale des chemins de fer

