

**RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À LA QUESTION ÉCRITE DE MONSIEUR DAMIEN LACHAT, DÉPUTÉ (UDC), INTITULÉE « 3<sup>ÈME</sup> RAIL, BILAN ACTUEL ET STRATÉGIE FUTURE ? » (N° 3178)**

Depuis décembre 2007, plusieurs crédits ont été soumis au Parlement concernant la prise en charge des surcoûts liés à la pose de traverses aptes à recevoir trois fils de rails. Le Gouvernement avait pris l'engagement de procéder ainsi afin de permettre au Parlement de disposer d'une vue d'ensemble à chaque renouvellement de tronçons entre les localités. Ainsi, les députés ont été informés des dépenses totales déjà engagées à l'occasion de chaque demande de crédit. La planification de ces travaux est faite par les CFF sous forme de regroupement de plusieurs chantiers durant quelques semaines en été, pendant lesquelles la ligne est fermée.

La décision d'équiper la ligne Delémont-Glovelier de traverses trois rails a été prise en saisissant l'occasion historique - elle se présente à peine plus de deux fois par siècle - du renouvellement complet de la voie par les CFF entre les années 2008 et 2020.

Si l'intérêt d'une relation sans changement La Chaux-de-Fonds-Delémont a été démontré grâce à plusieurs études conduites durant la première décennie de ce siècle, c'est véritablement dans le cadre des travaux initiés en 2014 pour l'étape 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (Prodes 2035) qu'un concept d'exploitation et un horaire complet ont été élaborés en détail. Le projet est désigné sous le nom d'ArcExpress. Il consiste en la création d'un train rapide la Chaux-de-Fonds – Delémont via Glovelier en complément du train régional Saignelégier-la Chaux-de-Fonds et du bus Saignelégier-Glovelier. Cette solution permet particulièrement d'optimiser les correspondances et de réduire fortement les temps de parcours : 20 à 30 minutes de moins entre les Franches-Montagnes et les deux autres districts. De plus, elle renforce l'offre dans la vallée de Delémont et diminue le temps de correspondance en direction de Bâle. Les investissements concernent la mise à double voie de deux tronçons sur la ligne CJ, des corrections de courbe et la pose d'un troisième rail sur le tronçon CFF. Le coût est estimé à 88 millions de francs.

Aux différentes questions posées, le Gouvernement répond comme suit :

**Quel est le coût actuel des investissements déjà faits pour le 3<sup>ème</sup> rail, non seulement au niveau des infrastructures, mais également en termes de ressources de l'administration cantonale ?**

Tronçons	Dates des travaux	Coûts
Courfaivre-Bassecourt	2008	Frs 460'000.-
Courtételle-Courfaivre	2012	Frs 261'000.-
Gare de Glovelier	2012	Frs 37'000.-
Delémont-Courtételle	2015	Frs 396'000.-
Gare de Bassecourt	2018	Frs 77'000.-
Bassecourt-Glovelier	2020	Frs 396'000.-*

\*estimation

Jusqu'à présent, il a été dépensé 1,23 million de francs par le canton. Après les derniers travaux prévus en 2020, le total aura atteint presque 1,63 million sur 13 ans. La part à charge des CFF sur ces mêmes tronçons a été de près de 28 millions de francs.

Il n'existe pas de comptabilité des heures passées sur ce dossier. Concernant spécifiquement la gestion des crédits de pose des traverses trois rails, le temps consacré est relativement limité puisque basé sur l'application d'une méthodologie éprouvée et pour laquelle le canton et les CFF se sont mis d'accord au début du processus, il y a maintenant plus de 10 ans.

**Où en est-on avec la planification des travaux ?**

Pour la pose des traverses trois rails, le dernier tronçon Bassecourt-Glovelier sera équipé en 2020. Un message sera soumis au Parlement prochainement.

**Est-il encore envisageable de voir la pose du rail à écartement métrique avant le prochain renouvellement de la voie ?**

Ou, c'est tout à fait envisageable. Les prochains renouvellements de la voie devraient intervenir entre 2050 et 2060. Le Conseil des Etats a accepté que les études de détail du projet ArcExpress soient financées par le crédit Prodes 2035. Le Conseil national devrait confirmer ce choix. Cela permet d'envisager sa réalisation dès l'étape suivante, donc en 2040 voire avant, selon les opportunités qui se présenteront dans le cadre de la réalisation effective de Prodes 2035.

**Plus généralement avec la (re)mise en route de la ligne Delle-Belfort et une cadence future espérée au ¼h, est-il encore possible et réaliste de vouloir ajouter du trafic sur cette ligne ?**

Il faut préciser que la réouverture de la ligne Delle-Belfort n'a pas fait augmenter le nombre de trains par heure circulant entre Delémont et Glovelier. C'est en effet le Regional Express, existant depuis 2004, qui a été prolongé sur territoire français. L'actuelle fréquence à la demi-heure entre Delémont et Porrentruy est donc formée par la combinaison du RE Bienne-Delle-(Meroux TGV) et du S3 Bâle-Delémont-Porrentruy. Le projet ArcExpress prévoit la circulation d'un troisième train en provenance de La Chaux-de-Fonds et cela uniquement sur le tronçon Glovelier-Delémont. La mise en place d'un système au quart d'heure Porrentruy-Delémont est un objectif à plus long terme. Il nécessiterait par ailleurs des aménagements conséquents d'infrastructure en particulier entre Glovelier et Saint-Ursanne et en gare de Courtételle.

**Quelle est la vision politique et financière du Gouvernement quant aux besoins de voir la voie métrique des CJ prolongée jusqu'à la capitale ?**

La vision politique en la matière est celle développée par la Conception directrice des transports publics que le Gouvernement puis le Parlement ont approuvée en 2016. Il s'agit en particulier de l'objectif n° 8 « Améliorer l'accrochage ferroviaire des Franches-Montagnes aux deux principaux centres urbains cantonaux », mais aussi des objectifs n° 5 « Organiser et promouvoir la desserte ferroviaire dans une logique de RER Jura », n° 9 « Renforcer le niveau de desserte ferroviaire entre les trois principaux pôles cantonaux » et n° 14 « Développer des liaisons structurantes vers les quatre pôles voisins : Bienne, Bâle, Belfort et La Chaux-de-Fonds ». Les dépenses d'investissement sont prévues à charge de la Confédération : majoritairement par les programmes de développement Prodes et pour une part plus faible au titre du maintien de la substance via les conventions de prestations Confédération-CJ et Confédération-CFF.

Delémont, le 28 mai 2019

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme  
la Chancelière



Gladys Winkler Docourt