

Rapport de gestion 2024



Impressum

Édition: Chemins de fer du Jura
Textes: Chemins de fer du Jura
Photos: Chemins de fer du Jura
Jo Bersier
RawKingPhoto, Julien Schafer
Réalisation: Centre d'impression Le Pays SA



Table des matières

Message des organes dirigeants	5
Stratégie CJ	9
Les CJ en bref	13
Assemblée générale	17
Conseil d'administration	21
Direction	23
Département Transport Ferroviaire	27
Département Gestion du Trafic	33
Les CJ en fête	37
Département Infrastructure	41
Département Transport Routier	47
Service Études et Développement	51
Service Clientèle	55
Service Ressources Humaines	59
Service Sécurité et Santé	63
Service Informatique	67
Service Finances et Administration	70

Message des organes dirigeants



Une année 2024 marquée par

l'innovation et la collaboration



Géraldine Beuchat-Willemin



Jean-Frédéric Python

L'année 2024 représente un véritable tournant pour la Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ), avec un événement phare: l'acquisition de nouvelles rames Stadler de cinquième génération. Ces trains modernes, fruit d'une collaboration réussie avec les compagnies TPC et transN, illustrent notre engagement à offrir un transport public optimisé et de qualité pour tous. Cette acquisition est l'aboutissement d'une vision commune visant à réduire les coûts et à standardiser le matériel roulant entre les trois compagnies exploitant la voie métrique.

La présentation officielle des nouveaux trains de voyageurs a eu lieu le samedi 26 octobre au Noirmont, en présence de nos commanditaires et de Christa Hostettler, directrice de l'OFT. Cette journée a été l'occasion de dévoiler les noms poétiques des nouveaux trains: *Vouivre*, *Baitchai*, *Trotteuse*, *Tatouillard*, *Rosette*. Ce fut également une belle opportunité de mettre en lumière les nombreuses autres activités des CJ, telles que le transport de marchandises, de lait, nos lignes de bus, ainsi que nos activités touristiques, grâce à la présence de nos partenaires La Traction et Juraventure. Nous espérons que cette journée aura inspiré de jeunes talents à découvrir les métiers du transport public.

La collaboration avec les TPC et transN a été un véritable succès. Ensemble, nous avons su définir des standards communs tout en respectant les besoins spécifiques de chaque compagnie. Cette expérience partagée sera bénéfique pour l'entretien et l'optimisation de nos véhicules, renforçant ainsi notre capacité à travailler main dans la main pour un avenir plus durable.

Les nouvelles rames, accessibles et spacieuses, offrent une expérience de voyage inédite. Avec leurs larges fenêtres et des plateformes d'embarquement adaptées, elles sont conçues pour garantir un confort accru, notamment pour les personnes à mobilité réduite et les voyageurs transportant des équipements tels que des valises, des VTT ou des skis de fond. Leur conception surbaissée facilite également l'accès pour tous.

Par ailleurs, nous sommes heureux d'avoir pu élaborer, en date du 10 octobre, la « Perspective générale Jura » signée par les CFF, la République et Canton du Jura, ainsi que les Chemins de fer du Jura. Cette collaboration vise à soutenir le développement du réseau ferroviaire, avec des mesures concrètes pour favoriser la mobilité durable. Parmi les projets phares figure la ligne Porrentruy – Bonfol et le projet Arc Express. Nous travaillerons également sur des initiatives visant à faciliter les échanges entre différents modes de transport dans les gares, afin de promouvoir l'usage des transports publics et d'augmenter la part modale dans notre périmètre d'action.

L'année 2024 a aussi été marquée par la modernisation de nos infrastructures : plusieurs kilomètres de voies ont été rénovés en Ajoie et la gare d'Alle a été entièrement réaménagée, avec la création d'un passage inférieur et la mise en place de quais LHand sur toute la ligne Porrentruy – Bonfol. Ces améliorations renforcent notre volonté de rendre le transport public accessible à tous, tout en améliorant l'attractivité de notre réseau.

Nous continuons à développer notre Compagnie dans un contexte où les mesures d'économies impactent tous les secteurs, y compris les transports publics. Malgré cela, nous restons optimistes. Nous poursuivons notre diversification, en gérant non seulement des projets d'infrastructures, le transport de voyageurs par voie métrique, normale et par bus, mais aussi le transport de marchandises par rail et route, ainsi que des prestations pour des clients privés dans nos ateliers ferroviaires et dans notre garage. Nous mettons également un accent particulier sur les activités touristiques et de loisirs, afin d'offrir toujours plus de choix à nos clients et aux visiteurs qui découvrent notre belle région.

Enfin, le 20 avril 2024, nous avons eu le plaisir d'inaugurer notre nouveau service clientèle à Saignelégier, un événement important qui nous a permis de mettre en avant nos compétences.

Nous tenons à remercier chaleureusement nos administrateurs, collaboratrices et collaborateurs, ainsi que nos commanditaires, pour leur soutien indéfectible, qui permet aux CJ de continuer à grandir et à innover, afin d'offrir un transport public de qualité : **agréable, fiable et durable.**

Stratégie

2040



Chemins de fer du Jura

Une vision stratégique

Face aux mutations du secteur des transports publics, les CJ ont engagé une réflexion stratégique ambitieuse pour se renforcer et anticiper l'avenir. Géraldine Beuchat-Willemin, présidente du Conseil d'administration, et Jean-Frédéric Python, directeur, expliquent comment cette nouvelle dynamique va permettre à l'entreprise d'évoluer avec agilité et pertinence.

Interview: Barbara Ferrari

Pourquoi le Conseil d'administration a-t-il décidé de revoir la stratégie des CJ en 2024 ?

Géraldine Beuchat-Willemin : L'environnement des transports publics est en pleine mutation. Entre évolutions réglementaires, nouvelles attentes des voyageurs et défis techniques, il est essentiel d'avoir une vision claire. Notre objectif est d'anticiper ces transformations et d'adapter nos services pour garantir la pérennité de l'entreprise et répondre aux besoins du territoire.

Jean-Frédéric Python : Une entreprise de transport doit planifier sur le long terme. Nos infrastructures et équipements ont des cycles de vie longs, ce qui impose une anticipation rigoureuse. Cette stratégie nous donne un cadre structurant et cohérent pour évoluer en phase avec les attentes de nos commanditaires et clients.

Une élaboration réfléchie et collaborative

Comment s'est déroulé le processus d'élaboration de cette stratégie ?

Géraldine Beuchat-Willemin : Nous avons adopté une approche pragmatique et collaborative. Le Conseil d'administration a défini les grands axes stratégiques et travaillé en étroite collaboration avec la direction générale. Cette réflexion a été nourrie par des expertises externes et des ateliers de travail.

Jean-Frédéric Python : Un diagnostic interne a permis d'identifier nos forces et nos axes d'amélioration. Cela nous a conduits à établir une feuille de route claire avec des priorités et des projets concrets.

Des projets ambitieux pour structurer l'avenir

Quels sont les projets phares qui incarnent cette stratégie ?

Géraldine Beuchat-Willemin : Nous avons défini trois axes stratégiques : le transport de voyageurs, le transport de marchandises et le développement touristique. Le projet Arc Express vise à renforcer la fréquence des trains et leur connexion avec les autres réseaux de transport. C'est une réponse directe aux attentes des usagers et aux ambitions de mobilité durable du territoire.

Pour le transport de marchandises, nous allons poursuivre le développement de solutions logistiques adaptées aux entreprises locales, notamment dans la gestion des déchets. Enfin, nous souhaitons renforcer notre offre touristique, qui a connu une forte croissance ces dernières années.

Jean-Frédéric Python : Nous avons retenu 20 projets selon des critères précis : faisabilité, impact sur l'entreprise et capacité à renforcer notre positionnement. Cette structuration nous permet d'optimiser nos ressources et d'éviter toute dispersion.

pour des CJ agiles et performants

Qu'est-ce que cette nouvelle stratégie va changer pour les CJ ?

Géraldine Beuchat-Willemin: Elle affirme clairement la direction que nous voulons prendre et nous permet de nous projeter avec confiance. Pour les collaborateurs.trices, cela signifie plus de clarté sur l'avenir de l'entreprise et des perspectives d'évolution.

Jean-Frédéric Python: Nous avons une feuille de route qui nous permet de nous organiser efficacement et d'aligner nos équipes. Nous allons aussi renforcer la collaboration entre services et adapter notre façon de travailler ensemble. Cette dynamique est déjà en mouvement et continuera de se renforcer.

« Cette stratégie affirme clairement la direction que nous voulons prendre et nous permet de nous projeter avec confiance. »

Géraldine Beuchat-Willemin

« Nous avons une feuille de route claire qui nous permet d'optimiser nos ressources et d'éviter toute dispersion. »

Jean-Frédéric Python

Un engagement collectif pour réussir

Quel message souhaitez-vous adresser aux actionnaires, commanditaires et collaborateurs ?

Géraldine Beuchat-Willemin: Cette stratégie est une opportunité pour nous tous. Elle consolide notre rôle en tant qu'acteur clé du transport dans l'Arc jurassien et garantit des services performants et adaptés aux attentes de demain. Sa réussite repose sur l'engagement de chacun.e.

Jean-Frédéric Python: Au-delà des objectifs, cette stratégie définit une manière de travailler ensemble. Nous avons une entreprise solide, avec des collaborateurs.trices compétent.e.s et engagé.e.s. Tout est en place pour faire des CJ un acteur encore plus fort et dynamique.

Les CJ en bref





Transport de voyageurs

1 683 981

Nombre de voyageurs (+ 4.8 %)

21 824 640

Nombre de voyageurs-km (+ 4.3 %)

1 547 123

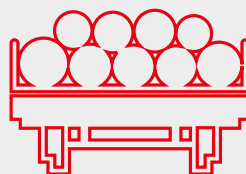
Nombre de voyageurs trains (+ 4.5 %)

136 858

Nombre de voyageurs bus (+ 8.3 %)

CHF 4 686 327

Produits de transport voyageurs (+ 7 %)



Transport de marchandises

33 198 tonnes nettes

Transport de lait (+ 4.3 %)

10 619 tonnes nettes

Transport de bois (+ 13 %)

36 143 tonnes nettes

Transport de betteraves (+ 23 %)

5 989 tonnes nettes

Transport de céréales (- 36 %)

34 257 tonnes nettes

Transport de déchets (+ 1.7 %)



Recettes et investissements

CHF 44.3 mios

Chiffres d'affaires (41.6 mio)

CHF 43.1 mios

Investissements (35.6 mio)



Ressources humaines

180.60

Effectif (EPT) du personnel (-0.5 %)



Activités de loisirs

295

Nombre de vélos loués (-0.5 %)

2 708

Nombre de trottinettes louées (-4 %)

40

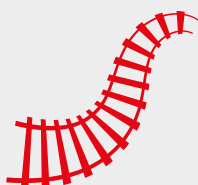
Trains historiques (+2 %)

96

Trains spéciaux pour les manifestations (+ 50 %)

9

Reportages (+50 %)



Infrastructures

77 098 m

Longueur exploitée voie étroite

11 796 m

Longueur exploitée voie normale

3 856 m

Renouvellement de la voie

(comparaison avec 2023)

Assemblée générale



80^e assemblée générale

La 80^e assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie s'est tenue le 26 juin à Glovelier sous la présidence de M^{me} Géraldine Beuchat-Willemin. Elle a réuni 32 actionnaires, représentant 93 954 actions sur un total de 108 500, soit 87 %. À noter que 36 230 actions sont représentées via une procuration.

L'assemblée a décidé :

- d'approuver le rapport de gestion, les comptes et le bilan 2023 ;
- de prendre acte des prélèvements ou dotations suivants, conformément aux articles 36 de la loi sur le transport de voyageurs et 67 de la loi sur les chemins de fer :
 - CHF 44 604.37
à ajouter à la perte reportée marchandises voie étroite ;
 - CHF 67 004.36
à ajouter à la réserve marchandises voie normale ;
 - CHF 952 627.40
à diminuer de la réserve pour pertes futures infrastructure ;
 - CHF 1 064 230.10
à diminuer de la perte reportée trafic régional voyageurs ;
 - CHF 1 353.39
à diminuer de la réserve pour perte future trafic local voyageurs ;
- de verser le solde créditeur de CHF 74 207.27 dans la réserve des services accessoires ;
- de donner décharge aux administrateurs ;
- de désigner la fiduciaire BDO S.A. de Delémont pour la révision des comptes de l'exercice 2024 ;

Répartition des actionnaires

- République et Canton du Jura 36.71 %
- Confédération 33.39 %
- Canton de Berne 14.46 %
- République et Canton de Neuchâtel 0.07 %
- Privés et communes 9.80 %
- Actions propres CJ 5.57 %

Conseil d'administration



Jean Christophe
Schwaab

Pierre André
Meyrat

François
Gatabin

Nathalie
Guex

Géraldine
Beuchat-Willemin

Jean-Daniel
Jeanneret

Charles
Juillard

Conseil d'administration

M^{me} Géraldine Beuchat-Willemin (1969)
Présidente / Administratrice depuis 2020, échéance mandat 2026 / **Déléguee du Canton du Jura** / Cheffe d'entreprise / Administratrice auprès de: Thermobois SA

M. Pierre André Meyrat (1961)
Vice-président / Administrateur depuis 2023, échéance mandat 2026 / Administrateur auprès de: Transport Martigny Région SA / Délégué par le canton de Vaud au Conseil d'administration des Transports publics de la Région lausannoise

M. François Gatabin (1959)
Administrateur depuis 2023, échéance mandat 2026

M^{me} Nathalie Guex (1965)
Administratrice depuis 2019, échéance mandat 2026 / **Déléguee du Canton de Berne** / collaboratrice scientifique Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne

M. Jean-Daniel Jeanneret (1970)
Administrateur depuis 2022, échéance mandat 2025 / **Délégué du Canton de Neuchâtel** / Conseiller communal / Membre du comité de OuestRail / Membre du comité d'ArcExpress

M. Charles Juillard (1962)
Administrateur depuis 2023, échéance mandat 2026 / **Délégué du Canton du Jura** / Vice-président Le Centre Suisse / Conseiller aux États / Président du CA de l'entreprise électrique de la Goule SA / Administrateur auprès de: Casino du Jura SA, Fondation Medhop, Coopérative Assurance Grêle Suisse / Président d'ArcExpress / Membre du comité d'OuestRail

M. Jean Christophe Schwaab (1979)
Administrateur depuis 2019, échéance mandat 2025 / Vice-syndic / Administrateur auprès de: Retraites populaires, Télévaux SA / Membre de la Commission fédérale de la communication Comcom / Membre de l'ombudsman de l'association suisse des sociétés fiduciaires de recouvrement / Membre du comité directeur de la Fédération romande des consommateurs

Commission des finances

Pierre André Meyrat
(Président)

Nathalie Guex

Jean-Daniel Jeanneret

Commission d'organisation

Jean Christophe Schwaab
(Président)

Charles Juillard

François Gatabin

Commission de rémunération

François Gatabin
(Président)

Pierre André Meyrat

Géraldine Beuchat-Willemin

Organe de révision

Fiduciaire BDO S.A., Delémont

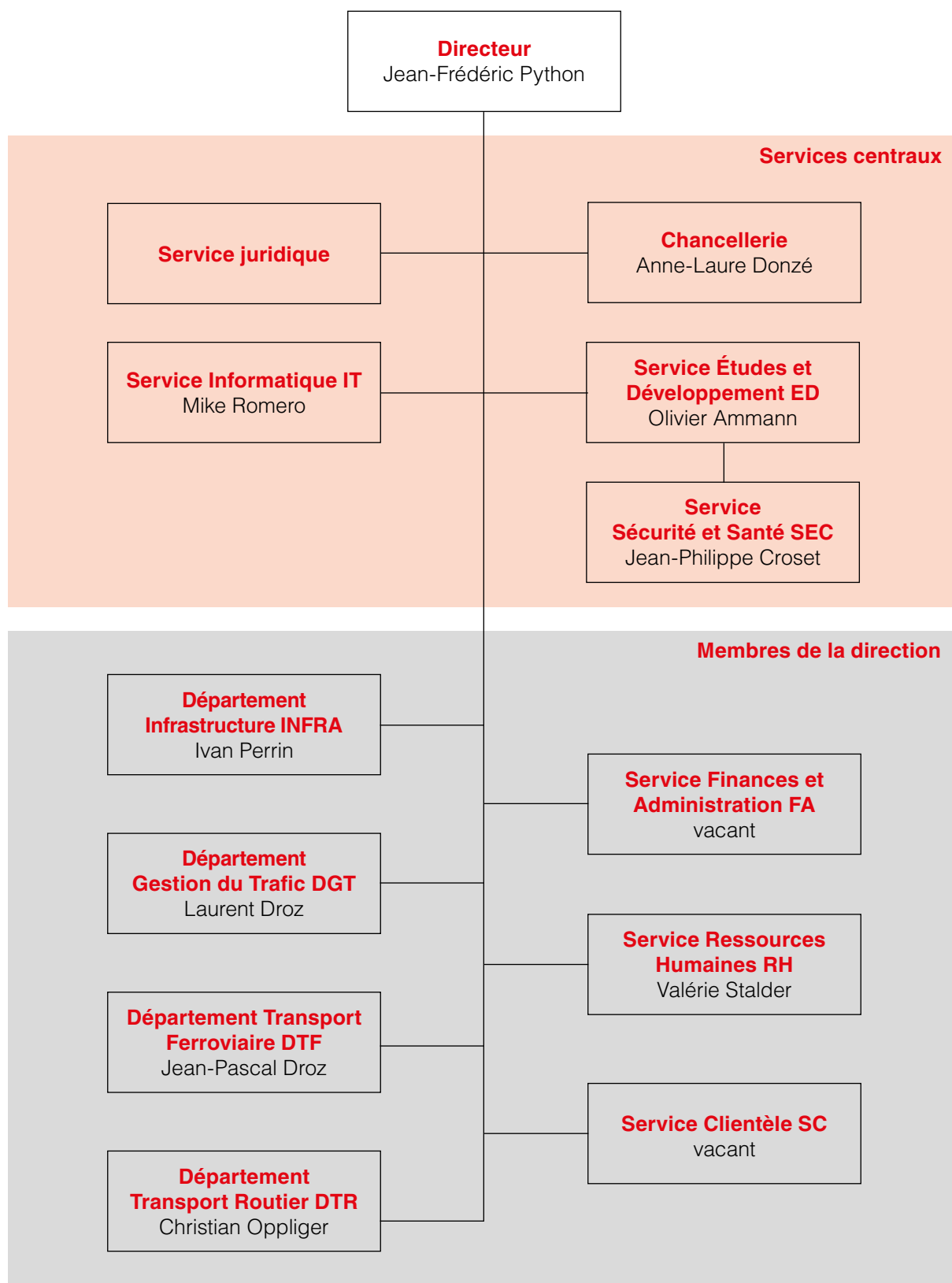
Rémunération du Conseil d'administration

118 868 (H.T) (indemnités forfaitaires annuelles et indemnités de plus de 60 séances en 2024).

Direction



Organigramme au 31.12.2024



Département Transport Ferroviaire



Des nouveaux trains modernes, sûrs et ponctuels pour un avenir durable



Jean-Pascal Droz

L'entretien du matériel ferroviaire est une composante essentielle de la gestion des infrastructures de transport, garantissant non seulement la sécurité des usagers, mais aussi la fiabilité et la durabilité des équipements.

La régularité et la sécurité des services sont primordiales,

d'où l'importance d'un suivi rigoureux et d'une maintenance de qualité du matériel roulant ainsi que des installations. Des standards de qualité élevés et une gestion efficace de l'entretien permettent de prévenir les risques d'incidents, d'optimiser la performance des rames CJ, de prolonger la durée de vie des équipements et de contribuer à la satisfaction des clients tout en réduisant les coûts opérationnels.

Trafic des voyageurs

Ligne 236 Glovelier – La Chaux-de-Fonds

- Du 31 mars au 27 juin, des travaux CFF sur le tronçon Bienne – Sonceboz ont nécessité la modification des horaires CJ en soirée entre Tavannes et Tramelan et entre La Chaux-de-Fonds et Saignelégier.
- Le 12 et le 23 octobre, tout comme le 2 et le 3 novembre, des travaux CFF sur les tronçons Bienne – Le Locle et Bienne – Moutier ont nécessité la refonte complète des horaires CJ entre Tavannes et Tramelan.
- Du 4 au 10 novembre, des travaux CFF sur le tronçon Sonceboz – Moutier ont nécessité la refonte complète des horaires CJ entre Tavannes et Tramelan.
- Du 1 au 6 décembre, des travaux CFF sur le tronçon Sonceboz – Moutier ont nécessité la modification des horaires CJ en soirée entre Tavannes et Tramelan.

Ligne 237 Tavannes – Le Noirmont

- Du 19 au 20 mars, des travaux CFF sur les tronçons Sonceboz – Courtelary et Sonceboz – Tavannes ont nécessité la modification des horaires CJ en soirée entre Tavannes et Tramelan et entre La Chaux-de-Fonds et Saignelégier.
- Du 14 au 19 avril, des travaux CFF sur le tronçon Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds ont nécessité la modification de l'horaire du train 295 entre La Chaux-de-Fonds et Saignelégier.
- Du 22 au 28 septembre, des travaux CFF sur le tronçon Sonceboz – La Chaux-de-Fonds ont nécessité la modification de l'horaire des trains 295 et 299 entre La Chaux-de-Fonds et La Cibourg.

Ligne 238 Bonfol – Porrentruy

- Du 19 au 23 février ainsi que du 24 juin au 6 octobre, le trafic ferroviaire a été totalement interrompu sur le tronçon Bonfol – Porrentruy.
- Du 1^{er} avril au 21 juin, des travaux CFF en gare de Porrentruy ont nécessité le déclenchement de la ligne de contact en soirée sur le tronçon Porrentruy – Bonfol.
- Du 6 juillet au 4 août, les horaires des bus de remplacement ont été adaptés à la suite d'une interruption de trafic sur le tronçon Glovelier – Delle.

Activités des ateliers

Be 652 – Révision R1 caisse

Première révision depuis la réception du véhicule. Elle a porté notamment sur les pantographes, les disjoncteurs haute tension, la climatisation, les ventilations des parties techniques, les rhéostats, le compresseur, les batteries, les chauffages intérieurs, les WC, ainsi que les attelages. Les bogies ont été révisés séparément en fonction de l'usure des bandages.

ABt 712 – Révision R1 caisse

La révision a porté notamment sur l'aménagement intérieur, les attelages, le châssis, le contrôle des appareils pneumatiques, les mécanismes de porte et la vérification du fonctionnement des appareils de frein. Les bogies ont été révisés séparément en fonction de l'usure des bandages. Les essieux du véhicule ont été reprofilés.

B 752 – Révision R1 caisse

La révision a porté notamment sur l'aménagement intérieur, les attelages, le châssis, le contrôle des appareils pneumatiques, les mécanismes de porte et vérification du fonctionnement des appareils de frein. Les bogies ont été révisés séparément en fonction de l'usure des bandages. Les essieux du véhicule ont été reprofilés.

ABe 634 – Remplacement des ponts réducteurs

En raison d'un roulement endommagé, les essieux moteurs et les transmissions ont dû être remplacés. Le démontage complet du bogie moteur a dû être effectué.

ABe 631 – Mise hors service

Le véhicule est arrivé à terme de sa révision. Au changement d'horaire 24/25, la rame a été garée dans l'attente de décision quant à son avenir. Elle sert de vivier de pièces de rechange pour les autres rames encore en service. Une réflexion est en cours quant au démontage des composants sensibles pour garantir un stockage idéal et éviter ainsi une détérioration.

Sb 367 R1 et Sb 362 – Révision R1

Une révision complète des wagons a été effectuée (châssis, bogies et essieux). Une reprise des soudures du châssis a été nécessaire confirmant ainsi que ces véhicules arrivent en fin d'activité et devront être remplacés.

Prestations externes diverses

Outre le reprofilage des essieux, les ateliers ont procédé à des prestations externes. Les travaux ont porté notamment sur la révision de cylindres de frein ainsi que le remplacement des bandages sur des essieux moteurs.

Installation anti-enrayeur

Afin de réduire les dégâts aux roues lors de freinages, un système d'anti-enrayeur a été installé sur les ABt 712 et B 752. Ce travail a engagé des ressources notamment dans le suivi et l'amélioration de l'implantation du système dans les véhicules. Les caisses ont dû être désolidarisées des bogies et une importante transformation sous-caisse a été menée. Les bogies ont également été modifiés en conséquence par capteurs de vitesse, essieux supplémentaires et modification des conduites des cylindres de frein.

Mise en service CUS SIV

Afin de répondre aux nouvelles normes en vigueur et de s'adapter à la digitalisation, un nouveau système d'information aux voyageurs (SIV), en lien avec les bases de données horaires CFF en temps réel, a été installé sur les rames 651/751/711. La mise en service des rames avec le système opérationnel s'est effectuée au mois de mai. Le montage du système sur les autres Be se fera au fur et à mesure des révisions.

Révision de ballastières TPF X 761-762

Deux ballastières des Transports publics fribourgeois ont été réceptionnées en 2023. Ces 2 véhicules ont été complètement révisés et la peinture refaite. La première ballastière a été rendue fin avril, la seconde fin juin. À ce jour, il s'agit d'un des plus gros mandats externes effectués par la Compagnie.



Réparations et entretien des rames voie normale

Durant la fermeture de la ligne Porrentruy – Bonfol, les rames 181 et 182 ont passé le contrôle technique afin de garantir l'exploitation de la ligne. Les ateliers ont dû intervenir à de nombreuses reprises pour pouvoir assurer des dépannages. La difficulté réside par le manque de pièces de rechange. Une partie de ces interventions a été effectuée par les Transports publics fribourgeois à Givisiez.

Tour en fosse Talgo

Cette année, 346 essieux ont été reprofilés dont plus de 60 % pour des entreprises tierces et partenaires. Cette demande externe a explosé en raison notamment de notre flexibilité d'intervention qui permet de diminuer les temps d'attente ainsi qu'à des prix très concurrentiels. La réactivité et la flexibilité du personnel des ateliers ont permis d'absorber cette demande supplémentaire non planifiée. Quant à la demande interne, elle reste stable.

Réparations diverses sur le matériel roulant

En plus de l'entretien courant assuré par le dépôt, plus de 140 réparations documentées ont été effectuées sur la flotte durant l'année. Ces travaux vont du remplacement d'une ampoule à un levage de véhicule pour remplacer des composants importants comme des moteurs de traction ou une réparation carrosserie à la suite d'un choc ou d'une collision.

Une partie de ces réparations effectuée lors des entretiens périodiques est comptée en plus de 250 interventions. L'ensemble des réparations annoncées par un rapport d'anomalie (RDA) a demandé près de 1300 heures de remise en état des véhicules. Les travaux les plus importants ont été :

- Réparation de tringlerie de frein sur le Sb 366.
- Remplacement de 2 moteurs de traction sur la Be 616.
- Plusieurs pannes sur les Be 615-617.
- Pantographe arraché en raison d'un fort vent au lieu-dit *Bioulet* sur la Be 651.
- Pantographes arrachés et endommagés sur les Be 634 et 653 à la suite d'une avarie de la ligne de contact aux Emibois.
- Réparation de la carrosserie de l'ABt 712.

Inauguration Rames V

Le 26 octobre, le nouveau matériel roulant a été inauguré. Cette manifestation s'est déroulée en gare de Le Noirmont. Durant cette journée, 28 trains spéciaux (matériel CJ et historique) ont été mis en circulation.



Homologation

La planification prévisionnelle du nouveau matériel roulant a été respectée grâce notamment aux bons échanges avec Stadler Rail, nos fournisseurs et nos partenaires, notamment TPC et transN.

La réception des rames, qui s'est déroulée en gare de La Chaux-de-Fonds, s'est échelonnée de manière suivante :

- Be 671 : 19.04.2024 *Vouivre*
- Be 672 : 22.05.2024 *Rosette*
- Be 673 : 01.07.2024 *Tatouillard*
- Be 674 : 13.08.2024 *Trotteuse*
- Be 675 : 30.09.2024 *Baitchai*
- Be 676 : 06.12.2024 *Cafignons*

La mise en service pour les rames 671 à 675 a été effectuée le 26 octobre, l'homologation a été reçue le 22 octobre. La rame 676 circulera dès janvier 2025.

Pour recevoir l'homologation de la part de l'OFT, divers tests ont été réalisés, notamment :

- Tests statiques.
- Tests dynamiques à vide.
- Tests dynamiques en charge maximale.
- Tests dynamiques en demi-traction (simulation de panne moteur de traction).
- Essais de freins.
- Essais anti-enrayeur.

- Essais à vitesse maximale +10 km/h (soit 100 km/h).
- Essais du ZSI et tous les appareils de sécurité, contrôles de gabarits et comble-lacunes.
- Essais de charge maximale pour tester les sous-stations avec départ simultané d'un maximum de trains.
- Essais en unité multiple (UM) avec notamment transN.
- Essais divers avec système d'information voyageurs sur le réseau CJ et transN (micro, haut-parleurs, demande d'arrêt, retards de trains, freins d'urgence, bouton SOS, etc.).
- Essais de la climatisation en cas de forte chaleur.
- Contrôle d'accélération latérale.
- Essais de compatibilité électro-magnétique et tous les protocoles de tests qui en découlent.

De nombreuses ressources internes ont été mises à contribution. Le personnel de maintenance et de conduite (formateurs) a suivi différents cours et a effectué de nombreux déplacements chez le constructeur afin d'assurer une mise en service adéquate.

Nouvelles ballastières INFRA voie métrique X 871-874

Les 2 dernières ballastières X 873 et 874 ont été livrées. L'homologation est terminée. Des modifications demandées par le constructeur ont été apportées afin d'éviter des erreurs. La livraison de ces ballastières permet de supprimer les ballastières VN X 89x et 90x et des Ua.

Dépôt II Saignelégier

Une installation de maintenance légère a été mise en place sur la voie 17 afin de permettre des interventions sur le toit des nouvelles rames, en prévision des travaux à la gare de Tramelan. Les voies 16 et 17 ont été fermées et la ligne de contact a été démontée. Parallèlement, la livraison des six nouvelles rames a été réalisée. En conséquence, elles ont été entreposées à l'extérieur, ce qui a entraîné des problèmes de nettoyage. De plus, leur manœuvre a nécessité des ressources considérables en personnel. Enfin, le projet a impliqué l'engagement d'employés pour son suivi.



Révision et transformation d'un Gbk en wagon de secours

Le Gbk 302 a été complètement démonté, révisé et transformé en wagon de secours. Le sol et les parois ont été complètement remplacés. Une génératrice et un système électrique de bord y ont été installés. Une alimentation du réseau via les prises montées sur les Gem 521 et 522 est également possible. Un dispositif d'éclairage intérieur et extérieur, mobile et fixe, ainsi que l'éclairage de service conformément aux directives des prescriptions de circulation des trains a été installé. Un système de palan permettant le chargement et déchargement des 2 côtés du wagon a été mis en place. Dès la réception du nouveau matériel de relevage, son intégration sera faite par notre menuiserie et serrurerie avec des équipements de stockage adaptés.

Le wagon étant un véhicule INFRA, il aborde une livrée seyante jaune identique aux derniers véhicules INFRA livrés.

Dimensionnement de la flotte CJ

L'arrivée du nouveau matériel roulant permet de redimensionner la flotte du matériel roulant destinée au transport régional de voyageurs (TRV). Les rames III seront à termes retirées du service d'ici 3 ans. Les rames IV seront quant à elles intégrées dans les roulements en version 2 éléments afin de soulager les coûts liés aux charges remorquées, qui de leur côté, pèsent sur l'offre TRV. Ce redimensionnement permet d'ajuster le matériel roulant à l'offre commandée et parallèlement à la fréquentation, ce qui nous apporte plus de flexibilité.

DIVA – gestion du personnel LDT/OLDT

Le logiciel DIVA se positionne comme l'outil de gestion essentiel pour l'entreprise au niveau de l'exploitation planifiée (trains et bus) en gérant également les éléments liés au personnel soumis à la LDT.

La liste des prestataires externes recevant nos données par export (ETC, ProConcept, CFF, Dilax) s'est étoffée avec l'ajout de l'entreprise CN-Consult mandatée comme fournisseur du système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV) pour les nouvelles rames.

La migration sur DIVA R19 a été effectuée en juillet et une installation du nouveau logiciel de planification DIVA Client a également été réalisée. Ce logiciel propose toutes les fonctions de planification de l'horaire, du graphichage et de l'habillage intégrées dans un seul programme.

Le passage à DIVA R19 implique également un changement du modèle de données de base pour la planification avec DIVA. Les avantages dudit modèle sont le regroupement de toutes les variantes de planification avec l'élément « ligne de planification » et la possibilité de gérer des événements « en fonction de la ligne ».

DIVA Client et le nouveau modèle de données offrent donc une flexibilité et une précision plus accrue en matière de planification.

Formation du personnel DTF

Durant cette année, le Département Transport Ferroviaire a formé 7 nouveaux mécaniciens de différentes catégories : 3 catégories B100, 2 catégories Bi, 2 catégories A40 VN. Ce qui représente 19 journées de formation et 10 journées d'accompagnement par l'examineur.

De plus, 11 journées de formation continue ont été données aux mécaniciens CJ. Ces journées permettent d'approfondir les connaissances techniques, d'assimiler les nouveautés et de répéter certaines bases théoriques.

Chaque année, plusieurs collaborateurs de diverses catégories OCVM doivent passer leur examen périodique (tous les 5 ans). Il s'agit de contrôler les connaissances des règlements (PCT, DE-PCT et technique véhicule). Cette année, ce ne fut pas moins de 7 journées d'examens qui ont eu lieu afin d'actualiser les attestations OCVM.

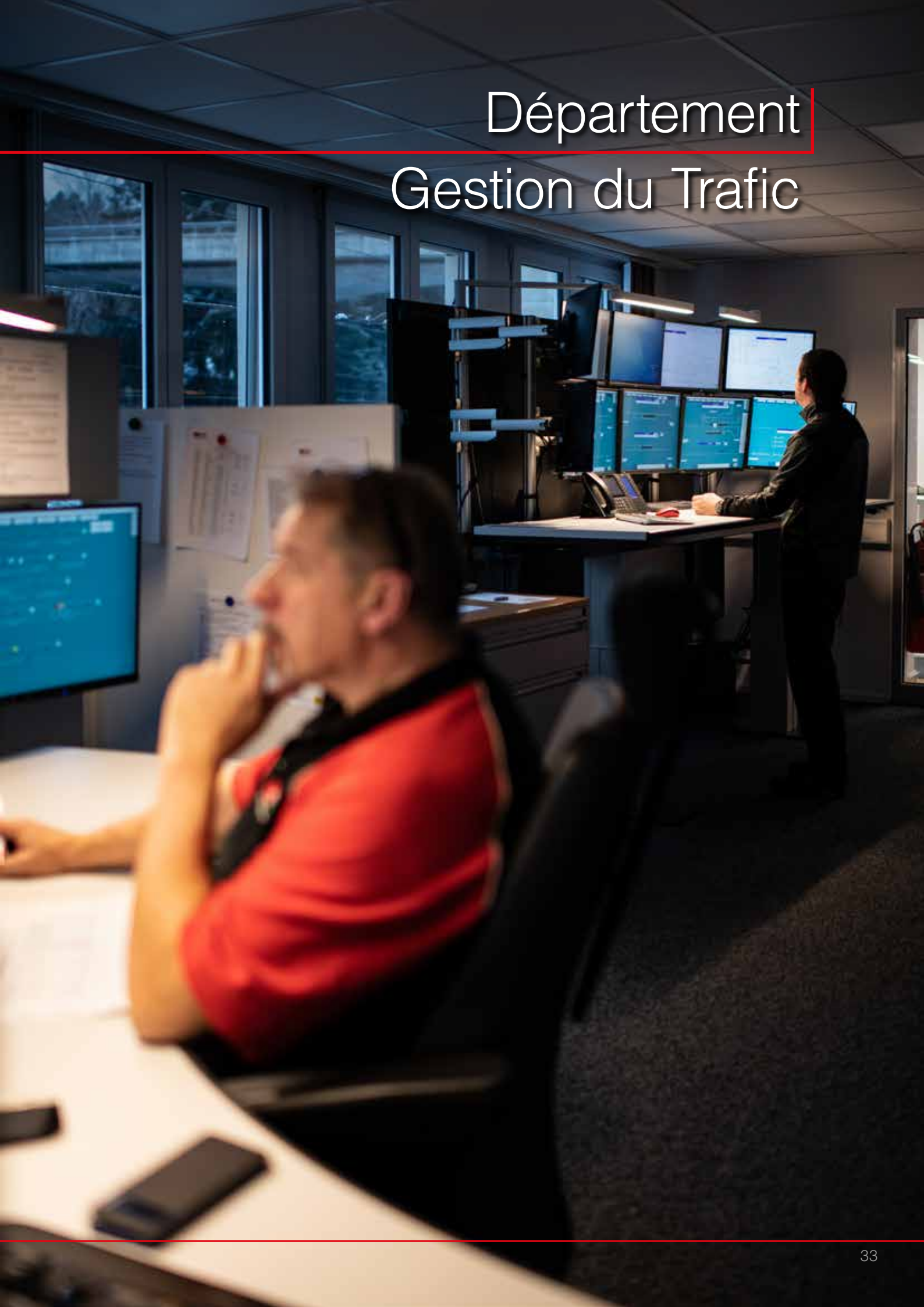
L'arrivée du nouveau matériel roulant a nécessité 96 journées d'essais et 14 journées de formation pour les mécaniciens.

En tant qu'entreprise à taille humaine, et dans la mesure de ses possibilités, la transmission du savoir aux collègues lors de séminaires est apportée. Dans ce but, le responsable OCVM/OASF, à disposition du Canton de Berne dans le cadre du Care Team, a effectué 10 jours de piquet et 1 journée de formation continue.

Les CJ ont formé et examiné du personnel de deux entreprises externes (personnel de la place d'arme de Bure et entreprise Montavon & fils SA).

Le secteur formation des CJ a également été actif avec RAILplus à l'élaboration de questions d'examens sur la plate-forme Cybertest du groupe PEX.

Département Gestion du Trafic



Gestion du réseau :

efficacité, souplesse et rigueur au service de tous !



Laurent Droz

Trafic

Afin de garantir la diffusion rapide et efficace des dispositions journalières relative à l'exploitation, les mesures opérationnelles ont nécessité la publication de 237 circulaires (153 en 2022) réparties à raison de 123 mises en marche de trains spéciaux de voyageurs et marchan-

dises (manifestations, trains touristiques, trains de marchandises – betteraves), 95 circulaires en relation avec des travaux ou l'entretien de l'infrastructure et 19 documents relatifs à la mise en service et la desserte de nouvelles installations. Cette augmentation notoire relève la reprise de l'économie touristique et les besoins de transports dans notre région. 445 ordres d'exploitation (OE) (413 en 2023) ont également été publiés : 119 OE concernent les besoins de l'infrastructure, 326 relèvent de l'organisation et mise en production dans le domaine du trafic des marchandises.

Accidents et perturbations

43 dossiers de contentieux (36 en 2023), dont 22 concernant le Département Transport Routier (DTR) ont été traités. Il s'agit de 5 bris de barrières de passages à niveaux, 3 cas impliquant un véhicule routier (sortie de route, accident de voirie en ville de La Chaux-de-Fonds), 3 sinistres avec avarie à la ligne de contact par des tiers, 3 événements en relation avec des dégâts naturels et 5 actes de vandalisme avec déprédations sur nos installations. On distingue que les croisements rails-routes et les installations qui les protègent restent majoritairement touchés par des incidents. 1 décès consécutif à un acte volontaire et désespéré est à déplorer.

Conduite de l'exploitation

Le déploiement constant, la mise en service de nouveaux véhicules ainsi que l'évolution technique de l'informatique en matière d'information des voyageurs requièrent une attention et un suivi constant, tant au niveau de la mise à disposition des données destinées à la clientèle que des informations nécessaires au personnel de l'exploitation (personnel roulant, chefs-circulation, entreprises tierces, commanditaires). Un travail conséquent pour les équipes techniques chargées de la mise en œuvre et de la qualité des performances est à relever à ce sujet. Les anomalies et l'absence de données impliquent un effort permanent et continu.

Afin de garantir la sécurité et le respect des prescriptions de la circulation des trains, 3208 *check-lists circulation* ont été établies (3137 en 2023). Outre les mesures de protection de mise en œuvre lors de dérangements aux installations de sécurité ou de pannes de dispositifs techniques, ces dispositions concernent également la protection des chantiers lors de travaux sur et aux abords des voies ainsi que le franchissement des voies sur les passages à niveau conventionnés.

Les difficultés d'exploitation survenant sur les lignes CFF de la Vallée de Tavannes et du Val-lon de Saint-Imier, dont la presse a également fait écho, impactent sensiblement la qualité et la tenue de l'offre sur nos propres lignes. Toutes les possibilités disponibles sont mises en œuvre afin de minimiser l'impact et les désagréments pour notre clientèle. Les nombreux remplacements de trains en raison de travaux sur les lignes CFF, les importants travaux de voirie sur les routes cantonales entre Tramelan et Les Breuleux (ligne automobile 21.131) ainsi que sur notre ligne ferroviaire 238 entre Porrentruy et Bonfol durant près de 6 mois ont nécessité des modifications d'horaire. L'adaptation de l'appareil de transport pour garantir la continuité des relations du trafic régional de voyageurs ainsi qu'une attention particulière à l'observation des correspondances dans les gares de correspondances sont également à noter.

Trafic de marchandises

Cargo

Depuis plusieurs années, un contrat cadre règle les modalités de mise en production des prestations du trafic des marchandises commandées par CFF Cargo entre Saignelégier et Glovelier. C'est le trafic du bois qui est principalement concerné, ce qui permet de desservir les clients de la filière sylvicole du Jura et du Jura bernois. 65 dessertes journalières ont été commandées par l'opérateur CFF Cargo. La forte demande de la clientèle a nécessité la mise en production de 81 dessertes sur l'année, ce qui a permis d'acheminer 203 wagons représentant 10'619 tonnes (2023: 227 wagons, 11 700 tonnes).

Cette année, plusieurs trains ont été mis en circulation afin d'écouler d'autres tonnages.

- Sur le réseau à voie métrique.
- Pour le transport des déchets d'AJD (Arc jurassien déchets).
- En Ajoie.
- À Alle Cargo Centre-Ajoie.



Transport des betteraves

La société Sucre Suisse S.A a mandaté la société Trans Rail AG pour le transport des betteraves. Les CJ ont été invités, comme les années précédentes, à collaborer directement avec cette entreprise pour effectuer les prestations globales du Jura jusqu'à Delémont.

Deux sites pour le chargement ont été retenus, soit Alle Cargo Centre-Ajoie et Boncourt. Ce dernier du fait qu'il permettait de diminuer les kilomètres de tracteurs sur les routes de la région au bénéfice du rail.

L'acheminement s'est effectué avec la locomotive Re 430 350 de DSF-Koblenz louée pour l'occasion, alors que certaines manœuvres ont été exécutées avec le Tm 181 CJ. Le plan de transport de betteraves au départ de Alle, comportait l'acheminement de près de 769 wagons, avec 24 wagons à bogies par jour. 106 681 tonnes-brutes ont été transportées, dont 36 143 tonnes-nettes. Les transports de betteraves se sont étendus en deux périodes, soit du 25 septembre 24 octobre, et du 30 octobre au 25 novembre.

Gestion de l'Infrastructure (GI)

L'harmonisation européenne, décidée au niveau politique, et la volonté de simplification du trafic ferroviaire transfrontalier obligent le législateur et l'OFT à collaborer à l'harmonisation européenne des processus opérationnels dans le domaine de l'exploitation.

Les prescriptions du domaine de l'infrastructure ferroviaire en matière de circulation des trains doivent déjà répondre aujourd'hui aux exigences européennes. Afin de répondre en tout point au cadre légal d'ici à décembre 2025, les prescriptions suisses sur la circulation des trains (PCT) sur le réseau interopérable (IOP) devront être adaptées et remplacées progressivement. Cette situation engendre des changements structurels dont les travaux ont débuté l'année passée.

Les exigences européennes «STI-OPE» et les PCT 2025 seront regroupées avec les dispositions d'exécution (DE) actuelles et les PCT dans une nouvelle prescription d'exploitation GI IOP (prescription d'exploitation des gestionnaires de l'infrastructure du réseau interopérable). Ainsi, les bases prescriptives seront plus claires et plus simples pour l'utilisateur. La désignation exacte de cette nouvelle prescription d'exploitation n'est pas encore définitive.

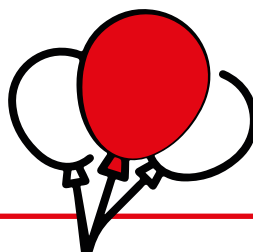
La prescription d'exploitation GI IOP reprendra non seulement les prescriptions du gestionnaire de l'infrastructure CFF, mais également celles des GI BLS, SOB, SZU, TPF, transN, OeBB, CJ, Travys et TMR, qui ont décidé d'inclure leurs propres prescriptions dans ce même nouveau document pour pouvoir maintenir une certaine uniformité dans le trafic ferroviaire suisse.

Les PCT perdent de leur importance pour les utilisateurs, car leur contenu sera repris dans la prescription d'exploitation de la branche.

Les CJ en fête



Samedi **26** octobre 2024
à la gare du Noirmont



Les en fête



Sponsors principaux
STADLER

cn mobility
Furrer + Frey
Lignes de contact

Vadec
sd ingénierie
sdi

ATB SA
LAURENT
MEMBREZ

SEOD
LA GOULE

maison wenger

Programme

Samedi 26 octobre 2024 | Gare du Noirmont



Dès 10h30

10h30 - 11h00

11h00 - 11h45

Ouverture des points de boissons

Accueil | Café-croissant
Réservé aux VIP

Allocutions

M. Gabriel Martinoli

Maire de la commune du Noirmont

Mme Géraldine Beuchat

Présidente du conseil d'administration des Chemins de fer du Jura

M. David Eray

Ministre de l'Environnement de la République et Canton du Jura

M. Laurent Favre

Chef du Département du développement territorial et de l'environnement de la République et Canton de Neuchâtel

Mme Christa Hostettler

Directrice de l'Office fédéral des transports

M. Jean-Frédéric Python

Directeur des Chemins de fer du Jura

Baptême des trains de voyageurs Stadler Rail de génération "V"

11h45 - 12h00

12h00 - 13h30

Dès 12h00

Dès 14h00

14h00 - 17h00

Apéritif dinatoire
Réservé aux VIP

Ouverture des points de restauration

Ouverture des animations et stands
des partenaires des transports publics

Stands, présence des partenaires, visites guidées des
activités CJ sur inscription, courses en trains historiques, etc.

Ambiance musicale avec Jérôme Courbat

Champion du monde 2017 d'accordéon

« Réalisation de la charpente de la flèche de Notre Dame de Paris »

Conférence par M. Corbat

« Transition énergétique, défi pour les réseaux de distribution »

Conférence par M. Zbinden

Tirage de la tombola

DJ Manz

Mentaliste Gabriel Tornay

Humoriste Lionel Frésard

DJ Manz

17h30

17h30 - 19h30

19h30 - 20h00

20h30 - 21h00

21h30 - 00h00

www.les-cj.ch

Sponsor principal

STADLER

Agréable - Fiable - Durable



Département Infrastructure



L'état du réseau, un instrument de pilotage destiné aux



Ivan Perrin

Projets multidisciplinaires

Gare de Alle et renouvellement secteur Cornoline (km 4.236 – km 4.469)

Les travaux de bétonnage de la partie Nord du passage inférieur (PI) ont repris dès le 8 janvier.

En février, profitant d'une semaine d'interruption de trafic, une voie provisoire a été construite sur la partie du PI déjà réalisé, permettant ainsi de basculer le trafic ferroviaire côté Nord. Dès lors, les travaux de terrassement, de butonnage de la paroi berlinoise ainsi que de bétonnage de la partie Sud du PI ont démarré et se sont poursuivis jusqu'au mois de juin.

Du 24 juin au 6 octobre, le trafic ferroviaire a été interrompu durant 15 semaines, permettant la réalisation des travaux suivants :

- Dépose de la ligne de contact (LC) et démolition des anciennes fondations, exécution des nouvelles fondations et construction de la nouvelle LC (23 nouveaux mâts, 776 mètres de fil de contact ainsi que le câble porteur).
- Création d'un poste de distribution composé de 6 interrupteurs LC commandés à distance par une télécommande permettant leur ouverture/fermeture par le Centre de Gestion du Trafic (CGT) de Tramelan.
- Pose d'un transformateur alimentant le chauffage d'aiguilles et les installations de sécurité (IS).
- Réfection complète du pont sur la Cornoline.
- Renouvellement complet de l'infrastructure de la voie (dépose anciennes voies, terrassements,

drainages, nouveau coffre, couche d'étanchéité en enrobé et pré-ballastage).

- Déconstruction de la paroi berlinoise et des parois de butonnage.
- Pose de 3 branchements et des nouvelles voies par nos équipes CJ.
- Renouvellement de 5 passages à niveau (dont 2 de type Infundo).
- Réalisation de 2 nouveaux quais conformes LHand de 100 mètres avec 2 marquises de 60 mètres et 2 zones voyageurs couvertes.
- Réalisation de 2 nouveaux abri-vélo couverts.
- Installation d'une tour à hirondelles.



Le 7 octobre, la gare de Alle a été rendue à l'exploitation ferroviaire, permettant ainsi le transit des trains voyageurs et des convois de betteraves chargées à Alle Cargo Centre-Ajoie.

De nombreux travaux ont encore été réalisés sous exploitation ferroviaire entre octobre et décembre, à savoir :

- Démantèlement des anciennes IS et renouvellement complet de celles-ci puis mise en service. Les CJ possèdent le plus grand Eurolocking au monde actuellement en fonction. Toutes les gares de la ligne 238 sont désormais télécommandées par le Centre de Gestion du Trafic de Tramelan.

responsables d'installations et à la direction de l'entreprise

- Travaux de finitions ferroviaires (bourrage, soudures, ...).
- Finitions des abords de voie (chambres, caniveaux, talus, ...).
- Finitions du PI (caméras, éclairage, garde-corps, ...) et pose des équipements de quai y.c. marquages.
- Aménagement d'une zone « accueil » pour les voyageurs avec mobilier urbain et fontaine à eau.

Le coût total de la réalisation se monte à environ CHF 13 millions.

Gare de Bonfol

Génie ferroviaire (GF) et génie civil (GC):

- Renouvellement de la voie à l'entrée de la gare côté Albisetti sur une longueur d'environ 400 mètres.
- Bourrage final, réfection des passages à niveau des Étangs et Albisetti.
- Finition de l'accès au dépôt des trains sur la rue En Varannes.
- Réalisation d'aménagements pour la biodiversité.

Bâtiment de Gare :

- Réfection des toitures et des façades.

Halle marchandises :

- Réfection des fondations permettant de supporter la façade.
- Réfection de toutes les façades en bois et de la toiture.

Dépôt des trains :

- Réfection de la façade coté voie.
- Réfection locale de la toiture y compris des cheneaux.

Projets de génie civil, génie ferroviaire et ouvrages d'art

Renouvellement de voie entre Porrentruy et Alle, km 1.852 – km 3.727

Le chantier a débuté le 2 mai par une série de travaux préparatoires, en particulier par l'aménagement des accès et des places d'évitement/re-

broussement, d'une piste de chantier avec pont provisoire sur l'Allaine, d'une place d'installation de chantier, ainsi que par l'étaillage des mâts LC qui sont conservés.



Dès le 24 juin, lors de l'interruption de trafic ferroviaire, l'ancienne voie a été complètement déposée et le chantier de renouvellement de l'infrastructure a débuté. Les travaux comprennent le terrassement, la confection d'un nouveau coffre, les drainages, la réalisation de la planie et la pose d'une couche d'étanchéité en enrobé ainsi que le pré-ballastage. En parallèle, un bassin de filtration d'env. 250 m² a été réalisé au km 2888 afin de retenir et d'épurer les eaux qui se sont infiltrées le long de la voie. L'étanchéité du pont existant sur le ruisseau du Jonc a été remise à neuf.

Entre début août et mi-septembre, le génie ferroviaire (GF) est intervenu pour monter les 1875 m de voie, ballaster et bourrer y.c. soudures et neutralisation. Les caniveaux, la réfection de 50 têtes de fondations LC ainsi que le renouvellement des mises à terre LC-rail ont été réalisés avant la reprise de l'exploitation. Le chantier s'est achevé début novembre par la restitution des terres aux différents exploitants y compris indemnités.

Renouvellement de la superstructure

Dans la zone de Fondevail située sur la commune de St-Brais, l'état d'un tronçon de la superstructure devait être renouvelé. Les rails, les traverses et le ballast ont donc été remplacés sur plus de 300 m.

Dangers naturels

Du 22 juillet au 20 septembre, profitant de l'interruption de trafic ferroviaire, la stabilisation d'un glissement du côté Ouest de la tranchée de Vendincourt a été réalisée. Des clous et un filet plaqué ont été exécutés.

Ouvrages d'art – Inspection

L'inspection des ouvrages d'art situés le long de la ligne de chemin de fer a été réalisée. Ce ne sont pas moins de 275 éléments qui sont contrôlés tous les quatre ans en collaboration avec un bureau spécialisé. Ce contrôle permet de suivre l'évolution de l'état et d'évaluer leur qualité. Ce suivi rigoureux permet d'anticiper les besoins de maintenance et d'assurer la sécurité et la durabilité du réseau ferroviaire.

Projets électrotechniques

ZBMS (ZSI)

L'installation du système de contrôle de la marche des trains ZBMS (ZSI 127) sur la voie métrique a encore avancé cette année avec la mise en service de la gare des Bois ainsi que diverses adaptations, notamment au niveau des tolérances vis-à-vis des glissements du train.

Reste désormais encore à équiper le tronçon Tramelan – Tavannes, qui sera réalisé en même temps que le renouvellement des IS des gares.

Sous-station (SSt) d'Orange

Les installations électriques de la SSt d'Orange sont devenues obsolètes.

Une place permettant d'accueillir un nouveau bâtiment préfabriqué en béton a été réalisée. Les nouvelles installations ont été construites à l'intérieur et, une fois prête, la nouvelle SSt a été mise en service de nuit.

Ligne de contact (LC)

En complément des travaux réalisés sur le réseau voie normale mentionnés précédemment, 2'255 m de fil de contact ainsi que le câble porteur ont été changés entre Bellevue et La Chaux-de-Fonds Est, y.c. le remplacement des vieux isolateurs par des isolateurs en silicone nouvelle génération.

Un interrupteur LC automatique, en gare de Saignelégier, a été posé permettant ainsi de ne pas perturber le trafic des voyageurs lors de déclenchements de voies situées entre les dépôts I et II.

En termes d'entretien sur le réseau à voie métrique, les opérations suivantes ont été réalisées :

- Changement de contre-poids à chaîne par des contre-poids en ferraille et câble inox entre Les Emibois et Saignelégier ;
- Pose de plusieurs appareils permettant de contrôler la position des interrupteurs manuels dans diverses gares ;
- Changement de diverses pièces LC usées (isolateurs, bras de retenue, etc.) sur tout le réseau CJ ;
- Graissage et contrôle du fonctionnement des interrupteurs LC dans toutes les gares.

Installations de sécurité (IS)

Outre la gare de Alle, les projets suivants ont été réalisés :

- Renouvellement et assainissement des passages à niveau Virgile-Rossel et Otaux à Tramelan.
- Remplacement des circuits de voie 12 volts par des compteurs d'essieux en gare de Combe-Tabeillon.



Production d'énergie

Une nouvelle centrale photovoltaïque, d'une puissance de 12,3 kWh, a été installée sur la toiture de la gare de La Cibourg. Cette centrale a produit 8.87 MWh depuis sa mise en service en janvier. Le courant est autoconsommé par les installations électriques de la gare ou, pour les périodes de plus grande production, réinjecté dans le réseau Viteos.

État du réseau

L'état du réseau est un document qui permet de fournir une vue d'ensemble actuelle de l'infrastructure. Il est mis à jour chaque année en avril. C'est un instrument de pilotage destiné aux responsables d'installations et à la direction de l'entreprise. Il permet, entre-autres, de gérer, de budgétiser, de planifier et de prioriser le renouvellement.

Il comprend les catégories suivantes :

Ouvrages d'art, voie ferrée, installations du courant de traction, installations de sécurité, installations à basse tension et de télécommunication, installations d'accueil, véhicules.

Le document est amélioré chaque année, les données se précisent, elles reflètent toujours plus l'état effectif.

La catégorie la plus sensible concerne la voie ferrée. L'amélioration des classes d'état dans ce domaine est prioritaire et elle prendra du temps.

Administration INFRA

Prise de position CJ à la suite de la mise à l'enquête du projet par un tiers selon l'article « 18m » selon la loi fédérale sur les chemins de fer.

Depuis cette année, la Compagnie a formalisé la méthode de consultation et de réponse aux demandes de permis de construire émanant de tiers dans un processus. Dès lors, l'autorité d'octroi du permis de construire est censée soumettre aux CJ tout projet de tiers situé à moins de 50 m des voies ou d'une parcelle CJ. Dans ce cadre, l'administration INFRA a traité plus d'une trentaine de demandes, certains basiques et d'autres complexes, nécessitant alors une coordination renforcée.

Dossiers procédure d'approbation des plans (PAP) traités :

- Dossiers PAP envoyés à l'OFT : 7
- Décisions d'approbation des plans (DAP) reçues : 6
- Contrôles des charges de DAP clos : 5

Département Transport Routier



Un nouveau parcours scolaire voit le jour



Christian Oppliger

Pour le Département Transport Routier, l'année 2024 est dans la continuité de l'année précédente. Une excellente collaboration avec l'entreprise de « Transports publics fribourgeois » (TPF) a permis de gérer un bon nombre de prestations issues des services accessoires.

Ligne 22.121 / Saint-Imier – Les Savagnières – Chasseral

Cette ligne offre une cadence « estivale » pour rejoindre le Chasseral de Saint-Imier avec 3 courses par jour, les week-ends et jours fériés du 9 mai au 27 octobre. Durant l'hiver, elle est exploitée du 23 décembre 2023 au 3 mars 2024 pour le « Snow-bus » des Savagnières.

Un nombre important de voyageurs a bénéficié de cette desserte en été, inversement en hiver en raison du manque de neige.

En main des services accessoires, cette ligne peine à trouver un financement stable et pérenne. Pour les années 2024 et 2025, le Parc Régional Chasseral, l'association des communes du Jura bernois (Jb.B) et la Compagnie des chemins de fer du Jura assurent l'offre financière.

Ligne 22.123 / Saint-Imier – Hôpital – Villeret

Cette ligne a été intégrée dans le transport régional de voyageurs (TRV) dès l'horaire 2024-2025. Ainsi, les habitants de Villeret et les personnes à destination de l'hôpital de Saint-Imier profitent d'une liaison « cours parcours ». L'installation d'arrêts de bus et de marquages appropriés est espérée incitant ainsi certains indécis à attendre le bus, même par mauvais temps.

Ligne 22.131 / Saint-Imier – Tramelan

L'horaire officiel, déjà fortement modifié pour faire face aux nombreux travaux routiers, a été adapté et répond parfaitement aux besoins des utilisateurs.



Transport scolaire Les Breuleux

Le canton du Jura a souhaité maintenir le bus scolaire piloté par les CJ. En effet, la diminution prévue du nombre d'élèves n'a pas eu lieu et le service minibus est maintenu. Le chauffeur, pour compenser le temps manquant à un plein temps, effectue de la maintenance sur le réseau ferroviaire dans l'entité « Gestion des installations et bâtiments ».

Transport scolaire Les Savagnières

Dès la rentrée scolaire du 8 janvier, le Département Transport Routier conduit un nouveau bus scolaire entre Les Savagnières et Saint-Imier. En effet, un nombre croissant d'élèves issu de la région des Savagnières a contraint la commune de Saint-Imier et les autorités scolaires à mettre en place un transport de personnes organisé.

Atelier / garage

L'ouverture de notre garage aux particuliers confirme sa rentabilité. L'effectif est composé d'un chef mécanicien, de deux mécaniciens et d'un apprenti. Plus d'une trentaine de clients externes font appel à ces services. Ce constat indique que la bonne décision a été prise et qu'il est important de développer ce secteur d'activités. Il est à relever qu'un mécanicien a souhaité suivre une formation supérieure (brevet de mécatronicien). Cette situation impacte la présence et la réactivité de ce service, mais apportera à l'avenir de meilleures compétences et connaissances.

Remplacement des trains CFF en collaboration avec TPF

L'année 2024 a été riche en engagements pour remplacer les trains CFF, notamment entre Sonceboz et Moutier en raison du renouvellement de la gare de Sonceboz. Six chauffeurs CJ ont conduit trois bus articulés TPF et un bus CJ en alternance pour absorber les flux de voyageurs. La fin des travaux le 14 décembre a contraint la Compagnie à se séparer de ce personnel. C'est avec beaucoup de respect qu'ils sont remerciés.

Transport du lait

Les quatre camions ont roulé toute l'année sans problème notoire. Le renouvellement du parc véhicules y est pour beaucoup. Les quantités transportées sont en légère augmentation pour le lait d'industrie, + 4.3 % pour MOOH.

Une augmentation du lait de fromagerie d'environ +4.2 % pour la Fromagerie des Franches-Montagnes a également été constatée.



Conclusion

Le Département Transport Routier rassemble une équipe de collaborateurs motivés. Il apparaît toutefois un manque de personnel dans les professions des bus et camions en Suisse. Cette situation inquiète fortement les transporteurs, surtout dans les régions isolées. Il sera certainement nécessaire de repenser notre système de recrutement à l'avenir.

Enfin, l'augmentation de l'informatique dans les véhicules obligera le personnel à se perfectionner tant au niveau administratif qu'informatif. Un appui administratif supplémentaire a été nécessaire toute l'année.

Service

Études et Développement

PROVISOIRE

La zone d'action reste valable dans 10 ans



Olivier Ammann

ArcExpress et 3^e rail Glovelier – Delémont

Le rapport relatif à la première phase d'études a été rendu public et l'association ArcExpress a pu se documenter de manière complète sur le projet. Dans un deuxième temps, il s'agit de démontrer la faisabilité technique du projet. La

circulation de train à voie étroite sur une infrastructure à voie normale dotée d'un troisième rail doit être possible en toute sécurité du point de vue de l'exploitation et en général.

Afin d'assurer les circulations prévues, une deuxième phase d'étude a été planifiée, dont les conditions-cadres ont été arrêtées avec les commanditaires, sous l'égide de l'OFT, en décembre 2023. Le mandat consiste principalement en une analyse de risque résiduel devant apporter les garanties d'exploitation et de sécurité suffisantes. Ces analyses techniques ont eu lieu durant l'année 2024, les conclusions finales seront livrées début 2025 aux commanditaires. Comme contenu, l'étude permettra de documenter de manière complète tout ce qui a trait à l'infrastructure ferroviaire et ses considérations techniques, mais également de définir clairement les conditions auxquelles le matériel roulant appelé à être engagé sur la relation ArcExpress devra répondre, afin d'obtenir les autorisations nécessaires à sa mise en exploitation sur le tronçon à trois files de rails.

Projets d'infrastructure ferroviaire

Gare de Tavannes

Les CFF modernisent les gares de la ligne Sonceboz – Moutier. Dans ce cadre et en collaboration étroite avec la « grande maison », les CJ ont développé leur projet de modernisation de la gare de Tavannes. L'ensemble forme un tout et fera l'objet d'une seule procédure d'approbation des plans auprès de l'OFT. Les études sont terminées et le dossier a été envoyé en 2024 aux instances fédérales.

Le projet ferroviaire devrait être réalisé en 2026-2027 demandant une période de suppression de l'ensemble du trafic durant 9 mois. L'offre sera assurée par des bus entre Sonceboz, Moutier et Tramelan, voire Les Reussilles. La question du remplacement des trains pour une longue période sur un tel territoire prend du temps, afin de maintenir une offre alléchante pour les voyageurs.

Gare de La Ferrière

Les commanditaires demandent le cadencement à la demi-heure entre La Chaux-de-Fonds et Saignelégier. Actuellement, ce cadencement est assuré aux heures de pointe en semaine, l'offre devrait s'étoffer à la journée entière (toujours en semaine).

Les temps de parcours sur la ligne entre La Chaux-de-Fonds et Le Noirmont sont serrés. Avec une augmentation de l'offre, les points de croisement le long du parcours sont déterminants pour assurer la stabilité de l'horaire. La Ferrière se situe au milieu du parcours et devient ainsi le point de croisement système de la desserte de la ligne. Des améliorations sont nécessaires, afin de garantir la stabilité future des horaires et des dessertes.

Dans le cadre de la modernisation et de la mise aux normes de cette gare, il s'agira d'augmenter les vitesses d'entrée et de sortie, principalement du côté de La Cibourg (et La Chaux-de-Fonds). Aussi, de nouveaux quais et un passage inférieur seront construits. Des accès remaniés, la transformation du passage à niveau de la route principale H18 et des installations d'accueil et de parking (vélos et voitures) viendront compléter les aménagements. Les équipements techniques, telles que voie, installations de sécurité, ligne de contact, alimentation, etc. seront renouvelés.

Les défis à relever sont nombreux avec tous les partenaires

Ceci engendre d'importants travaux et un investissement conséquent qui doit être assuré par les conventions de prestations du domaine de l'infrastructure ferroviaire.

Actuellement, l'avant-projet est en cours d'étude. La réalisation de cet important projet n'est pas attendue avant 2029.

En fait, le montant exigé pour ce réaménagement complet est très important, ce qui fait penser que la Compagnie, devant économiser sur le plan des investissements, devrait réaliser ce projet en deux étapes distinctes, soit une première partie située du côté est, en direction de La Chaux d'Abel et en deuxième, la partie située du côté ouest, soit en direction de la Cibourg. En séparant ces deux phases, il est possible de rendre un projet dont les coûts entrent en relation avec le budget des investissements des CJ.

Le Noirmont Sous-la-Velle

L'arrêté fédéral du 21 juin 2019 sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire prévoit la construction d'un nouveau point d'arrêt ferroviaire au lieudit Sous-la-Velle, situé sur la commune du Noirmont. Ce nouvel arrêt doit permettre de desservir par les trains du trafic régional des voyageurs la zone de développement économique cantonale située à proximité. Il est situé sur la ligne 236 entre Le Noirmont et Les Emibois, en direction de Saignelégier.

Pour permettre sa réalisation, l'OFT a mandaté les CJ par le biais d'une convention de mise en œuvre. Étant donné qu'il s'agit d'un projet « PRODES », toutes les étapes administratives doivent être franchies. Actuellement, l'avant-projet est terminé et le projet de mise à l'enquête est en cours. Celui-ci sera déposé auprès de l'OFT début 2025.

Le projet prévoit la construction d'un quai le long de la voie existante, située le long de la Rue de Sous-la-Velle. Cette dernière sera réaménagée par la commune et le régime de circulation sera adapté. La construction est prévue dès le second semestre de 2026, pour autant que la décision d'approbation des plans arrive assez tôt. La mise en service se fera dès que possible, en fonction du programme détaillé des travaux, en cours d'établissement. Actuellement la mise en service du nouveau pont d'arrêt est prévue pour décembre 2026.

Dépôts ferroviaires à Saignelégier

En 2024, le dossier a suivi son cours en vue de son aménagement rapide. La question des délais joue aussi avec la modernisation de la gare de Tramelan, ce qui impose une solution transitoire de maintenance du matériel roulant. Pour cette fin, le dépôt II à Saignelégier est prêt à recevoir les équipements nécessaires, afin que tout soit prêt au moment où la gare de Tramelan sera fermée en 2027.

Concept CJ 2040 et « Trajectoire réaliste »

Les conclusions de l'étude stratégique à long terme « Concept CJ 2040 » ont été mises à disposition de la Compagnie au printemps. Elles ont fait l'objet de discussions en interne et avec les commanditaires. Pour donner suite aux réflexions faites et dans le but d'une première mise en œuvre à court terme, des compléments ont été élaborés sous forme de « Trajectoire réaliste » afin d'assurer la pérennité des offres et de la couverture financière de la Compagnie. En effet, avec les importants investissements à consentir ces prochaines années, le taux de couverture est mis à mal et le seuil fatidique des 20 % s'approche dangereusement. Des mesures organisationnelles en vue d'une production consolidée seront prises dès 2024, si possible sans avoir de répercussion directe sur les offres en transports de la région.

Pour donner suite aux réflexions faites en 2023 dans le cadre de ce « Concept CJ 2024 », la question de la pérennisation de l'entreprise prend du temps et des mesures accompagnant l'offre générale doivent être mises en place. Actuellement, l'offre générale comprend les renforts de circulation au moment où cela est nécessaire, en principe durant les périodes de trafic de pointe (matin et soir en semaine). De plus, le parc du matériel roulant complet de la Compagnie passe également par cette offre générale, ce qui implique que la Compagnie dispose actuellement de trop de matériel, et qui est cher à l'entretien aussi. Plus de précisions seront évaluées dès 2025.

Collaboration CFF-CJ

Convergence 2026

Un saut d'offre sera franchi en décembre 2025 dans la région avec l'introduction de la cadence à la demi-heure sur la ligne Bienne – Delémont – Bâle (IC51 et IR56). En conséquence, l'offre entre Delémont et l'Ajoie sera refondée, même si la cadence à la demi-heure proprement dite entre Delémont et Porrentruy est maintenue.

La Franche-Comté a renoncé au projet « Convergence 2026 » qui prévoyait d'étendre la desserte semi-horaire au-delà de Porrentruy jusqu'à Belfort. De même, les décisions prises par la région française impliqueront que les trains transfrontaliers verront leur parcours se terminer à Delle. Cet état de fait impose d'élaborer une offre nouvelle entre Delémont et Delle. La solution avancée permet d'intégrer la ligne Porrentruy – Bonfol à cette offre dite « en Y ». Les trains Delémont – Porrentruy continueront leur parcours une fois par heure en direction de Delle et une fois par heure en direction de Bonfol. Les temps d'attente aux gares terminus seront mis à profit de courses supplémentaires vers Porrentruy. Pour ce faire, les CJ transféreront leur concession aux CFF, mais bénéficieront d'une collaboration qui leur permettra d'assurer une partie du travail et des prestations de cette offre en Y.

Durant 2024, la collaboration entre CFF et CJ se concrétise. En fait, la ligne Porrentruy – Bonfol sera exploitée par les CFF, ce qui donne lieu à un transfert de la concession TRV des CJ aux CFF. La collaboration entre CJ et CFF est étroite pour améliorer l'offre fret sur l'ensemble de cette ligne depuis Delémont ou Glovelier. Cette offre est nécessaire, du fait du pôle fret établi à Centre Ajoie pour l'ensemble de la région.

Perspective générale

Dans le cadre de la perspective générale, les CFF, les CJ et le Canton du Jura ont élaboré ce dossier. Ici, plusieurs points d'aménagement visant à augmenter la part modale du chemin de fer dans le canton ont été établis et sont notés. Le document final a été signé par une manifestation en gare de Delémont le 10 octobre 2024.

Grâce à cette étroite collaboration entre les deux compagnies et le canton, il sera possible d'assurer un développement stratégique régional visant une augmentation de la part du marché des transports publics sur les axes de dessertes prin-

cipaux, tout en réglant les coopérations entre les deux compagnies, afin de diminuer globalement les coûts de production ferroviaire.

Aspects stratégiques du fret ferroviaire

Les conclusions de l'affaire analysée en 2023 sont claires : sans aide financière, il est impossible de maintenir un trafic ferroviaire nécessaire à l'économie et au développement du pays. Dans le but de pouvoir proposer une offre de transports par wagons complets isolés, la Confédération est disposée à cofinancer les offres, là où cela est nécessaire, principalement dans des régions périphériques et sur les réseaux à voie étroite. La procédure parlementaire est en cours et devrait s'achever en 2025. La pérennisation sera ainsi assurée jusqu'en 2029 au moins. Les bases légales (principalement la loi sur le transport des marchandises LTM et ordonnances y relatives OTM et autres) seront adaptées.

Les CJ ont apporté la preuve de leur compétence en matière de fret ferroviaire, aussi bien sur le réseau à voie normale (betteraves et bois) que celui à voie étroite (AJD et déchets). En relation avec les changements à venir (cadre légal adapté) et le développement des transports, tout en respectant la volonté du législateur de transférer un maximum de la route au rail, les CJ doivent préparer leur avenir dans le domaine. Aussi, les contrats qui lient AJD aux CJ, doivent être revus et adaptés à la situation financière du pays, ce qui est en cours jusqu'en 2025. Avec ces nouveaux contrats, il sera possible de poursuivre les activités de transport des déchets (AJD), le matériel roulant devra subir une cure de jouvence, voir son remplacement. Aussi bien les locomotives que les wagons ont pris de l'âge et il est nécessaire de les moderniser, voire de les remplacer. En outre, il s'agira de tenir compte des projets de développement du site Chaux-de-Fonnier Vadec qui pourront aussi entraîner des répercussions positives sur les transports ferroviaires régionaux.

En outre, un potentiel important existe pour le transport du bois (grumes) au départ des forêts jurassiennes et du Grand Chasseral. Ces trafics ne demandent qu'à être développés. Avec le nouveau cadre légal à venir, les CJ ont un fort espoir de contribuer à ces trafics. Des études sont en cours et des contacts avec les clients potentiels ont été établis.

Service Clientèle



Horaire:
Lu-Ve: 6h40 - 18h15
Sa-Di et jours fériés: 9h30 - 12h00 | 13h00 - 18h15

Guichet

Une année de renouveau et

L'année 2024 restera gravée dans les mémoires comme un tournant décisif pour le service clientèle. En effet, après près de 40 ans, la gare de Saignelégier a été métamorphosée en un espace moderne et accueillant, conçu pour mieux répondre aux attentes des voyageurs. Dans ce cadre rénové, les équipes de professionnels sont toujours prêtes à écouter et à conseiller les clients, en leur proposant les meilleures options de transport adaptées à leurs besoins. Le conseil personnalisé est au cœur de sa mission, afin de faire découvrir la diversité des titres de transport et d'attirer toujours plus de voyageurs.

Les nouveaux locaux lumineux permettent au service clientèle de travailler de manière plus efficace, dans un environnement propice au développement des offres.



Un matériel roulant de nouvelle génération

Autre moment clé de cette année : la réception, le 20 avril, de la première rame de nouvelle génération. Ce matériel roulant, alliant qualité, confort et fonctionnalités modernes, ouvre la voie à une nouvelle ère pour la Compagnie. Avec l'arrivée de six nouvelles rames, les CJ sont prêts à offrir davantage de services, de produits et d'opportunités de transport, pour répondre à la demande croissante des voyageurs dans l'Arc jurassien.



Les CJ en fête

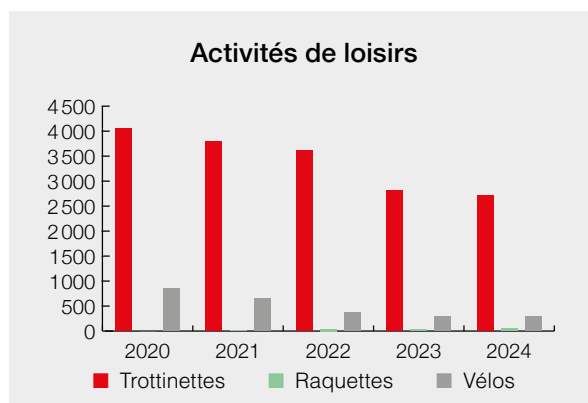
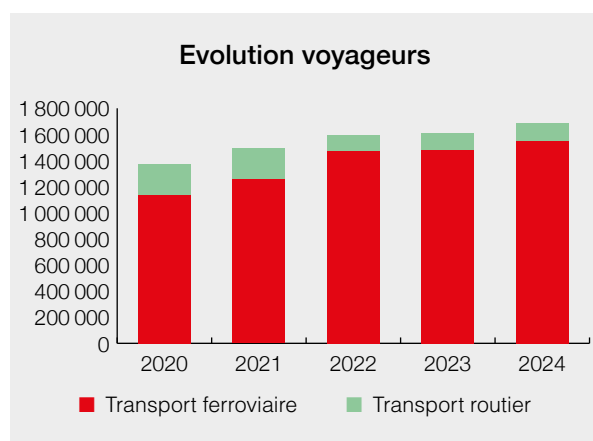
Le 26 octobre fut une journée historique. En effet, près d'un millier de personnes ont assisté non seulement à l'inauguration officielle des nouvelles rames, mais également à de nombreuses animations. Le Département Transport Routier a présenté un bus à hydrogène, l'Infrastructure une tractopelle rail-route. Le poste d'enclenchement et le centre de gestion de secours ont également été présentés au public. En soirée, les visiteurs ont profité d'un spectacle de magie et d'humour, pour finir en apothéose avec une animation musicale par un DJ.

de progrès pour le service clientèle

Une fréquentation globalement en hausse

La fréquentation sur le réseau CJ connaît une dynamique réjouissante, notamment pour les voyages de loisirs et de tourisme. En effet, le Jura-Pass octroyant également la gratuité aux groupes, leur nombre a augmenté. Le réseau voie étroite a par conséquent vu sa fréquentation augmenter de 8% pour la ligne 236 et de 8.7% pour la ligne 237. Bémol toutefois pour la ligne 238 qui a subi 5 mois de fermeture totale suite à la rénovation de la gare de Alle. Elle a par conséquent connu une baisse de fréquentation de 14.6%.

La boucle urbaine de Saint-Imier a quant à elle vécu une hausse, plus modérée sur le secteur Villeret (+2.7%) que celui de l'hôpital (+6.3%). A la suite d'un important chantier qui s'étalera sur plusieurs années, l'horaire de la ligne 131 a été complètement remodelé avec un étoffement de l'offre, engendrant une forte hausse de fréquentation (+11.2%). Côté ligne touristique, les voyageurs de la ligne du Chasseral sont restés stables tandis que son pendant hivernal (Savagnières), faute de neige, a vu sa fréquentation littéralement fondre à -74.5%.



Développement des activités de loisirs

Les CJ mettent un point d'honneur à diversifier leurs activités de loisirs et touristiques proposées dans la région. La randonnée reste une activité phare, mais les découvertes à trottinette, à vélo, en particulier le VTT, et en hiver, les raquettes et le ski de fond sont encouragées.

En partenariat avec d'autres acteurs locaux, les CJ souhaitent offrir toujours plus de possibilités pour ses voyageurs afin qu'ils découvrent la région sous un angle nouveau et profitent pleinement des charmes naturels de ce bel écrin.

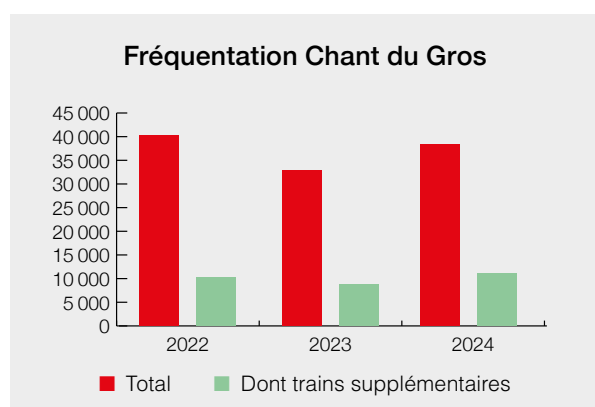
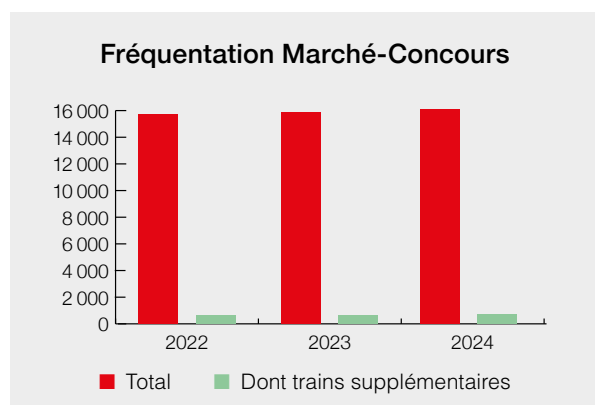
Participation à des événements majeurs

La Compagnie est également présente lors de grandes manifestations populaires, comme le Marché-Concours ou le Chant du Gros. Ces événements sont l'occasion d'offrir aux voyageurs occasionnels une expérience de transport confortable et sécurisée, tout en contribuant à la promotion du transport public.

Ces expériences de voyage enrichissent l'image des CJ et inciteront de nombreux festivaliers à privilégier les transports publics pour leurs futurs déplacements quotidiens ou à découvrir la région lors d'autres occasions.

Perspectives d'avenir

Avec ces évolutions et projets en cours, la Compagnie est plus que jamais tournée vers l'avenir. L'optimisation de ses services, la modernisation de ses infrastructures et le développement de nouvelles solutions de transport continuent d'être au centre de ses préoccupations, avec pour objectif de rendre chaque voyage plus agréable et plus accessible.



Service

Ressources Humaines



Une grande diversité de métiers



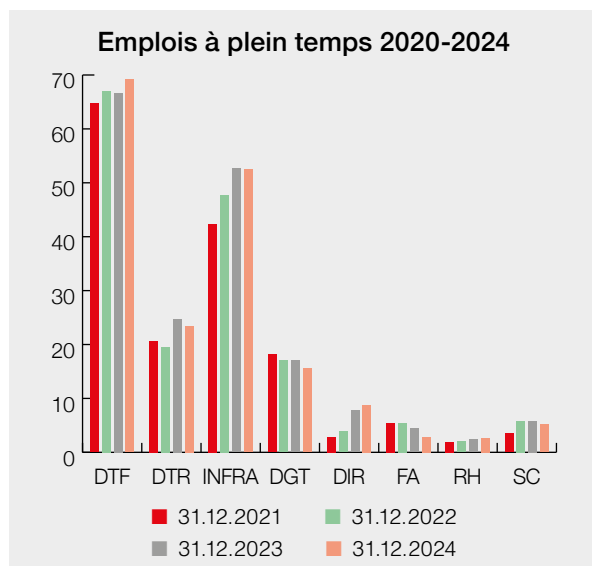
Valérie Stalder

Mutations

En 2024, la Compagnie a enregistré 20 arrivées et 19 départs de collaborateurs fixes ainsi que d'apprentis.

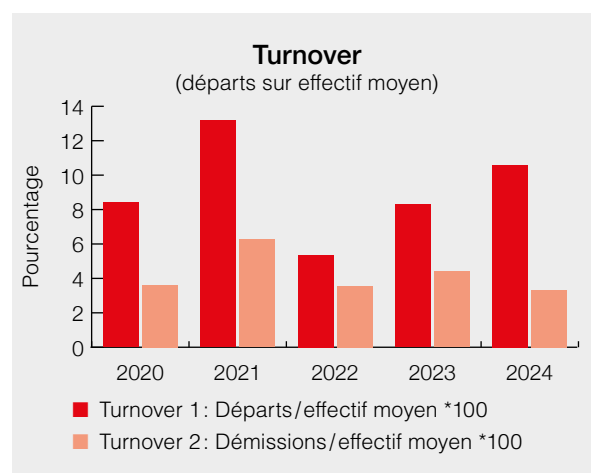
Les 20 arrivées se rapportent aux fonctions suivantes : comptables (2), comptable spécialisé (1), contrôleur de gestion spécialisé (1), conseiller clientèle (1), opérateurs ferroviaires en gestion du trafic (2), mécanicien de locomotives (1), logisticien (1), polymécanicien (1), employé technique polyvalent (1), employé de maintenance matériel roulant (1), conducteurs d'automobiles (2), mécanicien en maintenance d'automobiles (1), gestionnaire administratif (1), constructeur de voies ferrées (1), chefs de projets électrotechniques (2), aide-électricien (1).

Les 19 départs se rapportent aux postes suivants : comptable (1), contrôleur de gestion (1), chef service clientèle (1), conseiller clientèle (1), opérateurs ferroviaires en gestion du trafic (2), logisticien (1), automatisien (1), employé de maintenance matériel roulant (1), conducteurs d'automobiles (5), mécanicien en maintenance d'automobiles (1), chef d'équipe voies ferrées (1), chefs de projets électrotechniques (3).



De plus, les secteurs du transport par bus, du convoyage de lait et de la maintenance du matériel roulant ferroviaire ont fait appel à du personnel auxiliaire.

Diverses opportunités de mutation entre départements ont également été saisies.



Formation

La sécurité est une préoccupation centrale de la Compagnie. Chaque nouveau collaborateur ou apprenti participe systématiquement à son entrée à une formation de sensibilisation à la sécurité au travail dispensée par le responsable sécurité et santé. Les nouveaux chefs de groupe prennent également part à une formation sur la sécurité au travail spécifiquement adaptée à leur fonction. Enfin, des audits de sécurité interne sont menés régulièrement dans les divers secteurs de l'entreprise.

Tous les cours de base rattachés aux fonctions sécuritaires ont été suivis : permis manœuvre directe et indirecte, protecteur, chef-sécurité, manipulation des interrupteurs à cornes LC et autoprotection APD, utilisation des EPI, cours OACP pour la conduite des bus et camions.

De plus, la Compagnie a organisé au sein de ses équipes toutes les formations requises tant de conduite que d'entretien technique pour la mise en fonction, la conduite puis la maintenance et l'entretien des nouvelles rames de 5^e génération.

La Compagnie a formé à la conduite de trains (permis OCVM B80/100) 1 nouveau mécanicien de locomotives et a effectué l'accréditation

au service du transport public

(permis OAASF cat. B) de 1 opérateur ferroviaire en gestion du trafic.

Par ailleurs, différents cours techniques ont été organisés, notamment :

- Brevet fédéral diagnosticien (1)
- Cariste (1)
- Colloque contrôle végétation (3)
- Conditionnement boudins et rails (2)
- Contrôleur d'équipement Antichute (1)
- Cours OACP (19)
- Cybersécurité (98)
- Domino 69 (2)
- Engagement chariot élévateur abords de dépôts ferroviaires (10)
- Gestionnaire logistique (1)
- Grutier catégorie A et/ou B (3)
- Informatique – base (1)
- Informatique – Teams (20).
- Journée formation SSST (1)
- Position des voies entre sécurité et LCC (1-3)
- Management – prise de décisions (1)
- Maniement de la tronçonneuse (6)
- Permis nacelle élévatrice (9)
- Planificateur en logistique (1)
- Premiers secours (27)
- Refresh LDT/OLDT (96)
- Secrétaire de Conseil d'administration (1)
- Séminaire sur les réseaux de données (2).
- Transport matières dangereuses M3 (16)
- Utilisation des petits moyens d'extinction (70)
- Voie ferrée niveau 1 (4)

Finalement, la Compagnie forme actuellement 4 apprentis (employé de commerce, logisticien de stockage, mécanicien sur véhicules lourds et monteur-automaticien).

Règlement des cadres dirigeants et supérieurs des CJ

Le processus d'établissement de la réglementation pour le personnel cadre hors CCT s'est achevé à fin décembre, avec mise en application au 1^{er} janvier 2025, conformément au cadre et aux échéances fixées.

Ainsi, la Compagnie disposera dès 2025 d'un dispositif formalisé, équitable et en adéquation avec la CCT et le marché du travail.

L'évaluation de la rémunération repose dès lors sur une méthodologie analytique d'objectifs individuels et collectifs, impactant la marche des affaires de la Compagnie.

Dans ce cadre est intégrée la revue semestrielle des KPI de l'entreprise définis par la Direction dans l'alignement de la stratégie fixée par le Conseil d'administration. Ceux-ci servent de support à l'analyse systématique, intégrée et alignée du développement de la Compagnie et l'organisation coordonnée efficace des actions dans chaque domaine de travail.

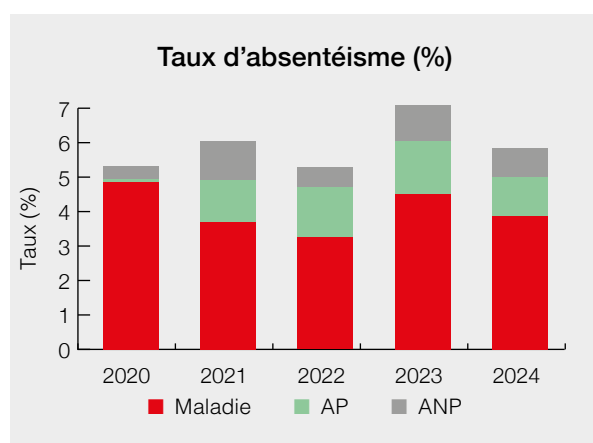
La Compagnie bénéficie ainsi d'un instrument de gestion d'entreprise moderne et efficient.

Symova

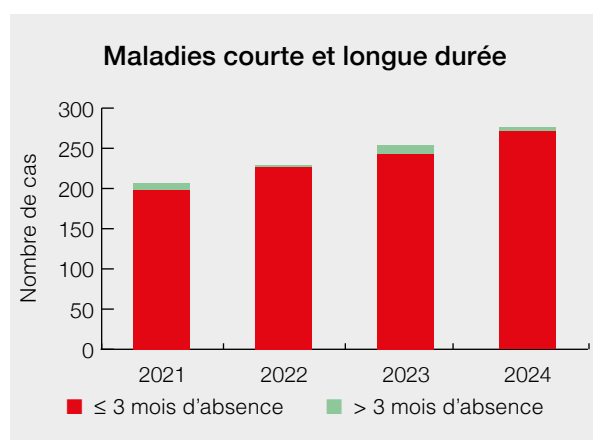
La Compagnie est affiliée à la Fondation collective LPP Symova. Grâce au bon rendement des placements au cours de l'année comptable écoulée, le taux de couverture de la fondation atteint au 31 décembre à 118.03 % (114.35 % en 2023), et celui de la caisse de prévoyance CJ s'élève, quant à lui, à 110.33 % (104.08 % en 2023).

Absences

Le taux de l'absentéisme cumulé, maladies et accidents, a atteint 5.80 % (-1.27 pts par rapport à 2023). Il a considérablement diminué par rapport à l'année précédente et retrouve un niveau proche d'avant Covid. Cette amélioration du taux touche tant la maladie que les accidents professionnels et non professionnels. De manière globale, nous constatons une diminution des cas de maladie de longue durée mais une augmentation de cas d'accidents.

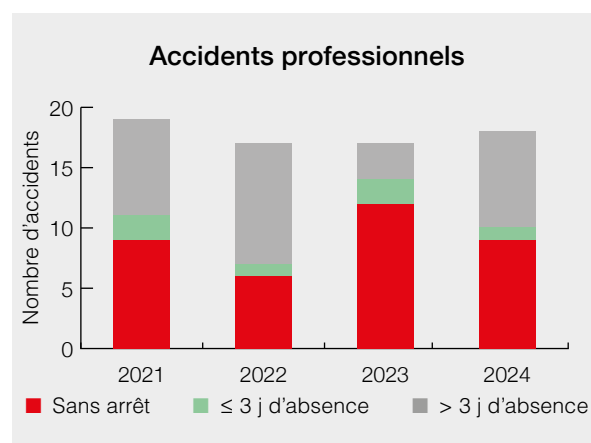
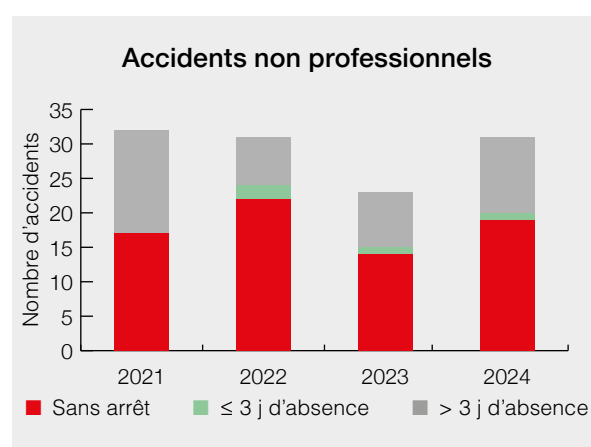


L'absentéisme pour maladie diminue à 3.87 % (-0.65 pts par rapport à 2023). Comparativement aux trois années précédentes, la situation de cas d'absence supérieure à trois mois est à nouveau en baisse après une année 2023 élevée (10 cas).



L'absentéisme pour accidents ou maladies professionnels reste relativement stable à 1.12 % (-0.41 pts par rapport à 2023). Le nombre de cas également avec 18 cas (17 en 2023).

L'absentéisme pour les accidents non professionnels est également en diminution à 0.81 % (-0.21 pts par rapport à 2023). Le nombre de cas annoncé (31) est proche de celui des trois dernières années. La Compagnie compte 19 cas bagatelles et 4 cas supérieurs à 3 mois.



L'entreprise poursuit de manière étroite le suivi des absences et poursuit la stratégie de communication proactive avec le personnel absent. Elle continue également à veiller à l'accompagnement des situations de longue convalescence afin de favoriser et faciliter le retour au travail de ses collaboratrices et collaborateurs, parfois également, temporairement ou durablement, dans une activité mieux adaptée. Comme en 2023, une réflexion interne a été conclue. Elle est jugée durable et satisfaisante.

Service Sécurité et Santé



Un lieu de travail sûr, c'est un avenir assuré :



Jean-Philippe Croset

Généralité

La sécurité et la protection de la santé des collaborateurs sont au cœur des priorités de la Compagnie. La diversité des activités du personnel engendre de nombreux phénomènes dangereux susceptibles de provoquer des accidents et des atteintes à la santé.

Identifier ces dangers et mettre en place des mesures adéquates est essentiel pour garantir la sécurité de tous.

Éviter les accidents et protéger la santé du personnel nécessitent une vigilance constante et une collaboration active de tous. Grâce à l'engagement et aux connaissances de chacun, l'environnement de travail est sûr et sain, propice à la performance et au bien-être de tous.

Audits de sécurité

Les audits de sécurité internes jouent un rôle crucial dans l'identification des situations et des conditions de travail non conformes, permettant ainsi de définir des mesures pour éviter les accidents et améliorer la sécurité. En 2024, 7 audits internes ont été réalisés dans les différents secteurs de l'entreprise, avec un taux de réussite de 94,2%.

Cette année, un audit n'a nécessité aucune mesure corrective, tandis que les 6 autres audits ont conduit à la mise en place de 10 mesures pour renforcer la sécurité. Un accent particulier a été mis sur les chantiers, entre autres la réfection de la gare d'Alle. Dans chacune des situations, la collaboration constructive du personnel a permis de définir des mesures pragmatiques et efficaces.

Formation

La formation à la sécurité et la santé au travail est essentielle pour créer un environnement de travail sûr. Elle permet aux collaboratrices et collaborateurs de reconnaître et d'éviter les risques, réduisant ainsi le nombre d'accidents et les blessures sur le lieu de travail. Les formations continues sensibilisent le personnel à l'importance de la sécurité, créant une culture où chacun se sent responsable de la sécurité de tous.

Dans le cadre du plan de formation, les cours ci-dessous ont été organisés en 2024 :

- Formation du personnel à la compréhension et à l'utilisation du système de gestion de la sécurité SGS (100 personnes).
- Formation à l'utilisation des petits moyens d'extinction (69 personnes).
- Sensibilisation à la sécurité sans ou avec APD pour les nouveaux collaborateurs (23 personnes).
- Formation spéciale élévateur dans les dépôts avec présence de ligne de contact (10 personnes).
- Formation des intervenants 1.3 ADR, (10 personnes).
- Formation contrôleur EPI antichute (1 personne).
- Formation premiers secours BLS (27 personnes).
- Maniement de la tronçonneuse (6 personnes).
- Permis opérateur nacelle élévatrice (9 personnes).

engageons-nous pour la sécurité

Système de Gestion de la Sécurité (SGS)

Le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) a continué de se développer pour répondre aux besoins croissants de l'entreprise et renforcer l'efficacité opérationnelle.

Pour la gestion opérationnelle, le logiciel OPTIMISO a été implanté. Les paramètres de base, tels que les postes, les rôles, les entités, ainsi que les différentes catégories de tri et de classement, sont en phase d'achèvement. L'introduction des processus et procédures a débuté, et la gestion des risques est en cours. Cette plateforme permet d'optimiser les processus et d'assurer une meilleure traçabilité des actions.

Pour la gestion électronique des documents, le logiciel M-Files est utilisé. Le coffre RSQE a été configuré et la pyramide documentaire a été construite selon les besoins spécifiques. Les premiers documents de référence, en lien avec les processus et procédures qui se trouvent dans OPTIMISO ont été intégrés. Cette intégration a amélioré l'accessibilité et la compréhension du système, tant sur le plan informatique que sur le plan opérationnel.

Parallèlement, se poursuit la révision des processus. Les procédures sont simplifiées tout en respectant les exigences de l'OFT et du règlement délégué (UE) 2018/762. L'analyse des risques guide cette révision, assurant que les aspects les plus critiques de la sécurité soient pris en compte.

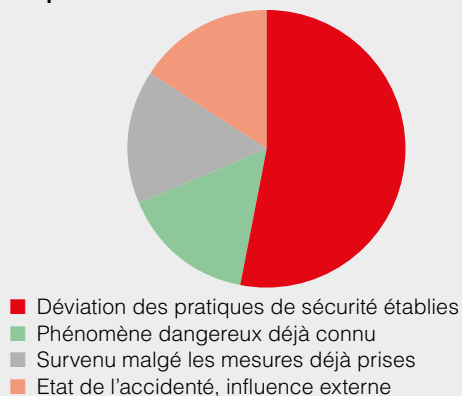
Comité de Sécurité

Le Comité de Sécurité a connu des évolutions significatives visant à renforcer son efficacité et sa formalisation. Historiquement, le comité se réunissait plusieurs fois par an, mais il n'était pas formellement reconnu et manquait d'une mission clairement définie. Cette situation a été améliorée grâce à la création d'un règlement officiel. De ce fait, les améliorations apportées au Comité de Sécurité témoignent de l'engagement à maintenir un environnement de travail sûr et conforme aux normes les plus élevées. La formalisation du comité et la clarification de ses missions et responsabilités permettent de mieux structurer les efforts en matière de sécurité et de santé au travail. Ces initiatives contribueront à réduire le nombre d'accidents et à promouvoir une culture de sécurité au sein de l'entreprise.

Analyse d'événements et d'accidents

Le nombre d'accidents professionnels reste identique à l'année 2023. L'analyse des accidents professionnels démontre encore une fois que dans bien des cas, leur survenue est due à une application partielle des règles de sécurité, à un oubli ou quelques minutes d'inattention. La vigilance est maintenue et les mesures de sécurité sont revues. Selon la nécessité, elles sont adaptées.

Aspect du manageant de la sécurité concernée pour les accidents survenus en 2024



Service Informatique

Une année de transformation numérique et de renforcement



Mike Romero

Évolution du parc informatique

En 2024, le service informatique a poursuivi les travaux de modernisation et d'extension du parc informatique pour répondre aux besoins croissants en matière de technologie et de connectivité. Parmi les actions notables, on peut citer :

- **Renouvellement et uniformisation des postes de travail:** Plus de trente postes en fin de vie ont été remplacés, permettant de réduire l'écart technologique. Ce processus de renouvellement intensif devrait se terminer en 2025 pour un retour à un cycle de renouvellement standard en 2026.
- **Rationalisation du parc d'impression:** Renouvellement et uniformisation de l'ensemble des photocopieurs permettant de nouvelles fonctionnalités tels que l'impression centralisée.
- **Modernisation des systèmes Wi-Fi:** Poursuite du remplacement des systèmes existant et préparation à une nouvelle gestion des réseaux sans fil en 2025.
- **Extension de la digitalisation:** Ajout de nouveaux postes et tablettes pour les services encore peu informatisés, avec une prévision d'augmentation du nombre de périphériques mobiles en 2025.
- **Migration vers Windows 11:** Migration des postes compatibles de Windows 10 à Windows 11 en prévision de la fin du support Microsoft.

De plus, le service informatique a acquis un système d'inventaire et de gestion des postes, dont la mise en place se poursuivra en 2025.

Informatisation des documents et processus

La digitalisation des documents et des processus est essentielle pour améliorer la sécurité, la traçabilité des données et l'efficacité opérationnelle. Plusieurs projets ont été lancés dans cette optique :

Déploiement de la solution ECM «M-Files»

- La GED qualité/sécurité, permettant une mise à disposition centralisée des documents (instructions, processus, formulaires, modèles, etc.), est terminée et en cours d'alimentation. Elle sera accessible aux collaborateurs courant 2025.
- Les flux de gestion de courriers sont en cours de tests pour un déploiement début 2025.
- Les flux de validation des factures sont en cours de finalisation pour un déploiement courant 2025.
- Le travail se poursuivra en 2025, avec la définition et l'intégration des flux de demandes d'achat et de commandes en lien avec les flux de validation de factures.



de la sécurité pour une exploitation ferroviaire durable

Gestion des impressions et du papier

En plus du remplacement des photocopieurs, un système d'impression centralisé et sécurisé a été mis en place, offrant de nouvelles fonctionnalités d'impression et de numérisation personnalisées. L'objectif est de réduire les impressions et le transit interne de documents papier en favorisant la numérisation et le transfert numérique.

OPTIMISO – l'outil au service de la sécurité

Pour répondre aux exigences croissantes en matière de gestion de la sécurité (SGS), le logiciel OPTIMISO a été déployé. Ce nouvel outil, alimenté par les différents départements et services en collaboration avec le service sécurité, vise à structurer l'organisation interne et à répondre aux normes et réglementations en vigueur.



Il regroupe l'ensemble des processus et procédures de l'entreprise, leurs liens avec les documents qualité/sécurité de la GED, la gestion des risques et des mesures correctives, la gestion des contrôles internes ainsi que celle des postes, responsabilités et compétences. Ces éléments sont structurés et liés pour permettre un suivi, une amélioration et une analyse globale via différents indicateurs.



Cybersécurité

Suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle directive en cybersécurité pour les chemins de fer (CySec-Rail), la sécurité informatique reste une priorité majeure. En 2024, les analyses de risques et l'évolution du *listing* des mesures à réaliser se sont poursuivies. Plusieurs initiatives ont été entreprises pour renforcer la posture de sécurité :

- **Sensibilisation :** Réalisation de formations en présentiel des collaborateurs principalement exposés aux cyberattaques, avec une seconde session prévue en 2025. Mise en place de solutions de formation continue, incluant des simulations de *phishing* et des micro-formations en ligne.
- **Mesures de cybersécurité techniques, logicielles et organisationnelles :** Nouvelles mesures prises pour assurer une évolution permanente de la cybersécurité en adéquation avec les nouvelles directives.

Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV)

Depuis le premier trimestre 2023, le SAEIV est opérationnel dans l'ensemble des véhicules (trains et bus), permettant la transmission en temps réel des données de localisation et d'avancement pour soutenir l'exploitation et l'information aux voyageurs.

En 2024, ce système a été amélioré en prévision des futures évolutions et exigences de la branche, telles que l'initiative «Swiss Identification for Public Transport» (SID4PT). Il accueille la connexion des nouvelles rames de 5^e génération. Les adaptations se poursuivront en 2025.



Service Finances et Administration

Revue de l'année 2024

Les comptes de l'exercice présentent un résultat déficitaire de CHF 671 777.

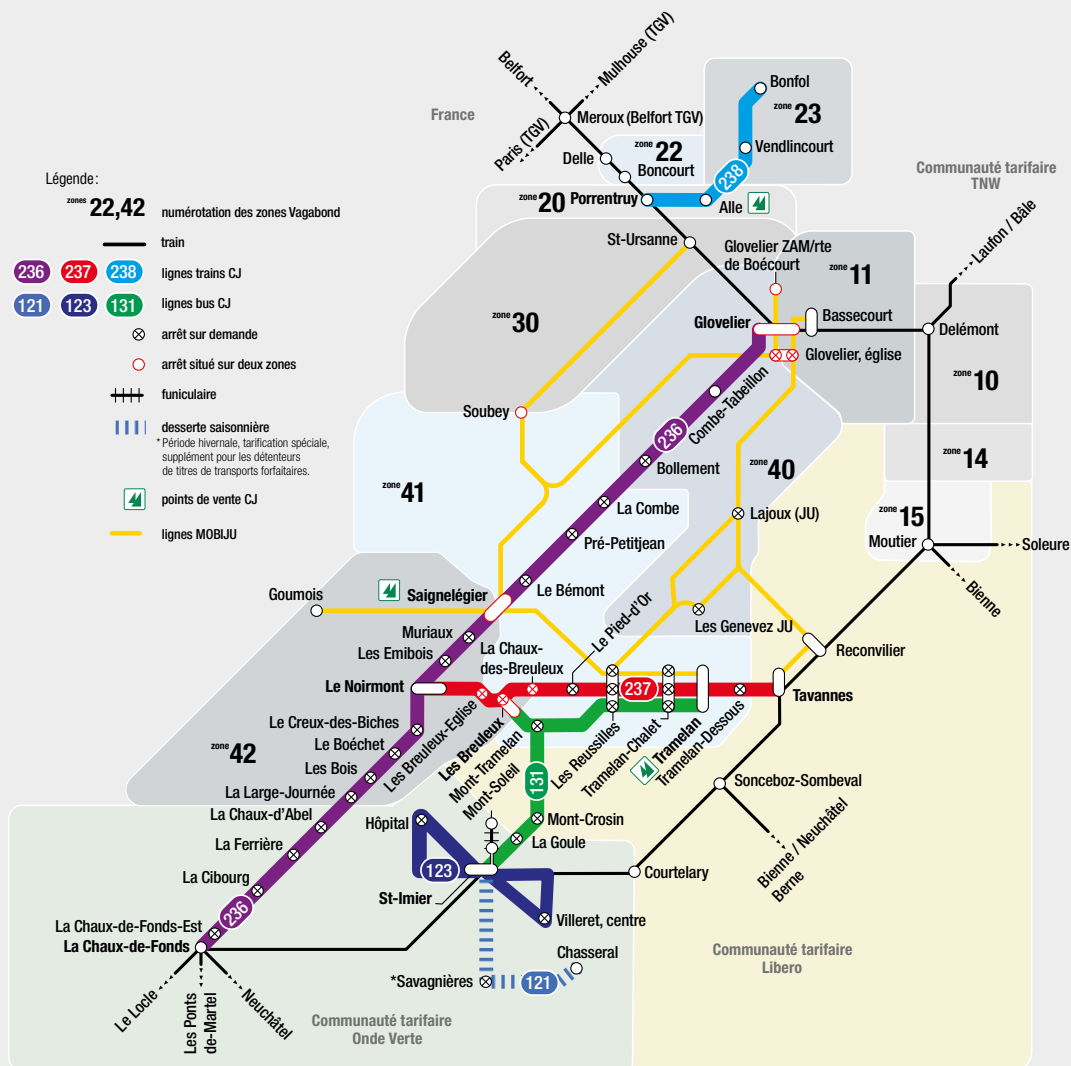
Globalement, l'entreprise a réalisé un chiffre d'affaires de 44,3 millions de francs, dépassant les chiffres de 2023 de 2,7 millions. La perte globale est notamment due au secteur Infrastructure qui a enregistré une perte de 0,6 millions.

La convention de prestations avec l'Office fédéral des transports est d'une durée quadriennale et est arrivée à échéance à fin 2024.

La renégociation de la convention de prestations aura pour effet une valorisation des travaux et prestations fournis par ce secteur aux autres utilisateurs du réseau pour les années 2025 à 2028.

La partie financière n'est volontairement pas évoquée ici et fait l'objet d'un rapport financier séparé.

Notre réseau



Agréable

Fiable

Durable



www.les-cj.ch

