

Rapport de gestion 2023



Impressum

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



Table des matières

Message des organes dirigeants	5
Les CJ en bref	9
Assemblée générale	13
Conseil d'administration	17
Direction	19
Département Transport Ferroviaire	23
Département Gestion du Trafic	29
Le pouls de votre région en 2023	33
Département Infrastructure	37
Département Transport Routier	41
Service Etudes et Développement	45
Service Clientèle	49
Service Ressources Humaines	53
Service Sécurité et Santé	57
Service Informatique	61
Service Finances et Administration	65

Message des organes dirigeants





Géraldine Beuchat-Willemin



Jean-Frédéric Python

L'année 2023 a inscrit la Compagnie des chemins de fer du Jura SA (CJ) dans une dynamique de changement et d'innovation, marquant ainsi une étape déterminante vers la réalisation de sa vision à long terme. Avec une série de réformes stratégiques et le lancement de projets ambitieux, la Compagnie s'est engagée à renforcer son infrastructure, à améliorer la qualité de ses services, et à garantir un transport public **agréable - fiable - durable** pour tous ses voyageurs. Ce bilan annuel met en lumière les initiatives clés et les avancées significatives, soulignant l'engagement de la Compagnie envers l'excellence opérationnelle, la sécurité et la satisfaction clientèle.

Modernisation des statuts

Dans un effort de modernisation et d'alignement avec ses objectifs stratégiques, la compagnie a revu et adopté de nouveaux statuts en 2023. Ces statuts rénovés sont le pilier d'une gouvernance adaptée aux défis contemporains, avec une représentation actionnariale optimisée pour intégrer des compétences clés dans le domaine du transport public. Le Conseil d'administration, désormais diversifié, inclut des membres issus des cantons du Jura (2), de Berne (1), de Neuchâtel (1), et trois administrateurs indépendants, témoignant du dynamisme et de l'ouverture de la Compagnie.

Clarification organisationnelle

Un règlement d'organisation révisé a été introduit pour définir avec précision les rôles et responsabilités, assurant une gestion fluide et efficace.

Stratégie à long terme

Face aux nombreux enjeux du secteur, le Conseil d'administration s'est fixé comme objectif de revisiter la stratégie. Une feuille de route pour les années à venir, concentrant ses efforts sur l'innovation et la durabilité. Le Conseil d'administration informera à ce sujet durant les prochains mois.

de la Compagnie des chemins de fer du Jura en 2023

Avancées en matière de rémunération et d'équité

Les négociations de la nouvelle convention collective de travail pour 2024-2027 ont abouti à l'établissement d'une grille salariale équitable et transparente, fondée sur une évaluation analytique des fonctions et 18 critères précis. Ce modèle garantit une rémunération juste et équitable pour l'ensemble des collaborateurs et collaboratrices, en adéquation avec leur contribution et leurs compétences.

Sécurité informatique

Des progrès notables ont été réalisés en termes de sécurité informatique, renforçant la protection des données et des infrastructures contre les menaces numériques, une étape essentielle pour assurer la continuité et la fiabilité de nos services.

Projets et réalisations

Le projet ArcExpress

Le soutien de l'Office fédéral des transports (OFT) au projet ArcExpress souligne son importance stratégique pour l'offre de transport public entre La Chaux-de-Fonds et Delémont, avec une étude complémentaire prévue pour valider sa faisabilité technique.

Investissement dans les nouvelles rames

Stadler

L'acquisition des nouvelles rames Stadler de génération «V» est un investissement majeur pour l'avenir, promettant une amélioration significative de l'expérience voyageur grâce à un transport public agréable, fiable et durable.

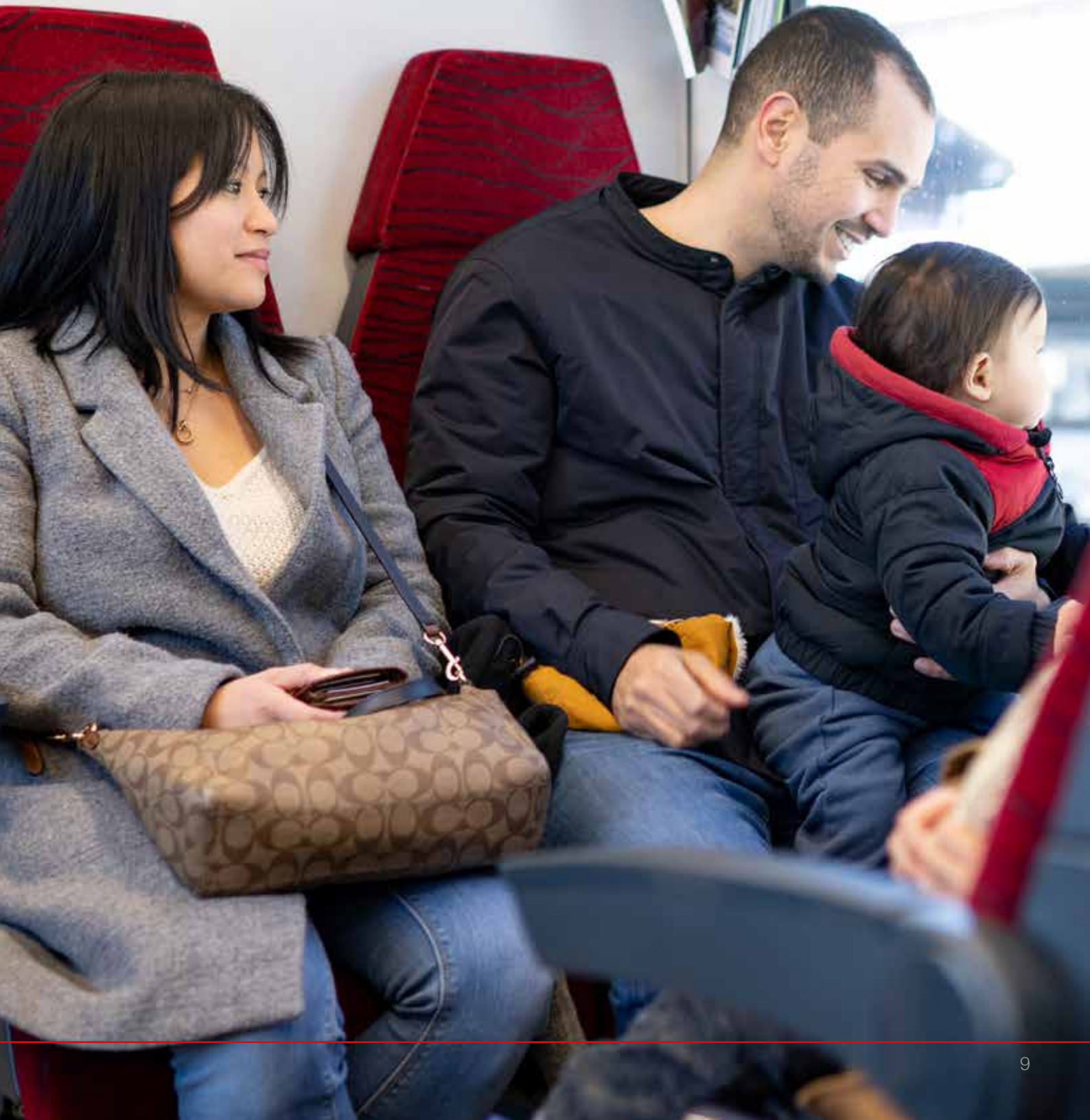
Pour clore, un tout grand merci est adressé à notre clientèle et notre personnel, aux commanditaires, aux autorités communales, au Parc naturel régional Chasseral, au Parc naturel régional du Doubs ainsi qu'à l'association des communes du Jura bernois (Jb.B). Grâce à eux, la Compagnie a offert un service public irréprochable dans son périmètre d'activités.

Les CJ en bref

Tramway élégier

Départ 10:20

10:21	Muriaux	Arrêt sur demande
10:23	Les Emibois	Arrêt sur demande
10:27	Le Noirmont	Arrêt sur demande
10:56	La Chaux-de-Fonds	





Transport de voyageurs

1 609 679

Nombre de voyageurs (+0.8%)

20 960 801

Nombre de voyageurs-km (+0.7%)

1 479 656

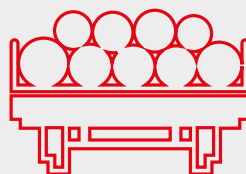
Nombre de voyageurs trains (+0.3%)

130 023

Nombre de voyageurs bus (+7%)

CHF 4 379 764

Produits de transport voyageurs (+7%)



Transport de marchandises

31 821 tonnes nettes

Transport de lait (+1%)

9 395 tonnes nettes

Transport de bois (-22%)

29 439 tonnes nettes

Transport de betteraves (-20%)

33 690 tonnes nettes

Transport de déchets (+2%)



Recettes et investissements

CHF 41.6 mios

Chiffres d'affaires (38.3 mio)

CHF 35.6 mios

Investissements (26.9 mio)



Ressources humaines

181.50

Effectif (EPT) du personnel (+9%)



Activités de loisirs

297

Nombre de vélos loués (-19%)

2 830

Nombre de trottinettes louées (-21%)

39

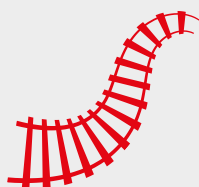
Trains historiques (-23%)

64

Trains spéciaux pour les manifestations (-0.5%)

6

Tournages de films (-40%)



Infrastructures

77 098 m

Longueur exploitée voie étroite

11 718 m

Longueur exploitée voie normale

1 196 m

Renouvellement de la voie

(comparaison avec 2022)

Assemblée générale



79^e assemblée générale

La 79^e assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie s'est tenue le 27 juin 2023 à Saignelégier sous la présidence de M. François-Xavier Boillat. Elle a réuni 36 actionnaires, représentant 98 681 actions sur un total de 108 500, soit 90,95 %. À noter que 36 231 actions sont représentées via une procuration.

L'assemblée a donc décidé :

- d'approuver le rapport de gestion, les comptes et le bilan 2022 ;
- 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 17 181.63
à diminuer de la perte reportée marchandises voie étroite ;
 - CHF 30 496.93
à ajouter à la réserve marchandises voie normale ;
 - CHF 192 115.15
à ajouter à la réserve pour pertes futures infrastructures ;
 - CHF 316 151.93
à diminuer de la perte reportée trafic régional voyageurs ;
 - CHF 2 808.88
à ajouter à la réserve pour perte future trafic local voyageurs ;
- de prélever le solde créditeur de CHF 362 187.96 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 2023 ;
- d'approuver les statuts ;
- d'élire MM. Pierre André Meyrat et François Gatabin au Conseil d'administration ;
- d'élire M^{me} Géraldine Beuchat à la présidence.

Répartition des actionnaires

- Confédération 33.39 %
- République et Canton du Jura 36.71 %
- Canton de Berne 14.46 %
- République et Canton de Neuchâtel 0.07 %
- Privés et communes 15.37 %

Conseil d'administration



Pierre André
Meyrat

Nathalie
Guex

Jean-Daniel
Jeanneret

Charles
Juillard

Jean Christophe
Schwaab

François
Gatabin

Géraldine
Beuchat-Willemin

Conseil d'administration

M^{me} Géraldine Beuchat-Willemin (1969)
Présidente / Administratrice depuis 2020, échéance mandat 2026 / **Députée du Canton du Jura** / Députée au parlement jurassien / 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^{me} Nathalie Guex (1965)
Administratrice depuis 2019, échéance mandat 2026 / **Députée du Canton de Berne** / collaboratrice scientifique Direction des travaux publics et des transports du canton de Berne

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

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 / Administrateur auprès de: Entreprise électrique de la Goule SA, Casino du Jura SA, Fondation Medhop, Coopérative Assurance Grêle Suisse / Président par intérim d'ArcExpress / Membre du comité d'OuestRail

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

Commission des finances

Géraldine Beuchat-Willemin
(Présidente jusqu'au 30.06.2023)

Pierre André Meyrat
(Président depuis le 01.07.2023)

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

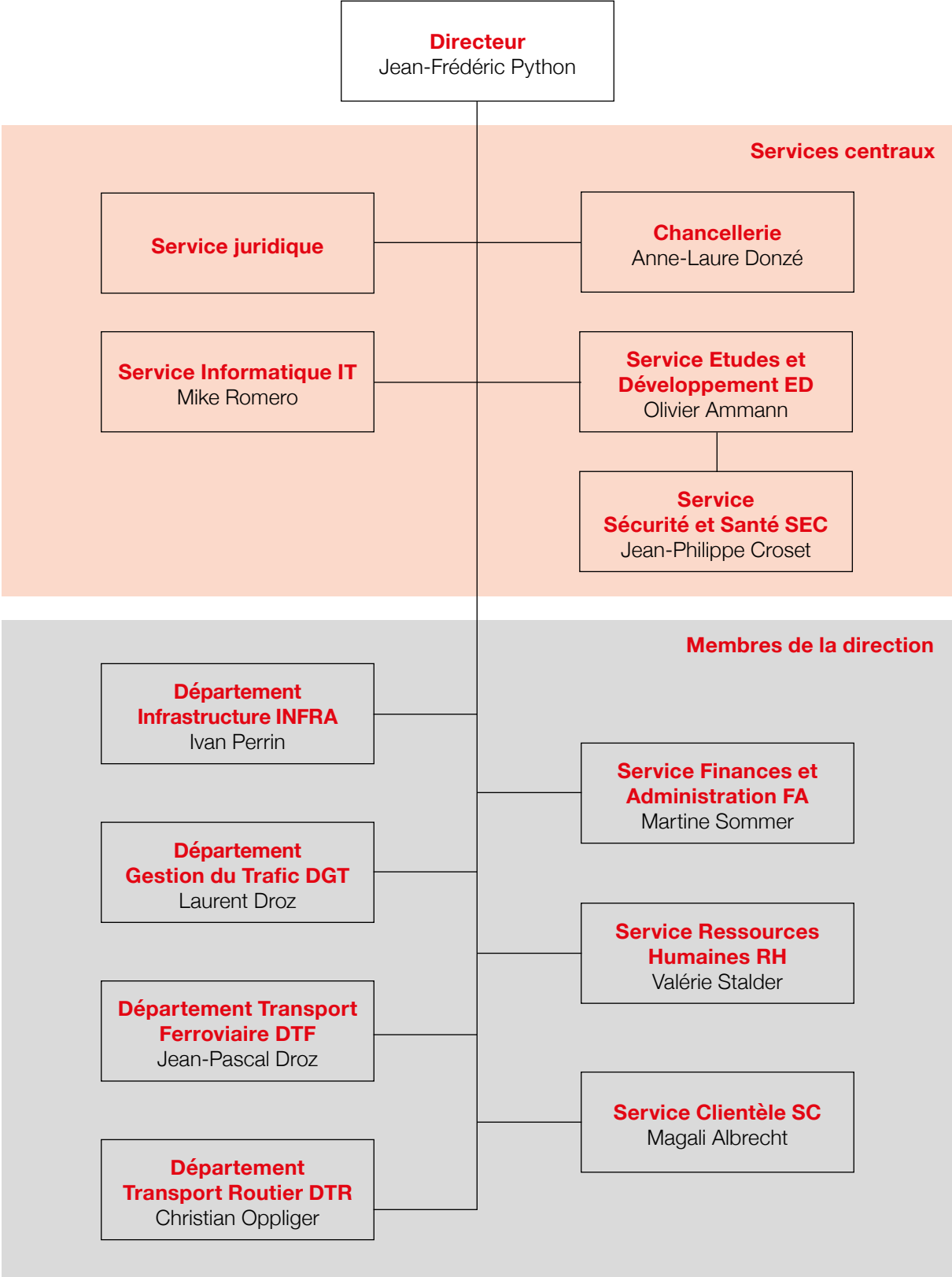
69672.70 (H.T) (indemnités forfaitaires annuelles + indemnités de séances).

Direction



Chemins de fer du Jura

Organigramme au 31.12.2023



Département Transport Ferroviaire



L'exploitation et la maintenance tendent

à l'excellence opérationnelle au service des clients



Jean-Pascal Droz

L'exploitation et la maintenance offrent un aperçu détaillé des performances de l'entreprise ce que démontrent les réalisations et innovations pour tendre à l'excellence opérationnelle au service des clients.

L'ensemble du matériel roulant «train régional voyageurs» (TRV) a été exploité.

Grâce au personnel engagé, des prestations de qualité, sûres et ponctuelles ont été offertes sur tout le réseau.

Trafic des voyageurs

Du 1^{er} au 3 avril 2023, des travaux CFF sur le tronçon Porrentruy – Courgenay ont nécessité la suppression des trains entre Porrentruy – Bonfol. Ils ont été remplacés par un service de bus CJ avec un horaire modifié.

Le trafic ferroviaire a été totalement interrompu entre Bonfol et Alle du 17 au 21 avril 2023. Du 11 décembre 2022 au 1^{er} août 2023, seule une voie avec un quai provisoire en gare de Bonfol fut disponible. Une rame a été stationnée, matin et soir du lundi au vendredi, à Alle Cargo Centre-Ajoie.

Activités des ateliers

Chaque année, du matériel roulant doit être révisé afin de respecter les normes sécuritaires en vigueur. Des mises à jour ont été réalisées dans la mesure des faisabilités techniques et financières.

L'entretien préventif est extrêmement important lorsque le matériel roulant ne peut, certaines fois, pas bénéficier de réserve supplémentaire pour pallier le manquement dû aux pannes, accidents ou défaillances techniques. Sur un total de 1 825 jours d'exploitation, les rames de génération IV ont été immobilisées complètement ou partiellement 9 jours. Le taux de fiabilité/disponibilité de 99.5 % est remarquable et confirme la nécessité de poursuivre ces contrôles et entretiens préventifs et usuels, afin de garantir une disponibilité élevée du parc véhicule.

Ua 272 et 283 – Révision R1

Une révision de ces wagons a été effectuée (châssis, bogies, essieux sans remplacement des bandages). Révision complète du frein ainsi qu'une remise en peinture complète.

Be 651 et 653 – Révision R1 caisse

Première révision de la caisse et ses composants 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, le WC, ainsi que les attelages. Les bogies sont révisés séparément en fonction de l'usure des bandages.

ABt 713 et B 753 – 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 correct des appareils de frein. Les véhicules ont été également reprofilés (tournage de la roue). Les bogies sont révisés séparément en fonction de l'usure des bandages et ont leur propre cycle de vie.

ABt 711 – 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 correct des appareils de frein. Le sol en linoléum a dû être remplacé dans le compartiment 2^e classe. Le véhicule a été également reprofilé. Les bogies sont révisés séparément en fonction de l'usure des bandages.

B 751 – 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 correct des appareils de frein. Sur ce véhicule, les bogies arrivés en fin d'usure ont été remplacés par ceux de réserve.

ABe 632 – Remplacement moteur

En raison d'une malfaçon sur un rotor, un moteur a dû être remplacé. Cette opération paraît simple ou anodine mais nécessite le démontage complet de l'ensemble des 2 essieux moteurs sous la partie centrale de la rame après levage. Cette dernière a été immobilisée 10 jours.

ABe 631 – Contrôle technique

En raison du remplacement prochain de ces rames, un contrôle technique a été effectué. Ce dernier avait pour but de contrôler et de garantir la sécurité. Sa validité est d'une année (terme: 18.08.2024) et peut être encore renouvelée 1 seule fois. Ensuite, la machine devra être révisée, vendue ou mise au rebut. Les essieux porteurs de cette rame sont au diamètre minimum et devront être remplacés courant 2024 si cette rame doit être appelée à rouler encore une année.

Sb 365 et 367 – Révision R1

Une révision complète de ces wagons a été effectuée (châssis, bogies et essieux). Une reprise des soudures du châssis a été nécessaire. Les véhicules de cette flotte arrivent en fin de vie et doivent être remplacés à terme.



Révision de bogies porteurs FFA type K1110 pour ABt et B rames IV

Les bogies démontés de la B 751 ont été révisés et mis en réserve. Les essieux ont été transformés passant de roues monoblocs en corps de roue avec montage de nouveaux bandages.

Installation anti-enrayeur

Afin de réduire les dégâts aux roues lors de freinages, un système d'anti-enrayeur a été installé sur les ABt 711, 713 et B 751, 753. 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 désolidarisés des bogies et une importante transformation sous-caisse a été menée. Les bogies ont également été modifiés en conséquence (capteur de vitesse, essieux en plus et modification des conduites des cylindres de frein).

Installation CUS – Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs (SAEIV)

Afin de répondre aux nouvelles normes de géo-positionnement en temps réel des véhicules TRV et de pouvoir s'adapter à la digitalisation, un nouveau système d'information aux voyageurs en lien avec les bases de données horaires en temps réel a été installé sur la rame 651 - 751 - 711. La mise en service de la rame avec le système opérationnel se fera au début de 2024.

Modification des éclairages intérieurs

Les anciens tubes néons présents depuis des années dans les véhicules ne sont plus livrables et leur consommation électrique est importante. Un essai avec modifications pour l'implantation de tubes LED a été mené sur la rame 651 - 751 - 711. Un déploiement ces prochains mois est nécessaire sur les prochains véhicules car les stocks de néons utilisés jusqu'à présent s'amenuisent. Enfin, les tubes LED sont plus résistants, économes et d'une longévité accrue pour un coût similaire.

Installation du ZUB 262 sur les Tm 181 et 182, voie normale

Le ZUB 262 est un système de sécurité de contrôle automatique des trains (ATC) qui assure la sécurité en surveillant la vitesse et qui peut, si besoin, appliquer un freinage d'urgence. L'installation du ZUB 262 a été finalisée sur les Tm 181 et 182 et une adaptation des plans en coordination avec Siemens et Railsystem finalisée. Homologation par l'Office fédéral des transports (OFT) et remise en service.

Réparations et entretien des rames voie normale

Ces véhicules n'ayant pas eu de révision complète ces dernières années, la fiabilité n'est pas au rendez-vous en comparaison avec les autres types de rames en service. Les ateliers ont dû intervenir à de nombreuses reprises pour pouvoir assurer des dépannages. La difficulté réside dans le fait que peu de pièces de rechange sont disponibles. L'activité est également complexe, car l'accès au dépôt ne facilite pas les interventions. Une partie de ces interventions ont été effectuées auprès des Transports publics fribourgeois (TPF) à Givisiez.

Utilisation Tour en fosse Talgo

Le tour mis en place il y a une année répond aux attentes. Cette année, 204 essieux ont été reprofilés dont plus de 30% pour des entreprises tierces et partenaires. Cette demande externe est croissante en raison notamment de notre flexibilité d'intervention qui permet de diminuer les temps d'attente. La demande interne reste stable, car même si le nombre de véhicules TRV a augmenté depuis 2017, les véhicules sont dotés de systèmes anti-enrayeurs performants. Ce système a fortement diminué les « plats » occasionnés par un rail glissant.

Réparations

En plus de l'entretien courant assuré par le dépôt, plus de 130 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 de carrosserie à la suite d'un choc. Une partie de ces réparations a été effectuée lors des entretiens périodiques au dépôt et est comptée en plus des 250 interventions. L'ensemble des réparations annoncées par rapport d'anomalie (RDA) a demandé près de 1 200 h de travail de remise en état des véhicules. Les travaux les plus importants ont été :

- Déraillement de la Be 615 en manœuvre à Bellevue.
- Remplacement de 4 moteurs de traction sur la Be 615.
- Collision de la Be 653 avec du bétail entre Le Pied-d'Or et La Chaux-des-Breuleux.
- Pantographe arraché en raison d'un fort vent vers Muriaux.



Rames V

Les nouvelles rames sont en fabrication. Plusieurs réceptions de composants et des chaudrons soudés et peints ont été faites chez le fournisseur. Les questions techniques, la planification de la réception et de la mise en service, y compris la formation du personnel, ont été discutées. La coordination du projet avec les autres entreprises concernées et les fournitures des pièces spécifiques font que le suivi du projet est riche d'activités, de contrôles, de protocoles.



Évacuation ancien matériel INFRA et CARGO

- 307, 310 : vente à l'étranger.
- 261, 262, 264, 266 : vente à l'étranger.
- 234 : ferraillé.

Les évacuations ont nécessité le transfert des véhicules VE de Saignelégier et de La Chaux-de-Fonds à Bellevue ou à l'atelier de Tramelan et une coordination entre les services (marches de transfert, transfert sous EAA0013, interdictions, sécurisation, etc.) et pour une partie le levage en ateliers (Ua).

Projet de renouvellement du wagon secours

Le wagon de secours actuel est en fin de vie et beaucoup d'éléments de l'outillage ne sont plus d'actualité et doivent être remplacés. Après analyse des besoins et des bases légales, un concept a été lancé pour l'aménagement d'un Gbk (réhabilitation d'un véhicule inutilisé). Diverses offres ont été demandées pour le système de relevage ainsi que l'éclairage. Comme 3 wagons de ce type sont en service et ont été révisés récemment, l'utilisation de ce type de véhicule permet de rationaliser les pièces de rechange et limiter les coûts. Durant l'année 2024, le matériel de relevage sera commandé et, en fin d'année, la révision du châssis débutera.

Nouvelles ballastières Infra voie métrique

Les 2 premières ballastières X 871 et 872 ont été livrées. L'homologation est en cours. Des modifications ont été apportées et des réglages de frein effectués. Les 2 dernières ballastières sont attendues dans le premier semestre 2024.

Révision de ballastières TPF X 761-762

Les CJ ont été sollicités pour la révision de 2 ballastières à voie métrique pour les TPF. Il a été répondu à une offre et le marché obtenu, grâce notamment aux connaissances et compétences techniques. Les véhicules sont arrivés en octobre 2023 et les essieux ont été démontés et contrôlés par contrôles non destructifs. Un travail préparatoire a été effectué pour définir et rassembler les ressources internes et externes nécessaires à la réalisation de ce projet. Il devrait se terminer à fin juin 2024.

Dépôt II Saignelégier et projet avenir atelier-dépôt

Diverses séances ont été organisées pour mettre en place une installation de maintenance légère sur la voie 17 dans le dépôt II à Saignelégier. Elle permettra d'intervenir sur le toit des nouvelles rames dans de meilleures conditions, surtout en prévision du chantier de la gare de Tramelan. En outre, un grand travail préparatoire a été effectué pour définir les besoins et définir des variantes de projets pour l'avenir des ateliers. Les études sont en cours et se poursuivront en 2024.

DIVA – gestion du personnel LDT/OLDT

• Horaires

Mise à jour des horaires destinés à la clientèle (changement d'horaire annuel, suppressions, remplacement BUS, travaux, manifestations). La modernisation de la gare de Sonceboz a engendré un remaniement de la desserte de la vallée de Tavannes dont une partie de l'offre a été transposée sur la route (remplacement de trains). En conséquence, 17 courses de la ligne 237, entre Tavannes et Tramelan, ont reçu un horaire légèrement adapté.

• Gestion du personnel

Création et mise à jour des tours de service (changement d'horaire, perturbations, RT, manifestations).

• Remplacements de trains à Bonfol

Minibus matin / quai provisoire à Bonfol (jusqu'au 1^{er} août). Reprise de l'horaire normal le 2 août.

- **Travaux CFF Glovelier – Delle (21.01 - 29.01)**
Modifications des trains du soir, ligne 238.
- **Remplacements de trains ligne, 238 (13.02 - 16.02 / 17.04 - 21.04)**
Révision de la rame.
- **Travaux CFF Porrentruy – Courgenay (01.04 - 03.04)**
Remplacements de trains sur la ligne 238.
- **Travaux CFF Bienne – Le Locle (24.06 - 01.07)**
Modifications des trains du soir sur les lignes 236 et 237 afin d'assurer les correspondances.
- **Marché-Concours de Saignelégier (11.08 - 13.08)**
15 prestations supplémentaires. Renforcement des compositions sur certaines prestations à l'horaire.
- **Fête des Saisons à Tavannes (18.08 - 19.08)**
4 prestations supplémentaires en soirée.
- **Fête de Alle (25.08 - 26.08)**
4 prestations supplémentaires en soirée.
- **Braderie de La Chaux-de-Fonds (01.09 - 02.09)**
4 prestations supplémentaires en soirée.
- **Chant du Gros au Noirmont (07.09 - 09.09)**
48 prestations supplémentaires en fin de journée et soirée. Renforcement des compositions sur certaines prestations à l'horaire.
- **Foire de Chandon à Reconvilier (04.09)**
10 prestations supplémentaires en journée entre Tavannes et Tramelan.

Formation du personnel

Durant cette année, le Département Transport Ferroviaire a formé 7 nouveaux mécaniciens de différentes catégories OCVM: 1 catégorie B100 VN, 3 catégories B100 VE, 2 catégories Bi, 1 catégorie Ai40.

De plus, en raison du manque de personnel en Ajoie, 3 mécaniciens venant d'autres entreprises (TPF et SAJET) ont assuré la campagne des betteraves. L'ensemble de ces formations correspond à 21 journées de cours théoriques dispensées par les formateurs et 17 journées d'examens données par le responsable OCVM/OASF en plus des 6 jours d'accompagnement.

Des formations sont préparées annuellement sur les nouveautés et améliorations techniques et administratives. Cette année, 8 journées de formation continue ont été données aux mécaniciens. Ces journées permettent d'approfondir les connaissances techniques 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 véhicules). Cette année, ce ne fut pas moins de 9 journées d'examens qui ont eu lieu afin d'actualiser les attestations OCVM.

La formation a été complétée, en collaboration avec le Service Sécurité et Santé, par la création de 9 nouveaux protecteurs et/ou chefs sécurité pour l'infrastructure. 18 attestations OASF CJ ont été attribuées.

En tant que petite entreprise, 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 11 jours de piquet, 1 journée de formation continue et 1 journée pour un exercice de grande ampleur dans la région de Thoun en commun avec les différents partenaires « feux-bleus » du canton.

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





Laurent Droz

Loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand)

Durant toute l'année, les différentes mesures de mise en place des exigences LHand ont été étudiées. Les différentes informations ont été implémentées dans les plateformes d'information aux voyageurs. Ainsi, tout ce

qui concerne l'accessibilité des gares et des haltes est mentionné sur les différentes plateformes d'information. En collaboration avec Alliance SwissPass et la centrale d'information des CFF, les CJ sont prêts à relever ce défi.

Trafic

L'organisation et la conduite de l'exploitation s'effectue de plus en plus au travers des systèmes de gestion informatique, tant en ce qui concerne la production journalière que la planification à moyen et long terme. Bien que digitalisées, les dispositions opérationnelles ont nécessité la publication de 153 circulaires (136 en 2022) réparties à raison de 56 mises en marche de trains spéciaux de voyageurs et de marchandises (manifestations, trains touristiques, trains de marchandises – betteraves), 80 circulaires en relation avec des travaux ou l'entretien de l'infrastructure et 17 documents relatifs à la mise en service et à la desserte de nouvelles installations. De plus, 413 ordres d'exploitation (521 en 2022) ont été publiés. La centralisation de la conduite de l'exploitation permet la simplification des procédures d'annonces et de remise des ordres.

Accidents et perturbations

36 dossiers de contentieux (32 en 2022), dont 12 concernant le Département Transport Routier (DTR) ont été traités. Il s'agit de 7 bris de barrières de passages à niveaux, 4 cas impliquant un véhicule routier (sortie de route, accident de voirie en ville de La Chaux-de-Fonds) et 3 actes de vandalisme avec déprédations sur des installations. On distingue que les croisements rails-routes et les installations

qui les protègent restent majoritairement touchés par des incidents.

Le 24 juillet 2023, vers 11h30, une tempête subite et violente ravageait les Montagnes neuchâteloises, causant la mort d'une personne et endommageant de nombreux bâtiments et une multitude d'autres installations. Les réseaux de transports n'étaient pas épargnés. Fort heureusement, le réseau CJ a subi moins de dégâts que d'autres infrastructures avoisinantes, grâce notamment à l'entretien régulier des abords de la voie.

Conduite de l'exploitation

Les exigences croissantes en matière d'information des voyageurs, le développement des dispositions légales en matière de protection des données et l'étoffement des prestations obligatoires nécessitent une actualisation constante des processus internes en matière de gestion de l'information et de la publication des avis à l'intention du personnel, des autorités et des voyageurs.

Afin de garantir la sécurité et le respect des prescriptions de la circulation des trains, 3 137 *checklists circulation* ont été établies (3 230 en 2022). Ces dispositions concernent la protection des chantiers lors de travaux sur et aux abords des voies, la protection des convois lors de dérangements survenant aux installations de sécurité ou le franchissement des voies sur les passages à niveau conventionnés.

La mise en production du système d'information du trafic en temps réel pour la clientèle (CUS) au cours de cette année 2023 permet d'améliorer la qualité de l'information destinée aux voyageurs. Le centre de gestion du trafic supervise et interagit en temps réel entre la circulation des bus et des trains CJ et valide l'introduction des données complémentaires dans le système d'information à la clientèle, ce qui permet une information fiable en temps réel. Les valeurs CJ **agréable – fiable – durable** sont donc honorées.

En termes de ponctualité, la situation reste précaire sur la ligne 237 en raison de nombreuses difficultés d'exploitation sur la ligne CFF Biel/Bienne – Sonceboz-Sombeval – Tavannes – Moutier, ce qui nécessite une attention particulière à l'observation des correspondances en gare de Tavannes. De nombreux changements de croisements, impactant éga-

lement la ponctualité de nos propres circulations en sont la conséquence. Le service à la clientèle reste l'élément prépondérant en matière de respect des correspondances et de continuité de service chaque fois que cela est possible. La direction intervient régulièrement auprès des CFF ainsi que du canton de Berne afin de trouver des solutions.

Trafic de marchandises

Cargo

Les études réalisées en matière de trafic des marchandises de la voie étroite ont livré certains paramètres permettant de mettre en place des mesures et de poursuivre le travail d'optimisation. Les négociations, pour assurer la poursuite de ce secteur d'activités, sont en cours. CFF Cargo a passé commande de dessertes. Durant l'année, 73 journées ont été effectivement produites et 177 wagons chargés acheminés entre Saignelégier et Glovelier. D'entente avec les clients, le débord de La Combe et l'embranchement privé Favre à La Chaux-de-Fonds-Est ont été fermés avec effet au changement d'horaire du 10 décembre 2023. Le premier pour des raisons de normes et de sécurité et, pour le second, en raison de l'absence de trafic et de vétusté de l'appareil de voie.

L'organisation et la mise en marche des trains ont nécessité la publication de 241 ordres journaliers pour la régulation de la logistique rail – route d'Arc Jura Déchet (AJD) et 90 ordres d'exploitation pour le trafic du bois.



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.



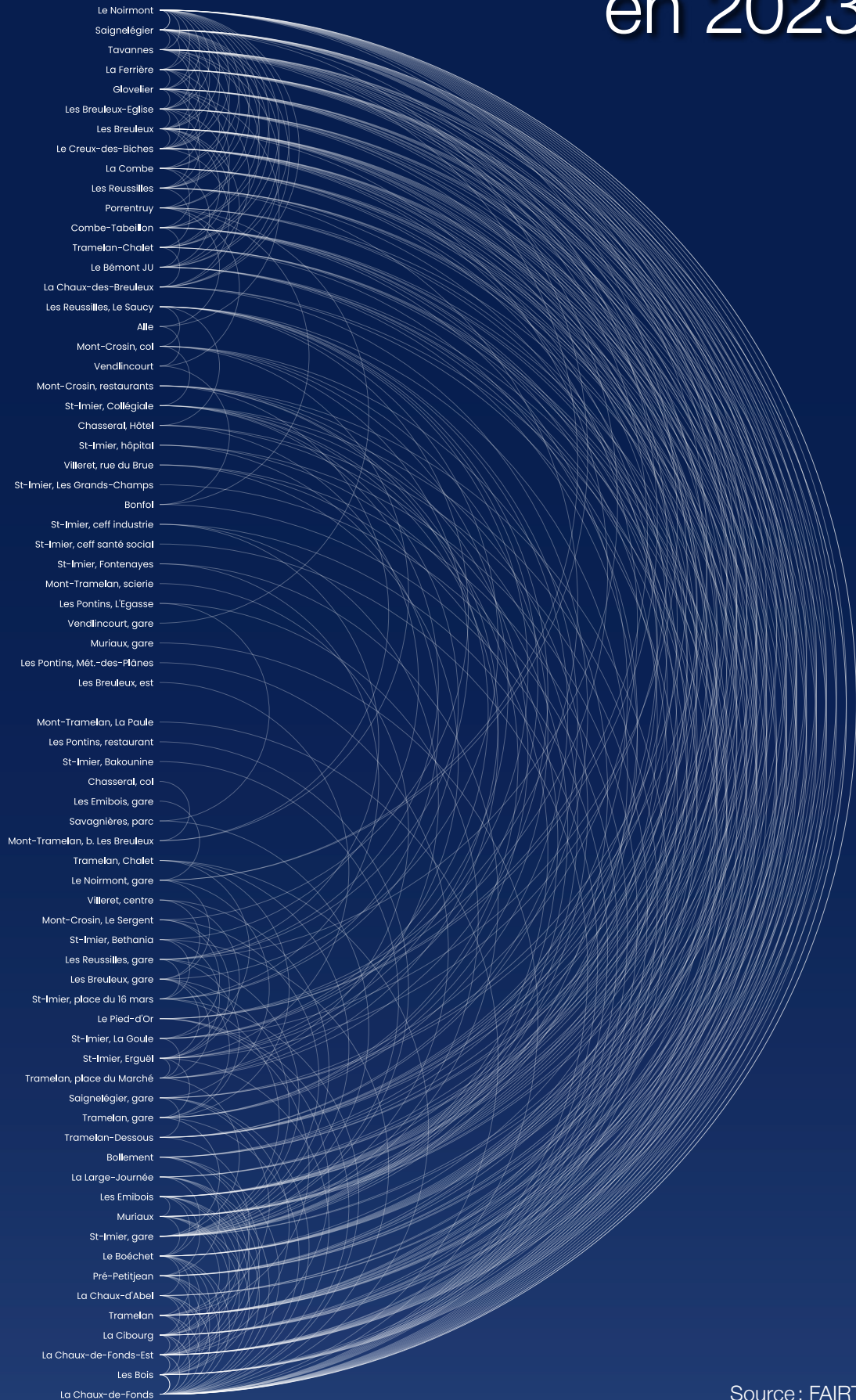
Deux sites pour le chargement ont été retenus, soit Alle Cargo Centre-Ajoie et Boncourt. Ce dernier du fait qu'il permettait de diminuer les kilomètres de tracteurs sur les routes de la région au bénéfice du rail.

L'acheminement s'est effectué avec une locomotive Re 420 CFF 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 621 wagons, avec 24 wagons à bogies par jour. 86 150 tonnes-brutes ont été transportées, dont 29 439 tonnes-nettes. Les transports de betteraves se sont étendus en deux périodes, soit du 4 au 23 octobre, et du 10 au 28 novembre 2023.

Accès au réseau

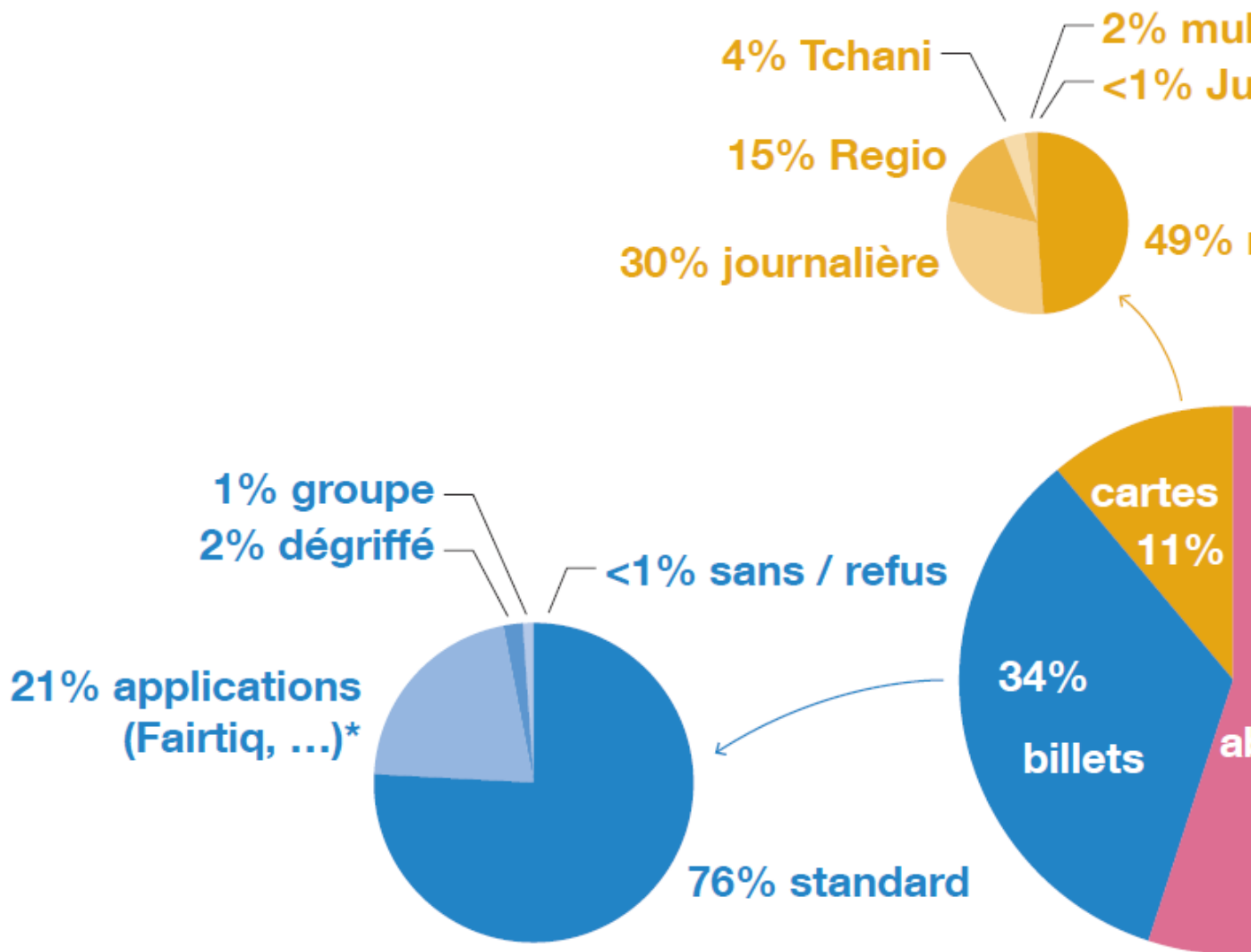
La législation en matière d'utilisation et de mise à disposition du réseau et la publication des règles d'accès destinées aux entreprises de transport ferroviaire implique la publication des règles et conditions conformes au droit en vigueur. Etudes et Développement et Gestion du Trafic ont donc procédé à l'élaboration et à la publication du document de référence du réseau (DRR) ou Networkstatement (NWS), ainsi qu'à la mise à jour du catalogue des prestations.

Le pouls de votre région en 2023

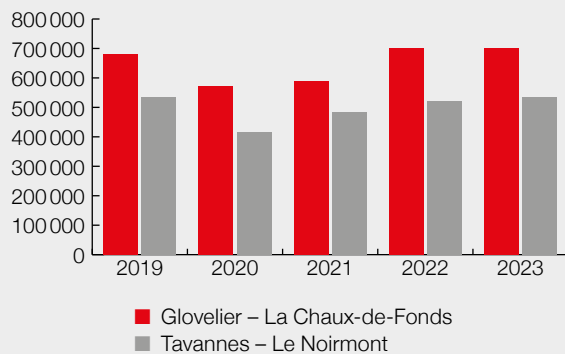


Source : FAIRTIQ

Titres de transport utilisés par les voyageurs



Evolution du nombre de voyageurs en fonction des lignes de train

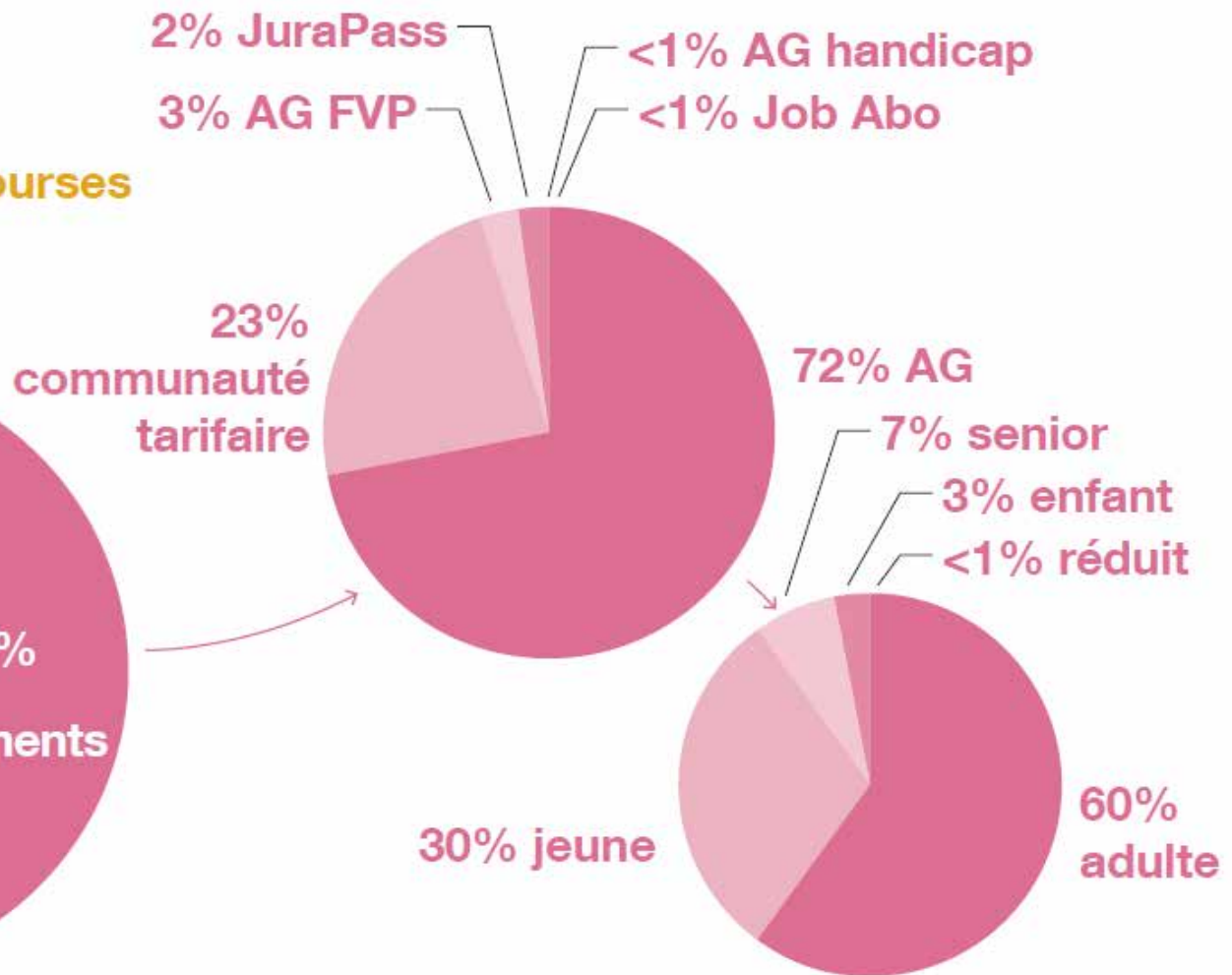


(périodes scolaires)

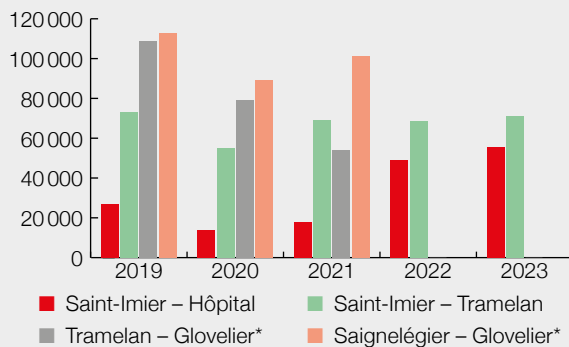
tijours
nior

multicourses

55%
onnements



Evolution du nombre de voyageurs en fonction des lignes de bus



* exploitation des lignes terminée en 2021

Département Infrastructure



L'infrastructure des CJ, un défi de tous les jours



Ivan Perrin

Les dossiers relatifs à la procédure d'approbation des plans (PAP) ont été déposés à l'Office fédéral des transports (OFT) :

- Renouvellement de la sous-station d'Orange.
- Renouvellement intégral de la voie et de la ligne de contact dans la

forêt des Peux sur le tronçon Les Breuleux-Le Noirmont.

- Assainissement d'une paroi gunitée à Bollement (travaux d'urgence – PAP rétroactive).

En septembre, l'OFT a rendu l'examen d'exhaustivité du dossier de la gare des Bois.

L'OFT a audité la Compagnie sur l'état du réseau ainsi que sur la planification des travaux d'entretien et de renouvellement. Le résultat a démontré que, depuis la fusion des départements électrotechnique et voie et bâtiments, l'état du réseau reflète en grande partie l'état effectif. Une recommandation a été émise: elle concerne la voie et demande une prise en compte de paramètres complémentaires permettant d'améliorer la précision des données.

Projets multidisciplinaires

Gare de Bonfol

À la reprise, en janvier 2023, l'accent a été mis sur la finalisation de la paroi de pieux sécants et les micro-pieux pour les fondations de la ligne de contact. Ceci a permis d'enchaîner avec les terrassements du coffre de la voie, la réalisation des canalisations sur la zone Sud (entre dépôt des trains et le PN des Étangs). Le pré-ballastage a été terminé le 13 avril permettant ainsi de mettre en place les 2 derniers branchements et poser la voie. L'ensemble de la ligne de contact a été renouvelé (y compris nouveau poste de distribution électrique) et, concernant les installations de sécurité, un nouvel enclenchement électronique de type Eurolocking a été mis en service. Les travaux d'aménagement du nouveau quai, de la marquise et des places de parcs ont suivi. La mise en service de la nouvelle gare de Bonfol

a eu lieu le 2 août. Une météo clémente, durant l'automne 2023, a permis de réaliser les dernières finitions (revêtements, zone verte pour les voyageurs avec fontaine à eau et plantation de quelques arbres, etc.). CHF 12 500 000 ont été investis.



En parallèle, le local des conducteurs a été transformé et réaménagé.

Gare de Alle

Des constats notariés de l'état d'environ 70 bâtiments, dans le périmètre du chantier (plus de 40 000 photos), ont été réalisés. Ceci a permis d'avoir un état des lieux des fissures et autres dégradations des constructions alentours, avant de donner le premier coup de pioche sur le chantier. Courant juin, les premières fondations des pylônes de la ligne de contact ont été construites, puis les terrassements et les travaux spéciaux (forages et réalisation



d'une paroi berlinoise) ont suivi, par étapes, en maintenant l'exploitation uniquement sur la voie 2. Un système de surveillance électronique permettant de contrôler le déplacement de la paroi berlinoise et de la voie en service contiguë située juste au dessus a été mis en place afin de garantir la sécurité des ouvriers et des trains. Le radier du futur passage inférieur a pu être construit en sécurité, à env. 6 m de profondeur, à côté d'une voie en exploitation. Les premières étapes de bétonnage ont eu lieu d'octobre à décembre.

Projets de génie civil et ouvrages d'art

Paroi gunitée à Bollement

Lors d'inspections d'ouvrages d'art, il a été constaté que la paroi gunitée située en amont de la gare de Bollement était en mauvais état. La zone était fissurée et des morceaux risquaient de se détacher.

Afin d'assurer la sécurité de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaire, des travaux d'urgence ont été entrepris. Des clouages ont été réalisés et un filet plaqué a été posé. Ces mesures ont fait l'objet d'une PAP simplifiée à postériori.

Assainissement d'un mur de soutènement à Tramelan

Le mur de soutènement situé en amont de l'ancienne halte de Tramelan-Collège était en mauvais état, il méritait un assainissement. Tout d'abord, un nettoyage global a été réalisé, permettant ainsi de mieux définir les zones abîmées. Les moellons défectueux (blocs de pierre taillés) ont été remplacés et les joints réfectionnés sur la totalité de l'ouvrage. Sur la partie supérieure du mur, un nouveau couronnement a été réalisé en béton armé, permettant la pose d'une nouvelle barrière métallique.

Halte de Muriaux

Le chantier de la halte de Muriaux a débuté en mai et s'est terminé en septembre 2023. Les travaux, d'une somme de CHF 670 000, ont été réalisés avec le maintien du trafic ferroviaire et ont permis :

- La création d'un nouveau quai voyageurs d'une longueur de 100 mètres répondant aux normes LHand (loi sur l'égalité pour les handicapés).
- L'assainissement de l'abri voyageurs.
- L'installation de divers équipements dont un affichage dynamique, des candélabres, une vidéo-surveillance, entre autres.

- La pose de clôtures et d'une glissière de sécurité délimitant l'espace avec la route et permettant ainsi d'améliorer la sécurité.
- La réalisation de nouvelles places de parc, y compris la pose d'une borne de recharge électrique.
- La réalisation d'un abri à vélos améliorant le confort des usagers.



Projets électrotechniques

Câble de ligne

Un nouveau câble de ligne a été posé entre Le Noirmont et La Chaux-des-Breuleux en lieu et place d'un câble d'ancienne génération « papier-plomb » qui datait des années 1960. Il est utilisé pour faire transiter les informations concernant le block de ligne, la mise en réseau des sous-stations et diverses spécificités des installations de sécurité.

Sous-stations (SST)

Les SST de Sceut, Pré-Petitjean et des Reussilles ont été modernisées. Les disjoncteurs de 1,5 kV ont été remplacés.

Un système de mise en réseau des SST a également été installé entre Glovelier, Le Noirmont et Les Reussilles. Ces nouvelles installations augmenteront la sécurité en permettant d'isoler un secteur en cas de déclenchement de la ligne de contact.

Production d'énergie

Une nouvelle centrale photovoltaïque d'une puissance de 14.76 kW a été installée sur la toiture de la halle aux marchandises de Saignelégier. Elle a produit 1.82 MWh depuis sa mise en service en septembre 2023. Le courant est autoconsommé par les installations électriques de la gare et, pour les périodes de plus grande production, il est injecté dans le réseau des BKW.

Une augmentation de la production de courant vert utilisé directement pour les installations d'infrastructure CJ est constatée.

e-Mobilité

Les statistiques annuelles concernant les bornes de recharges pour voitures électriques sont les suivantes :

Lieu	kWh consommées	Nombre de charges
Le Noirmont	4 965 kWh (3 010 kWh)*	328 charges (293 charges)*
Vendlincourt	722 kWh (574 kWh)*	57 charges (42 charges)*
Saignelégier	603 kWh (1 248 kWh)*	71 charges (100 charges*)
Bonfol	155 kWh	11 charges
Glovelier	1 317 kWh	80 charges
Muriaux	17 kWh	9 charges
Les Reussilles	316 kWh	30 charges

La consommation d'énergie est croissante sur les bornes de charges du Noirmont et de Vendlincourt. En revanche, elle est en nette baisse sur la borne de Saignelégier. *(comparaison avec 2022)

Ligne de contact

Sur la ligne 236, entre Les Bois et la Ferrière, 1900 mètres de fils de contact ont été remplacés.

Deux câbles de 150 mm² ont été tirés entre les arrêts de La Chaux-de-Fonds Est et La Chaux-de-Fonds le long de la zone rail - route. Ils permettent d'assurer un bon retour du courant de traction dans le cas où une soudure ou un rail casseraient.

Environ 150 mètres de caténaire inclinée le long de la courbe « Virgile Rossel » à Tramelan ont été rem-

placés par de la caténaire verticale. Cette dernière permet d'augmenter la force verticale transmise depuis le pantographe du train et améliore ainsi le contact.

Des travaux d'entretien ont été réalisés le long des lignes 236 et 237 dont :

- Le remplacement de plusieurs contrepoids à chaîne qui ne fonctionnaient plus très bien par de nouveaux contrepoids avec des câbles en inox.
- Le graissage des interrupteurs fixés sur les herses des gares de Pré-Petitjean, Bollement et Combe-Tabellon.

Installations de sécurité

Contrôle de la marche des trains (ZSI/ETCS)

Le nouveau contrôle de la marche des trains a été mis en service sur les tronçons suivants :

- 30 mars : Les Bois – La Ferrière – La Cibourg.
- 17 août : Passage à niveau Sous le Terreau (Le Noirmont) – Les Breuleux (y.c).

Affichages voyageurs

Dans l'optique de guider au mieux les voyageurs, de nouveaux afficheurs dynamiques dans les gares et haltes suivantes ont été installés :

- 1 totem à la Chaux-des-Breuleux.
- 1 totem aux Breuleux-Eglise.
- 3 écrans sous les marquises correspondant aux 3 voies principales de Saignelégier.



Département Transport Routier



L'entraide et la polyvalence

sont les maîtres mots de l'année 2023



Christian Oppliger

L'année 2023 est un renouveau pour le Département Transport Routier. Une nouvelle collaboration avec l'entreprise « Transports publics fribourgeois » (TPF) relance les activités bus.

Le service accessoire « transport de lait » a bénéficié d'une augmentation du volume de transport.

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 18 mai au 29 octobre. Durant l'hiver, elle est exploitée du 24 décembre 2022 au 26 février 2023 pour le « Snowbus » 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. La direction est en constante recherche de partenaires pour financer cette offre à caractère touristique. Des discussions sont en cours et une collaboration avec l'association Jura bernois.Bienne (Jb.B) et le Parc naturel régional Chasseral se dessine pour 2024 et 2025.



Ligne 22.123 / Saint-Imier – Hôpital – Villeret

La période test entre dans sa troisième année et vu le taux de fréquentation, le canton de Berne a décidé d'inscrire cette ligne dans le TRV. Ainsi, les habitants de Villeret et les personnes à destination de l'hôpital de Saint-Imier profiteront d'une liaison « court 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 2022 est reconduit en 2023. Cela permet une stabilité et une cohérence avec le transport des écoliers et des pendulaires.

En revanche, au changement d'horaire de décembre 2023, et pour faire face à de nombreux travaux prévus sur les routes cantonales de la région, l'horaire a complètement été repensé. D'entente avec le canton de Berne, la Compagnie a élaboré un concept répondant parfaitement aux besoins de la clientèle. Un bus et deux chauffeurs supplémentaires ont été engagés au changement d'horaire. Il y aura donc une offre complémentaire garantissant les horaires et permettant aux usagers de profiter de l'offre en transport public dans les gares de correspondance aux extrémités de la ligne.

Transport scolaire Les Breuleux

Le Canton du Jura a souhaité maintenir le bus scolaire piloté par les CJ. En effet, la chute du nombre d'élèves prévue 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 la nouvelle entité « Gestion des installations et bâtiments ».

Remplacements de trains (RT) / collaboration CJ – TPF

Dès le mois de juin, 5 chauffeurs ont été engagés pour effectuer les remplacements de trains CFF de Sonceboz à Moutier. Les bus sont mis à disposition par les TPF.

La fréquentation ayant augmenté à la reprise scolaire, un chauffeur supplémentaire a dû être engagé afin de doubler les bus le matin et l'après-midi. La collaboration avec les TPF étant très satisfaisante, les CJ souhaitent la prolonger pour les prochains RT dans la région. La Compagnie prouve, par la qualité du service fourni, qu'elle a les compétences pour offrir et réaliser ce type de prestations.

L'atelier / garage

L'ouverture du garage aux particuliers en 2022 porte ses fruits, si bien qu'un mécanicien supplémentaire a été engagé. 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 nouveau secteur d'activités. De même, les professionnels ont acquis de nouvelles compétences, grâce aux connaissances acquises des différentes marques de véhicules.

Transport du lait

Ce service accessoire a été renforcé par un nouveau véhicule à 3 essieux au mois de novembre (C427, marque Scania, modèle G500 6x4/2). Ce véhicule est couplé à une nouvelle remorque n° CJ 455 de marque Magyar à 2 essieux. Le convoi peut transporter environ 29'000 litres de lait. Cela permet de diminuer le nombre de transferts annuels et ainsi améliorer la rentabilité.

Les quantités transportées sont en légère augmentation pour le lait d'industrie, +3.5 % pour MOOH. En revanche, une diminution de transport pour le lait de fromagerie d'environ 7 % pour la Fromagerie des Franches-Montagnes a été constatée. Cette fluctuation répond à l'équilibre entre l'offre et la demande pour ce type de produit.



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 le système de recrutement à l'avenir.

Enfin, l'augmentation de l'informatique dans les véhicules obligera le personnel à se perfectionner tant un niveau administratif qu'informatif.

Quelle offre sur quel réseau dans 10 ans ?

Ce sont les enjeux et questions du service ED



Olivier Ammann

ArcExpress et 3^e rail Glovelier – Delémont

Après que la première phase d'étude d'ArcExpress a démontré l'importance du projet pour les CJ, le rapport a pu être 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.

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. Elle consiste principalement en une analyse de risque résiduel devant garantir l'exploitation et une sécurité suffisantes. Elles seront menées en 2024. Comme contenu, elle 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 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. 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 unique procédure d'approbation des plans. Les études sont terminées et le dossier sera envoyé début 2024 aux instances fédérales.

Dans les grandes lignes, le projet prévoit :

- Un quai commun CFF-CJ pour le trafic régional des voyageurs. Celui-ci répondra aux normes et standards actuels (LHand, longueur, etc.) et sera accessible par un passage inférieur doté de rampes.
- Une amélioration de la géométrie de la voie en direction d'Orange qui permettra des vitesses de circulation plus élevées (jusqu'à 55 km/h).
- Un agrandissement de l'actuelle cour aux marchandises. Les voies permettront de recevoir des trains plus longs (jusqu'à 100 m de longueur) des deux écartements (voie normale et voie étroite).
- Une séparation des flux, afin que les voyageurs ne doivent plus traverser la cour aux marchandises.
- Toutes les installations de voie, de sécurité et de ligne de contact seront renouvelées.

En parallèle, la commune prévoit un réaménagement de la place de la gare, ce qui fait l'objet d'une planification séparée.

Le projet ferroviaire devrait être réalisé en 2026 demandant une période de suppression de l'ensemble du trafic durant 7 mois. L'offre sera assurée par des bus entre Sonceboz, Moutier et Tramelan, voire Les Reussilles.

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) dès le changement d'horaire de décembre 2025.

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 parcage (vélos et voitures) viendront compléter les aménagements. Les équipements techniques, telles que voie, installations de sécurité, ligne de contact, alimentation, etc. seront renouvelés. 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.

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 lieu-dit Le Noirmont Sous-la-Velle. Ce nouvel arrêt doit permettre de desservir par les trains du trafic régional des voyageurs la zone de développement économique cantonale située à proximité.

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 en phase d'être terminé. Le projet de mise à l'enquête suivra en 2024.

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 2025, pour autant que la décision d'approbation des plans arrive assez tôt.

Dépôts ferroviaires à Saignelégier

Le matériel roulant moderne disposant de plancher bas permettant aux usagers d'entrer et sortir de plain-pied, de nombreux équipements techniques sont disposés en toiture. Les CJ ne disposent pas d'installations adaptées permettant la maintenance du matériel roulant moderne. De plus, dès 2024, du matériel roulant nouveau viendra compléter la flotte à voie étroite.

Le dépôt II à Saignelégier dispose d'une voie munie d'une fosse. Cette voie devra être équipée en plus de passerelles, permettant la maintenance «en hauteur» et facilitée. Tous les équipements seront adaptés afin de garantir la sécurité durant les travaux d'entretien du matériel roulant. Un projet est en cours et fera l'objet d'une procédure d'approbation en 2024. Le financement par les commanditaires semble être acquis, il s'agira d'obtenir les autorisations techniques nécessaires pour la réalisation. Ces travaux sont regroupés dans l'étape 1A d'aménagement qui est prévue pour réalisation en 2024-2025.

Une prochaine étape est en cours d'étude, celle-ci comprendra, entre autres :

- La phase 1B qui voit la construction d'un bâtiment annexe servant au stockage de pièces et de locaux pour le personnel.
- La phase 2A qui voit une adaptation des infrastructures d'accès devant le dépôt II avec un nouveau passage à niveau, un accès au quai central de la gare pour les personnes à mobilité réduite, un réaménagement léger des surfaces autour du dépôt.

Des étapes futures sont possibles afin d'offrir des voies de garage couvertes plus longues qu'actuellement.

Concept CJ 2040 et «Trajectoire réaliste»

Les conclusions de l'étude stratégique «Concept CJ 2040» ont été rendues 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 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 sur les offres en transports de la région.

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, avec maintien de la cadence à la demi-heure entre Delémont et Porrentruy.

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, cette décision impliquera 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 soit en direction de Delle, soit 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.

Perspective générale

Les CFF collaborent étroitement avec les cantons, dans un but de planification stratégique. Chaque canton reçoit un document appelé «Perspective générale de développement». Celui-ci est élaboré en étroite collaboration avec les instances cantonales par différents services spécialisés des CFF. Celui destiné au canton du Jura verra l'intégration des CJ. Les travaux préparatoires touchent à leur fin et le document final sera publié en 2024. Grâce à cette étroite collaboration, il sera possible d'assurer un développement stratégique régional visant une augmentation de la part du marché des transports publics.

Aspects stratégiques du fret ferroviaire

Le fret ferroviaire souffre de coûts d'exploitation et de production nettement supérieurs à ceux de la logistique routière. La Confédération l'a bien compris et c'est pourquoi une enquête d'envergure a été menée durant l'année. Les conclusions 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 durant 2024. La pérennisation sera ainsi assurée jusqu'en 2029 au moins. Les bases légales seront adaptées.

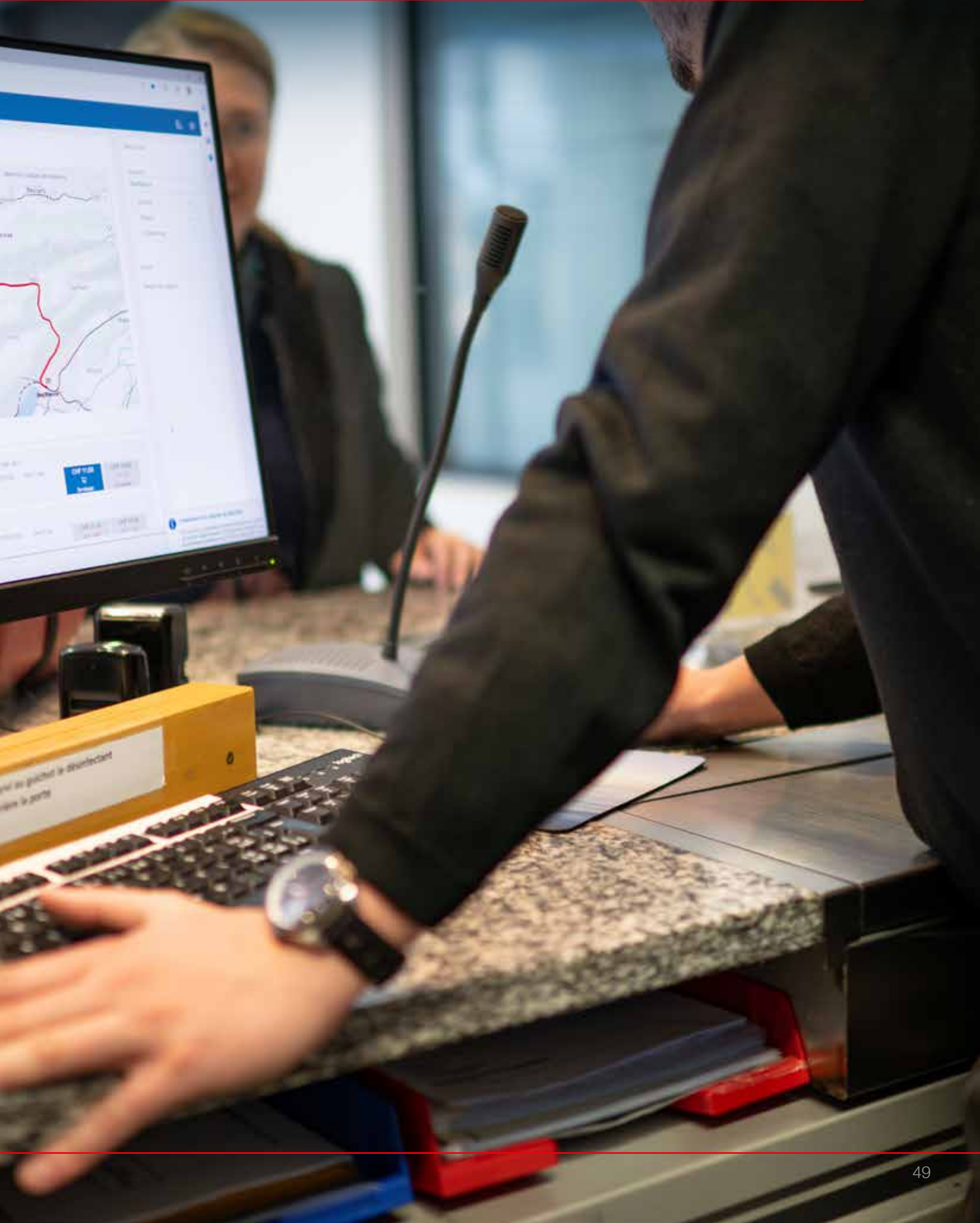
Les CJ ont apporté la preuve de leur compétence en matière de fret ferroviaire, aussi bien sur le réseau à voie normale (betteraves et bois) que celui à voie étroite (AJD et déchets). En relation avec les changements à venir (cadre légal adapté) et le développement des transports, tout en respectant la volonté du législateur de transférer un maximum de la route au rail, les CJ doivent préparer leur avenir dans le domaine.

Ainsi, le matériel roulant devra subir une cure de jouvence. Aussi bien les locomotives que les wagons ont pris de l'âge et il est nécessaire de les moderniser, voire de les remplacer. Les études ont démarré. En outre, il s'agira de tenir compte des projets de développement du site chaud-de-fonnier Vadec qui pourront aussi avoir des répercussions positives sur le fret régional.

En outre, un potentiel important existe pour le transport du bois (grumes) au départ des forêts. 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.

Dans un premier temps, la liste des gares permettant les manutentions de fret sera mise à jour et communiquée à l'OFT et aux commanditaires.

Service Clientèle



Stratégie centrée sur le client

exécutée avec professionnalisme



Magali Albrecht

Rénovation des locaux de la gare de Saignelégier

Depuis l'arrivée de la nouvelle Direction, une nouvelle stratégie a été élaborée, elle place le client au centre de toute réflexion. C'est dans cet esprit qu'a été mise sur pied la rénovation de la gare de Saignelégier. Les nouveaux locaux of-

friront des synergies avec la création du service clientèle et proposeront une salle d'attente accueillante et des prestations pour les personnes à mobilité réduite également. L'idée est d'ouvrir l'espace, de réunir l'équipe travaillant sur ce lieu et de profiter d'installations modernes orientées vers la clientèle.

Le nouvel ensemble comportera une salle de conférences et 7 places de bureau. Les travaux ont débuté en novembre 2023 en partenariat avec l'Atelier 39 et l'architecte Denis Marguet. Ils se termineront en avril 2024 pour le début de la saison touristique. La Compagnie se réjouit d'accueillir la clientèle dans ce nouvel écrin. Un guichet d'appoint reste en place jusqu'à la fin des travaux, dont le montant s'élève à CHF 450 000.-.



Ambassadeur de la marque Grand-Chasseral

La Compagnie est heureuse d'être l'un des Ambassadeurs de la marque Grand Chasseral. C'est depuis le 15 mai 2023 qu'elle participe ainsi au rayonnement du Jura bernois dans le cadre d'une démarche intégratrice synonyme de partenariat à l'avantage des deux parties.



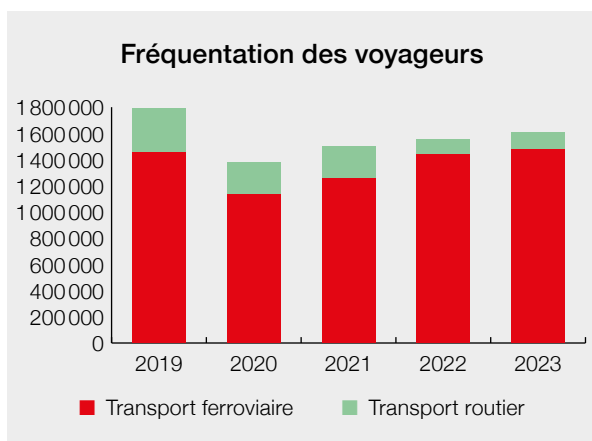
La marque Grand Chasseral et les CJ partagent des valeurs fortes qui peuvent être résumées par trois mots-clés.

- **L'harmonie** qui met le client et ses besoins au centre de toutes réflexions tout en incluant les personnes à mobilité réduite.
- **La pérennité** est un autre point essentiel voulu par les deux parties. Il s'agit de favoriser la durabilité en tenant fortement compte des enjeux climatiques. Un engagement sociétal fort est également souhaité par les partenaires qui s'engagent tant pour la clientèle que pour les collaborateurs.
- **L'inventivité et la précision** sont des valeurs incontournables pour une entreprise de transport. Elles le sont à plus forte raison dans une région horlogère qui en a toujours fait une image de marque.

Les CJ exploitent la desserte du Chasseral depuis St-Imier. C'est un sommet symboliquement fort duquel on voit la région des Trois Lacs, une grande partie du Plateau Suisse et jusqu'aux monts de l'Alsace. Le financement de cette ligne est assuré en 2023 par le Parc naturel régional Chasseral.

Fréquentation des voyageurs

Le nombre de voyageurs a dépassé celui de 2019. Sur l'ensemble du réseau, la fréquentation des voyageurs «loisirs et touristes» est réjouissante et en augmentation marquée durant les week-ends et les périodes de vacances. C'est la ligne 236 qui en est la principale bénéficiaire mais on relève également une augmentation de 2,89% sur la ligne 237. Quant à la ligne 238, elle a très probablement tiré profit de la fermeture du pont St-Germain à Porrentruy ainsi que du matériel roulant plus moderne qui a permis une augmentation de fréquentation de 11,5%.



La Direction exprime sa gratitude envers la clientèle et les collaborateurs pour leur compréhension durant les travaux. Leur soutien et leur engagement ont été essentiels pour maintenir la qualité des services, malgré les contraintes rencontrées.

Manifestations 2023

Courses de chiens de traîneau à Saignelégier

Organisées les 28 et 29 janvier, les courses de chiens de traîneau ont fêté les 50 ans de leur première édition. Une soirée a été organisée samedi avec la commune de Bonfol comme invitée d'honneur. Les CJ ont été le partenaire mobilité et ont soutenu la manifestation. Ils ont assuré le transport des représentants de Bonfol, sa population et sa fanfare. Une billetterie « spécial manifestation » a été ouverte à cette occasion et 6800 personnes ont été transportées sur le réseau durant la manifestation.

Marché-Concours à Saignelégier

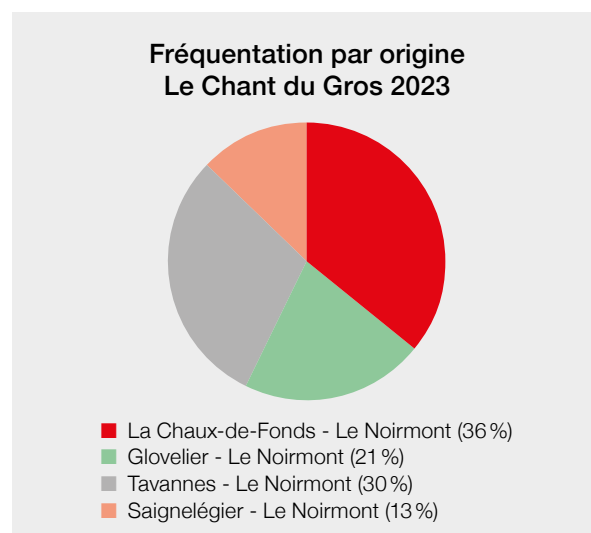
Le Marché-Concours s'est déroulé du 11 au 13 août et les CJ ont soutenu la manifestation. Un plan de mobilité a été financé conjointement par la commune et le Marché-Concours. Pour la première fois, le billet « spécial manifestation » a été validé sur l'ensemble des lignes des Franches-Montagnes, y compris MOBIJU. L'opération a connu un grand succès en dépassant les 80 % d'augmentation au regard de l'année précédente. Des agents de renfort ont accueilli 13 000 voyageurs. En outre, les bus CJ ont assuré le transport des officiels.

Chant du Gros au Noirmont

Les CJ ont été partenaires du Chant du Gros et pour la première fois l'identité des deux parties a été partagée, notamment sur une rame habillée

aux couleurs du festival. La logistique a été renforcée avec des retours plus tardifs en train pour les festivaliers. Au total, 96 trains de renfort, dont 33 courses spéciales ont circulé pour le festival.

Un soutien par bus a également été assuré. L'information aux voyageurs a été améliorée avec des agents sur les quais des gares de jonction et du Noirmont. Un écran géant affichant les départs sur le site du festival a également été installé.



Le billet « spécial manifestation » sous forme de carte journalière sur un réseau élargi a été proposé en collaboration avec MOBIJU.

Le *Webshop* des CJ a connu un très grand succès en enregistrant 77 % du total des ventes. Alors qu'en 2022, les Jurassiens représentaient la moitié des acheteurs du titre de transport, en 2023, ils représentaient 38 % sur un total d'environ 34 000 voyageurs. Il est très encourageant de relever que les Chaux-de-Fonniers ont été les utilisateurs les plus nombreux des prestations CJ.

Spiegelberg Festival aux Franches-Montagnes

Les CJ ont également été partenaires de mobilité du Spiegelberg Festival avec des transports en train et en bus, y compris des déplacements planifiés par l'organisateur sur différents sites. Ils ont notamment pris en charge des déplacements en train et en bus sur une boucle didactique, en partie piétonne, passant par le Creux-des-Biches et la carrière des Breuleux.

Convaincus par le concept et les valeurs de la manifestation, les CJ ont la volonté d'un fort soutien pour ce dernier né d'un concept culturel innovant et fédérateur.

Fête des Saisons à Tavannes

Cette année, le train à vapeur La Traction n'a malheureusement pas pu rejoindre Tavannes et son cortège de la Fête des Saisons, en raison d'un problème de santé d'un voyageur qui a nécessité l'arrêt du convoi en gare des Reussilles.

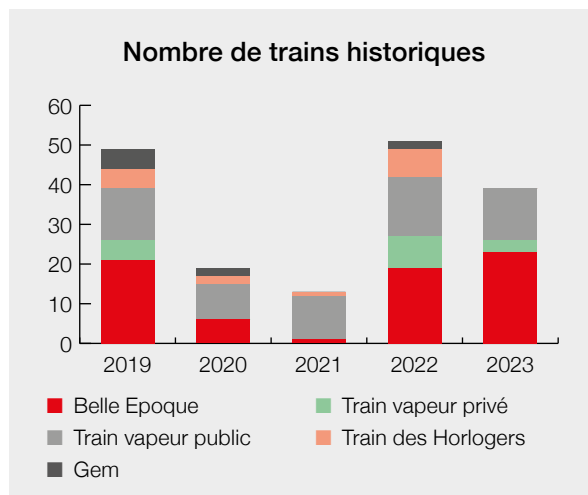
En revanche, le prolongement de l'horaire pour un retour tardif en direction de Tramelan a été très apprécié et, comme chaque année, les voyageurs ont répondu favorablement à cette offre complémentaire.

Les CJ attachent une grande importance au soutien qu'ils peuvent apporter à des manifestations le long de leur réseau ou au-delà de leur périmètre.

Cela a été le cas en particulier pour la Foire de Chaidon et les Horlofolies (Braderie de La Chaux-de-Fonds). Il est important d'assurer le rayonnement de la Compagnie aussi au-delà de son périmètre. À cet effet, le billet « spécial manifestation » montre à l'évidence qu'une nouvelle clientèle, surtout familiale, n'hésite plus à prendre les transports publics pour se rendre sur les lieux de fête et découvrir à cette occasion la qualité du service de la Compagnie!

Trains historiques

La collaboration avec La Traction et ses passionnés offre de belles ressources pour l'exploitation de trains historiques. Le train « Belle Epoque » est toujours un produit d'appel intéressant. Le produit « Attaque du train » est demandé par 90% des clients, ce qui est considérable. De même, le « train raclette » connaît toujours un succès prédominant dans les réservations.



Création de la Cellule de Promotion des transports publics jurassiens

Au deuxième semestre 2023, sur l'initiative du Canton du Jura, les entreprises de transports du périmètre cantonal (MOBIJU, CFF et CJ) se sont rassemblées et se sont associées à la communauté tarifaire Vagabond et l'association Noctambus pour créer une nouvelle signature de promotion des transports publics jurassiens.

L'esprit Mobile incarne l'engagement commun des partenaires envers les valeurs de partage, de responsabilité et d'ouverture d'esprit.



Cette plateforme de collaboration renforce des axes de réflexion pour des propositions d'offre, d'une logistique optimisée dans la complémentarité et d'une tarification compréhensible et accessible, le tout souligné par une communication efficace et cohérente.

La Compagnie est heureuse d'être partie prenante de ce projet innovant et de pouvoir figurer parmi les ambassadeurs de cette signature sur le périmètre des Franches-Montagnes et en Ajoie.

Cette collaboration renforcée avec nos partenaires, les CFF et MOBIJU permet une nouvelle et solide synergie pour la clientèle jurassienne.

Service

Ressources Humaines



La recherche de professionnels est un défi permanent



Valérie Stalder

Mutations

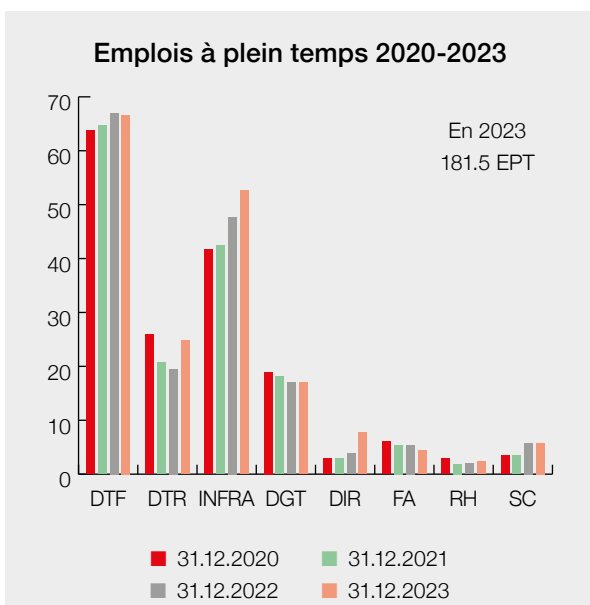
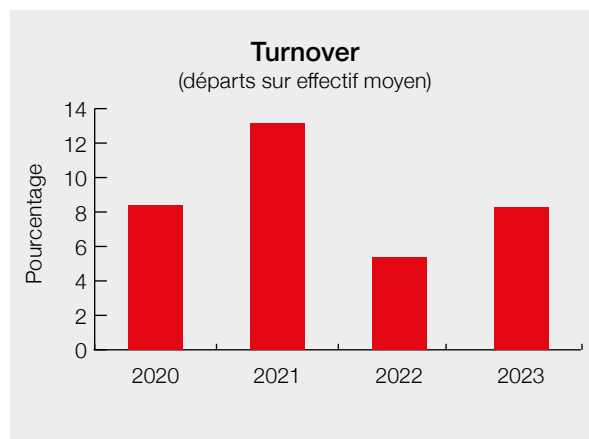
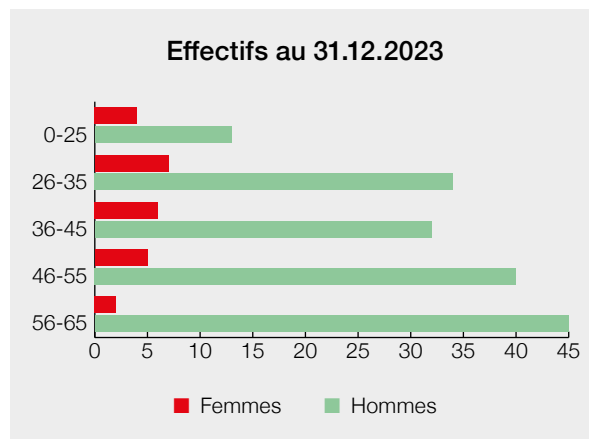
En 2023, la Compagnie a enregistré 30 arrivées et 15 départs de collaborateurs ainsi que d'apprentis.

Les 30 arrivées se rapportaient aux fonctions suivantes : assistant de direction (1), comptable (1), apprentie employée de commerce (1), conseiller clientèle (1),

agent d'exploitation (1), ingénieur matériel ferroviaire (1), automaticien (1), apprenti logisticien (1), conducteurs d'automobiles (11), mécatronicien (1), apprenti mécanicien en maintenance d'automobiles (1), chefs de projet infrastructure (3), gestionnaire administratif infrastructure (1), monteurs de voies (3), électriciens IS (2).

Les 15 départs se rapportaient aux postes suivants : chef département transport routier (1), mécanicien de locomotive (1), agent d'exploitation (1), électricien (1), ingénieur matériel ferroviaire (1), conducteurs d'automobiles (2), constructeur de voies ferrées (1), sous-chef d'équipe voies ferrées (1), assistant technique (1), employé en comptabilité (1), conseillers clientèle (2), apprenti mécanicien maintenance automobile (1), apprenti mécatronicien (1).

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 groupes 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.

En outre, 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.

Par ailleurs, différents cours techniques (nb participants) ont été organisés, notamment :

- ABB convertisseur auxiliaire (5).
- Arrimage de charge ASTAG (13).
- Autodesk Civil 3D (2).
- Concept sécurité BKW (20).
- Cours de base ligne de contact (6).
- Diplôme chef de projet (1).
- Direction de la sécurité (2).
- Gestion d'équipe, RH ou d'apprentis (3).
- Grutier cat. A (1).
- Maîtrise du système Interaction véhicule – voie ferrée (2).
- Minime Opérateur/Monteur (3).
- Potentiel d'optimisation de la voie ferrée (4).
- Prévention et protection de l'ouïe (31).
- Séminaire examinateur OCVM (1).
- Séminaires spécialisé infrastructure (10).
- Tavaux en hauteur – contrôleur EPI, harnais, nacelle, filets, cordes (11).
- ZUB 262ct – Maintenance (3)

Finalement, les 3 apprentis sortants ont obtenu leur CFC (employée de commerce, logisticien de stockage, mécanicien sur véhicules lourds). Les 3 places ont été repourvues à la rentrée d'août. La 4^e place de l'entreprise est occupée par un apprenti monteur-automaticien de 2^e année.

Renouvellement de la convention collective de travail et réforme de la structure salariale

Le processus de renouvellement de la convention collective de travail d'entreprise pour la période 2024-2027 s'est achevé à fin décembre 2023, avec mise en application au 1^{er} janvier 2024, conformément au cadre et aux échéances fixées.

Point essentiel de ce renouvellement: la réforme complète de la structure salariale.

Grâce à ce changement majeur, la Compagnie disposera dès 2024 d'un dispositif d'évolution salariale harmonisé et clair, d'un traitement analytique des métiers et d'un système aisé à comprendre et à utiliser pour l'ensemble du personnel. Cela garantit tant l'adéquation avec le marché du travail, que l'équité interne et la transparence.

Dans un souci de cohérence, les CJ se sont adjoints les services d'un cabinet expert dans le domaine de la rémunération pour les entreprises publiques et privées, AS-HR Consulting, qui a déjà effectué pareil exercice au sein de plusieurs entreprises de transport membres de RAILplus.

La réforme repose dès lors sur une méthodologie éprouvée se fondant sur une évaluation analytique des fonctions basée sur 18 critères précis ainsi qu'une logique mathématique qui sous-tend la structure entière. Toute modification d'une variable impacte l'ensemble avec équité.

En parallèle, les descriptifs de toutes les fonctions existantes ont été nouvellement édités dans les départements, clarifiant missions et profils. Les chefs des départements, chefs de sections et chefs de groupes ont été intégrés au processus d'édition et d'évaluation. Les descriptifs de fonction facilitent le recrutement, servent de base à l'élaboration du développement professionnel et rendent l'organisation des équipes plus efficace, tout en soutenant la communication interne et la coordination.

La Compagnie bénéficie ainsi d'une nouvelle structure salariale moderne.

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 atteignait au 31 décembre 2023 à 114.35 % (110.21 % en 2022), et celui de la caisse de prévoyance CJ s'élevait, quant à lui, à 104.08 % (99.95 % en 2022).

Absences

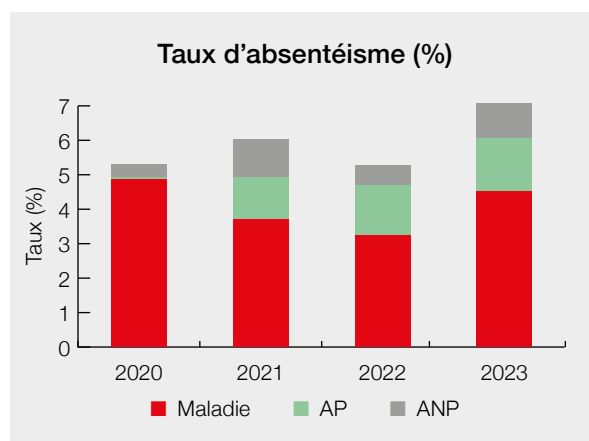
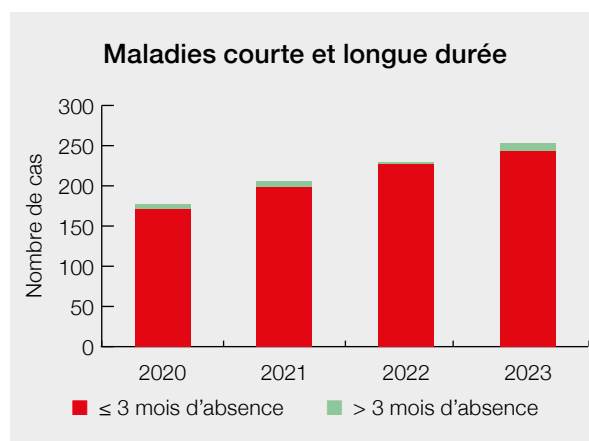
Le taux de l'absentéisme cumulé, maladies et accidents, a atteint 7.07 % (+1.79 pts par rapport à 2022). Il a considérablement augmenté par rapport à l'année précédente et dépasse celui des 5 années précédentes. Ce mauvais résultat concerne particulièrement la maladie, mais également les accidents non professionnels et provient essentiellement de cas de maladie de longue durée ayant touché davantage de collaborateurs en 2023.

L'absentéisme pour maladie se situe à 4.52 % (+1.27 pts par rapport à 2022). Dix cas d'incapacité supérieurs à 3 mois, dont la moitié approchant l'année complète, viennent particulièrement impacter ce résultat. Parmi ces cas, cinq sont actuellement encore en cours. Comparativement aux 3 années précédentes, la situation de cas d'absence supérieure à trois mois, après avoir diminué en 2022 (2), dépasse le nombre proche des années 2020 (6) et 2021 (8) et la durée par situation augmente et impacte l'exercice.

L'absentéisme pour accidents ou maladies professionnels reste relativement stable à 1.53 % (+0.08 pts par rapport à 2022) tandis que celui pour accidents non professionnels augment de manière plus marquée à 1.02 % (+0.44 pts par rapport à 2022).

Alors que le nombre de cas d'accidents cumulé est le plus faible des trois dernières années, les cas d'accident de durée supérieure à trois mois (4), ont influencé le taux. Néanmoins, et comme les années précédentes, ce secteur de risque représente un défi important pour la compagnie et notre effort de prévention des accidents sur le lieu de travail est poursuivi sans relâche.

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. En 2023, la Compagnie comptait une situation de démarche en réadaptation à un nouveau poste de travail.



Service Sécurité et Santé



La sécurité d'abord et la longévité ensuite



Jean-Philippe Croset

Généralité

Le système de sécurité au travail et de protection de la santé ont pour objectif de permettre à chaque acteur de la Compagnie de travailler dans les meilleures conditions possibles de santé, de sécurité et de bien-être. Avec le soutien du savoir et de l'expérience de l'ensemble des colla-

borateurs, le Service Sécurité et Santé s'attache à examiner régulièrement le catalogue des dangers et l'efficacité des mesures mises en place. Cette constante attention permet de déterminer les adaptations nécessaires et de progresser dans l'instauration de la culture de la sécurité et de la santé au travail.

Comité de sécurité

Le comité de sécurité s'est réuni à quatre reprises durant l'année 2023. Les thèmes suivants y sont traités :

- Analyse des accidents professionnels et incidents.
- Communication à transmettre à l'aide des « Tableaux d'information sécurité ».
- Documents sécuritaires actualisés et résultats des *Checks-Sécurité* et mesures prises.

Ce procédé permet, par l'effet multiplicateur, une diffusion et surtout un retour d'information.

Audits de sécurité

14 audits internes dits *Check-Sécurité* ont été effectués durant l'année. Les résultats obtenus sont qualifiés de bon et, en moyenne, 87 % des exigences sont remplies. En outre, aucun contrôle n'a nécessité une action d'urgence. Les mesures correctives ou adaptatives, qui sont principalement des mesures organisationnelles, sont généralement mises en œuvre durant le mois qui suit le contrôle. Pour les mesures particulières, telles que techniques, des délais d'exécution appropriés sont fixés et respectés.

Au mois de septembre, la Suva a réalisé un audit du dépôt II de Saignelégier, en prévision de l'installation de la nouvelle passerelle pour l'entretien des véhicules ferroviaires. Toutes les mesures convenues sur la base des constatations faites lors de cette visite ont été traitées et prises en considération dans l'élaboration du projet de la nouvelle passerelle.

Le mois d'octobre a été marqué par l'audit de l'Office fédéral des transports (OFT) au sujet de l'application du système de gestion de sécurité (SGS). L'OFT a auditionné la Compagnie 4 jours durant, répartis sur 2 semaines. Les points forts de l'audit ont été :

- Le Département Gestion du Trafic avec les chefs-circulation.
- Le Département Transport Ferroviaire avec les conducteurs de véhicules ferroviaires et l'entretien du matériel roulant ferroviaire.
- Le Service des Ressources Humaines avec le respect LDT/OLDT.
- Le Service Sécurité et Santé avec la mise en pratique du système de gestion de la sécurité (SGS).

Dans son rapport, l'OFT a indiqué sa satisfaction concernant l'évolution générale de l'entreprise, mais particulièrement dans les domaines de la loi sur la durée du travail et la volonté de développer un SGS comme outil de conduite. L'OFT a mentionné 14 indications comme propositions d'amélioration, mais aucune consigne. Les indications sont en cours de traitement et seront prises en considération dans l'amélioration des processus.

Formation

La formation revêt un aspect important dans le système de sécurité de la Compagnie. Son plan s'y rapportant est mis à jour en permanence avec la participation active du Service des Ressources Humaines. En plus des cours traditionnels pour les nouveaux collaborateurs, le Service Sécurité et Santé, en collaboration avec des experts internes, a mis sur pied et documenté :

- Des formations spécifiques pour les travaux en hauteur.
- Une formation continue pour les manipulations des interrupteurs des lignes de contact et la pose des perches de mise à la terre.

Avec l'aide du matériel de la SUVA, un atelier de sensibilisation aux conséquences des activités bruyantes a été proposé aux collaborateurs soumis à un environnement présentant des niveaux sonores élevés.

Système de gestion de la sécurité (SGS)

Le SGS a reçu une configuration informatique modifiée, ce qui lui a permis d'avoir une accessibilité simplifiée tant sur le plan informatique réseau que sur le plan de la compréhension du système.

Une révision de l'ensemble des processus a débuté avec, comme mot d'ordre : autant que nécessaire, mais aussi peu que possible, ceci tout en respectant les exigences de l'OFT qui découlent du règlement délégué (UE) 2018/762 et des besoins résultant de l'analyse des risques. Ceci permettra aussi de faciliter son intégration dans la nouvelle structure de la gestion électronique des documents (GED).

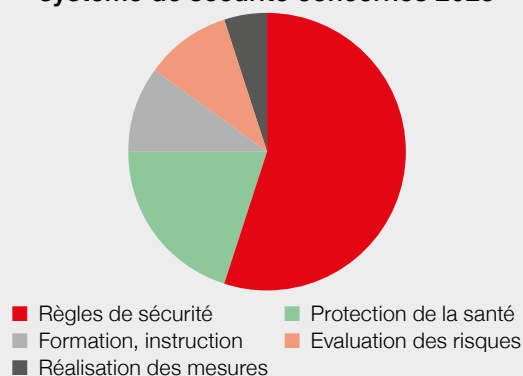
Analyse d'événements

Le nombre d'accidents professionnels n'a pas changé par rapport à l'année 2022. Cependant, il est à constater qu'il est proportionnellement inférieur en fonction du nombre de collaborateurs. Les conséquences, respectivement la gravité est en net recul, exerçant ainsi une influence positive sur la diminution des jours d'absence.

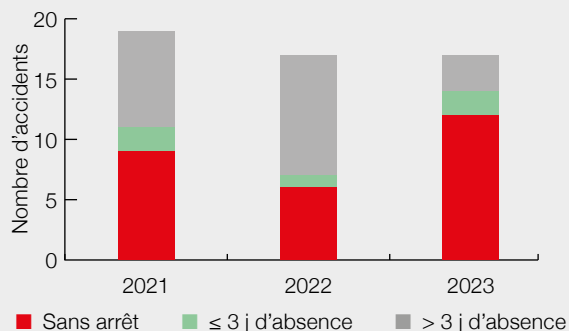
L'analyse des accidents professionnels démontre que dans bien des cas, leur survenue est due à un oubli, quelques minutes d'inattention ou à une application partielle des règles de sécurité. La vigilance est maintenue et les mesures de sécurité

sont revues et, si besoin, adaptées. Concernant les accidents non professionnels, une forte diminution a été enregistrée. Néanmoins, les cas avec un taux d'absentéisme de plus de 3 jours restent stables.

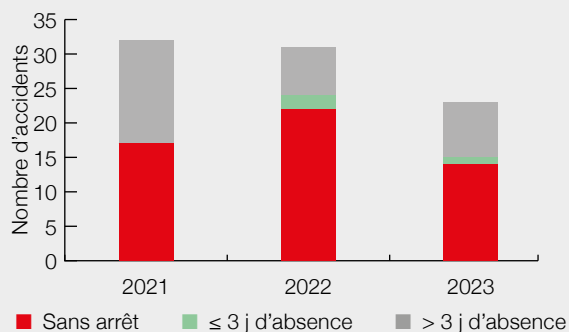
Analyse d'accidents, éléments du système de sécurité concernés 2023



Accidents professionnels



Accidents non professionnels



Service Informatique



De multiples projets en préparation

pour une vision partagée et sécurisée



Mike Romero

Évolution du parc informatique

L'informatisation étant en pleine expansion dans le domaine des transports publics, les besoins en la matière sont grandissants, tant en interne qu'auprès des partenaires et prestataires.

Pour répondre au mieux à ces besoins et aux changements

technologiques, le Service Informatique travaille en continu au renouvellement et à l'évolution de l'infrastructure et du parc informatique. Cette année, différentes actions et remplacements ont été réalisés tels que :

- La fin du renouvellement et de l'uniformisation des composants du réseau interne, qui se poursuivra avec la fin du remplacement des systèmes *Wi-Fi*.
- Le renouvellement et l'uniformisation de 25 postes de travail.
- L'ajout d'une dizaine de nouveaux postes attribués à de nouvelles fonctions ou en lien avec de nouveaux besoins informatiques.

En outre, un audit des systèmes d'impression, ayant pour objectif de moderniser et standardiser l'organisation du parc d'impression, a été effectué dans le but d'opérer une évolution en 2024.

Informatisation des documents et processus

La rationalisation et l'informatisation des documents et des processus d'entreprise sont des éléments clés de notre époque tant pour la sécurité et la traçabilité des données que pour l'accès à l'information et la productivité.

En réponse à ces défis, l'année 2023 a vu initier un projet d'analyse d'une solution de gestion électronique des documents (GED) et d'informatisation des processus qui a abouti, après plusieurs mois, au choix de la solution *M-Files*.

Le déploiement de ce nouvel outil s'effectuera progressivement sur les prochaines années dont les premières phases débiteront en 2024 avec :

- La mise en place de la partie GED permettant une mise à disposition centralisée et accessible à tous les collaborateurs de tous les documents qualité / sécurité de l'entreprise tels que les instructions, processus, formulaires, modèles, etc.
- La définition et l'informatisation des flux d'intégration, de validation et de création des factures fournisseurs en lien avec le logiciel ERP.
- La gestion et la distribution électronique des courriers et courriels entrants.

Pour les années à venir, le système devrait s'étendre aux besoins des domaines des ressources humaines, des achats, de la gestion de projets ainsi que d'autres applications.

Nouvel outil pour le système de gestion de la sécurité

Les exigences de sécurité étant en hausse permanente et les audits en la matière toujours plus pointus, il est aujourd'hui essentiel d'apporter, à ce domaine, un contrôle structuré et informatisé.

Pour soutenir la gestion de la sécurité et répondre à ces exigences, le Service Informatique, en collaboration avec le Service Sécurité et Santé, a réalisé en 2023 une analyse d'outils permettant l'organisation interne de l'entreprise prenant en compte les normes et réglementations applicables.

Cette analyse a abouti au choix de la solution *Optimiso* qui aura pour objectif d'être un soutien pour structurer l'organisation interne de l'entreprise et répondre aux diverses exigences de gestion de la sécurité et de la qualité avec des fonctionnalités telles que :

- La modélisation et la gestion des processus et procédures.
- Le contrôle interne et la gestion des risques.
- La gestion des postes, responsabilités et compétences.
- La gestion et l'analyse d'indicateurs de sécurité et qualité.

Afin de répondre rapidement au besoin, sa mise en place est prévue pour la première partie de l'année 2024.

Cybersécurité

La thématique de la sécurité étant toujours au centre des objectifs dans le domaine des systèmes informatisés, le Service Informatique poursuit l'amélioration des systèmes de cybersécurité de l'entreprise.

En plus de l'évolution permanente des standards de sécurité, cela se traduit notamment par la réalisation de divers projets, tels que :

- La mise en place et l'évolution des systèmes de cybersécurité.
- L'amélioration de la sécurité des outils Microsoft 365.
- Le déploiement de la double authentification sur les comptes utilisateurs.
- La mise à jour de l'analyse et du catalogue de risque ainsi que de l'analyse de maturité en cybersécurité.
- L'établissement de documentation et de processus en lien avec la sécurité informatique.

De plus, durant le dernier trimestre 2023, l'Office fédéral des transports a publié la nouvelle directive en cybersécurité pour les chemins de fer (CySec-Rail) qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2024. Elle définit notamment un ensemble d'exigences minimales auxquelles doit répondre le système de gestion de la sécurité de l'information (SGSI) et dont la planification devra être définie d'ici juillet 2024.

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

En production depuis mars 2023, le « SAEIV » a été déployé dans l'ensemble des véhicules des CJ afin de transmettre en temps réel leurs données et positionnement. Ceci permet au centre de gestion du trafic de gérer la gestion et la communication des événements au quotidien.

Le système, en permanente amélioration et évolution, est déjà en cours d'adaptation pour l'arrivée prochaine des nouvelles rames CJ, ainsi que pour répondre aux futures exigences de l'OFT, telles que la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) ou l'initiative *Swiss Identification for Public Transport* (SID4TP).

Service Finances et Administration



Un résultat positif réjouissant



Martine Sommer

Revue de l'année 2023

Les comptes de l'exercice présentent un résultat bénéficiaire de CHF 206 857.

Globalement, l'entreprise a réalisé un chiffre d'affaires de 41,6 millions de francs, dépassant les prévisions initiales. Les différents secteurs sont bénéficiaires, à

l'exception du secteur infrastructure pour lequel des ressources supplémentaires ont été nécessaires en raison des nombreux chantiers en cours et à venir.

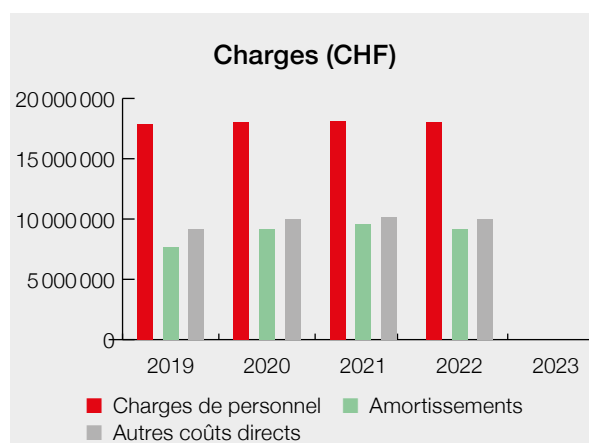
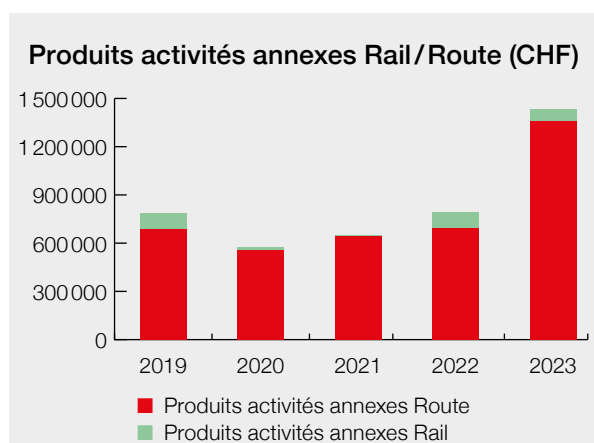
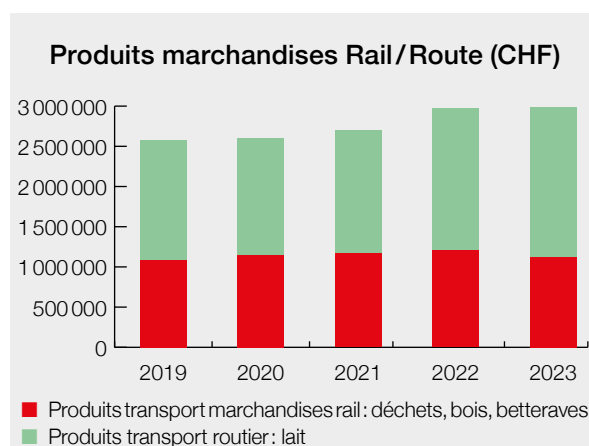
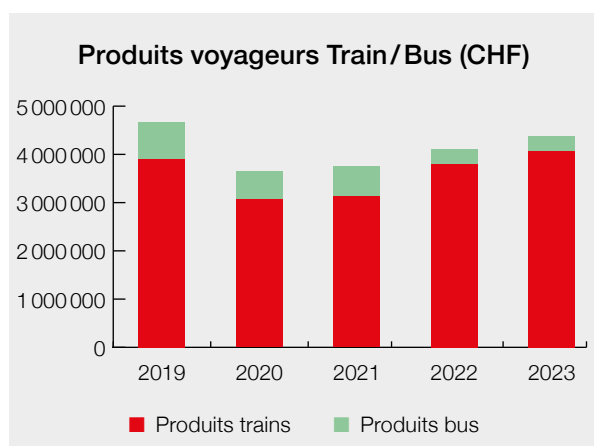
Le transport des voyageurs est en légère augmentation. Globalement, 1 609 679 passagers ont été transportés.

Les quantités de marchandises transportées par le rail, tels que bois, déchets ménagers et betteraves, sont en légère diminution, mais le résultat d'ensemble reste bénéficiaire.

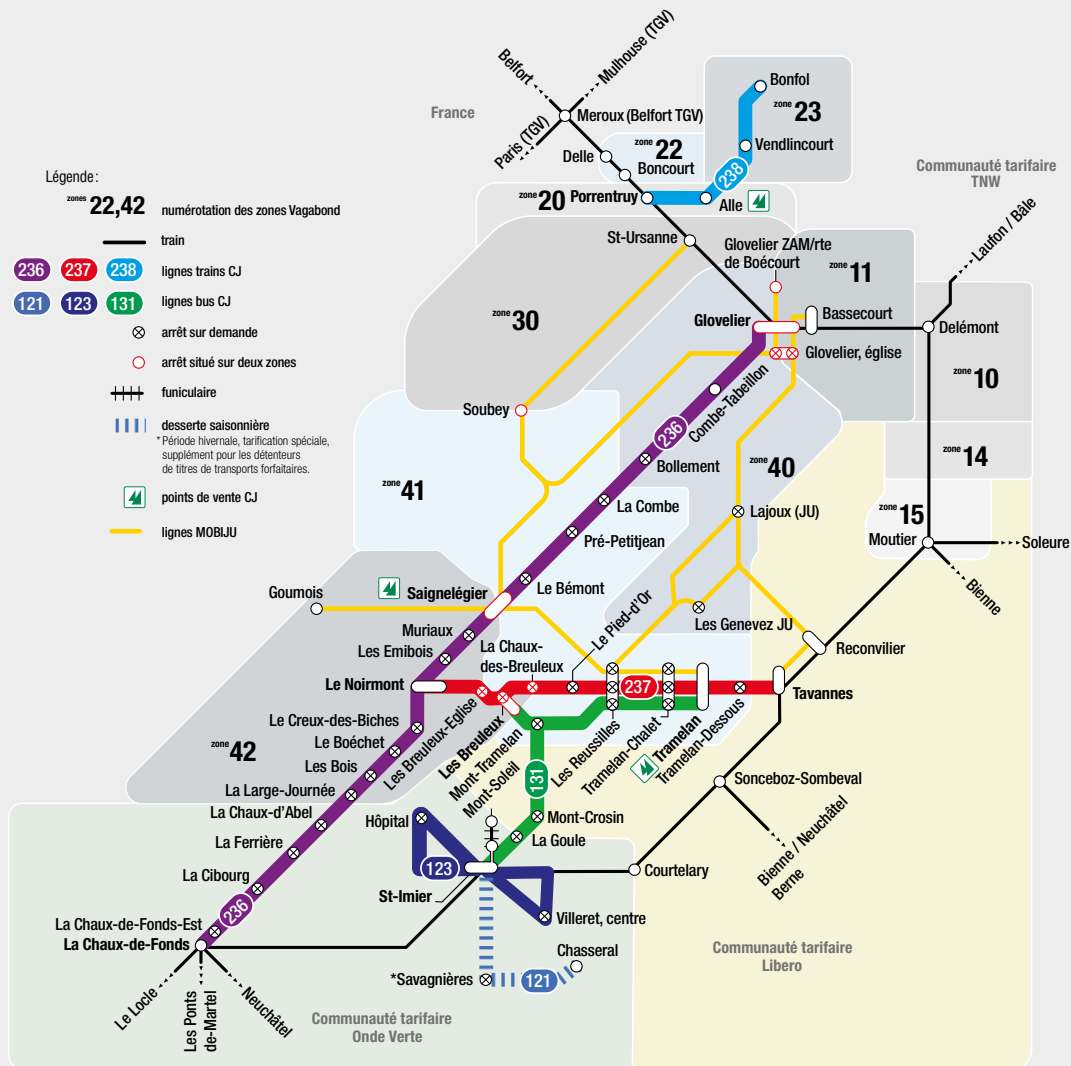
Le Département Transport Routier, pour sa deuxième année avec deux lignes de transport voyageurs (transport régional et trafic local), présente lui aussi un résultat bénéficiaire. Le bilan des efforts consentis dans les activités accessoires, notamment à l'atelier de réparation ainsi que les remplacements de trains exécutés pour des tiers, est réjouissant.

Des investissements ont été engagés à hauteur de 35,6 millions de francs, d'une part pour l'amélioration des infrastructures ferroviaires et, d'autre part, pour l'acquisition de nouvelles rames voyageurs en 2024.

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

