

Il faut sauver la ligne Porrentruy-Bonfol

Dans quelques mois, la ligne des Chemins de fer du Jura qui relie Porrentruy à Bonfol perdra l'un de ses gros clients. Pour pallier le manque de rentrées dû à la fin de l'assainissement de la décharge de Bonfol, et au vu des aménagements devenus obligatoires aux niveaux fédéral et européen, les CJ ont lancé une étude socio-économique dans la région (L'Ajoie du 23 octobre 2014). Les résultats viennent d'être présentés aux communes concernées.

«Si on n'agit pas maintenant, la ligne est condamnée.» Le président des CJ, Maxime Jeanbourquin, lance un cri d'alarme. «C'est la Confédération qui donne aux compagnies ferroviaires les moyens financiers nécessaires à l'exploitation des lignes, poursuit Frédéric Bolliger, le directeur des Chemins de fer du Jura. Mais à une condition: que le taux de fréquentation soit d'au minimum 30%. Nous sommes à peine en dessous. Pour obtenir les 12 millions que nous avons demandés pour mettre cette ligne aux normes (n.d.l.r.: uniformisation des systèmes de sécurité des véhicules au niveau européen, rehaussement de tous les quais d'ici 2023, renouvellement du matériel roulant), nous devons prouver que notre tronçon est viable.» C'est à cela que sert l'étude socio-économique présentée cette semaine.

Améliorer la fréquentation

Première conclusion: la ligne Porrentruy-Bonfol n'est pas suffisamment



L'avenir du Porrentruy-Bonfol est entre les mains des communes photo ech

fréquentée. Pour augmenter le nombre de voyageurs et intensifier le transport de marchandises (objectifs pour 2040: 1000 voyageurs par jour du lundi au vendredi et 3000 wagons de fret par année), plusieurs angles sont proposés.

Réaménager les abords des gares

Axe principal: il faut augmenter la densité de population qui habite aux abords des gares. «La probabilité d'utiliser les trains augmente avec la proximité de l'habitat par rapport à la gare» explique Markus Rieder, auteur de l'étude. Excepté à Alle, les niveaux de densité sont faibles. C'est aux communes donc maintenant de trouver des solutions concrètes permettant d'augmenter, dans l'idéal, de 400 habitants à Alle, 70 à Vendlincourt et 100 à Bonfol d'ici 2040 dans un rayon de 500 mètres autour des gares.

Les autorités communales devront aussi se pencher sur la question des écoles et autres zones d'activité économique ou installations sportives à proximité du rail, et étudier la création d'un quai de chargement centralisé pour le trafic marchandises.

«C'est aussi important de rénover les bâtiments et de créer des espaces publics de qualité où les voitures seraient exclues» poursuit Markus Rieder. Et de favoriser la mobilité douce, par exemple en améliorant l'accès à la gare à pied et en créant des parcs pour les vélos. Les communes sont également invitées à étudier, voire à modifier, l'offre actuelle de transports publics pour optimiser les correspondances et ainsi inciter le public à les utiliser davantage. L'emplacement des gares dans les villages ou la création de nouveaux arrêts le long de la ligne sont aussi au menu.

Trouver un coordinateur

«Ça fait déjà quelques années qu'on s'inquiète, conclut Stéphane Babey, le maire d'Alle. Cette étude est particulièrement utile à notre réflexion au niveau communal.» La prochaine étape est fixée à début 2016. Les représentants des villages d'Alle, de Vendlincourt et de Bonfol vont se réunir pour nommer un coordinateur, avant de se mettre concrètement à la tâche. L'avenir de la ligne est maintenant entre leurs mains. (ech)