

# Rapport de gestion 2020



Le train rouge  
qui bouge !

[les-cj.ch](http://les-cj.ch)



## SOMMAIRE

PRÉAMBULE	<b>2-3</b>
ORGANES DE LA COMPAGNIE	<b>4-6</b>
SERVICE DES RESSOURCES HUMAINES (RH)	<b>7-8</b>
DÉPARTEMENT INFRASTRUCTURE VOIE ET BÂTIMENTS (DIVB)	<b>9-10</b>
DÉPARTEMENT INFRASTRUCTURE ÉLECTROTECHNIQUE (DIET)	<b>11</b>
DÉPARTEMENT TRANSPORT FERROVIAIRE (DTF)	<b>12-14</b>
DÉPARTEMENT TRANSPORT ROUTIER (DTR)	<b>15-16</b>
SERVICE GESTION DU TRAFIC (GT)	<b>17</b>
SERVICE SÉCURITÉ (SEC)	<b>18</b>
SERVICE ÉTUDES ET PROJETS (EP)	<b>19</b>
SERVICE MARKETING (M)	<b>20</b>
SERVICE FINANCES ET ADMINISTRATION (FA)	<b>21-24</b>
COMPTES ET BILAN	<b>26-36</b>
> Bilan	
> Comptes de résultat	
> Annexes	
ATTESTATION D'ASSURANCE	<b>37</b>
RAPPORT DE L'ORGANE DE RÉVISION	<b>38-39</b>
PROPOSITIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	<b>40</b>
DONNÉES STATISTIQUES VOYAGEURS	<b>41</b>
DONNÉES CHRONOLOGIQUES	<b>42</b>
ABRÉVIATIONS	<b>43-44</b>

## PRÉAMBULE

### 2020, une année imprévisible

Qui aurait imaginé, en début d'année 2020, que la pandémie de COVID-19 allait confiner les populations, fermer les magasins et les écoles ou encore réduire pareillement le nombre de voyageurs dans les transports publics ?

Force est toutefois de constater que, dans ce malheur, nous avons su tirer notre épingle du jeu. Les CJ ont tenu le choc, non pas parce qu'ils sont plus forts que les autres, mais que, une fois n'est pas coutume, ils se trouvent dans une situation privilégiée face aux effets de la pandémie.

Nous avons pour habitude de regretter le peu de pendulaires, le manque de touristes dans nos trains, un cadencement très limité à la demi-heure, même inexistant au quart d'heure, et un taux de couverture malheureusement trop faible. Mais en 2020, toutes ces caractéristiques nous ont permis de passer l'écueil de la pandémie avec des dégâts moindres en comparaison avec d'autres compagnies de transports publics. Les écoles ont rapidement rouvert, nous permettant ainsi promptement de transporter à nouveau notre clientèle principale.

La diminution des recettes, avec notre taux de couverture bas, a eu des effets certes importants sur le résultat, mais dans une moindre mesure par rapport aux entreprises bénéficiant d'un taux de couverture élevé.

D'autre part, les commanditaires vont éponger le déficit du TRV. Nous ne pouvons donc pas nous plaindre, surtout par rapport à d'autres acteurs économiques. Le chômage partiel que nous avons pu instituer au plus fort de la pandémie n'a touché qu'une petite partie du personnel et n'a pas eu d'effets sur leurs revenus.

Les CJ n'ont donc pas eu de problèmes d'exploitation liés à la pandémie et aux absences de leurs collaborateurs et collaboratrices. Grâce notamment aux mesures mises en place, peu de personnes ont été atteintes par la COVID-19, ce qui me réjouit particulièrement.

### 2020, la première année des investissements entre Porrentruy et Bonfol

Grâce au soutien politique du Canton du Jura, les travaux sur la ligne 238 ont enfin commencé après plusieurs années de préparation pour le financement et les études techniques. Appréciée par la population, la gare de Vendlincourt a été mise aux normes LHand et complètement refaite, tandis que la plateforme de transbordement Alle La Fenatte Cargo a été réalisée et est aujourd'hui en activité, avec une exploitation sûre et rationnelle. Dans ce dossier, nous avons bénéficié de l'apport extérieur de Landi ArcJura qui nous a proposé une cohabitation bienvenue.



**François-Xavier Boillat**  
Président du Conseil d'administration

### Concession des lignes de bus

La décision est tombée en août 2020: les prestations de transport de lignes de bus, indemnisées dans la République et Canton du Jura, ont été adjudgées à CarPostal S.A. pour la période du 12 novembre 2021 au 13 décembre 2031. Le Conseil d'administration des CJ a pris connaissance de cette décision qu'il regrette, persuadé que l'offre TPJ était calculée au plus juste. Les CJ perdent ainsi la majeure partie de leurs concessions pour les lignes de bus.

Le choix du Gouvernement jurassien de mettre au concours l'adjudication des prestations de transport des lignes de bus indemnisées dans le Canton du Jura afin de diminuer les coûts de transport met malheureusement les CJ dans une situation difficile. Nous espérons toutefois que les économies réalisées seront réinjectées dans le transport public bénéficiant ainsi en partie aux CJ.

Nous continuerons toutefois à œuvrer en étroite collaboration avec nos commanditaires afin de rebondir et de trouver des synergies dans d'autres domaines.

### 2020, nouveau concept de matériel roulant pour la voie métrique

S'il était connu de longue date que nos rames type GTW devaient subir une importante remise en état, un concept de remplacement n'a été décidé qu'en 2020. Au lieu de réviser les GTW pour un coût énorme et une durée de vie limitée à environ dix ans, nous avons opté, avec l'accord des commanditaires, pour les remplacer en même temps que d'autres rames des TPC, des TransN et du MOB, dans le cadre d'une commande groupée.

Ce concept à long terme permettra également l'exploitation de la ligne Glovelier - Delémont avec un 3<sup>e</sup> rail. Ce projet, appelé ArcExpress, est au stade de l'étude des coûts d'exploitation et reste plus que jamais le projet phare des CJ.

### 2020, projet du nouvel atelier d'entretien pour la voie métrique

Ce projet devient de plus en plus d'actualité avec les possibilités d'entretien de matériel des TransN. Grâce à l'aménagement de ce nouvel atelier, les collaborateurs pourront travailler de manière efficace et rationnelle, permettant ainsi aux CJ d'être compétitifs au niveau des coûts.

### Partenaires sociaux

Nous relevons une excellente entente avec nos partenaires sociaux SEV et *transfair*, avec lesquels nous avons pu mener des discussions constructives et utiles tant pour les employés que pour la Compagnie.

## 2020, changements à la tête de l'entreprise

En juin 2020, j'ai eu la joie d'être élu en qualité de Président du Conseil d'administration en remplacement de M. Maxime Jeanbourquin. Je tiens à remercier sincèrement M. Jeanbourquin de son engagement au sein du Conseil d'administration des CJ, d'abord en tant qu'administrateur, puis en qualité de Président dès le 1<sup>er</sup> juillet 2008.

Mes remerciements s'adressent également à M. Frédéric Bolliger, Directeur de la Compagnie, qui a annoncé son départ à la retraite, effectif le 30 juin 2021. Son engagement exemplaire à la tête de la Compagnie et ses vastes compétences qu'il a su mettre au profit des CJ, notamment pour la réalisation d'importants projets, ont été des éléments essentiels au rayonnement de la Compagnie. Je souhaite à M. Frédéric Bolliger une belle, longue, joyeuse et reposante retraite.

Le Conseil d'administration a désigné son successeur en fin d'année 2020. Habitant actuellement encore le Canton de Fribourg, M. Jean-Frédéric Python viendra bientôt s'établir dans la région pour prendre les rênes des CJ. Parfait bilingue, notre nouveau directeur débutera ses activités le 1<sup>er</sup> juin 2021. Sa polyvalence, son entregent et ses nombreuses connaissances du monde ferroviaire seront assurément déterminants pour relever les nombreux défis de la Compagnie.

Avec le Conseil d'administration, je souhaite à M. Jean-Frédéric Python une très cordiale bienvenue, convaincu qu'il saura être l'homme de la situation pour que demain, nos ambitieux projets puissent se réaliser avec l'appui inconditionnel de nos commanditaires.

## Gratitude

Déjà une année écoulée à la présidence des CJ! Le temps passe vite, même si, avec mes collègues administrateurs et administratrices, je n'ai pas pu vivre pleinement cette année, pandémie oblige. Je remercie sincèrement mes collègues et la Direction pour la qualité de nos débats et pour l'intense engagement de chacun et de chacune.

Ma gratitude s'adresse tout naturellement à l'ensemble des collaborateurs et collaboratrices qui ont su se montrer à la hauteur de leurs responsabilités et des exigences parfois pointues liées à leurs activités respectives. De la sorte, nous pouvons compter sur une équipe soudée, disponible et à l'écoute des usagers et usagères de notre Compagnie. J'ai une pensée toute particulière envers les chauffeurs de nos cars qui devront, bien malgré eux et à notre grand regret, quitter les CJ pour rejoindre une société concurrente qui a remporté la mise au concours des concessions des lignes de bus.

Je ne saurais conclure sans remercier l'OFT et nos Cantons commanditaires de Berne, du Jura et de Neuchâtel pour les rapports de qualité entretenus de longue date entre nos différentes entités. C'est avec enthousiasme et persévérance que le Conseil d'administration et la Direction continueront à relever les défis à venir avec la ferme intention d'ancrer davantage encore les CJ dans le paysage ferroviaire national.

François-Xavier Boillat,  
Président du Conseil d'administration

## ORGANES DE LA COMPAGNIE

### > CONSEIL D'ADMINISTRATION

Présidents : M. Maxime Jeanbourquin, maître secondaire retraité, Saignelégier (jusqu'au 30.06.2020)  
 M. François-Xavier Boillat, directeur ECA Jura, Saignelégier (dès le 01.07.2020)  
 Vice-président : M. Francis Daetwyler, Saint-Imier

### Représentant de la Confédération, nommé par l'assemblée des actionnaires

M. Jean Christophe Schwaab, D' en droit, Riex 2022\*)

### Nommés par le Canton de Berne

M. Francis Daetwyler, Saint-Imier 2022  
 M<sup>me</sup> Nathalie Guex, collaboratrice scientifique à l'Office juridique de la Direction des travaux publics et des transports du Canton de Berne, Berne 2022

### Nommés par le Canton du Jura

M. Maxime Jeanbourquin, maître secondaire retraité, Saignelégier (jusqu'au 30.06.2020)  
 M. François-Xavier Boillat, directeur ECA Jura, Saignelégier 2023\*)  
 M. Jean Crevoisier, juge cantonal, Porrentruy 2021\*)  
 M<sup>me</sup> Géraldine Beuchat-Willemin, députée au Parlement jurassien, Glovelier (dès le 01.07.2020) 2026\*)

### Nommé par le Canton de Neuchâtel

M. Antoine Grandjean, chargé de missions, Neuchâtel 2021

### > COMMISSION DES FINANCES

Président : M. Antoine Grandjean  
 Membre : M<sup>me</sup> Géraldine Beuchat-Willemin  
 Membre : M<sup>me</sup> Nathalie Guex

### > COMMISSION D'ORGANISATION

Président : M. Francis Daetwyler  
 Membre : M. Jean Crevoisier  
 Membre : M. Jean Christophe Schwaab

### > DIRECTION

M. Frédéric Bolliger, directeur, Le Locle

### > SECRÉTARIAT

M<sup>me</sup> Maria Cléménçon, secrétaire de direction, Tavannes (jusqu'au 30.06.2020)  
 M<sup>me</sup> Anne-Laure Donzé, responsable de chancellerie, Courfaivre (dès le 01.07.2020)

### > ORGANE DE RÉVISION

Fiduciaire BDO S.A., Delémont

# ORGANIGRAMME DE LA COMPAGNIE

État au 31 décembre 2020

Assemblée générale des actionnaires				
Commission des finances		Conseil d'administration		Commission d'organisation
Direction Frédéric Bolliger				
<b>DIVB</b> <b>Département infrastructure voie et bâtiments</b> Ivan Perrin Voie Bâtiments	<b>DIET</b> <b>Département infrastructure électrotechnique</b> Richard Zuber Ligne de contact Installations de sécurité Hardware	<b>DTF</b> <b>Département transport ferroviaire</b> Jean-Pascal Droz Production ferroviaire Horaire Matériel roulant	<b>DTR</b> <b>Département transport routier</b> Pascal Negri Production Horaire Véhicules	<b>Chancellerie</b> Anne-Laure Donzé
				<b>FA</b> <b>Service finances et administration</b> Martine Sommer Finances Offres Comptabilité Assurances
				<b>GT</b> <b>Service centre de gestion</b> Laurent Droz Gestion du trafic Information voyageur
				<b>RH</b> <b>Service ressources humaines</b> Valérie Stalder Engagements Salaires Formation
				<b>SEC</b> <b>Service sécurité</b> Jean-Pierre Droz Gestion sécurité et santé Système de gestion de la sécurité Surveillance des chantiers
				<b>M</b> <b>Service marketing</b> Vacant Commercial Communication Ventes gare Promotion du trafic
				<b>EP</b> <b>Service études et projets</b> Olivier Ammann Pré-études prospectives Concessions

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DES ACTIONNAIRES 2020

La 76<sup>e</sup> assemblée générale ordinaire des actionnaires de la Compagnie s'est tenue le 24 juin 2020 à Saignelégier, à huis clos pour cause de pandémie. Elle a été présidée par M. Maxime Jeanbourquin. 52 actionnaires se sont exprimés par voie postale et 3 bulletins non valables ont été recensés. Les votes enregistrés ont représenté 98'783 actions sur un total de 108'500.

L'assemblée a décidé :

- d'approuver le rapport de gestion, les comptes et le bilan 2019 ;
- 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 147'494.11 à ajouter à la réserve spéciale pour pertes futures infrastructure ;
  - CHF 87'175.98 à porter en diminution de la perte reportée trafic régional voyageurs ;
  - CHF 92'506.92 à ajouter à la perte reportée marchandises voie étroite ;
  - CHF 5'791.97 à ajouter à la perte reportée marchandises voie normale ;
- de verser le solde créditeur de CHF 100'575.97 dans la réserve des services accessoires ;
- de donner décharge aux administrateurs ;
- d'élire M. François-Xavier Boillat en tant que président du Conseil d'administration ;
- de désigner la fiduciaire BDO S.A. de Delémont pour la révision des comptes de l'exercice 2021.

### Conseil d'administration

M. Maxime Jeanbourquin, représentant de la République et Canton du Jura au sein du Conseil d'administration CJ a quitté ses fonctions le 30 juin 2020. Il a été remplacé par Mme Géraldine Beuchat-Willemin dès le 1<sup>er</sup> juillet 2020.

Nous adressons nos vifs et chaleureux remerciements à M. Maxime Jeanbourquin, tout en lui exprimant notre sincère gratitude pour sa précieuse et inestimable collaboration.

Nous souhaitons également la bienvenue à Mme Géraldine Beuchat-Willemin, en espérant que l'exercice de son mandat au sein des CJ lui procurera plaisir et satisfaction.

## SERVICE DES RESSOURCES HUMAINES

### Mouvements de personnel

En 2020, la Compagnie a enregistré 15 arrivées et 14 départs de collaborateurs et collaboratrices ainsi que d'apprentis et d'apprenties.

Les 15 arrivées se rapportaient aux postes suivants: responsable de chancellerie (1), contrôleur de gestion (1), spécialiste RH (1), assistante RH (1), apprentie employée de commerce (1), agent du mouvement (1), conducteurs (2), apprenti logisticien de stockage (1), chef de projet infrastructure voie et bâtiments (1), assistant technique infrastructure voie et bâtiments (1), chargé de projet maintenance bâtiments (1) et monteurs de voies (3).

Les 14 départs se rapportaient aux postes suivants: assistante de direction (1), apprentie employée de commerce (1), chef du service Marketing (1), conducteurs (3), apprenti logisticien de stockage (1), conducteurs d'automobiles (3), chef de projet infrastructure voie et bâtiments (1), monteurs de voies (2), maître-artisan électrotechnique (1).

Diverses opportunités de mutation entre départements et services ont également été saisies.

Deux membres de la Direction ont quitté l'entreprise en 2020: M. Frank Maillard, chef du service Marketing, au 1<sup>er</sup> janvier 2020, pour saisir une nouvelle opportunité professionnelle au terme de 17 ans de service; M<sup>me</sup> Maria Cléménçon, assistante de direction, qui a pris sa retraite le 31 octobre 2020 après 40 ans d'activité.

Nous leur sommes reconnaissants de leur longue et précieuse collaboration. Nous leur exprimons également notre profonde gratitude pour le dynamisme et la structure apportés à leur secteur respectif tout au long de leurs engagements.

### Retraités

Parmi notre personnel sortant, nous avons enregistré 5 départs à la retraite: M. Michel Risse, conducteur à Saignelégier après 43 ans d'activité, M<sup>me</sup> Maria Cléménçon, assistante de direction à Tavannes après 40 ans d'activité, M. Jean-Jacques Simonin, monteur de voies à Saignelégier après 40 ans d'activité, M. Jean-Michel Jourdain, chef cantonnier à Tramelan après 31 ans d'activité et M. Jean-Luc Breguet, conducteur à Tramelan après 31 ans d'activité.

Qu'ils soient tous les 5 vivement remerciés de leur extraordinaire engagement durant ces nombreuses années au sein des CJ.

### Fidélité

En 2020, la Compagnie a récompensé 12 collaborateurs-trices pour 20, 25, 30, 35 et 40 ans d'ancienneté:

M. Didier Aubry, agent du mouvement, 20 ans de service;  
M. Thierry Danz, ouvrier spécialiste, 20 ans de service;  
M. Daniel Monbaron, ouvrier spécialiste, 20 ans de service;  
M. Jérôme Mugny, secrétaire spécialiste, 20 ans de service;

M<sup>me</sup> Martine Sommer, cheffe du service Finances et Administration, 20 ans de service;

M. Christian Oppliger, secrétaire spécialiste, 25 ans de service;  
M. Pierre Von Allmen, conducteur d'automobile, 25 ans de service;

M. Nicolas Girard, assistant technique infrastructure, 30 ans de service;

M. Gérard Vallat, agent du mouvement, 30 ans de service;  
M. Pascal Negri, chef du département Transport Routier, 35 ans de service;

M<sup>me</sup> Maria Cléménçon, assistante de direction, 40 ans de service;

M. Claude Girard, chef de gare, 40 ans de service.

Nous leur exprimons notre gratitude pour leur remarquable fidélité.

### Décès

Deux de nos retraités nous ont quittés:

M. Henri Jemmely, le 23 octobre 2020, dans sa 87<sup>e</sup> année.

M. Romeo Rizzon, le 5 novembre 2020, dans sa 87<sup>e</sup> année.

Nous garderons d'eux un souvenir lumineux et reconnaissant.

### Absences

Le taux de l'absentéisme cumulé, maladies et accidents, a atteint 5.33 % (+ 1.27 pts) en 2020.

L'absentéisme pour maladie se situe à 4.87 % (+ 0.71 pts maladie COVID-19 et + 0.98 pts autre). Le taux est en augmentation tant en raison d'absences de longue durée plus fréquentes par rapport à 2019 qu'en raison de cas de COVID-19 positifs ou avec symptômes intégrés aux données statistiques.

L'absentéisme pour accidents ou maladies professionnels se situe à 0.06 % (- 0.41 pts) et celui pour accidents non professionnels à 0.40 % (- 0.01 pts). La part se rapportant aux accidents professionnels diminue fortement - tant en nombres de cas qu'en jours. Celle pour cause d'accidents non professionnels augmente par rapport à l'année précédente en ce qui concerne le nombre de cas, mais, s'agissant pour les 2/3 de cas sans incapacité de travail, le nombre de jours reste stable.

L'entreprise a continué à veiller à l'accompagnement attentif 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. Elle a en outre maintenu les collaborations proactives avec les assurances sociales de manière à soutenir son personnel jusqu'à la reprise du travail et mettre en place des solutions ajustées aux situations. Parmi les quatre démarches - trois internes et une externe - d'accompagnement à la reconversion professionnelle engagées ces deux dernières années, 3/4 (deux internes et une externe) ont abouti à une reprise d'emploi durable, la quatrième étant toujours en cours.

## RÉPARTITION DU PERSONNEL AU 31.12.2020 (EN NOMBRE DE PERSONNES)

		Personnel permanent	Personnel auxiliaire	Apprentis	Total 31.12.2020	Total 31.12.2019
Direction, administration générale, sécurité		14		2	16	12
<b>M</b>	Marketing	3			3	4
<b>GT</b>	Gestion du trafic (gares et stations)	20			20	19
<b>DTF</b>	Administration et planification	3			3	3
	Conduite des trains, y c. aspirant-e-s	38			38	39
	Ateliers, dépôts, agents d'exploitation	22		1	23	23
<b>DTR</b>	Administration du garage	3			3	3
	Conduite des véhicules routiers	22	var.		22	25
	Entretien des véhicules routiers	2		1	3	3
<b>DIVB</b>	Administration et bureau technique	9			9	6
	Personnel de la voie	16	(1)		16	17
<b>DIET</b>	Encadrement technique	5			5	4
	Installation et maintenance	9		1	10	12
Total		166		5	171	170

## DÉPARTEMENT INFRASTRUCTURE VOIE ET BÂTIMENTS (DIVB)

L'année 2020 a été très compliquée pour planifier, réaliser et suivre les différents travaux programmés. Nous avons dû nous adapter tout au long de l'année en fonction des aléas de la COVID-19, d'une part en respectant les différentes prescriptions liées aux règles sanitaires évoluant de semaine en semaine et, d'autre part, en replanifiant constamment les chantiers pour permettre de garantir les différents délais annoncés.

Les principaux chantiers ont été réalisés sur la ligne à voie normale Porrentruy-Bonfol. Une interruption complète du trafic ferroviaire a été nécessaire ; elle a débuté en mai et s'est terminée à fin janvier 2021. Elle a permis d'exécuter principalement les assainissements suivants :

- Pont sur l'Allaine à Porrentruy.
- Gare des marchandises de Alle La Fenatte Cargo.
- Gare des voyageurs de Vendlincourt.

Au mois d'octobre, la réfection du pont sur l'Allaine étant terminée, le trafic ferroviaire entre Porrentruy et Alle a repris.

### Gares

#### Alle La Fenatte Cargo (ALLC)

Création d'une nouvelle gare et d'une place de transbordement régionale pour les marchandises à l'Est du site de Landi ArcJura S.A. à Alle.

Le chantier a débuté avec les travaux préparatoires, comprenant la démolition de plusieurs bâtiments ainsi que la création d'un chemin d'accès. Puis ont suivi les travaux de génie civil, de génie ferroviaire et de la plateforme de transbordement.

L'ensemble du réseau ferroviaire a été revu avec 2 nouvelles voies parallèles qui peuvent être utilisées pour le transbordement rail-route. Une troisième voie, existante, appartenant à Landi ArcJura S.A. a été raccordée. Le nouveau faisceau de voies comporte 7 branchements (6 simples et 1 double) permettant de réaliser les différentes manœuvres en gare.

Une infrastructure de qualité a été réalisée (coffre renforcé, système de drainage, bassin de rétention). Un enrobé spécifique (AC Rail) a été posé sur la quasi-totalité du chantier permettant principalement d'étancher le coffre car la gare est située en zone de protection des eaux. La superstructure a été remplacée avec la pose de nouveaux rails de type 54 E2 (54 kg/m linéaire) et de traverses en béton.

Le passage à niveau de la route de Miécourt a lui aussi été assaini.

La très mauvaise qualité du sol, la nappe phréatique présente en fond de terrassement, la réalisation située en zone de protection des eaux et la découverte de pollution dans les matériaux excavés ainsi que les problèmes d'approvisionnement et de logistique dus à la COVID-19 ont fait partie des principales contraintes à gérer sur le chantier.

#### Vendlincourt (VEND)

Assainissement complet de la gare.

Création d'une infrastructure de qualité (coffre, drainage, bassin de filtration) et remplacement de la superstructure avec pose de traverses en béton et de nouveaux rails de type 54 E2.

Pose d'un branchement donnant accès à la voie de raccordement de l'entreprise Corbat S.A.

Assainissement du passage à niveau de « La Douane / Rte de Courtavon ».

Réalisation d'un nouveau quai d'environ 100m de longueur respectant la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand).

Pour le confort des voyageurs, il a été créé une marquise, un abri vélos, des places de parc dont une munie d'une borne de recharge pour voiture électrique et divers équipements munis d'une signalétique moderne.

### Bâtiments

#### Dépôt des trains I Saignelégier

Divers travaux ont été réalisés, principalement sur la façade Ouest du bâtiment. Ils concernent essentiellement la réfection de béton carbonaté et l'assainissement d'armatures rouillées. Un échafaudage a été posé permettant aussi le remplacement d'une partie de la poutraison en très mauvais état et la réalisation de la peinture de cette façade.

#### Dépôt des trains II Saignelégier

L'intérieur du bâtiment n'est pas accessible aux véhicules routiers et, lorsque les véhicules ferroviaires sont garés, il n'existe pas de chemin d'évacuation et de sauvetage en cas d'incendie.

Nous avons donc créé une nouvelle porte sectionnelle dans la façade Ouest pour les véhicules légers ; elle est munie d'un portillon pour le personnel. Le déplacement des butoirs sera réalisé en 2021. Il permettra de garantir un passage suffisant pour l'évacuation. Ces aménagements permettront de respecter les directives de protection incendie.

## Ouvrages d'art

### Pont sur l'Allaine Porrentruy

Situé à la sortie de la gare de Porrentruy, sur le terrain des CFF et parallèle à leur voie, le pont CJ enjambe la rivière Allaine. L'ancien ouvrage avait la particularité de disposer d'une culée centrale reliée par deux voutes en moellons et d'être construit en deux parties (CFF et CJ). Cet ouvrage s'est révélé en fin de vie, la qualité des pierres utilisées pour sa construction s'étant dégradée.

Les accès directs au site étant impossibles, nous avons dû négocier l'utilisation de terrains privés. La majorité des travaux ont été entrepris durant l'interruption de trafic CFF en juillet et août 2020 et la réalisation du chantier s'est déroulée de la façon suivante :

- Réalisation de 27 micropieux au droit des futures fondations.
- Création d'un pont provisoire permettant l'accès à l'autre berge.
- Réalisation d'un platelage provisoire permettant de démolir le pont sans atteinte au lit de la rivière.
- Préparation des différentes culées.
- Pose de deux éléments préfabriqués en béton armé d'environ 75 tonnes chacun à l'aide d'une grue de 450 tonnes.
- Assemblage des éléments, joints de clavage, mise en place de l'étanchéité.

En parallèle, nous avons réalisé un renouvellement de voie sur environ 330 m selon les normes en vigueur.

L'ancienne voie était éclissée et posait des problèmes d'entretien. La nouvelle géométrie de la voie a été étudiée en détail et a permis de créer une voie soudée sans joints.

### Protection contre les dangers naturels dans la Combe Tabeillon (phase III)

Réalisation de la troisième et dernière étape de construction d'ouvrages de protection contre les dangers naturels.

Les travaux comprennent principalement la réalisation d'un système de surveillance de plusieurs filets grâce à des capteurs.

En cas de vibrations ou de ruptures d'éléments de protection, un signal est émis et transmis au centre de gestion du trafic et au département Infrastructure (DIVB).

Les données sont traitées en fonction du niveau d'importance de l'événement. Si le degré d'alarme maximal est déclenché, des feux s'enclenchent automatiquement le long du tronçon ferroviaire et informent le conducteur du train.

# DÉPARTEMENT INFRASTRUCTURE ÉLECTROTECHNIQUE (DIET)

## Basse tension

### Fibre optique

Notre réseau fibre optique a été adapté et le serveur VBBa (commande à distance) a été déplacé au Noirmont pour la conduite de l'exploitation.

### e-Mobilité

Notre première borne pour voiture électrique a été mise en service le 3 décembre 2020, au Noirmont. Le 31 décembre 2020, 61 kWh avaient déjà été vendus.

## Sous-stations

### Glovelier

Le 30 novembre 2020, la nouvelle sous-station de Glovelier a été mise en service. Cet équipement permet d'améliorer la puissance à disposition pour les trains au départ de Glovelier. Elle permet également de pallier un dérangement de la sous-station de Sceut.

## Lignes de contact

### Ligne 236

- Remplacement des fils de contact en gare de Bollement.
- Remplacement des câbles porteurs des voies 1, 3 et 4 à Saignelégier.
- Mise en place d'un interrupteur pour déconnecter la ligne détournée en direction de Pré-Petitjean à hauteur du dépôt I.
- Remplacement d'un mât à La Chaux-de-Fonds pour le chantier du mur du Musée international de l'horlogerie.

### Ligne 237

- Remplacement du fil de contact de la voie 2 à Tramelan.

### Ligne 238

- Réfection de la LC en gare de Vendlincourt.
- Construction de la LC pour la gare de Alle La Fenatte Cargo.
- Contrôle de la LC sur le tronçon Porrentruy-Bonfol.

### Perche fixe

Une perche fixe avec signal lumineux à LED a été mise aux normes à Pré-Petitjean (voie 21).

## Câble de ligne

### Ligne 236

Le câble de ligne du tronçon La Ferrière-Le Noirmont, qui datait des années 1960, a été remplacé par un câble thermo de nouvelle génération.

## Installations de sécurité

### Centre de gestion du trafic à Tramelan

Les gares suivantes ont migré sur le CGT :

- Bollement, le 30 juin 2020.
- Combe-Tabellon et Sceut, le 15 décembre 2020.

Le serveur GT a été déplacé de Tramelan au Noirmont. Nous avons séparé le serveur dans deux locaux différents. Une place de secours a été construite au Noirmont. Grâce à ces adaptations, nous atteignons une très haute disponibilité du GT. Nous pouvons ainsi pallier toutes les éventualités (incendie du GT, incendie du serveur, inondation du serveur, etc...).

### Passages à niveau

Entre le 10 et le 11 septembre 2020, les commandes des passages à niveau du Chalet, de la Grand-Rue et des Frênes ont été renouvelées. En collaboration avec la commune de Tramelan, les PN du Chalet et des Frênes ont été équipés de barrières. La sécurité routière a ainsi fortement augmenté. Au PN de la Grand-Rue, en plus de la commande, nous avons remplacé les treuils de barrières de type ASSA contenant de l'huile par des barrières de type PMZ.

### Contrôle de la marche des trains

Le nouveau contrôle de la marche des trains pour le réseau à voie métrique (ZSI 127) est entré en service sur les tronçons suivants :

- 9 mars 2020: Glovelier – Combe-Tabellon – Bollement.
- 20 novembre 2020: (Bollement) – Pré-Petitjean – Saignelégier (jusqu'au signal avancé d'entrée).
- 20 novembre 2020: pleine voie entre Les Reussilles et Tramelan (4 passages à niveau).

### Formation du personnel

Les cours suivants ont été dispensés à nos collaborateurs :

- 10 janvier 2020: Introduction aux installations de sécurité
- 24 janvier 2020: Domino 69
- 5 février 2020: Passages à niveau

## DÉPARTEMENT TRANSPORT FERROVIAIRE (DTF)

L'année 2020 a été une année riche en activités au-delà des contraintes liées à la COVID-19. Il a fallu réorganiser des places de travail pour du personnel dit à risque, repenser les habitudes et offrir de nouvelles façons de travailler comme le télétravail.

### Activités des ateliers

Dans le cadre des travaux qui ont été effectués sur le matériel roulant, nous pouvons citer les activités suivantes :

- Révision R1 des l'ABDt 721 et Sb 363

Ce type d'activité nécessite de réviser des organes de roulement et du mécanisme moteur, de la suspension et de l'appui de la caisse, des freins (y compris frein moteur et instruments). Un examen visuel et un contrôle d'étanchéité des réservoirs à air, des systèmes hydrauliques et de freins ont été effectués, tout comme un examen visuel des chaudières et installations de chauffage à vapeur. Des valves de sécurité et les manomètres des installations hydrauliques et à air comprimé ont été contrôlés ainsi que les axes et les roues.

Une révision complète du wagon Sb 363 a été entreprise. Lors de celle-ci, nous avons repris les châssis, bogies et essieux. Nous avons constaté un état d'usure ainsi que de nombreuses fissures sur les endroits les plus sollicités. Cela a nécessité des travaux de soudure conséquents. Partant, le remplacement de ces wagons s'avère nécessaire dans un proche avenir.

- Révision R2 du Xa 846

Ce type de révision requiert l'adaptation d'autres éléments basés sur l'expérience des véhicules. Nous avons notamment modifié le train de roulement ainsi que le système de freinage et effectué une peinture complète.

- Préparation et peinture complète du Tm IV 181

Le refit et la révision du Tm 181 ont été confiés à la société LSB (Lok Service Balmer AG). Pour contenir les coûts, les ateliers ont effectué les travaux de démontage et de préparation avant le transport du véhicule chez LSB. La peinture complète de la carrosserie a également été réalisée par nos soins. Une grande nouveauté se rapporte à la mise en place d'une télécommande permettant notamment aux utilisateurs de faire circuler le Tm ou son convoi depuis l'extérieur.

- Révision R2 de l'ABt 712

Transformation du chauffage, adaptation du compartiment 1<sup>e</sup> classe, bogies et peinture complète. Un refit du système de chauffage a été effectué par nos soins nécessitant le remplacement de la gestion de la commande par un automate Selectron ainsi que de nouveaux caissons comprenant les corps de chauffe et les ventilateurs. L'obsolescence du système électronique datant de 1985 et la diminution des possibilités de se fournir en pièces

neuves ou d'occasion ont nécessité les travaux entrepris afin d'apporter un confort à la clientèle. Une amélioration du compartiment 1<sup>e</sup> classe a également été apportée en incorporant des fenêtres et une porte vitrée entre la 2<sup>e</sup> et la 1<sup>e</sup> classe. Le revêtement du sol a aussi subi une amélioration, soit le remplacement de l'ancien tapis par un revêtement linoléum plus hygiénique et facile d'entretien.

- Transformation de la B 752

Une transformation du chauffage a été effectuée pour les mêmes raisons que pour l'ABt 712, ce qui permet à la rame IV 652-752-712 de disposer d'un système de chauffage remis aux normes et standards actuels.

- Révision R1 de la Be 4 / 4 615

Une révision de tous les éléments à l'intérieur de la caisse, notamment le chauffage, les portes, les cabines de conduite, le tableau pneumatique, a été réalisée. Des éléments en toiture (pantographe, résistances), retouches de peinture sur la carrosserie, sous la caisse (choppers, graisseurs à boudins, attelages, etc..) ont été également revus.

- Sb 365 et Sb 364

Ces wagons ont dû être redressés dans la mesure du possible. Une reprise de toutes les fissures sur les châssis ainsi que sur les bogies a été nécessaire pour prolonger la durée de vie de ces wagons bien sollicités. Une étude sur l'acquisition de nouveaux matériels avec un nouveau concept de chargement pour le transport des ordures de type ACTS est en cours d'élaboration.

- Evacuation du Gbk 301

La partie essieux et tringlerie de frein a été récupérée. Une révision des pièces a été nécessaire et les essieux ont été contrôlés aux ultrasons puis rebandagés. Ces pièces révisées ont été remontées sur le Gbk 308 et une nouvelle peinture a été réalisée. Ce véhicule est attribué à DIVB.

- Be 4/4 651-655, B 751-755, ABt 711-715, Gem 2/2 521-522

Nous avons procédé à divers travaux de garantie nécessitant la reprise et le remplacement de l'ensemble des bandages. Ces derniers ont démontré des signes d'usure et de détériorations précoces ne respectant pas le cahier des charges au niveau des kilomètres et de la longévité.

En outre, nous avons effectué le reprofilage de 124 essieux sur le tour en fosse, dont 40 essieux pour des entreprises tierces (ASm, Travys).

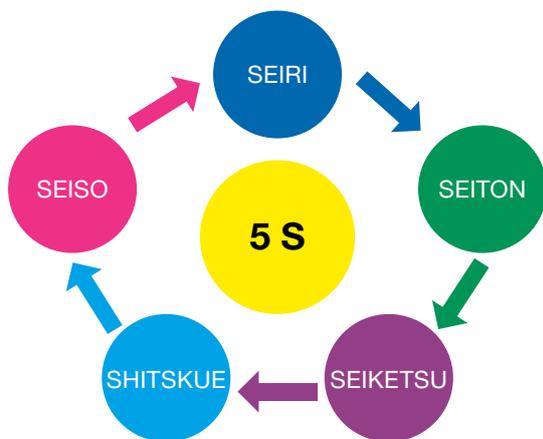
Diverses améliorations ont également été apportées dans l'organisation générale de l'atelier, entre autres pour le suivi des interventions et réparations, le classement des documents et la numérisation des documents (suivi et archivage).

## CUS

Lors d'une révision de la rame III, ABe 2/6 634, nous avons entrepris les démarches afin d'installer le CUS. Ce système transmettra des données en temps réel du positionnement des véhicules, permettant ainsi aux clients de constater, par leur application horaire, l'avancement, le retard ou la ponctualité du train souhaité. Il doit aussi informer une base de données nationales et être compatible avec les agrégats déjà existants.

## Mise en place de la méthode 5S

La méthode des 5 «S» (en anglais the 5S system ou the 5Ss) est une technique de gestion japonaise visant à l'amélioration continue des tâches effectuées dans les entreprises. Élaborée dans le cadre du système de production de Toyota, elle tire son appellation de la première lettre de chacune des cinq opérations constituant autant de mots d'ordre ou principes simples.



<i>Seiri</i> , ranger :	supprimer l'inutile -> alléger l'espace de travail de ce qui y est inutile.
<i>Seiton</i> , ordre :	situer les choses -> organiser l'espace de travail de façon efficace.
<i>Seiketsu</i> , propre :	standardiser les règles -> prévenir l'apparition de la saleté et du désordre.
<i>Shitsuke</i> , éducation :	suivre et progresser -> encourager les efforts allant dans ce sens : auto-discipline.
<i>Seiso</i> , nettoyage :	(faire) scintiller -> améliorer l'état de propreté des lieux.

Cette démarche est parfois traduite en français par le mot ORDRE qui signifie : «Ordonner», «Ranger», «Dépoussiérer et découvrir des anomalies», «Rendre évident», «Être rigoureux».

L'ensemble du système permet par ailleurs d'améliorer les conditions de travail et la santé du personnel (il est plus agréable de travailler dans un lieu propre et bien rangé), de réduire les dépenses en temps et en énergie, de réduire les risques d'accidents et/ou sanitaires, d'améliorer la qualité de la production et d'améliorer la gestion de la production.

## Tour en fosse

Un tour en fosse permet de reprofiler les roues des véhicules défaillants ou présentant des plats consécutifs à un arrêt d'urgence sans devoir démonter le système de roulement. Le tour actuel, datant de 1996, montre des signes de fatigue. Son électronique requiert toujours plus d'interventions pour maintenir le niveau de précision que cette activité nécessite. Un appel d'offres a donc été publié et le nouveau tour sera livré et mis en place fin 2021. Il faut compter environ 10 mois pour la construction d'un tour en fosse.

## Horaire

L'exploitation de l'horaire 2020 s'est déroulée du 15 décembre 2019 au 12 décembre 2020.

## Trafic des voyageurs

L'entrée en vigueur de l'horaire s'est déroulée de façon optimale et s'est poursuivie jusqu'en mars 2020. Ensuite, la pandémie liée à la COVID-19 a obligé les entreprises de transports publics à adapter leurs prestations selon les directives de la Confédération.

Ainsi, les courses à la demi-heure en dehors des heures de pointe, les courses scolaires et les Noctambus ont été supprimés.

Le 30 mars 2020, de nouvelles suppressions sont entrées en vigueur afin d'adapter l'offre à la forte diminution de la fréquentation, tout en respectant le concept de base qui consiste à garantir une desserte optimale aux heures de pointe. Un soin particulier a été apporté aux correspondances pour les hôpitaux.

La modification la plus importante concerne le trajet Saignelégier – Glovelier pour lequel 2 offres de transports publics complémentaires, par bus et par train, étaient proposées. Pour annuler ce doublement durant le confinement, tous les trains ont été supprimés du lundi au vendredi et seuls les bus assuraient le trajet. Un bus par heure desservait le centre des communes de Montfaucon, Saint-Brais et Glovelier (via les hameaux des Sairains, du Chésal et de Sceut). En revanche, l'horaire du week-end n'a pas été changé.

L'horaire de base, avec sa cadence à la demi-heure, a pu reprendre le 11 mai 2020.

### Trafic des marchandises

Le concept mis en place avec CFF Cargo depuis 2019 s'est poursuivi en 2020 sur le même principe de train bloc.

### Transport des betteraves

Sucre Suisse S.A a mandaté les sociétés TransRail AG et SERSA pour le transport des betteraves. Les CJ ont été invités à collaborer directement avec Sucre Suisse S.A. pour effectuer les prestations globales de l'Ajoie jusqu'à Delémont. Deux sites pour le chargement ont été retenus, à savoir Alle et Boncourt.

L'acheminement s'est effectué avec une locomotive Re 420 des CFF louée pour l'occasion alors que certaines manœuvres ont été exécutées avec une de nos locomotives Ee 3/3. Le plan de transport de betteraves au départ d'Alle comportait l'acheminement de près de 541 wagons, avec 24 wagons à bogies par jour. Nous avons transporté 77'500 tonnes brutes, dont 31'524 tonnes nettes. Les transports de betteraves se sont étendus sur 2 périodes, soit du 29 septembre au 24 octobre et du 4 au 24 novembre 2020.

### DIVA

La mise en place du logiciel DIVA a suivi son cours en 2020, notamment avec la gestion du personnel qui représente le plus important et complexe des modules à programmer. DIVA a permis de mettre en place les éléments suivants :

- *Attestation du temps de travail*  
Donne un décompte mois par mois à chaque collaborateur soumis à la LDT.
- *Export des données vers le logiciel ProConcept*  
Permet d'effectuer un export des données du mois précédent, pour le transmettre à notre logiciel de comptabilité et aux RH pour la préparation des salaires et indemnités.
- *Indices TRV*  
Donne les informations sur les indices de circulations sur le réseau TRV selon les directives de l'OFT en la matière.
- *Formation du personnel de gestion DIVA pour les différents départements*  
Permet de mettre à jour les données de l'activité de chaque collaborateur soumis à la LDT.

Durant les derniers mois de l'année 2020, la mise à jour des informations a permis l'étalonnage de DIVA. La migration complète est intervenue le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

### Formation du personnel

Lors de la mise en service en début d'année du ZSI 127 (système de contrôle des trains) sur la ligne Saignelégier – Glovelier, 3 formateurs se sont partagés l'accompagnement de tous les trains durant 10 jours.

2 nouveaux conducteurs (1 VE et 1 VN) ont suivi une formation complète et obtenu leur permis catégorie B100.

Une formation pour 5 nouveaux chefs sécurité a également été mise en place. En outre, 4 protecteurs pour l'infrastructure ont suivi une formation complète et 15 agents et agentes ont renouvelé leur attestation par une journée de formation et un examen périodique.

Plusieurs journées d'examens périodiques pour 18 possesseurs de permis OCVM (Bi et B100) ont été réalisées avec succès.

Un cours de 2 heures a été organisé pour 28 agents et agentes du DTF utilisant des tablettes numériques, en guise de rafraîchissement de leurs connaissances.

Le secteur formation des CJ a également été actif avec RailPlus pour la création d'une formation commune, à raison de 8 journées (présentiel ou vidéoconférence) en 2020. Nous sommes représentés dans différents groupes (groupe de pilotage formation des mécaniciens, projet formation des mécaniciens, groupe PEX et groupe digital-learning).

## DÉPARTEMENT TRANSPORT ROUTIER (DTR)

### Préambule

Pour cette activité, les impacts des décisions prises par le Conseil fédéral liées à la pandémie sont importants au niveau de la fréquentation de nos bus. Tous les transports de groupes, les courses spéciales pour les événements extraordinaires ainsi que l'ensemble des courses extra-scolaires ont été annulés.

### Ligne 22.121

Durant les 10 premiers mois de 2020, l'exploitation de la ligne Saint-Imier – Les Savagnières – Chasseral fut à l'image des années précédentes. Nous avons même constaté une augmentation de fréquentation durant l'été à la suite du semi-confinement ordonné par le Conseil fédéral.

Malheureusement, en raison de la dénonciation du contrat de transport par la commune de Saint-Imier, les CJ ont dû revoir leur offre à la baisse pour la période hivernale (décembre 2020 – mars 2021).

En effet, le contrat précédent spécifiait que le domaine skiable des Savagnières était assuré par un transport public durant toute la période d'ouverture de la station entre Saint-Imier et Les Savagnières. Grâce aux efforts de négociation consentis, une exploitation réduite a pu être maintenue.

Entre le 13 décembre 2020 et le 28 février 2021, le transport est garanti les samedis, dimanches et mercredis ainsi que toute la semaine durant les vacances scolaires. D'entente avec la commune de Saint-Imier, 3 semaines ont été définies :

- 21 décembre 2020 – 27 décembre 2020 ;
- 28 décembre 2020 – 3 janvier 2021 ;
- 15 février 2021 – 19 février 2021.

Compte tenu de l'enneigement optimal en fin d'année 2020, les CJ ont décidé de programmer une semaine supplémentaire, soit du 4 janvier au 10 janvier 2021.

### Ligne 22.123

La desserte de la ligne de Saint-Imier – Hôpital a été améliorée en 2020 en passant de 8 courses par jour en 2019 à 10 courses par jour en 2020, du lundi au vendredi. Les week-ends sont restés inchangés avec 2 courses les samedis et dimanches.

La pandémie a fait chuter la fréquentation puisque cette ligne est destinée aux visiteurs de l'hôpital qui n'y ont plus eu accès. Par ailleurs, la zone industrielle de la Clé a, elle aussi, été impactée.

Pour donner suite à cette année de tests et aux conséquences de la baisse de fréquentation, le Canton de Berne a décidé de poursuivre l'essai pilote sur trois nouvelles années.

### Ligne 22.131

Aucun changement n'était prévu sur la ligne de Tramelan – Saint-Imier. Or, en raison de la pandémie, la fréquentation a chuté drastiquement. En effet, les hautes écoles ont instauré l'obligation du télétravail pour les élèves, engendrant ainsi une forte diminution de l'affluence au sein des différents sites des CEFF industries, commerces et santé-social. De même, au niveau de l'industrie, les pendulaires ont été moins nombreux.

De ce fait, les courses sur la ligne de bus Tramelan – Saint-Imier ont été réduites de 2 unités.

### Ligne 22.133

Aucune modification prévue sur le parcours Saignelégier – Tramelan – Les Genevez – Lajoux – Glovelier – Bassecourt en 2020. Les horaires sont efficaces, mais les correspondances à destination des Breuleux sont souvent « tendues » et ne peuvent être tenues que grâce à la connaissance du terrain de notre personnel roulant.

Comme pour toutes nos lignes, la fréquentation a diminué suite à la fermeture des écoles de Porrentruy et de Delémont, engendrant une réduction de 5 courses sur cette ligne.

### Ligne 22.134

Saignelégier – Glovelier n'a pas subi de changement d'horaire pour 2020. La fréquentation a quant à elle baissé de manière significative.

Les chauffeurs de cette ligne ont été particulièrement sollicités puisqu'ils ont remplacé tous les trains du lundi au vendredi, entre le 23 mars et le 8 mai 2020.

### Lignes 22.138 et 22.148

Les lignes de Noctabus La Chaux-de-Fonds – Glovelier et Saignelégier – Tavannes ont subi de plein fouet la fermeture des bars et des restaurants. L'offre a été annulée du 20 mars au 10 juillet 2020 et dès le 31 octobre 2020.

### Transport scolaire Les Breuleux

Le transport s'est arrêté entre le 17 mars et le 8 mai 2020. Ensuite, il ne reste que l'exploitation scolaire pure, plus aucun « extra » n'a été organisé.

### Transport scolaire Les Bois

Le transport s'est arrêté entre le 16 mars et le 8 mai 2020, plus les 11, 13, 15 et 19 mai 2020. En effet, durant deux semaines, les élèves sont allés à l'école un jour sur deux. A l'instar des autres cercles scolaires des Franches-Montagnes, toutes les activités annexes ont été supprimées.

### Conclusion

Pour faire face à l'importance de la deuxième vague de COVID-19, les nouveaux véhicules ont été équipés de plexiglass qui permettent aux chauffeurs d'être protégés. Pour les bus non-équipés, le port du masque devient obligatoire si une personne se présente pour l'achat d'un billet.

En 2020, 5 de nos bus ont été pourvus d'un «Pupitre de Vente Chauffeur». Il permet à notre personnel d'être connecté à la plateforme NOVA et aux CJ d'être à la pointe de la technologie relative à la vente des billets.

Nous avons également équipé 5 de nos bus de l'information voyageur (visuel et oral). Une collaboration avec TPF nous permet de contenir les coûts tout en augmentant l'efficacité.

Nous avons équipé 7 de nos bus de cellules de comptage DILAX. Elles nous permettront d'obtenir des chiffres fiables relatifs à la fréquentation de nos véhicules.

Par ailleurs, l'année 2020 a également enregistré l'introduction du programme DIVA pour la production des tableaux de service, des tours de service et du contrôle de la LDT.

### Mise au concours de l'exploitation de la totalité du réseau de bus jurassien

L'appel d'offres de la République et Canton du Jura et l'attente des résultats ont considérablement perturbé et compliqué la gestion de notre département :

- Les employés démissionnaires n'ont pas pu être remplacés en raison de l'incertitude régnant quant à l'avenir.
- Divers investissements ont également dû être reportés ou suspendus.

### Transport de lait

Les cessations d'activités de petites exploitations ou le passage au lait non-ensilé (fromageries) n'ont pas eu d'influence significative sur le volume global transporté.

Les chiffres sont donc stables pour le moment (+ 1 % sur le volume global transporté, - 5.2 % au niveau des kilomètres parcourus et + 5.6 % de recettes supplémentaires provenant principalement de prestations supplémentaires pour le compte de la fromagerie de Saignelégier).

Le bénéfice est en hausse.

### Remplacements de trains

Divers chantiers et d'autres interruptions non planifiées (pannes ou intempéries) ont nécessité le parcours de 127'000 km bus, la grande majorité en raison des travaux sur la ligne 238 en Ajoie.

### Véhicules

Seuls 2 véhicules légers ont été remplacés pour les divers départements, dont un entièrement électrique destiné au nettoyage des gares et haltes.

## SERVICE GESTION DU TRAFIC (GT)

### Horaires

Les principales modifications dans la gestion des circulations sur le réseau CJ ont consisté en l'introduction des trains supplémentaires à la cadence de 30 minutes aux heures de pointe le matin et le soir entre La Chaux-de-Fonds et Saignelégier. Cette amélioration, sensible pour la clientèle, induit une gestion fine en cas de retards afin de garantir la stabilité et les correspondances tant à La Chaux-de-Fonds qu'au Noirmont. Les sillons ont été optimisés afin de faciliter un changement de croisement « minute » entre La Ferrière et La Cibourg permettant un gain de temps par le report desdits croisements.

### Déroulement de l'exploitation

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, le suivi des rapports IS s'effectue via le programme de maintenance de l'infrastructure Sambesi donnant une large vision de l'état technique du réseau et permettant les interventions en cas de dérangements ou d'opérations de maintenance. Le personnel des gares a rédigé en tout 268 rapports (315 en 2019) concernant la desserte des installations de sécurité. La modernisation du réseau et la fiabilité des installations nouvelles induisent une réduction des interventions et des dérangements.

Le nombre de chantiers nécessitant des mesures d'exploitation est en constante augmentation. Cela implique une plus grande disponibilité des chefs-circulation et l'adaptation des horaires des dessertes en raison de l'accroissement des tâches à réaliser.

### Trafic

Afin de permettre un déroulement optimal de l'exploitation, 87 circulaires (163 en 2019) et 318 ordres d'exploitation (507 en 2019) ont été édités. Ces importants écarts sont principalement dus à la suppression des trains touristiques imposée par la situation sanitaire ainsi qu'à la réorganisation du trafic des marchandises par trucks sur le réseau franc-montagnard. Les mesures prises ont permis de garantir une organisation précise, sûre et économique des prestations de transport.

L'annulation des grandes manifestations telles que la fête de la ligne à Alle (avril), le Marché-Concours à Saignelégier (août), la Fête des Saisons à Tavannes (août), la foire de Chandon à Reconvilier (septembre) et le Chant du Gros au Noirmont (septembre) ont entraîné la suppression des trains spéciaux.

### Accidents, perturbations et actes de vandalisme

45 dossiers de contentieux (52 durant l'année précédente), dont 18 concernent le DTR, ont été traités en 2020. Le nombre est inférieur à celui des années précédentes, peut-être en raison des effets du confinement

(réduction du trafic), bien que les cas qui concernent le département routier soient en hausse de 30 %, notamment en raison de collision avec du gibier.

Le nombre de sinistres résultant d'actes de vandalisme est en nette diminution. Nous constatons cet état de fait depuis l'introduction quasi systématique de la vidéosurveillance des installations. Les agressions envers le personnel sont également en diminution. Tous les cas font systématiquement l'objet d'une plainte.

### Centre de Gestion du Trafic (CGT)

Avec la migration de la télécommande des gares de Bollement et de Combe-Tabellon ainsi que la reprise de la gestion des interrupteurs de lignes de contact et des sous-stations depuis le CGT à Tramelan, la quasi-totalité de la conduite de l'exploitation du réseau à voie étroite s'effectue de manière centralisée depuis les locaux de Tramelan.

Le nouveau centre est disponible pour la gestion du trafic depuis décembre 2020, bien que des aménagements et la réception des divers systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information aux voyageurs ne soient pas encore entrés totalement en production.

### Perspectives pour 2021

La mise en service de la nouvelle gare d'Alle La Fenatte Cargo et de la gare de Vendlincourt reconstruite interviendra le 1<sup>er</sup> février 2021. Cela impliquera le renforcement de notre activité et la reprise de la conduite des circulations et de la gestion du trafic de la ligne 238 depuis le CGT. S'ensuivront, en octobre 2021, la mise en service de la nouvelle signalisation en gare de Saignelégier et la migration de cet important nœud ferroviaire sur le système de gestion des trains par informatique.

### Formation du personnel

Le renouvellement périodique des attestations de capacité des chefs-circulation prévu par l'ordonnance du DETEC, (régulant l'admission aux activités déterminantes pour la sécurité dans le domaine ferroviaire (OAASF) ainsi que la formation et l'intégration des agents et agentes du mouvement occupés actuellement au Centre de télécommande de Saignelégier), impliquera la mise en place de nombreuses formations durant l'année 2021. Les travaux préparatoires sont déjà lancés.

En outre, notre service participe activement à la mise en œuvre collaborative d'un programme de formation continue destiné aux agents et agentes du mouvement et aux opérateurs et opératrices ferroviaires au sein de RailPlus.

## SERVICE SÉCURITÉ (SEC)

La diversité des activités de nos collaboratrices et collaborateurs génère de nombreux phénomènes dangereux susceptibles de provoquer des accidents et des atteintes à la santé.

Répertorier et analyser ces phénomènes dangereux nous permet de prendre des mesures afin de protéger l'ensemble de notre personnel. Il est nécessaire de vérifier régulièrement la liste des dangers et l'efficacité des mesures et d'effectuer les adaptations nécessaires.

Dans le cadre du renouvellement du Certificat de sécurité et de l'agrément de sécurité, le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) a été totalement restructuré et mis à jour selon les recommandations de l'OFT et conformément à la directive UE 2016/798.

Le SGS a été organisé de façon à correspondre aux besoins et à la taille de l'entreprise, selon une structure basée sur une logique d'amélioration continue. Les renouvellements délivrés sont valables jusqu'au 29 juin 2025.

### Comité de sécurité

Dans le but d'améliorer la culture de sécurité et de répondre aux exigences légales en matière de consultation et de participation, un comité de sécurité composé d'une ou un représentant des différents départements et services a été mis en place.

Il doit permettre une meilleure implication de l'ensemble des secteurs de l'entreprise au niveau de la sécurité, d'intensifier les échanges et de mieux profiter des compétences et expériences des collaborateurs et collaboratrices.

### Travaux sur et aux abords des voies

La création d'un poste de préposé à la sécurité des travaux, avec pour principale activité la définition et le suivi des mesures de sécurité, a permis d'améliorer la sécurité du personnel et de l'exploitation pour les nombreux travaux réalisés sur et à proximité des voies.

Les entreprises tierces et les privés qui effectuent des travaux à proximité des installations sous-estiment trop souvent les dangers, ce qui implique un travail d'information, de sensibilisation et de suivi sur le terrain avec de nombreuses interventions non planifiées nécessitant une grande flexibilité.

### Formation

La crise sanitaire nous a amenés à réduire les cours de formation. Dans la mesure du possible, nous nous sommes limités aux formations obligatoires et à celles liées à la sécurité au travail pour les nouveaux collaborateurs et les nouvelles collaboratrices.

L'instruction est un élément important de notre système de sécurité et concerne tous les secteurs de l'entreprise. Dès que la situation sanitaire le permettra, nous organiserons des cours selon notre plan de formation.

### Audits de sécurité

12 audits de sécurité internes ont été réalisés tout au long de l'année. Ils concernent tous les secteurs de l'entreprise. Un accent particulier a été porté sur les activités présentant des risques élevés tels que les chantiers.

Si l'audit permet d'identifier des points faibles et de réaliser des actions correctives, il permet également de relever des points forts, de les consolider et de les répliquer.

Au mois de juin 2020, la Suva a réalisé un audit des différents dépôts à Saignelégier. Toutes les mesures convenues sur la base des constatations faites lors de cette visite ont été traitées.

### Analyse d'événements

Nous constatons une baisse réjouissante du nombre d'accidents professionnels, tant pour ceux impliquant un arrêt de travail que ceux sans arrêt de travail.

Les événements avec dommages matériels ou atteinte à la santé ne représentent que le haut de l'iceberg et proviennent de situations et d'actions non conformes. Une analyse à ce niveau n'est pas suffisante. Dès lors, il est nécessaire d'agir sur l'ensemble des incidents, de rechercher les causes effectives de tous les événements et de définir des mesures afin de restreindre le nombre de non-conformités. Leur diminution est la seule façon de réduire la fréquence des accidents sur le long terme.

### Entreposage des liquides inflammables

Nous avons réalisé la mise en conformité de l'entreposage des liquides inflammables au garage DTR à Tramelan par l'installation d'un container coupe-feu avec une ventilation mécanique. Cette installation a engendré la construction d'un socle et la modification de la galerie de stockage.

### Campagne

Les accidents dus aux chutes, faux pas et glissades constituent toujours la cause principale d'accidents en Suisse, avec un risque plus important en hiver.

Ce danger est souvent sous-estimé, alors qu'une simple chute peut générer de graves conséquences. Nous avons donc renouvelé notre collaboration avec la Suva dans le cadre de la campagne de prévention à ce sujet, avec pour actions, des informations internes, des affiches et des clips vidéo sur notre site internet.

## SERVICE ÉTUDES ET PROJETS (EP)

### Planifications à moyen et long termes

#### ArcExpress et 3<sup>e</sup> rail Glovelier – Delémont

##### Offres ferroviaires futures

Le projet de 3<sup>e</sup> rail permettant de relier les Franches-Montagnes à Delémont sans changement de train et qui permet de diminuer nettement le temps de parcours sur la ligne entre La Chaux-de-Fonds et Bâle est primordial pour les CJ. Ce projet, appelé ArcExpress, nécessite un programme d'études à mener ces prochaines années. Il est en cours d'élaboration en collaboration avec les commanditaires, principalement la République et Canton du Jura et l'OFT. Ces études seront mandatées à différents partenaires et débuteront en 2021.

En marge du projet de 3<sup>e</sup> rail et de la liaison directe avec Delémont, l'offre vers les Franches-Montagnes devrait être améliorée. Dans un premier temps, à l'horizon 2025, il est prévu d'introduire la cadence semi-horaire intégrale sur le tronçon La Chaux-de-Fonds – Saignelégier. Elle permettrait en outre de réaliser une première étape du concept futur de desserte tenant compte du projet ArcExpress avec le 3<sup>e</sup> rail Glovelier – Delémont.

Afin de mettre en œuvre ce projet d'horaire, il s'agira de disposer du matériel roulant nécessaire, d'où l'acquisition d'au moins une rame supplémentaire. Cette perspective se concrétisera par la livraison des 5 rames prévues en remplacement des 4 rames du type GTW (ABe 2/6 631 – 634 ou rames III). Ainsi, le parc à disposition à l'horizon 2025 permettra d'assurer les horaires prévus jusqu'à l'aube d'ArcExpress.

Dans un premier temps, il était prévu de moderniser les rames III et de leur adjoindre un élément supplémentaire afin de leur donner un espace multifonctionnel et répondant aux normes pour l'accès facilité des handicapés. Après l'abandon de cette solution, il est maintenant prévu de remplacer ces rames par de nouvelles compositions à trois éléments (rames V).

### Gare de Tavannes

#### Offre dans le Jura bernois

Dans le cadre de la mise en œuvre du concept d'horaire national 2035, des améliorations doivent être apportées aux horaires envisagés dans le Jura bernois. En effet, les correspondances prévues à Bienne, Moutier et La Chaux-de-Fonds ne sont pas encore idéales. La desserte des deux lignes Bienne – Sonceboz – La Chaux-de-Fonds et Sonceboz – Moutier doit être améliorée.

Le concept prévu prévoit toujours un croisement des trains CFF en gare de Tavannes, ce qui est idéal du point de vue des correspondances avec la ligne CJ en direction de Tramelan et Le Noirmont. Étant donné que les gares CFF du Jura bernois doivent être modernisées, les CJ sont intégrés à la planification de celle de Tavannes. Les travaux dans cette gare, avec l'aménagement d'un quai commun CFF-CJ, sont prévus pour 2026.

### Accès au réseau

#### Voies de raccordement

La ligne Porrentruy – Bonfol fait l'objet d'une modernisation complète. Les travaux de 2020 voient la gare de Vendlincourt réaménagée et une nouvelle gare avec place de transbordement des marchandises a été construite au lieu-dit La Fenatte à Alle.

Avec cette modernisation, l'ensemble de la documentation nécessaire au libre accès au réseau ferré a été mis à jour et complété. Il s'agissait également d'intégrer la ligne au réseau européen et de satisfaire à la législation en vigueur. Ainsi, différents documents seront édités au début de 2021. En outre, plusieurs contrats de voies de raccordement ont également été mis à jour.

## SERVICE MARKETING (M)

### Trafic des voyageurs

Dans le cadre des campagnes nationales de Team P, ainsi que dans celui des communautés tarifaires, les CJ ont participé de manière active aux diverses campagnes de relance qui ont eu lieu après la première période de confinement, telles que « repartons ensemble » de Team P ou « Free Week-end + » de Vagabond. Elles offraient la libre circulation aux titulaires d'un abonnement sur tout le réseau de la communauté tarifaire, pendant le week-end, plus à une ou un accompagnant, de mi-juillet à fin août 2020. L'objectif de ces campagnes visait à redonner confiance et envie à la clientèle de reprendre le train, en travaillant dans un premier temps sur l'axe sécuritaire en mai, puis sur l'axe « sympathie et loisirs » pendant la période estivale de l'année 2020.

Nos offres spéciales usuelles liées aux grandes manifestations régionales n'ont malheureusement pas pu être proposées en 2020. En effet, elles ont été annulées les unes après les autres en raison des mesures de lutte contre la pandémie mises en place par les autorités.

Avec l'introduction des billets dégriffés sur notre réseau à voie étroite depuis début octobre 2020, les voyageurs et voyageuses ont maintenant accès à une offre numérique via le site ou l'application des CFF. Cette offre est particulièrement intéressante pour la clientèle souhaitant programmer à l'avance ses déplacements, étant donné qu'elle propose des billets à des tarifs très avantageux sur nos lignes, en fonction de la fréquentation des trains. Durant l'automne 2020, une campagne spécifique de communication a été menée de manière ciblée sur différents canaux, notamment digitaux.

### Trafic ferroviaire d'excursion pour groupes

En 2020, malgré la pandémie et les restrictions des autorités liées aux activités et voyages en groupes, nous avons tout de même réussi à faire circuler certains de nos trains historiques. La « Belle Époque », véhicule électrique de 1913, a transporté 6 groupes et nos sympathiques protagonistes de « L'attaque du train » ont galopé à 16 reprises. Au total, nous avons traité 166 dossiers de programmes « A la carte » pour des sociétés et entreprises de toute la Suisse (cours d'écoles et groupes par trains réguliers non compris).

### Offres de loisirs pour la clientèle individuelle

Le « Train à vapeur des Franches-Montagnes » de La Traction a circulé à 9 reprises de manière publique. L'offre en question est très attendue et grandement appréciée. Au total 1093 personnes ont été transportées.

Après un début de saison retardé en raison du confinement, notre offre touristique « En trottinette dans les Franches-Montagnes ou la vallée du Doubs » a enregistré un total de 4049 locations. Les offres spéciales en par-

tenariat avec la BCJ, le « Passeport loisirs » ou encore la présence de bons digitaux sur Loisirs.ch et Freizeit.ch ont permis de bénéficier d'un rayonnement publicitaire supplémentaire.

En 2020, la location de vélos a eu le vent en poupe. Par rapport à l'année 2019, celle-ci a augmenté, avec 843 locations au total (+ 22, soit 2.7 % d'augmentation). A noter que les recettes dégagées sont en forte hausse (+ 43 %) car la location de vélos électriques (540), plus onéreuse, a pour la première fois, dépassé celle des vélos classiques (303). En revanche, la location aux groupes, aux classes d'écoles notamment, a été fortement péjorée.

### Principaux événements et nouveautés

L'information aux voyageurs et voyageuses concernant les diverses mesures de protection pour lutter contre la pandémie a été régulièrement mise à jour et communiquée de manière intensive à notre clientèle selon les instructions de l'OFSP et de Team P. A noter notre participation à une campagne de sensibilisation à la COVID-19 menée par Jura l'original (marque promotionnelle de la République et Canton du Jura) début novembre 2020, à laquelle l'un de nos conducteurs emblématiques a gentiment accepté de prêter son image.

Une importante campagne de relance de nos activités touristiques a eu lieu sur les réseaux sociaux pendant la période estivale, tout comme sur les canaux de communication classiques tout au long de la saison. Ce sont les axes d'inspiration aux loisirs et à la découverte de notre région qui ont été communiqués à un large public sous la forme de vidéos notamment. A relever que cette campagne digitale a remporté une belle visibilité avec plus de 370'000 personnes touchées dans la cible prédéfinie et plus de 660'000 vues pour les vidéos.

En septembre 2020, un important dispositif sur les médias romands, mais aussi alémaniques (très ciblés) a été mis en place pour diffuser largement l'annonce relative au recrutement d'un nouveau directeur ou d'une nouvelle directrice.

La neige étant au rendez-vous, la campagne hivernale a pu débuter en décembre 2020. Les offres suivantes ont pu être proposées : ski de fond, ski-bus pour Les Savagnières et raquettes à neige.

Les CJ ont désormais une page « entreprise » sur le réseau social LinkedIn. Elle offre une nouvelle plateforme pour le recrutement, mais présente aussi une vitrine moderne de démonstration des prestations de la Compagnie, notamment par la diffusion de vidéos.

## SERVICE FINANCES ET ADMINISTRATION (FA)

### Contexte général

En 2020, l'offre de transport du trafic régional voyageurs a été étoffée par 3,5 paires de courses de trains supplémentaires entre La Chaux-de-Fonds et Saignelégier aux heures de pointe ainsi que par quelques aménagements des horaires bus des lignes Tramelan – Saint-Imier et Tramelan – Glovelier (desserte de La Courtine le samedi). Aucune augmentation tarifaire n'a été appliquée. En revanche, en raison de la pandémie liée à la COVID-19, le trafic régional voyageurs (trains et bus) accuse un fort recul des recettes.

Le transport ferroviaire des voyageurs a été interrompu totalement de mai à octobre 2020, puis partiellement jusqu'en fin d'année sur la ligne Porrentruy – Bonfol. Durant cette période, il a été procédé au renouvellement de la gare de Vendlincourt ainsi qu'à la création d'une plateforme unique en Ajoie pour le transbordement rail/route des marchandises, plateforme située à Alle sur le site La Fenatte.

En outre, les activités accessoires voyageurs ont également fortement diminué.

Toutes activités confondues, les comptes de l'exercice 2020 présentent une perte de CHF 532'818.02.

### ▼ Résultat global

Résumé du résultat 2020 en CHF

Activités	Résultat d'exploitation	Résultat extraordinaire	Total
Infrastructure	-285'393.35	-28'239.60	-313'632.95
TRV	-369'445.83		-369'445.83
Marchandises VE	-87'728.22		-87'728.22
Marchandises VN	26'803.33		26'803.33
Activités accessoires	211'185.65		211'185.65
<b>Totaux</b>	<b>-504'578.42</b>	<b>-28'239.60</b>	<b>-532'818.02</b>

### Résultat par secteur d'activité

#### Infrastructures ferroviaire

Le résultat d'exploitation enregistre une perte de CHF 285'393.95.

Ce résultat provient principalement de la diminution des recettes du sillon liée à la pandémie et à l'interruption de trafic sur la ligne 238.

#### Ligne 236

Les travaux de renouvellement de voie ainsi que de protection contre les dangers naturels dans La Combe-Taillon ont été menés à bien. Les chantiers de la gare de Pré-Petitjean et de la halte des Emibois sont terminés.

#### Ligne 237

Les travaux de la gare des Breuleux sont achevés et 3 passages à niveau à Tramelan ont été renouvelés.

#### Ligne 238

La réfection du pont de l'Allaine, la reconstruction de la gare de Vendlincourt ainsi que la création de la plateforme de transbordement des marchandises rail/route à Alle La Fenatte ont été réalisés.

Les investissements totaux de l'année 2020 s'élèvent à CHF 24'381'334.-.

Le résultat extraordinaire présente une perte de CHF 28'239.60. Il s'agit de la rétrocession de la TVA pour les années 2015 à 2019 concernant l'entretien des bâtiments mixtes.

La perte nette totale du secteur infrastructure s'élève à CHF 313'632.95.

### Transport des voyageurs

#### ➤ Trains

En 2020, l'offre de transport du trafic régional voyageurs trains a été complétée par 3,5 paires de courses supplémentaires entre La Chaux-de-Fonds et Saignelégier aux heures de pointe.

Le résultat d'exploitation enregistre une perte de CHF 662'777.69.

Il est dû principalement aux recettes inférieures de CHF 836'309.09 ainsi qu'à l'entretien des véhicules plus important que prévu, mais stable en comparaison avec l'année précédente.

En revanche, à la suite de la pandémie liée à la COVID-19, les coûts du personnel de conduite, de contrôle et de vente sont inférieurs.

#### ➤ Bus

#### Lignes concessionnaires

L'horaire de la ligne 22.131 entre Tramelan et Saint-Imier a été réaménagé, incluant par ailleurs une course supplémentaire à destination des Breuleux en fin d'après-midi. La desserte de La Courtine le samedi a, elle, été nouvellement intégrée à la ligne 22.133 pour une période de 2 années.

Lors de l'interruption de trafic de la ligne Porrentruy – Bonfol, les bus TRV ont effectué les remplacements nécessaires. Ainsi, un meilleur rendement, des coûts de carburants moins élevés, ainsi qu'une diminution des coûts liés aux contrôles et aux recettes permettent de compenser les recettes inférieures de CHF 96'405.87.

Pour les 3 lignes de bus, le résultat d'exploitation enregistre un bénéfice de CHF 58'780.52.

### Transports hors concession

En raison des travaux de renouvellement sur la ligne 238, le transport ferroviaire des voyageurs a été interrompu durant 6 mois sur la totalité de la ligne, puis 2 mois supplémentaire entre Alle et Bonfol. Le remplacement des trains a été effectué par le département transport routier TRV.

D'autres transports isolés permettant la continuité des voyages, ont également été effectués.

Les transports hors concession ont dégagé un bénéfice de CHF 234'551.29 qui est additionné au résultat des lignes concessionnaires.

Le résultat total du secteur TRV, trains et bus, enregistre une perte de CHF 369'445.83.

### Transports des marchandises

#### ➤ Voie étroite

Le résultat d'exploitation affiche une perte de CHF 87'728.22.

Ce résultat est dû, d'une part, à des frais supplémentaires pour les véhicules ferroviaires et, d'autre part, à une diminution des recettes AJD. Le volume de marchandises transportées est de 82'800 tonnes nettes, soit 6'300 tonnes de moins que l'année précédente (baisses de 3'500 tonnes s'agissant du bois et de 2'800 tonnes pour ce qui est des déchets AJD).

#### ➤ Voie normale

Le résultat d'exploitation affiche un bénéfice de CHF 26'803.33.

Le transport des betteraves a pu reprendre et 31'524 tonnes ont ainsi été transportées.

Le résultat total du secteur transport des marchandises présente une perte de CHF 60'924.89.

### Activités accessoires

L'activité du transport de lait est restée stable et se solde par un bénéfice d'exploitation de CHF 148'721.52.

En raison de la pandémie (mars à juillet et octobre à décembre 2020), les transports Noctambus ont été supprimés. Cette activité enregistre une petite perte de CHF 1'461.08.

Pour les mêmes raisons, les transports scolaires ont été supprimés pendant 8 semaines. Le bénéfice de l'activité s'élève à CHF 78'498.62.

L'activité des trains historiques n'a également pas pu avoir lieu. La perte d'exploitation de cette activité s'élève à CHF 14'573.41.

Le résultat total des activités accessoires présente un bénéfice de CHF 211'185.64.

### Attribution du résultat

La perte du secteur infrastructure de CHF 313'632.95 est prélevée de la réserve spéciale pour pertes futures infrastructure. La nouvelle réserve reportée s'élève à CHF 1'115'091.11.

La perte du secteur TRV de CHF 369'445.83 est ajoutée à la perte de la réserve spéciale. La nouvelle perte reportée s'élève à CHF 1'688'439.21.

La perte marchandises VE de CHF 87'728.22 est ajoutée à la perte reportée; elle s'élève nouvellement à CHF 265'974.88.

Le bénéfice marchandises VN de CHF 26'803.33 est ajouté à la réserve pour pertes futures marchandises voie normale. La nouvelle réserve reportée s'élève à CHF 1'194'223.98.

### Situation de la caisse de pensions (Symova)

Notre Compagnie est affiliée à la Fondation collective LPP Symova. Au 31 décembre 2020, le taux de couverture de la Fondation atteignait 111.73 %. Celui de la caisse de prévoyance CJ 99.93 %.

### Imposition des terrains

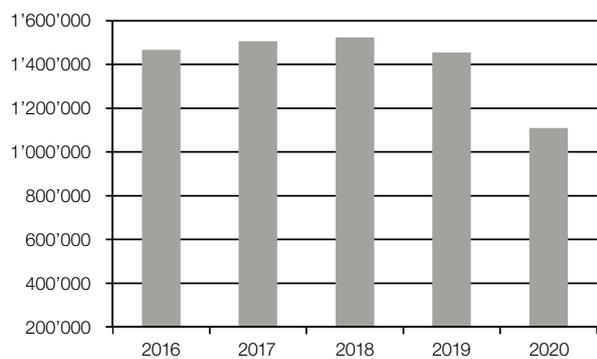
La Compagnie des chemins de fer du Jura ne possède pas d'immobilisations vouées à un secteur autre que celui lié aux activités de transports.

### Comptabilisation du résultat

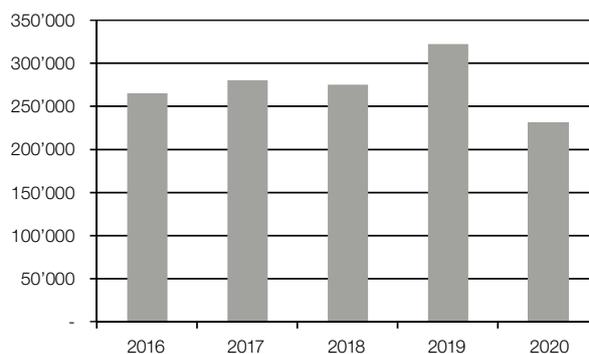
Selon la législation en vigueur.



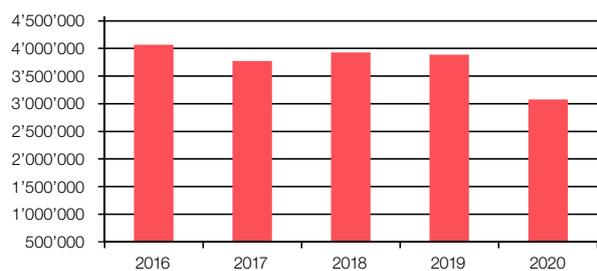
▼ Voyageurs chemin de fer



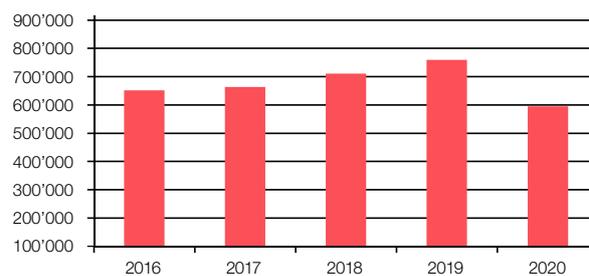
▼ Voyageurs bus



▼ Produits chemin de fer (CHF)



▼ Produits bus (CHF)



## ➤ RÉSULTAT D'EXPLOITATION PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ 2019-2020

	2019										2020																
	Infrastructure ferroviaire	Transports voyageurs train	Transports voyageurs y c. garage	Transports bus marchandises rail	Transports du lait	Noctambus	Transports privés bus	Trains hors TRV	Total 2019	Var. % par rapport en 2018	Charges et produits extraord.	Élimination du sillon	Total général	Infrastructure ferroviaire	Transports voyageurs train	Transports voyageurs y c. garage	Transports bus marchandises rail	Transports du lait	Noctambus	Transports privés bus	Trains hors TRV	Total 2019	Var. % par rapport en 2018	Charges et produits extraord.	Élimination du sillon	Total général	
<b>Charges de personnel</b>	6 469 059	7 274 810	2 102 181	738 481	810 217	120 567	342 490	35 783	17 893 588	2,27%			17 893 588	7 069 763	6 870 245	2 187 026	747 125	754 771	81 555	268 883	21 048	18 000 416	0,60%			18 000 416	
<b>Amortissements</b>	4 297 626	2 478 933	592 601	170 330	151 777	0	17 971	—	7 709 238	6,74%			7 709 238	4 610 713	3 696 093	589 137	161 222	111 914	0	18 410	—	9 187 488	19,18%			9 187 488	
<b>Autres coûts directs</b>	4 325 028	5 458 870	693 245	777 873	551 657	54 684	64 163	42 718	11 968 238	-1,38%			11 968 238	4 671 803	5 550 081	828 789	874 979	435 745	34 441	74 095	15 543	12 485 475	4,32%			10 025 447	
<b>Coûts</b>	15 091 714	15 212 613	3 388 027	1 686 684	1 513 651	175 251	424 624	78 501	37 571 064				37 571 064	16 352 279	16 116 419	3 604 952	1 783 325	1 302 429	115 996	361 387	36 592	39 673 380				37 213 352	
<b>Produits de transport</b>	2 806 465	3 902 885	782 061	1 085 959	1 485 675	44 256	506 611	—	10 613 911	-4,43%			10 613 911	2 460 028	3 063 596	604 749	1 140 236	1 451 151	15 705	439 886	22 018	9 175 350	-13,55%			6 715 322	
<b>Autres produits</b>	2 172 362	538 435	309 465	2 476	—	138 190	—	97 746	3 258 674	13,08%			3 258 674	2 427 623	441 795	627 033	6 884	—	98 830	—	—	26 369 268	11,22%			3 624 183	
<b>Indemnités</b>	10 205 120	10 648 872	2 715 840	578 302	—	—	—	—	24 148 134	3,47%			24 148 134	11 179 234	11 948 251	2 666 503	575 281	—	—	—	—	26 369 268	9,20%			26 369 268	
<b>Recettes</b>	15 183 947	15 090 192	3 807 366	1 666 737	1 485 675	182 446	506 611	97 746	38 020 719				38 020 719	16 066 886	15 453 641	3 898 284	1 722 400	1 451 151	114 535	439 886	22 018	39 168 802				36 708 774	
<b>Résultat</b>	92 234	-122 422	419 339	-19 947	-27 976	7 195	81 987	19 245	449 655				449 655	-285 393	-662 777	293 331	-60 925	148 722	-1 461	78 499	-14 573	-504 578				-504 578	
<b>Charges extraordinaires</b>	-44 732	-79 756	-144 986	-67 232	—	—	-9 054	—	-345 759				-345 759	-28 239	—	—	—	—	—	—	—	-28 240				-28 240	
<b>Produits extraordinaires</b>	99 992	—	15 000	464	26 857	—	2 321	—	144 635				144 635														
<b>Résultat final</b>	<b>147 494</b>	<b>-202 178</b>	<b>289 354</b>	<b>-86 715</b>	<b>-1 119</b>	<b>7 195</b>	<b>75 255</b>	<b>19 245</b>	<b>248 531</b>				<b>248 531</b>	<b>-313 632</b>	<b>-662 777</b>	<b>293 331</b>	<b>-60 925</b>	<b>148 722</b>	<b>-1 461</b>	<b>78 499</b>	<b>-14 573</b>	<b>-532 818</b>				<b>-532 818</b>	



## COMPTES ET BILAN

### > BILAN

#### ACTIF

	Notes	31.12.2019	31.12.2020
		CHF	CHF
Caisses		124'001.66	134'361.14
Avoirs bancaires et postaux		1'117'253.53	4'245'738.58
<b>Trésorerie</b>		<b>1'241'255.19</b>	<b>4'380'099.72</b>
Créances résultant de la vente de biens et de prestations de services			
envers des tiers		1'325'292.65	2'266'681.07
envers les pouvoirs publics		0.00	1'850'867.85
ducroire		(10'000.00)	(15'000.00)
<b>Créances résultant de la vente de biens et de prestations de services</b>		<b>1'315'292.65</b>	<b>4'102'548.92</b>
Office de compensation CFF		1'222'612.09	1'709'018.76
Diverses créances à court terme		26'879.53	34'760.30
<b>Autres créances à court terme</b>		<b>1'249'491.62</b>	<b>1'743'779.06</b>
Approvisionnement en magasin		2'832'589.00	3'367'296.72
Réserve pour obsolescence des stocks		(100'000.00)	(100'000.00)
<b>Stocks</b>		<b>2'732'589.00</b>	<b>3'267'296.72</b>
<b>Actifs de régularisation</b>		<b>141'485.48</b>	<b>229'829.03</b>
<b>ACTIF CIRCULANT</b>		<b>6 680 113.94</b>	<b>13'723'553.45</b>
<b>Immobilisations financières</b>		<b>42'502.00</b>	<b>42'502.00</b>
Immobilisations Infrastructure		91'254'711.00	93'157'041.27
Immobilisations TRV		39'990'514.00	36'294'795.59
Immobilisations marchandises		749'997.00	588'775.44
Immobilisations services accessoires		813'758.00	887'529.35
Immobilisations en cours infrastructures		8'207'245.11	25'401'190.36
Immobilisations en cours TRV		137'701.44	609'410.89
<b>Immobilisations corporelles</b>		<b>141'153 926.55</b>	<b>156'938'742.90</b>
<b>ACTIF IMMOBILISÉ</b>		<b>141'196'428.55</b>	<b>156'981'244.90</b>
<b>TOTAL DES ACTIFS</b>		<b>147'876'542.49</b>	<b>170'704'798.35</b>

## &gt; BILAN

## PASSIF

	Notes	31.12.2019	31.12.2020
		CHF	CHF
Dettes résultant de l'achat de biens et de prestations de services			
envers des tiers		2'959'552.12	1'916'596.79
envers les pouvoirs publics		0.00	0.00
<b>Dettes résultant de l'achat de biens et de prestations de services</b>		<b>2'959'552.12</b>	<b>1'916'596.79</b>
Emprunts		3'218'400.00	78'400.00
<b>Dettes à court terme portant intérêts</b>		<b>3'218'400.00</b>	<b>78'400.00</b>
Diverses dettes à court terme		24'447.00	11'115.00
<b>Autres dettes à court terme</b>		<b>24'447.00</b>	<b>11'115.00</b>
<b>Provisions à court terme</b>		<b>244'727.00</b>	<b>344'727.00</b>
<b>Contributions d'investissement des pouvoirs publics</b>		<b>1'319'850.00</b>	<b>2'520'426.00</b>
<b>Passifs de régularisation</b>		<b>4'130'218.27</b>	<b>5'767'048.08</b>
<b>Capitaux étrangers à court terme</b>		<b>11'897'194.39</b>	<b>10'638'312.87</b>
Emprunts		15'556'800.00	21'989'187.00
Emprunts obligataires	1	3'100'000.00	3'100'000.00
<b>Dettes à long terme portant intérêts</b>		<b>18'656'800.00</b>	<b>25'089'187.00</b>
<b>Provisions à long terme</b>		<b>304'841.00</b>	<b>451'670.00</b>
Prêts conditionnellement remboursables	2	96'476'271.05	117'223'818.05
Prêts remboursables		7'281'304.00	4'574'496.40
<b>Contributions d'investissement des pouvoirs publics</b>		<b>103'757'575.05</b>	<b>121'798'314.45</b>
<b>Capitaux étrangers à long terme</b>		<b>122'719'216.05</b>	<b>147'339'171.45</b>
<b>CAPITAUX ÉTRANGERS</b>		<b>134'616'410.44</b>	<b>157'977'484.32</b>
<b>Capital-actions</b>		<b>10'850'000.00</b>	<b>10'850'000.00</b>
Résultat reporté marchandises VE		(85'739.74)	(178'246.66)
Résultat reporté marchandises VN		1'161'628.68	1'167'420.65
Résultat reporté services accessoires		1'210'651.42	1'311'227.39
Résultat reporté infrastructures selon art. 67 LCdF		1'281'229.95	1'428'724.06
Résultat reporté TRV selon art. 36 LTV		(1'406'169.37)	(1'318'993.39)
Résultat de l'exercice		248'531.11	(532'818.02)
<b>Réserves issues du résultat</b>		<b>2'410'132.05</b>	<b>1'877'314.03</b>
<b>CAPITAUX PROPRES</b>		<b>13'260'132.05</b>	<b>12'727'314.03</b>
<b>TOTAL DES PASSIFS</b>		<b>147'876'542.49</b>	<b>170'704'798.35</b>

## &gt; COMPTES DE RÉSULTAT

	Notes	2019	2020
		CHF	CHF
Transport des voyageurs		4'729'201.20	3'684'049.58
Transport des marchandises		2'571'634.12	2'591'386.78
<b>Produits de transport</b>		<b>7'300'835.32</b>	<b>6'275'436.36</b>
Prestations de services à des tiers		1'328'261.87	1'468'856.51
Fermage et loyers		220'931.70	218'826.85
Prestations pour des tiers		245'827.13	148'027.55
Propres prestations pour le compte des immobilisations		2'011'979.00	2'335'763.20
Autres produits		380'664.85	227'330.74
<b>Produits accessoires</b>		<b>4'187'664.55</b>	<b>4'398'804.85</b>
Pertes sur débiteurs		(13'472.61)	(950'125.82)
Variation du ducroire		10 000.00	941'388.42
<b>Déductions sur les produits</b>		<b>(3'472.61)</b>	<b>(8'737.40)</b>
<b>Indemnités pour les prestations en faveur de l'économie générale</b>		<b>24'148'134.00</b>	<b>26'369'268.45</b>
<b>TOTAL DES PRODUITS</b>		<b>35'633'161.26</b>	<b>37'034'772.26</b>
Salaires et traitements		(14'079'083.39)	(14'198'624.85)
Indemnités diverses et uniformes		(949'297.40)	(901'121.55)
Charges sociales		(2'865'246.96)	(2'900'669.90)
<b>CHARGES DE PERSONNEL</b>		<b>(17'893'627.75)</b>	<b>(18'000'416.30)</b>
Dépenses générales		(1'944'160.86)	(1'953'737.94)
Publicité		(267'586.45)	(152'395.10)
Assurances et dédommagements		(284'894.76)	(325'242.30)
Prestations de service par des tiers		(1'787'629.62)	(1'878'257.75)
Fermages et loyers		(215'248.30)	(299'051.45)
Energie et matières de consommation		(1'564'050.40)	(1'392'023.77)
Matériel et prestations de tiers pour l'entretien		(2'931'771.05)	(3'015'466.76)
Achats pour tiers		(31'367.91)	(28'278.30)
Frais de construction et de renouvellement ne pouvant être portés à l'actif		(309'914.54)	(1'047'705.90)
<b>AUTRES CHARGES D'EXPLOITATION</b>		<b>(9'336'623.89)</b>	<b>(10'092'159.27)</b>
<b>RÉSULTAT D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS ET AMORTISSEMENTS</b>		<b>8'402'909.62</b>	<b>8'942'196.69</b>

## &gt; COMPTES DE RÉSULTAT (SUITE)

	Notes	2019	2020
		CHF	CHF
Amortissement Immobilisation Infrastructure		(4'297'626.00)	(4'610'712.73)
Amortissement Immobilisation TRV		(3'069'322.00)	(4'277'325.41)
Amortissement Immobilisation marchandises		(170'330.00)	(161'221.56)
Amortissement Immobilisation services accessoires		(171'960.00)	(138'228.65)
<b>AMORTISSEMENTS</b>		<b>(7'709'238.00)</b>	<b>(9'187'488.35)</b>
<b>RÉSULTAT D'EXPLOITATION AVANT INTÉRÊTS</b>		<b>693'671.62</b>	<b>(245'291.66)</b>
Charges d'intérêts		(261'545.68)	(257'540.09)
Autres charges financières		(529.58)	(12'569.05)
<b>Charges financières</b>		<b>(262'075.26)</b>	<b>(270'109.14)</b>
Gains de change		18'058.98	10'822.38
<b>Produits financiers</b>		<b>18'058.98</b>	<b>10'822.38</b>
<b>RÉSULTAT D'EXPLOITATION</b>		<b>449'655.34</b>	<b>(504'578.42)</b>
Produits extraordinaires, uniques ou hors période		144'634.50	0.00
Charges extraordinaires, uniques ou hors période		(345'758.73)	(28'239.60)
<b>Résultat exceptionnel, unique ou hors période</b>	3	<b>(201'124.23)</b>	<b>(28'239.60)</b>
<b>RÉSULTAT DE L'EXERCICE</b>		<b>248'531.11</b>	<b>(532'818.02)</b>

## &gt; TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE

	2019	2020
	CHF	CHF
Résultat de l'exercice	248'531	(532'818)
Amortissements sur les postes de l'actif immobilisé	7'709'238	9'187'488
Amortissements complémentaires en charges et produits extraordinaires	63'019	
Variation des provisions	(5'371)	246'829
Variation des créances résultant de la vente de biens et de prestations de services	(270'038)	(2'787'256)
Variation des autres créances à court terme	722'539	(494'287)
Variation des stocks et des travaux en cours	133'766	(534'708)
Variation des actifs de régularisation	870'731	(88'344)
Variation des dettes résultant de l'achat de biens et de prestations de services	1'016'427	(1'042'955)
Variation des autres dettes à court terme	(22'570)	(13'332)
Variation des passifs de régularisation	1'138'480	1'636'830
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation</b>	<b>11'604'752</b>	<b>5'577'447</b>
Investissements en immobilisations corporelles	(21'169'886)	(24'952'761)
Désinvestissements d'immobilisations corporelles	0	(19'544)
Investissements en immobilisations financières	(30'500)	0
<b>Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement</b>	<b>(21'200'386)</b>	<b>(24'972'305)</b>
Encaissements liés aux dettes à court et long termes	6'466'052	27'258'334
Décaissements liés aux dettes à court et long termes	(1'488'250)	(4'724'632)
<b>Flux de trésorerie liés aux activités de financement</b>	<b>4'977'802</b>	<b>22'533'702</b>
<b>VARIATION DE LA TRÉSORERIE NETTE</b>	<b>(4'617'831)</b>	<b>3'138'845</b>
Trésorerie nette au 1 <sup>er</sup> janvier	5'859'086	1'241'255
Trésorerie nette au 31 décembre	1'241'255	4'380'100
<b>VARIATION DE LA TRÉSORERIE NETTE</b>	<b>(4'617'831)</b>	<b>3'138'845</b>

## ANNEXE AUX COMPTES

### Informations sur les principes utilisés dans les comptes annuels

#### a. Généralités

Les comptes annuels de la Compagnie des chemins de fer du Jura (C.J.) SA, Tavannes, sont conformes aux exigences du droit suisse des sociétés, le Code des obligations (CO).

Les comptes annuels 2020 ont été établis conformément aux dispositions du droit comptable suisse (titre trente-deuxième du Code des obligations). Les comptes de l'exercice précédent sont donc comparables à ceux de 2020.

#### b. Comptabilisation des produits

Les produits résultant de prestations de services et de l'indemnisation pour les prestations sont inscrits dans la période comptable durant laquelle le service est rendu.

#### c. Créances sur ventes et prestations de services

Les créances sur ventes et prestations de services sont comptabilisées sur la base du montant initial net de la facture diminué d'une provision pour toute créance douteuse. Cette provision (ducroire) est comptabilisée pour les créances échues depuis plus de 12 mois ou si un risque spécifique a été constaté.

#### d. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles d'exploitation sont portées au bilan au coût d'acquisition ou de revient, déduction faite des amortissements économiquement nécessaires et des éventuelles dépréciations de valeur. Les coûts d'acquisition incluent le prix d'achat et les dépenses directement attribuables à la mise en service de l'élément considéré.

Les investissements dans les immobilisations corporelles existantes ne sont capitalisés que si leur valeur d'usage s'en voit durablement accrue ou si leur durée de vie en est sensiblement prolongée. Les prestations propres ne sont capitalisées que si elles sont clairement identifiables, si leurs coûts peuvent être déterminés de manière fiable et si elles apportent à la société un avantage économique mesurable sur plusieurs années. Les coûts de maintenance et de réparation sans plus-value sont imputés directement au compte de résultat de l'exercice au cours duquel ils ont été encourus.

Les immobilisations corporelles sont amorties de manière linéaire. En cas de signe de surévaluation, les valeurs comptables sont vérifiées et font éventuellement l'objet d'une correction de valeur.

Durée d'utilisation  
(en année)

Véhicules :	
– Véhicules sur rails	20-33
– Véhicules routiers et autres	5-20
Infrastructure, superstructure, technique ferroviaire :	
– Infrastructure	50
– Superstructure	25
– Technique ferroviaire	20-25
Autres immobilisations corporelles :	
– Raccordement, alimentation, élimination	15-25
– Instruments, mobilier et outillage	5-20
– Matériel informatique	3-8
– Télécommunications	4-20
– Equipements techniques, électrotechniques et mécaniques	25-33
Bâtiments :	
– Bâtiments d'habitation, locaux administratifs ou commerciaux et bureaux	55-75
– Autres bâtiments	40-60

#### e. Dettes financières

Les dettes financières sont comptabilisées à la valeur nominale. Les coûts de transaction correspondants sont comptabilisés à charge du compte de résultat. Les dettes financières sont portées au bilan en tant que dettes à court terme, sauf lorsque la société détient le droit inconditionnel d'en différer le règlement pour une période d'au moins 12 mois après la date d'établissement du bilan.

#### f. Provisions

Des provisions sont constituées :

- si la société a des obligations actuelles juridiques ou implicites découlant d'événements passés ;
- si une sortie de fonds devient probable pour couvrir ces obligations ;
- si le montant de l'obligation peut être estimé de manière fiable.

#### g. Parties liées

Les créances et dettes envers les actionnaires relevant des opérations de subventions et de financement sont présentées comme créances ou dettes envers les pouvoirs publics. Il s'agit de la Confédération et des Cantons de Berne, du Jura et de Neuchâtel. Les créances et dettes relevant des tâches ordinaires des Administrations fédérales et cantonales et des sociétés dans lesquelles elles détiennent des participations (fiscalité, banques cantonales, CFF...) sont présentées comme créances et dettes envers des tiers.

### Informations et commentaires concernant certains postes du bilan et du compte de résultat

<b>1. Montant, taux d'intérêt et échéance des emprunts obligataires émis par la société</b>	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2020</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
Placement privé 15.08.2014 - 31.12.2020 Taux d'intérêt : 0.54 % Numéro de valeurs : 24.889.066 ISIN : CH0248890664	3'100'000.00	0.00
Placement privé 15.08.2014 - 31.12.2024 Taux d'intérêt : 1.08 % Numéro de valeurs : 24.889.074 ISIN : CH0248890748	3'100'000.00	3'100'000.00
 <b>2. Contributions d'investissement des pouvoirs publics</b>		
<b>Prêts conditionnellement remboursables</b>		
PCR de la Confédération, selon décompte FIF	71'033'951.00	91'781'399.45
PCR du Canton de Berne	10'101'982.60	10'101'982.60
PCR du Canton du Jura	12'355'431.00	12'355'431.00
PCR du Canton de Neuchâtel	2'985'005.00	2'985'005.00
 <b>Total des prêts conditionnellement remboursables</b>	<b>96'476'369.60</b>	<b>117'223'818.05</b>

### Informations complémentaires

<b>3. Explications concernant les postes exceptionnels, uniques ou hors période du compte de résultat</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
Vente de véhicules ferroviaires et routiers	104'499.50	
Ventes de terrains	4'810.00	
Régularisation CINA/FIF	35'325.00	
Total des produits exceptionnels, uniques ou hors période	144'634.50	0.00
Régularisation TVA		(28'239.60)
Régularisation d'amortissements	(63'019.00)	
Prestations des services accessoires	(9'053.65)	
Correction clé de répartition Onde Verte	(42'481.98)	
Régularisation CINA/travaux en cours	(44'731.50)	
Frais d'études	(186'472.60)	
Total des charges exceptionnelles, uniques ou hors période	(345'758.73)	(28'239.60)
<b>Total du résultat exceptionnel, unique ou hors période</b>	<b>(201'124.23)</b>	<b>(28'239.60)</b>

### 4. Nombre de collaborateurs

À l'instar de l'exercice précédent, le nombre d'emplois à plein temps en moyenne annuelle se trouvait inférieur à 250 au cours de l'exercice sous revue.

### 5. Immobilisations financières

<b>Actions propres</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
	<b>Nombre</b>	<b>Nombre</b>
Solde au début de l'exercice	21	20
Entrées	0	0
Sorties	1	4
<b>Solde à la fin de l'exercice</b>	<b>20</b>	<b>16</b>

Les actions sont reprises sans contrepartie financière.

Elles sont remises à titre gratuit lors de départs en retraite de certains collaborateurs ou administrateurs.

Elles figurent au bilan pour une valeur de CHF 1. Pour cette raison, une réserve spécifique n'a pas été constituée.

### Participations

#### Transports publics du Jura (TPJ) SA, Le Noirmont

Capital-actions	100'000.00	100'000.00
Montant libéré	51'000.00	51'000.00
Droits de participation et de vote	51 %	51 %

**6. Échéance des dettes à long terme**

	<b>2019</b>	<b>2020</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
Échéances de 2 à 5 ans	5'398'224.70	7'874'223.40
Échéances de plus de 5 ans	20'539'879.30	21'789'460.00
<i>Total des dettes à long terme</i>	<i>25'938'104.00</i>	<i>29'663'683.40</i>

**7. Engagement de crédit-bail non dénonçables au-delà de 12 mois**

	<b>2019</b>	<b>2020</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
Contrat de bail	20'250.00	4'050.00

**8. Vérification des comptes sous l'angle du droit des subventions****Modification des bases légales**

En raison de l'adaptation du système de surveillance des subventions des transports publics, l'OFT renonce à approuver les comptes annuels, mais examine les comptes approuvés.

**9. Événements importants survenus après la date du bilan****9.1 Répercussions de la pandémie du COVID-19**

Dans la mesure où les critères de comptabilisation correspondants étaient remplis à la date du bilan, les répercussions de la pandémie du COVID-19 ont été prises en considération dans les comptes annuels 2020 de la Compagnie des chemins de fer du Jura (C.J.) SA.

Le conseil d'administration et la direction de la Compagnie des chemins de fer du Jura (C.J.) SA surveillent les événements et prennent les mesures nécessaires si besoin est. Au moment de l'approbation de ces états financiers, les conséquences financières et économiques des répercussions directes et indirectes de cette pandémie sur la Compagnie des chemins de fer du Jura (C.J.) SA ne peuvent pas encore être évaluées de manière fiable. En dehors des effets d'une récession sévère et prolongée, la capacité de la Compagnie des chemins de fer du Jura (C.J.) SA à poursuivre son activité ne peut pas, du point de vue actuel, être considérée comme menacée au sens de l'art. 958a, al. 2 CO.

## ▷ ÉVOLUTION DES IMMOBILISATIONS 2020

Immobilisations	Infrastructure	TRV	Marchandises	Services accessoires	Total
Valeur comptable nette au 01.01.	91'254'711	40'004'562	749'997	850'758	132'860'028
Valeur d'acquisition au 01.01.	174'202'027	93'679'041	4'344'663	2'285'692	<b>274'511'423</b>
Entrées de valeurs	6'655'058	<b>443'000</b>	-	175'000	<b>7'273'058</b>
Sorties de valeurs	-3'443'159	<b>-2'122'341</b>	-	-72'860	<b>-5'638'360</b>
Corrections / transferts de secteur	117'425	<b>-56'351</b>	-61'074	-	-
<b>Valeur d'acquisition au 31.12.</b>	<b>177'531'351</b>	<b>91'943'349</b>	<b>4'283'589</b>	<b>2'387'832</b>	<b>276'146'121</b>
Ajustements cumulés au 01.01.	-82'947'316	-53'674'479	-3'594'666	-1'434'934	-141'651'395
Amortissements	-4'610'713	-4'277'325	-161'222	-138'229	-9'187'488
Ajustements de valeurs	3'462'703	2'122'341	-	72'860	5'657'904
Corrections / transferts de secteur	-181'834	102'260	61'074	-18'500	-37'000
<b>Ajustements cumulés au 31.12.</b>	<b>-84'277'160</b>	<b>-55'727'203</b>	<b>-3'694'814</b>	<b>-1'518'803</b>	<b>-145'217'979</b>
Valeur comptable nette au 31.12.	93'254'191	36'216'146	588'775	869'029	130'928'142
Immobilisations en cours au 31.12.	25'401'190	609'411	-	-	26'010'601
<b>Total des immobilisations au 31.12.2020</b>	<b>118'655'382</b>	<b>36'825'556</b>	<b>588'775</b>	<b>869'029</b>	<b>156'938'743</b>

## &gt; PROPOSITION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

	<b>31.12.2019</b>	<b>31.12.2020</b>
	<b>CHF</b>	<b>CHF</b>
<b>Résultat de l'entreprise pour l'année</b>	<b>248'531.11</b>	<b>(532'818.02)</b>
Dotation aux réserves :		
- Excédent de produits du transport marchandises VN	(5'791.97)	(26'803.33)
- Excédent de produits du transport marchandise VE	0.00	0.00
- Excédent de produits de l'infrastructure	(147'494.11)	0.00
- Excédent de produits du transport régional voyageurs	(87'175.98)	0.00
Prélèvement sur réserves		
- Excédent de charges du transport marchandises VN	0.00	0.00
- Excédent de charges du transport marchandises VE	92'506.92	87'728.22
- Excédent de charges de l'infrastructure	0.00	313'632.95
- Excédent de charges du transport régional voyageurs	0.00	369'445.83
<b>Total</b>	<b>100'575.97</b>	<b>211'185.65</b>
<b>Proposition du Conseil d'administration</b>		
Prélèvement sur réserves		
- Réserve des services accessoires	0.00	0.00
Dotation aux réserves		
- Réserve des services accessoires	100'575.97	211'185.65
<b>Total</b>	<b>100'575.97</b>	<b>211'185.65</b>

## ATTESTATION D'ASSURANCE VVST



Elisabethenanlage 25 · Postfach · CH-4002 Basel · T. 061 270 91 70

Chemins de fer du Jura  
Rue Général-Voirol 1  
2710 Tavannes

Ina Schneider-Zobel  
dipl. rer. pol.

Responsable Marketing et  
Prestations de Services

T. 061 270 91 87  
F. 061 270 91 99

ina.schneider@vvst.ch

FINMA-Nr. 20782

www.vvst.ch

Bâle, janvier 2021

### VVST – Confirmation d'assurance pour la publication dans le rapport de gestion 2020

#### *Assurance responsabilité civile entreprise pour les entreprises de transport public*

##### Autobus pour le transport public

**Assurance de base :** CHF 10'000'000 par événement assuré.

**Assurance complémentaire 1 :** CHF 10'000'000 en excédent de CHF 10'000'000 par événement assuré.

**Assurance complémentaire 2 :** CHF 80'000'000 en excédent de CHF 20'000'000.  
Garantie disponible deux fois par année d'assurance.

##### Chemins de fer et infrastructures ferroviaires pour le transport public

**Assurance de base :** CHF 10'000'000 par événement assuré.

**Assurance complémentaire :** CHF 90'000'000 en excédent de CHF 10'000'000.  
Garantie disponible deux fois par année d'assurance.

VVST

**Ina Schneider-Zobel**  
dipl. rer. Pol.  
Responsable Marketing et  
Prestations de Services

**Kurt Roth**  
lic.iur.  
Directeur VVST

## RAPPORT DE L'ORGANE DE RÉVISION



Tél. +41 32 421 06 66  
Fax +41 32 421 06 67  
www.bdo.ch

BDO SA  
Rue de l'Avenir 2  
2800 Delémont

### RAPPORT DE L'ORGANE DE RÉVISION

À l'Assemblée générale de Compagnie des chemins de fer du Jura (C.J.) SA, Tavannes

#### Rapport de l'organe de révision sur les comptes annuels

En notre qualité d'organe de révision, nous avons effectué l'audit des comptes annuels ci-joints de Compagnie des chemins de fer du Jura (C.J.) SA, comprenant le bilan, le compte de résultat, le tableau des flux de trésorerie et l'annexe pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2020.

#### Responsabilité du Conseil d'administration

La responsabilité de l'établissement des comptes annuels, conformément aux dispositions légales et aux statuts, incombe au Conseil d'administration. Cette responsabilité comprend la conception, la mise en place et le maintien d'un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels afin que ceux-ci ne contiennent pas d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. En outre, le Conseil d'administration est responsable du choix et de l'application de méthodes comptables appropriées, ainsi que des estimations comptables adéquates.

#### Responsabilité de l'organe de révision

Notre responsabilité consiste, sur la base de notre audit, à exprimer une opinion sur les comptes annuels. Nous avons effectué notre audit conformément à la loi suisse et aux Normes d'audit suisses. Ces normes requièrent de planifier et réaliser l'audit pour obtenir une assurance raisonnable que les comptes annuels ne contiennent pas d'anomalies significatives.

Un audit inclut la mise en œuvre de procédures d'audit en vue de recueillir des éléments probants concernant les valeurs et les informations fournies dans les comptes annuels. Le choix des procédures d'audit relève du jugement de l'auditeur, de même que l'évaluation des risques que les comptes annuels puissent contenir des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Lors de l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en compte le système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels pour définir les procédures d'audit adaptées aux circonstances, et non pas dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité de celui-ci. Un audit comprend, en outre, une évaluation de l'adéquation des méthodes comptables appliquées, du caractère plausible des estimations comptables effectuées ainsi qu'une appréciation de la présentation des comptes annuels dans leur ensemble. Nous estimons que les éléments probants recueillis constituent une base suffisante et adéquate pour fonder notre opinion d'audit.

#### Opinion d'audit

Selon notre appréciation, les comptes annuels pour l'exercice arrêté au 31 décembre 2020 sont conformes à la loi suisse et aux statuts.

## RAPPORT DE L'ORGANE DE RÉVISION



### Rapport sur d'autres dispositions légales

Nous attestons que nous remplissons les exigences légales d'agrément conformément à la loi sur la surveillance de la révision (LSR) et d'indépendance (art. 728 CO) et qu'il n'existe aucun fait incompatible avec notre indépendance.

Conformément à l'art. 728a al. 1 chiffre 3 CO et à la Norme d'audit suisse 890, nous attestons qu'il existe un système de contrôle interne relatif à l'établissement des comptes annuels, défini selon les prescriptions du Conseil d'administration.

En outre, nous attestons que la proposition relative à l'emploi du bénéfice au bilan est conforme à la loi suisse et aux statuts et recommandons d'approuver les comptes annuels qui vous sont soumis.

Delémont, le 6 mai 2021

BDO SA

Alain Beuchat

Expert-réviseur agréé

Olivier Schaller

Réviseur responsable  
Expert-réviseur agréé

Annexes  
Comptes annuels  
Proposition relative à l'emploi du bénéfice au bilan

## PROPOSITIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Se fondant sur le rapport de gestion et les comptes 2020 ainsi que sur le rapport de l'organe de révision, le Conseil d'administration propose à l'assemblée générale des actionnaires :

a) d'approuver le rapport de gestion, les comptes et le bilan 2020 ;

b) 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 87'728.22 à ajouter à la perte reportée marchandises voie étroite ;
- CHF 26'803.33 à ajouter à la réserve marchandises voie normale ;
- CHF 313'632.95 à prélever de la réserve pour pertes futures infrastructures ;
- CHF 369'445.83 à ajouter à la perte reportée trafic régional voyageurs (TRV) ;

c) de verser le solde créditeur de CHF 211'185.65 dans la réserve des services accessoires ;

d) de donner décharge aux administrateurs.

Au nom du Conseil d'administration  
Le Président : François-Xavier Boillat

Tavannes, le 29 avril 2021



## DONNÉES STATISTIQUES VOYAGEURS 2020

	Lignes chemin de fer*		Lignes autobus*					
	236	237	22.134	22.131	22.133			
Personnes transportées	2020	573'000	417'000	144'000	2020	89'000	67'000	79'000
	2019	680'000	534'000	243'000	2019	113'000	100'000	109'000
Personnes-kilomètres	2020	10'374'000	4'022'000	991'000	2020	1'571'000	885'000	775'000
	2019	12'786'000	5'229'000	1'677'000	2019	1'959'000	1'121'000	1'084'000
Total		CHF	CHF	CHF		CHF	CHF	CHF
Voyageurs individuels		1'776'278	1'074'149	213'169		235'158	210'712	152'481
Voyageurs groupes		407'790	158'100	38'955		61'754	26'749	23'425
Abonnements forfaitaires		17'101	6'630	1'634		2'590	1'122	982
Abonnements et GMC		670'838	359'020	109'408		102'720	51'393	52'218
Communautés tarifaires		47'915	18'577	4'577		7'256	3'143	2'752
Bagages		602'281	520'055	55'696		56'242	125'716	70'836
		30'354	11'768	2'900		4'597	2'589	2'268

\*236 : La Chaux-de-Fonds - Le Noirmont - Glovelier  
 237 : Le Noirmont - Tavannes  
 238 : Porrentruy - Bonfol

\*22.134 : Les Breuleux - Saignelégier - Glovelier - Boécourt  
 22.131 : Tramelan - Saint-Imier  
 22.133 : Tramelan - Glovelier - Bassecourt

## DONNÉES CHRONOLOGIQUES

### > CHEMIN DE FER

#### PARCOURS

Année	Trains-km sur propre réseau			Tonnes-km brutes sur propre réseau		
	Total	Dont trains-voy.-km	Dont trains-march.-km	dont CFF	Total	dont CFF
1975	625'044	593'872	38'805		31'154'265	
1980	701'339	655'774	45'565		34'475'647	
1985	764'542	724'413	40'129		39'167'870	
1990	882'034	840'370	41'664		52'160'162	
1991	877'218	841'387	35'531		51'922'594	
1992	890'885	860'890	29'995		53'023'712	
1993	896'694	856'532	40'162		53'354'678	
1994	880'029	846'275	33'754		53'983'018	
1995	914'980	879'654	35'326		54'103'743	
1996	896'279	865'103	31'176		52'724'580	
1997	889'622	859'285	30'337		55'332'801	
1998	888'382	861'522	26'860		52'333'187	
1999	889'909	864'587	25'322		53'122'187	
2000	907'283	860'753	46'530		56'174'561	
2001	949'130	872'409	76'721		54'722'349	
2002	971'822	884'023	87'799		58'457'572	
2003	970'557	888'121	82'436		59'587'926	
2004	978'201	893'958	84'243		59'459'928	
2005	956'550	881'287	75'293	4'406	57'525'259	1'025'329
2006	983'194	886'944	96'250	4'565	59'647'956	1'022'910
2007	990'387	908'826	81'561	6'810	61'907'266	1'700'521
2008	1'041'361	962'731	78'630	4'789	64'251'619	1'300'609
2009	1'009'297	933'116	76'181	5'190	61'714'348	1'444'751
2010	1'155'278	1'078'358	76'920	5'056	73'360'835	1'116'135
2011	1'207'286	1'127'997	79'289	4'974	77'331'317	969'561
2012	1'201'625	1'115'185	86'440	5'521	78'204'175	1'298'141
2013	1'202'058	1'098'444	83'902	3'824	79'426'934	1'124'636
2014	1'177'842	1'093'837	69'978	4'133	78'743'130	1'319'173
2015	1'196'685	1'117'171	79'514	4'124	79'167'250	1'123'905
2016	1'228'847	1'150'372	78'475	3'392	85'050'278	1'744'463
2017	1'228'992	1'137'673	65'830	–	87'407'948	–
2018	1'280'223	1'186'835	66'767	–	87'487'753	–
2019	1'234'375	1'165'341	58'619	–	82'380'848	–
2020	1'106'076	1'040'973	56'049	–	73'638'260	–

Du 12.12.2004 au 10.12.2016, le trafic marchandises Porrentruy - Bonfol est exploité par CFF Cargo.

## ABRÉVIATIONS

<b>ACTS</b>	Abroll Container Transport Service (système de chargement)
<b>CUS</b>	Plateforme informatique pour l'information client
<b>DIVA</b>	Logiciel de planification horaires et gestion du personnel LDT
<b>ETF</b>	Entreprise de transport ferroviaire
<b>LC</b>	Ligne de contact
<b>LDT</b>	Loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics
<b>LHand</b>	Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées
<b>OCVM</b>	Ordonnance sur l'admission à la conduite de véhicules moteurs des chemins de fer
<b>OFSP</b>	Office fédéral de la santé publique
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>NOVA</b>	Plateforme informatique pour la vente des billets de transport
<b>PN</b>	Passage à niveau
<b>Team P</b>	Gestionnaires du système de transport ferroviaire et routier mandatés par le Conseil Fédéral, pendant la pandémie, pour appliquer les recommandations émises par l'OFSP en matière de transports publics en Suisse, en accord avec l'OFT.
<b>TPJ</b>	Société commune CJ - TPF
<b>TRV</b>	Trafic régional des voyageurs
<b>VN</b>	Voie normale
<b>VE</b>	Voie étroite

### Compagnies de transports concessionnaires

<b>AB</b>	Appenzeller Bahnen
<b>ASm</b>	Aare Seeland Mobil
<b>MOB</b>	Chemin de fer Montreux - Oberland bernois
<b>MVR</b>	Transports Montreux - Vevey - Riviera
<b>NStCM</b>	Compagnie du chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez
<b>TPC</b>	Transports publics du Chablais
<b>TMR</b>	Transports de Martigny et Régions S.A.
<b>TPF</b>	Transports publics fribourgeois
<b>TransN</b>	Transports publics neuchâtelois
<b>Travys</b>	Transports Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Sainte-Croix

### CJ – Abréviations internes

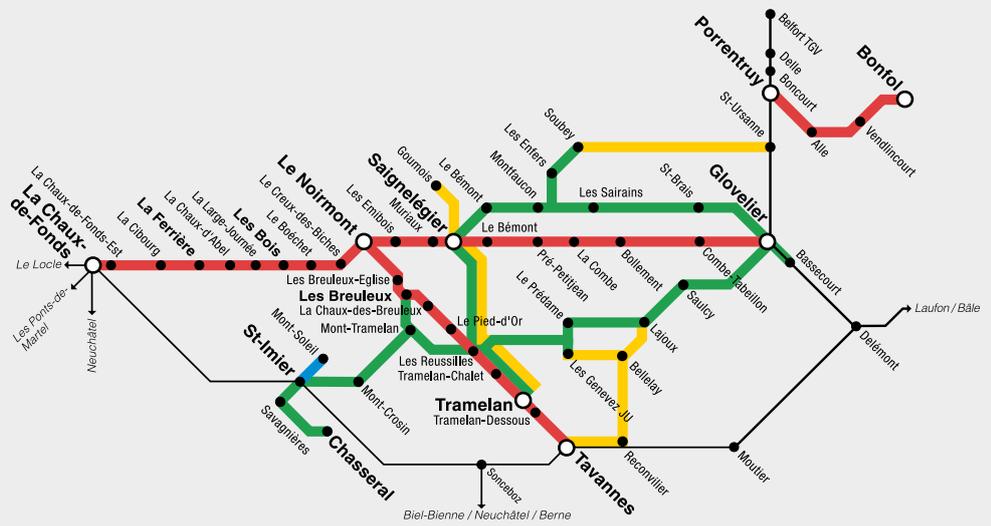
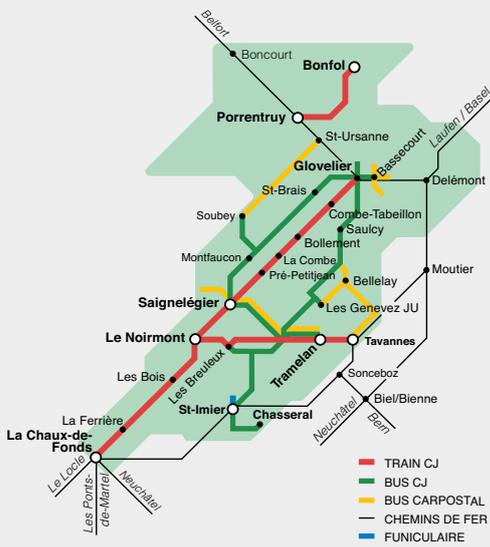
<b>D</b>	Direction
<b>DIVB</b>	Département Infrastructure Voie et Bâtiments
<b>DIET</b>	Département Infrastructure Electrotechnique
<b>DTF</b>	Département Transport Ferroviaire
<b>DTR</b>	Département Transport Routier
<b>GT</b>	Service Gestion du Trafic
<b>CGT</b>	Centre gestion du Trafic
<b>M</b>	Service Marketing
<b>FA</b>	Service Finances et Administration
<b>RH</b>	Service Ressources Humaines
<b>SEC</b>	Service Sécurité
<b>EP</b>	Service Etudes et Projets

### Impressum

Édition : Chemins de fer du Jura  
Photos : Stefan Meyer  
Maquette : BBR, Courroux  
Réalisation : Pressor SA, Delémont



Notre réseau :



**Chemins de fer du Jura**  
 Rue du Général-Voirol 1  
 CH-2710 Tavannes  
 Tél.: 032 482 64 50  
 information@les-cj.ch  
 www.les-cj.ch

