

Offre maintenue à 80% dans le canton du Jura

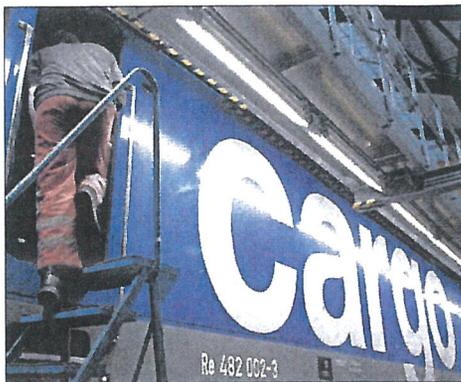
Une solution a été trouvée entre CFF Cargo, les Chemins de fer du Jura (CJ) et le canton du Jura. Un protocole d'accord valable deux ans a été signé. Avec les solutions retenues, plus de 80% du trafic peut encore être assuré par le rail, assure CFF Cargo. Aux CJ, c'est le soulagement, à entendre le directeur Frédéric Bolliger.

Le trafic des wagons isolés dans le canton du Jura se fera prioritairement sur le point de chargement de Delémont (Ballastière, site Alcosuisse) à partir du changement d'horaire 2018/2019. CFF Cargo maintiendra la desserte des points de chargement d'Alle, Bure, Porrentruy et Glovelier. Pour ce faire, CFF Cargo offrira des solutions flexibles à ses clients, selon des accords spécifiques. À moyen terme, les sites de Delémont, Glovelier et la nouvelle plateforme de chargement d'Alle seront privilégiés. Les CJ maintiennent quant à eux une offre dans le district des Franches-Montagnes.

Un délai pour des solutions

L'accord n'est valable que deux ans, mais comparé à d'autres régions, c'est un «très bon résultat», juge le président du Gouvernement David Eray. «Deux ans, cela permet aux CJ de trouver des solutions pour diminuer les coûts notamment du transbordement à Glovelier et aux partenaires économiques de trouver des activités pour pérenniser ce mode de transport», se réjouit le ministre de l'Environnement.

Frédéric Bolliger rappelle qu'au printemps, CFF Cargo ne voulait plus du transbordement de voie métrique à voie normale parce que c'était trop cher. Cela concerne avant tout le transport du bois. «On a obtenu de garder ouvert le point de charge-



CFF Cargo continuera à desservir le Jura et en particulier Glovelier où le transbordement est maintenu avec les CJ.

ARCHIVES KEY

ment de Glovelier. On ramènera tout à Glovelier au lieu d'avoir un tiers sur Tavannes et deux tiers sur Glovelier. Pour les acteurs du bois, cela ne change pas grand-chose. Cela nous permet de concentrer tout le trafic bois sur Glovelier, d'avoir des trains plus longs donc d'être plus efficace niveau prix. On a deux ans pour trouver de meilleures techniques de transbordement. On ne pourra pas faire de miracle mais trouver des pistes pour des solutions applicables dans les trois-quatre ans.»

Précision: le transport de déchets de Glovelier et Tavannes à destination de La Chaux-de-Fonds n'est pas touché par l'accord: il n'implique que les CJ. Le transport du bois dans le Jura n'est non plus pas concerné par un aspect qui implique le canton de Neuchâtel, avec un point de chargement de bois aux Verrières. Les CFF ajoutent que dans l'Arc jurassien, 16 points de desserte ont été passés à la loupe: 14 sont dans le canton du Jura et 2 dans le canton de Neuchâtel. Au total, environ

5700 wagons ont desservi les 14 points de desserte en 2017, cela représente moins de deux wagons par jour.

L'accord «est une bonne nouvelle pour certaines activités à Delémont et pour toute l'économie forestière. Sans possibilité d'acheminer les grumes par le rail, je ne sais pas si les clients auraient continué à acheter du bois dans le Jura», analyse David Eray. C'est une bonne nouvelle aussi pour les usagers des routes jurassiennes, qui ne seront pas encombrées par davantage de camions.

Question de cohérence

L'accord n'a pas été facile à obtenir, il a fallu des semaines de négociations et plusieurs rencontres, impliquant notamment le conseiller aux États Claude Hêche. La pression reste forte du côté des CFF. Il est question de faire passer les cantons à la caisse pour le trafic de wagons isolés. Mais pour David Eray, il n'en est pas question: «Il n'y a pas eu d'entrée en matière au niveau du canton. On ne souhaite pas se substituer à la Confédération qui se désengage dans ce domaine.» Pour le ministre, ce ne serait pas cohérent avec les engagements que prend la Confédération en lien avec la lutte contre le réchauffement climatique, la COP 21 (accord de Paris) et la COP 23 (accord de Bonn pour la mise en œuvre).

Conclusion du ministre: «En 2017, CFF Cargo a annoncé un déficit de 25 millions de francs au premier semestre. Des mesures ont été prises et au premier semestre 2018, CFF Cargo annonçait un bénéfice de 3,4 millions. Cela me rassure sur la bonne santé de CFF Cargo: cela devrait atténuer sa volonté de se désengager des régions comme la nôtre.» **GEORGES MAILLARD**