



Editorial

CJ: l'efficacité d'un service public à visage humain

Célébrant le centenaire de leur première ligne en 1984, les CJ sont fiers à juste titre d'avoir relevé avec succès les grands défis techniques du siècle.

Vingt-cinq ans plus tard, la compagnie parachève l'automatisation de ses gares, peaufine ses installations de sécurité, modernise ses outils de gestion et, surtout, propose à ses collaborateurs des conditions de travail saines, définies dans la convention collective récemment signée.

Le train est bien sur les rails, mais sur une voie encore menacée par les obstacles conjoncturels et politiques que le Conseil d'administration s'efforce de juguler.

J'évoque d'abord la crise économique qui étrangle les budgets et le commerce, diminuant le volume des transports. Côté

voyageurs, le rail profite de la hausse des coûts du carburant, mais aussi d'une offre de dessertes bien améliorée; mais le service des excursions subit le choc, souffrant du renoncement de groupes et particuliers à des sorties en autocar! Quant au transport des marchandises, sans revenir sur la perte des prestations de Cargo-Domicile et de Cargo CFF, j'en constate la progression lente qu'une reprise attendue stimulera bientôt.

Le Conseil d'administration s'inquiète surtout de la politique fédérale des transports. Relayée par les cantons de l'ouest de la Suisse et leurs élus fédéraux, la compagnie s'efforce de rappeler son rôle indispensable de transporteur régional pour bénéficier du même soutien financier que les CFF. Le danger menaçant l'existence

du réseau des CJ apparaît dans les projets centralisateurs de planification ferroviaire (ZEB), contestés dans l'Arc jurassien.

L'engagement du Conseil d'administration, avec les trois Etats commanditaires, a ainsi permis d'ajourner ce danger, toutefois non écarté encore. Comme l'ont compris les acteurs politiques et économiques les plus avisés, le prolongement du réseau des CJ jusqu'à Delémont représente la garantie d'un réseau CJ intégral: branché en correspondance avec la ligne de trains à grande vitesse ICN Bâle – Bienne – Genève, le réseau jurassien accroît son importance en terme de voyageurs, mais aussi comme trait d'union entre La Chaux-de-Fonds et Bâle, ainsi que comme voie de délestage en cas de problème sur la ligne de Neuchâtel à Delémont.



Maxime Jeanbourquin (sp)

Animés par des collaborateurs compétents et motivés, dont la convivialité est reconnue des usagers et dirigés par une équipe soudée, les CJ envisagent néanmoins l'avenir avec entrain, confiant dans le développement économique et touristique du Jura.

Maxime Jeanbourquin
président du Conseil
d'administration des CJ

Le chemin de fer n'a pas de frontières!

En 1892 le train de la compagnie SC (Saignelégier - La Chaux-de-Fonds) entre en gare pour la



Claude Nicati (photo sp)

première fois, place d'Armes. Ambitieux, moins de huit ans plus tard, les décideurs de l'époque reliaient Glovelier avec La Chaux-de-Fonds. Un lien était créé, une dynamique était lancée. Ces voies ferrées ont contribué à façonner le territoire.

L'Histoire se répète souvent et nous mettons en évidence que la ligne des actuels CJ, qui se situe entre l'axe ferroviaire du Pied du Jura et de la future ligne TGV Rhin-Rhône est un trait d'union vital au sein de l'Arc jurassien. La mobilité ne connaît plus de frontières, le train traverse chaque jour plusieurs fois les limites cantonales, bien que les voyageurs ne s'en aperçoivent pas.

Il y a 125 ans, des hommes audacieux ont su lancer un grand chantier pour relier les populations de l'Arc jurassien entre elles. C'était le début d'un lent processus. Ce dernier incite les populations à rechercher toutes les synergies possibles pour un développement harmonieux.

Ce défi, loin d'être nouveau, mérite d'être poursuivi avec une nouvelle dynamique. Nous devons continuer dans la voie tracée par nos ancêtres, ce qu'ils ont su faire, nous devons le poursuivre pour le bien de cette magnifique région.

De nombreux et grands projets se dessinent actuellement dans nos régions, tels la redéfinition des frontières cantonales ou le

TransRun (future infrastructure de transport rapide du réseau urbain du canton de Neuchâtel). Ils serviront à dynamiser nos régions pour le bien des générations futures. Il y a de cela 125 ans, il a fallu du courage, du réalisme et une bonne dose de culot à nos prédécesseurs pour construire ce chemin de fer. Nous aussi, osons nous donner les moyens de nos ambitions pour que cette région puisse tirer profit de tous les atouts qui la caractérisent.

Nous souhaitons longue vie aux Chemins de fer du Jura en tant qu'important trait d'union.

Claude Nicati
conseiller d'Etat neuchâtelois
Département cantonal de la
gestion et du territoire

Le rail reste une évidence pour plus de 125 ans



Laurent Schaffter (photo sp)

Ce bel anniversaire est aussi un hommage rendu à tous ceux – personnes et collectivités – qui ont pris des risques et dépensé

sans compter leur énergie et leur argent pour créer les premières lignes de ce qui deviendra les Chemins de fer du Jura. Cette ambition comme héritage se doit d'être cultivée avec soin de nos jours.

Conçu à l'origine comme moyen pour déplacer les marchandises produites et consommées dans le Jura, l'utilisation du réseau des CJ a évolué avec le temps. Le voyageur a pris de l'importance jusqu'à devenir la raison essentielle de fonctionnement du réseau. Dans le même temps, le train est devenu le transport du quotidien. Les véhicules se sont modernisés, le nombre de relations s'est multiplié. Et tout cela

sur des lignes pourtant dessinées il y a 125 ans.

Heureusement que les CJ et les autorités cantonales et régionales, et derrière eux la population, ont toujours su résister aux sirènes de la suppression du train. Qui, il y a 10 ans, aurait pu prévoir que la fréquentation des trains des CJ augmenterait de 50% ou que le nombre de voyageurs aurait progressé sur l'axe Delémont - Porrentruy de 35% durant les quatre dernières années? En tout cas pas ceux qui prônaient le démantèlement de notre réseau ferroviaire. Dans ce domaine, ces oiseaux de mauvais augures n'étaient en tout cas pas des aigles au regard perçant!

Rapidité et sécurité des déplacements à l'intérieur et vers l'extérieur de nos régions, aménagement équilibré du territoire, développement du tourisme vert mais aussi vieillissement de la population ou pénurie de l'énergie, sont des arguments, je dirais même des évidences, qui plaident aujourd'hui en faveur du rail et du développement de réseaux comme les CJ. Alors, faisons les bons choix, continuons à investir dans nos régions et dans le Jura en faveur du rail et que vivent encore longtemps les CJ!

Laurent Schaffter
ministre de l'Environnement
et de l'Equipement
du canton du Jura

Tavannes - Tramelan: une étape capitale pour l'essor industriel

Entre Tavannes et Tramelan qui étaient déjà à l'époque dans le canton de Berne, tout a commencé il y a 125 ans. Pour cette raison, en tant que directrice des transports publics du canton de Berne, je suis fière des Chemins de fer du Jura. L'emplacement des bâtiments ferroviaires des CJ témoigne de cet esprit de renouveau qui régnait alors.

La direction de l'entreprise siège à Tavannes, dans un bâtiment du XIX^e siècle, construit par le général Voirol, facilement accessible, qui représente fort bien cette époque d'essor industriel. Tavannes était alors située sur l'axe international principal Berne – Bienne – Delémont – Delle – Paris.

L'atelier et le dépôt des trains étaient alors construits, comme c'était la coutume, au terminus de la ligne, à Tramelan. Car c'est à cet endroit que les loco-

motives à vapeur devaient être allumées pour le premier train descendant dans la vallée et amenant les travailleuses et les travailleurs dans leur fabrique. Par ailleurs, dans la mesure où il était déjà levé à cette heure, le directeur pouvait ainsi contrôler que le premier train arrive vraiment à l'heure à la gare de raccordement de Tavannes!

Aujourd'hui, Tramelan n'est plus une station terminus, les CJ desservent bien l'ensemble des Franches-Montagnes, dans toutes les directions: vers Glovelier, peut-être bientôt jusqu'à Delémont; vers La Chaux-de-Fonds et bien sûr vers Tavannes, avec une bonne correspondance pour Bienne et Berne.

Cette atmosphère de renouveau est toujours perceptible aujourd'hui encore. Le petit train d'alors est devenu une entreprise de transport diversifiée. Sans cesse, de nouveaux élé-

ments sont apparus. En plus du transport de personnes, le trafic de marchandises a aussi connu la croissance et il n'est plus le seul. Le transport par rail, tout comme le transport par bus, les transports publics et le tourisme se sont aussi développés. Entre-temps, des camions se sont même mis à récolter le bon lait du Jura dans les fermes. Sans les CJ, la fameuse tête de moine aurait disparu.

«Le train rouge qui bouge». Ce n'est pas seulement, pour moi, un bon slogan publicitaire des CJ. Les CJ amènent la vie. Ils transportent les voyageurs, chaque jour, de manière consciencieuse et ponctuelle. Ils parlent au cœur des habitantes et des habitants de la région. Ils nous font bouger et ils sont eux-mêmes toujours orientés vers l'avenir. A l'avenir aussi, les CJ continueront à jouer un rôle important dans le

Jura et le Jura bernois. Je les félicite donc pour leur 125^e anniversaire et forme mes vœux les meilleurs pour leur avenir.

Barbara Egger-Jenzer
conseillère d'Etat, directrice
de la Direction des travaux
publics, des transports et de
l'énergie du canton de Berne.



Barbara Egger-Jenzer (sp)

Entretien avec Georges Bregnard, directeur des Chemins de fer du Jura

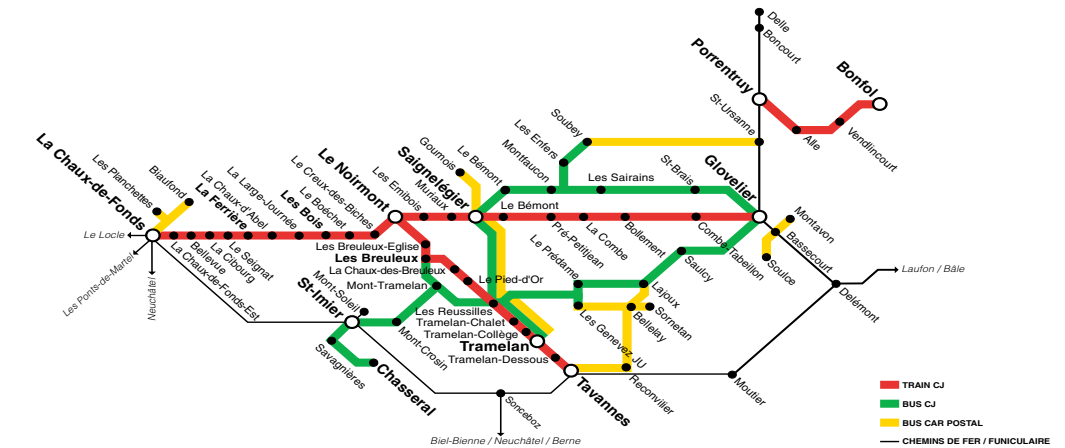
Georges Bregnard, directeur, des Chemins de fer du Jura (CJ), a passé en revue les grands dossiers de l'heure et les défis à relever par la compagnie de l'Arc jurassien.

- Quelles sont les missions principales des Chemins de fer du Jura en ce début de XXI^e siècle.

- Au moment de célébrer ses 125 ans, la compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ) se trouve dans le peloton de tête des entreprises suisses de transport, grâce à une modernisation constante ainsi qu'à un personnel qualifié et motivé. Elle est en mesure d'assurer une vaste gamme de prestations de qualité, tout en offrant des emplois dans l'exploitation et dans l'entretien de l'infrastructure. Il s'agit de satisfaire au mieux la clientèle, en lui proposant le meilleur service possible et en garantissant une sécurité maximale. Les CJ assurent des transports ferroviaires et routiers sur un vaste territoire couvrant trois cantons (Berne, Jura et Neuchâtel) de Boncourt à Chasseral.

- Quelles sont les collaborations avec les compagnies voisines?

- Les CJ entretiennent une coopération étroite avec les compagnies voisines dans divers domaines commerciaux et techniques. C'est ainsi qu'elle fait partie de la Communauté tarifaire intégrale «Onde verte» du canton de Neuchâtel. Les CJ se sont associés aux Transports régionaux neuchâtelois (TRN), aux Transports publics du Littoral neuchâtelois (TN) et à Travys (Transports de la vallée de



Carte du réseau des CJ

(infographie cj)

Joux et Yverdon-Sainte-Croix) pour acquérir de nouveaux distributeurs. Les CJ en ont acquis seize pour les principales gares, mais ont conservé les anciens automates dans les petites stations, ce qui devrait alléger le travail du service commercial.

- Quel est le soutien des collectivités publiques?

- Pour mener à bien sa tâche, la compagnie bénéficie du soutien solide des trois cantons de l'Arc jurassien et de la Confédération. Les relations se sont renforcées avec l'Office fédéral des transports qui avait demandé diverses études sur le maintien de certaines lignes (notamment Glovelier - Saignelégier), au risque de démanteler gravement un réseau cohérent. Seule préoccupation sur ce point, il est indispensable que l'entretien de l'infrastructure demeure du ressort de la Confédération, même pour le réseau ferroviaire dit secondaire. Cette année, les CJ n'ont inscrit à leur programme que 900 mètres de renouvellement de voie. Mais David Asseo, chef de l'Office cantonal des transports, souhaite que l'on ouvre sans tarder les chantiers qui

ne font pas l'objet d'opposition.

- Comment les CJ répondent-ils aux vœux de la clientèle?

- Les CJ offrent des services ferroviaires et routiers de haut de gamme, avec un service de proximité, à l'écoute des divers besoins de la population. Dans ce but, les CJ souhaitent améliorer l'horaire et densifier l'offre. Des modifications sont apportées selon les demandes et en accord avec les communes desservies. La tâche est relativement difficile, dans la mesure où il faut desservir un vaste territoire avec une densité démographique relativement limitée.

- Quel est le rôle du tourisme?

- La compagnie joue un rôle important dans la promotion touristique de l'Arc jurassien, en proposant de multiples offres spécifiques. Les contacts sont étroits avec les offices du tourisme des cantons de Berne, Jura et Neuchâtel. Des synergies nouvelles viennent de se concrétiser avec l'association des Trois-Lacs et de la Région Jura. Nous nous associerons aussi à la promotion des villes de La Chaux-de-Fonds et du Locle, après leur récente inscription au patrimoine mondial de l'Unesco.

Même si les CJ ne peuvent se comparer au Glacier Express, ils disposent d'atouts touristiques indéniables grâce à de splendides itinéraires dans les paysages jurassiens demeurés heureusement intacts.

- Quelle place accordez-vous au personnel?

Le personnel joue un rôle de premier plan dans la bonne marche de l'entreprise. Je tiens à rendre hommage à l'engagement considérable et sans faille de tout le personnel dans son ensemble. J'ai eu l'occasion d'en faire l'expérience l'année dernière lors du grave éboulement de la Roche qui est survenu le 15 mars 2008. La ligne a été paralysée durant trois mois et le personnel a su donner la pleine mesure de ses capacités durant cette interruption.

D'autre part, le personnel d'accompagnement et de vente constitue la carte de visite de la compagnie. Il a eu l'occasion de le montrer une fois de plus lors du transport de quelque 3200 adolescents des Unions chrétiennes de toute la Suisse, venus en juillet aux Franches-Montagnes. En outre, nous souhaitons renforcer les agents de comptage et instaurer un contrôle plus systématique des billets, par respect pour nos clients fidèles. *Suite page 5*

Les CJ au service de l'Arc jurassien

Suite de la page 4

-Quelle est l'importance accordée à l'environnement et au développement durable?

- Les préoccupations environnementales de la compagnie ne datent pas d'aujourd'hui. En fait, elles remontent déjà à 1913, date de l'électrification de la ligne Tavannes – Tramelan et de son prolongement jusqu'au Noirmont sous caténaire. Actuellement, l'entreprise se fixe pour objectif de rendre les bâtiments moins gourmands en énergie. Des panneaux solaires ont été installés pour éclairer les haltes. Quant aux bus hybrides, les CJ attendent encore le résultat des essais menés dans les grandes villes. Ils sont prêts à être partie prenante dès que les prix seront compétitifs.

- Le raccordement à Delémont demeure-t-il une priorité stratégique?

- Le raccordement du réseau des CJ à la gare de Delémont demeure l'un des objectifs prioritaires de la compagnie. Après le regrettable refus en 1992 de la ligne en site propre à côté de la Transjurane A16, on a choisi la politique des petits pas, avec la pose d'un troisième rail sur la ligne des CFF Glovelier – Delémont. Une première étape a été réalisée en 2008, avec l'installation de traverses destinées à recevoir la troisième file de rail entre Bassecourt et Courfaivre. Deux autres étapes sont programmées, dans la perspective d'instaurer un service de navettes directes La Chaux-de-Fonds – Delémont à l'horizon 2020, ce qui s'inscrit dans la planification de l'horaire «ZEB», rebaptisé en français Rail 2030.

- Quels sont les projets du côté de La Chaux-de-Fonds?

- Du côté de La Chaux-de-Fonds, les CJ veulent aussi

améliorer leurs prestations avec ce pôle urbain important. Grâce à des corrections de courbes dans la zone des Reprises, près de la Cibourg, on souhaite réduire le temps de parcours de quatre minutes, ce qui autorisera d'accroître la cadence aux heures de pointe. Une halte est à l'étude dans le quartier de l'Ancien Manège, ce qui assurerait une liaison directe de ce quartier avec le centre ville.

Par ailleurs, la compagnie étudie l'implantation d'un pôle d'échanges à Bellevue, de concert avec la ville de La Chaux-de-Fonds, afin de procéder au transbordement des conteneurs d'ordures pour Cridor. Par la même occasion, une voie d'évitement sera construite afin de permettre le croisement des convois et d'augmenter la cadence. A Glovelier, de gros travaux sont également envisagés avec l'assainissement de la gare, ce qui permettra aux rames des CJ d'arriver directement à quai dans la gare des CFF. Enfin, un remodelage intégral du faisceau de voies de la gare du Noirmont est à l'étude.

- Quelle est la complémentarité avec Car postal?

- Les CJ jouent la complémentarité avec Car postal en participant notamment à la communauté tarifaire du canton du Jura «Vagabond». Il existe un service commun de Publicar sur la Courtine le dimanche. Le maillage sera remis à plat dans les Franches-Montagnes, afin d'améliorer la compatibilité de l'horaire des trains et des bus. La ligne à voie normale Porrentruy – Bonfol n'est pas oubliée, avec l'achat de l'une des rames prototypes Colibri des CFF et une cadence renforcée entre Porrentruy et Alle. La voie sera bien entretenue en vue de l'assainissement de la décharge de Bonfol, ce qui devrait représen-

ter un transport de quelque 35.000 tonnes de déchets par an, sur un total à évacuer évalué à 140.000 tonnes.

- Quel est le trafic de marchandises?

- Le fret n'est pas négligeable sur le réseau à voie métrique. En 2008, les CJ ont transporté quelque 35.000 tonnes (+8%), essentiellement du bois et des wagons-citernes de carburant.

- Quelles mesures de sécurité sont-elles prioritaires?

- Les CJ auront un gros défi à relever dans la campagne nationale de suppression de passages à niveau. Ainsi, nous devons sécuriser une cinquantaine de passages d'ici à 2014, date butoir fixée par la loi et l'ordonnance fédérales.

- Avez-vous des soucis pour votre caisse de pension?

- Oui, c'est une préoccupation primordiale pour la direction. Le taux de couverture est descendu à 68%. Une réserve a été constituée pour sa recapitalisation, afin de recouvrer le taux de couverture de 100% en 2020.

- Pensez-vous acquérir de nouvelles rames modernes?

- Oui, nous comptons compléter notre parc de matériel roulant à plancher bas, ferroviaire et routier. Une subvention nous sera accordée pour améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. En revanche, nous ne disposons plus de crédits-cadre de la part de la Confédération. Désormais, les entreprises de transport obtiennent des prêts bancaires garantis par les cantons, ce qui représente toutefois une certaine hausse des charges calculées sur un amortissement moyen de 33 ans.

Propos recueillis par
Blaise Nussbaum



Georges Bregnard (photo jfm)

SOMMAIRE

| | |
|--|-------|
| Messages du président du conseil d'administration | 2 |
| Messages des cantons de Neuchâtel, du Jura et de Berne | 2-3 |
| Entretien avec le directeur Georges Bregnard | 4-5 |
| Transport d'ordures | 6 |
| Elèves en train et en bus Collecte du lait Noctambus | 7 |
| Offres touristiques | 8 |
| Uniformes et automates Excursions en autocar | 9 |
| Raccordement à Delémont option stratégique | 10 |
| Gares du Noirmont et de Glovelier à remodeler | 11 |
| Infrastructure soignée | 13 |
| Entretien, rénovation, automatisation | 14 |
| Cent vingt-cinq d'histoire en bref | 15-16 |

Transport d'ordures sur le rail

Les CJ sont un prestataire de transport multimodal où les entités trains, autobus et camions ne se considèrent pas comme des concurrents mais comme des partenaires. Dans l'acheminement des ordures, camion et train se complètent tandis que pour la collecte du lait, c'est le camion qui va de ferme en ferme chercher le précieux liquide.

Les CJ contribuent au développement durable en acheminant les ordures de deux districts du canton du Jura (Delémont, Porrentruy) et d'une partie du Jura bernois (Moutier, vallée de Tavannes, Tramelan), soit 131 communes totalisant 170.000 habitants. Ce transport quotidien par le rail vers l'usine d'incinération Cridor, à La Chaux-de-Fonds, permet d'éviter le passage d'un grand nombre de camions sur les routes et à tra-

vers les localités des Franches-Montagnes notamment.

La recherche d'une solution de transport écologique a été étudiée dès 1995. Un groupe de travail «ad hoc» examine les potentialités du réseau à voie étroite des CJ et teste une logistique globale d'acheminement basée sur la complémentarité route-rail au moyen de bennes multimodales (dès avril 1996).

Il est prévu trois points de transbordement, à Glovelier, à Tavannes et à La Chaux-de-Fonds, où les conteneurs sont transférés du camion au train (sur des wagons plats) et vice-versa. Ainsi, le camion assume les tâches initiales et finales du trajet tandis que le train assure, lui, la partie principale de l'itinéraire via les lignes Glovelier – Saignelégier – Le Noirmont – La Chaux-de-Fonds et Tavannes – Tramelan – Le Noir-

mont – La Chaux-de-Fonds.

A l'aller, les ordures sont transportées à La Chaux-de-Fonds pour être incinérées dans l'usine Cridor et, au retour, les mâchefers sont rapportés à Tavannes afin de les mettre en décharge contrôlée sur le site de Celtor. L'objectif visé est d'optimiser le chargement des convois dans les deux sens de leurs parcours, plus particulièrement celui entre Tavannes et La Chaux-de-Fonds.

PERTINENT

Ce concept d'acheminement se révèle pertinent et les débuts de l'exploitation (en janvier 1997) sont prometteurs. Aujourd'hui, le transport des ordures jurassiennes est géré par «Arc jurassien déchets», une association réunissant les sociétés du traitement des déchets urbains (Cridor, Celtor, Seod) constituée le 16 novembre 2001.

Pour effectuer ce transport, les CJ disposent:

- de deux automotrices puissantes (ABe 4/4, 720 kW) acquises d'occasion au Chemin de fer rhétique (RhB) et provenant de la ligne Coire – Arosa, l'une de ces automotrices a été repeinte et décorée du logo de Cridor (le dragon) auquel on a ajouté l'appellation «Dragon Express»

- autres motrices disponibles: les trois fourgons automoteurs De 4/4);

- de treize wagons plats de type Lb et Sb ainsi que de 30 conteneurs de 40 mètres cubes.

Le volume annuel d'ordures transportées représente environ 34.000 tonnes et 3500 bennes. Cela génère une économie de 2000 camions sur la route (80.000 kilomètres et 40.000 litres de carburant diesel).

Ph. Cl.

Décharge de Bonfol à assainir

Un autre type d'ordures, industrielles celles-là et provenant du chantier d'assainissement de la décharge de Bonfol, vont bientôt être convoyées jusqu'à l'usine où elles seront incinérées, via la ligne Porrentruy - Bonfol. Dès la fin de cette année et jusqu'en 2014, se déroulera la phase de dépollution des 20.000 mètres carrés du site sur lequel sont enfouies les 114.000 tonnes de déchets spéciaux que l'industrie chimique bâloise, l'armée et le canton de Berne avaient entreposés de 1961 à 1976. Les opérations d'extraction, d'analyse et de conditionnement des matériaux déterrés s'effectueront dans des halles provisoires totalement étanches. Une fois traités, les déchets seront placés dans des conteneurs spécifiques et acheminés par train vers l'usine d'incinération spé-

cialisée de Biebesheim am Rhein, région de Hesse, en Allemagne. Afin que le train puisse accéder au chantier, les CJ achèvent actuellement les travaux entrepris l'année passée pour prolonger la voie industrielle* desservant une scierie située à un kilomètre de la gare de Bonfol. Allongée



L'embranchement moderne pour la décharge de Bonfol. (cj)

d'un kilomètre et demi, la voie aboutira sur une plate-forme de transbordement des conteneurs jouxtant la halle de traitement. Le contenu des conteneurs chargés sur les convois qui emprunteront ce raccordement étant classifié dans la catégorie des transports de matières dangereuses, les CJ ont dû faire

une évaluation des risques incluant diverses données: les mesures d'urgence en cas d'accident, le cadre environnemental et l'infrastructure du parcours «décharge – Bonfol – Porrentruy», la fréquence des incidents ou accidents liés au trafic ferroviaire sur une période de cinq ans (2000-2005). Avant l'acheminement des premiers conteneurs vers leur lieu d'incinération, il reste encore à déterminer l'opérateur qui assumera la conduite des convois quotidiens. En 2015, après le démontage des installations du chantier et le reboisement de la surface libérée, le site assaini de la décharge retrouvera peu à peu son aspect naturel.

Ph. Cl.

* Vestige de l'ancienne ligne franco-suisse Bonfol-Pfetterhouse-Dannemarie, fermée en 1970.

Elèves en train et en bus

Les groupements scolaires existent depuis plusieurs années aux Franches-Montagnes. Ainsi les élèves de certains villages et hameaux vont à l'école dans une commune voisine. Selon les endroits et les cercles scolaires (10 pour le niveau primaire, un pour le niveau secondaire avec trois sites d'enseignement), les déplacements s'effectuent en car ou en train. Les bus de la ligne Saingnelégier – Glovelier assurent le déplacement des élèves fréquentant les écoles primaires ou secondaires à Montfaucon, à Saingnelégier et à aux Breuleux.

TRAJETS DIRECTS

Quatre fois par jour, le trajet du bus est prolongé jusqu'aux Breuleux avec desserte de Muriaux et des Emibois pour permettre aux élèves de se rendre directement à l'école et d'en revenir. Les trains de la ligne La Chaux-de-Fonds – Le Noirmont assurent le déplacement des élèves fréquentant l'école secondaire du Noirmont.

Les étudiants et apprentis utilisent aussi l'autocar ou le train

pour rejoindre leurs écoles ou leurs lieux d'apprentissage. Chaque jour, une cohorte de jeunes se rend dans les divers établissements de formation (lycées, centres professionnels, grandes écoles, entreprises) à Porrentruy, à Delémont, à Tramelan, à Moutier, à Bienne, à Saint-Imier, à La Chaux-de-Fonds et au Locle. Les bus de la ligne Tramelan – Les Reussilles – Les Breuleux – Mont-Crosin – Saint-Imier permettent à la jeunesse estudiantine de Tramelan, de la Courtine (région Les Genevez - Lajoux) et du centre des Franches-Montagnes d'accéder aux écoles supérieures de Saint-Imier sans être obligée de faire le détour par

Tavannes et Sonceboz-Sombeval ou par Le Noirmont et La Chaux-de-Fonds.

«TOUCHE PAS MON BUS!»

L'augmentation des incivilités dans les bus a incité les CJ, d'entente avec les écoles, à réagir en élaborant une campagne de sensibilisation et en annonçant diverses mesures. Dans le cadre de cette campagne, une circulaire a été adressée aux directions des écoles, au corps enseignant et aux parents d'élèves. Des autocollants, réalisés à partir de dessins d'élèves, sont distribués dans les bus et des affiches rappellent les règles d'un comportement courtois pendant le trajet et lors de l'attente du bus.



Un car des CJ dans le paysage jurassien. (cj)

Noctambus repris par les CJ

À l'origine, initiative privée pour que les noctambules puissent rentrer chez eux en toute sécurité, une association groupant des communes, des institutions et des particuliers est constituée le 15 septembre 2004. Dès le début, en automne 2002, la fréquentation est au rendez-vous et s'accroît constamment, ce qui démontre bien l'utilité d'un tel service. Au début du printemps 2005, le *Noctambus franc-montagnard* totalisait 8740 kilomètres et 1615 passagers. Un nouveau bus adapté au transport des personnes handicapées est mis en circulation

durant l'année 2006. L'Association du *Noctambus franc-montagnard* collabore à la mise en place du *Noctambus jurassien* dont le service couvrant les districts de Delémont et d'Ajoie est inauguré le 12 décembre 2006. Une connexion entre les deux réseaux «Noctambus» est établie via la liaison nocturne Saingnelégier – Glovelier. 2008 est une année de décision et de changement.

L'extension du service, la limite de capacité des bus et la sécurité incitent l'Association du *Noctambus franc-montagnard* à mandater un prestataire possédant les ressources humaines et

matérielles adéquates. Ce mandat est confié aux CJ qui assurent la gestion et l'exploitation du *Noctambus franc-montagnard* avec leurs minibus ou bus et leur personnel depuis le 14 décembre 2008. L'offre a été remaniée et étoffée, notamment vers Glovelier, la Courtine, La Chaux-de-Fonds et Tramelan – Tavannes, ce qui permet de proposer plus de correspondances. Le «Noctambus» circule tous les week-ends de l'année (nuits du vendredi au samedi et du samedi au dimanche), durant la nuit du 31 décembre au 1^{er} janvier et lors de manifestations qui ont lieu dans la région.

Collecte du lait

Cinq camions-citernes avec remorque sont spécialisés dans la collecte du lait, un service quotidien de camionnage de «porte-à-porte» chez 200 producteurs des Franches-Montagnes et du Jura bernois. La dissémination des lieux de collecte et la configuration de certains accès (forte déclivité, sinuosité accentuée, exigüité) exigent que les chauffeurs maîtrisent parfaitement la conduite, surtout en hiver lorsque les chemins sont verglacés.

CRITERES D'HYGIENE

Collecter et transporter le lait sont des opérations nécessitant l'observation de critères d'hygiène et de qualité élevés. A cet effet, on utilise des citernes compartimentées en trois cuves réfrigérées qui contiennent séparément les différentes catégories de lait, soit celui de fromagerie, le bio et le «normal».

Un dispositif d'échantillonnage et des capteurs contrôlent le contenu des cuves (d'éventuelles anomalies sont immédiatement signalées).

Un système à code-barres identifie le producteur et lui délivre une quittance indiquant la quantité de lait transvasée.

Les cuves sont complètement lavées lorsque la livraison est terminée, en fin de journée.

Chaque jour, un camion-citerne et sa remorque peuvent livrer 35 tonnes de lait à deux centres de transformation, la fromagerie de la tête de moine, à Saingnelégier, et Estavayer Lait SA (Elsa), dans la Broye fribourgeoise. Annuellement, les cinq convois routiers des CJ transportent dans leurs citernes quelque 30.000 tonnes de lait et effectuent 330.000 kilomètres.

Ph. Cl.

Terroir et aventures pour groupes

Les fenêtres des trains et des autocars des CJ offrent aux yeux des voyageurs un paysage bucolique ponctué de fermes isolées, de hameaux et de villages à taille humaine. Le long du parcours se succèdent pâturages, forêts, crêtes, combes abruptes aux nuances de couleurs marquées par les saisons. Aussitôt descendus du train ou du car, les voyageurs peuvent immédiatement goûter aux charmes de la contrée qui les accueille. Les possibilités pour agrémenter leur séjour, qu'il soit de courte ou de longue durée et quelle que soit la saison, sont multiples: balades à pied, à vélo, en trottinette, en canoë, en raquettes à neige, à ski de fond ou en char attelé; programmes pour les groupes combinant excursion, visite didactique, dégustation et hébergement.

FRISSONS GARANTIS

Découvrir la région desservie par les CJ, c'est à coup sûr rencontrer des gens sympathiques, se trouver au milieu des troupeaux de vaches et de chevaux, apercevoir au loin un chevreuil ou un lièvre, passer près et sous les majestueux sapins, longer un étang et admirer ses alentours ressemblant aux pays nordiques, apprécier le calme des vastes espaces naturels, voir le Chasseral (altitude: 1609 mètres) dominant majestueusement les sommets jurassiens, se laisser surprendre par la saveur d'une spécialité culinaire régionale ou être attiré par un produit de l'artisanat local, dormir dans une grange sur la paille.

Les CJ, avec divers partenaires touristiques et économiques, permettent aux voyageurs de vivre tout cela en leur proposant une belle gamme d'activités afin que leur séjour dans l'Arc jurassien devienne un souvenir inoubliable qui leur donne l'envie de revenir.

OFFRES TOURISTIQUES

Pour les randonneurs:

- 31 itinéraires pédestres au départ



L'attaque du train: un grand classique des offres touristiques. (photo cj)

de toutes les gares et haltes des CJ, sentiers et chemins balisés par l'Association jurassienne de tourisme pédestre (AJTP) dans le périmètre Glovelier – Biaufond, Tavannes – La Chaux-de-Fonds.

- 13 itinéraires pédestres exclusifs à partir de toutes les gares des CJ et d'un point d'arrêt de CarPostal.

- 19 itinéraires de cyclotourisme, dont un itinéraire national (n° 7) et un régional «Arc jurassien» (n° 54), à partir de quatre gares des CJ (Saignelégier, Le Noirmont, Les Breuleux, Tramelan).

- 8 itinéraires de VTT (vélo tout terrain) à partir de deux gares des CJ (Saignelégier, Le Noirmont).

- Une nouveauté, un circuit E-Bike (vélo électrique) Saignelégier – Les Breuleux – Mont-Soleil – Mont-Crosin – Les Reussilles – Saignelégier.

- 3 itinéraires de trottinette à partir de Saignelégier en direction de Glovelier (le parcours famille part de la gare de Pré-Petitjean), de Goumois et de Soubey (variante canoë de Clairbief à Soubey).

POUR LES GROUPES

Le train, le funiculaire Saint-Imier – Mont-Soleil et le char attelé pour visiter la centrale solaire ou l'observatoire astronomique de Mont-Soleil et le parc éolien de Mont-Crosin.

- Le train «Belle Epoque» et le char attelé pour visiter une ferme, déguster ses produits et prendre l'apéritif avant le brunch campagnard.

- Le train et le char attelé pour visiter la brasserie artisanale à Saignelégier et terminer par un barbecue dans un pâturage.

- Le train et le bus pour visiter le Centre nature des Cerlatez, près de Saignelégier, et de l'étang de la Gruère.

- Le train et le bus pour s'initier au Swingolf de la Caquerelle, à proximité du col des Rangiers.

- Le train pour visiter le Musée international d'horlogerie (MIH), à La Chaux-de-Fonds ou la fromagerie de «Tête de Moine», à Saignelégier.

- Le bus pour se rendre au sommet du Chasseral et bénéficier d'un panorama exceptionnel à 360 degrés (Alpes et Vosges).

- Raquettes et fondue, visite de la cité médiévale de Saint-Ursanne, croisière sur les lacs de Biemme et de Neuchâtel, escapades par le Val-de-Travers, la Vue-des-Alpes ou la vallée des Ponts-de-Martel, jeux d'équipe, pique-nique ou repas dans une auberge, nuitées sur la paille ou dans un hôtel quatre étoiles, etc.

C'est-à-dire le chiffre record de 350 offres touristiques de groupes menées à bien en 2008. Ph. Cl.

Quelques événements et fêtes

Les CJ contribuent aussi à la réussite des différentes manifestations qui se déroulent dans la région en assumant le transport d'une part importante du public et des participants. Parmi les grands événements d'envergure nationale, voire internationale, figurent la course internationale de chiens de traîneaux et la fête du chien nordique, à Saignelégier; le «SnowUp» interjurassien, entre Les Reussilles et Saignelégier; le carnaval («Carimentran») des Franches-Montagnes, au Noirmont; le Marché-Concours national de chevaux, à Saignelégier; la Fête des saisons, à Tavannes; la Foire de Chindon (en collaboration avec les CFF), à Reconvilier; la Braderie et Fête de la Montre, à La Chaux-de-Fonds; le festival du Chant du Gros, au Noirmont; le Marché Bio, à Saignelégier; le

Festival international de la bande dessinée «Tramlabulle», à Tramelan.

La plus importante manifestation de l'année, le Marché-Concours national de chevaux, mobilise toutes les ressources humaines et matérielles des CJ pour transporter au cœur de la fête le quart des 40.000 à 50.000 spectateurs qui viennent chaque année célébrer le cheval qui s'expose, fait des figures de quadrille, défile fièrement lors du cortège folklorique et galope dans les courses campagnardes.

Les CJ sont prêts également à transporter les spectateurs de manifestations spéciales comme les «Olympiades des fromages de montagne» qui se dérouleront en trois endroits, à Saignelégier, à Bellelay et à Tramelan, du 22 au 25 octobre 2009.

Habits neufs, nouveaux automates

Les transports publics helvétiques sont en pleine évolution, voire révolution, leurs prestations ne cessent de croître. Ce renouveau concerne également les CJ qui améliorent constamment leurs moyens de production: équipements techniques, véhicules, gares et haltes, voies, durées de trajets et horaires.

AMBASSADEUR

Vis-à-vis du voyageur, le personnel d'une compagnie de transport public est l'ambassadeur de leur entreprise, du service qu'elle offre et de la région qu'elle dessert. L'habit du personnel, comme la couleur des véhicules ou l'emblème de la compagnie d'ailleurs, contribue à révéler l'identité de l'entreprise.

Lorsqu'un habit est usé par le temps, se pose alors la question de son remplacement. Choisir l'habit adéquat nécessite un processus de consultation entre la direction de l'entreprise et son personnel ainsi que l'examen de plusieurs variantes: quel pantalon et quelle veste? Quelle confection est la mieux adaptée à un environnement de travail incluant plaine et moyenne montagne? Quel look veut-on? Tels sont les axes de la réflexion qui ont permis au groupe d'étude d'esquisser les traits du modèle vestimentaire idéal avant de passer à l'essayage puis de commander la nouvelle tenue dont l'étréne est prévue lors des festivités du cent vingt-cinquième anniversaire. Plus décontracté et plus agréable à porter, ce nouvel habillement va renouveler l'image des CJ.

NOUVEAUX DISTRIBUTEURS

Une nouvelle génération de distributeurs à billets équipe désormais seize gares et haltes les plus importantes. Commandés auprès du même fabricant allemand, les distributeurs sont les frères de ceux qui équipent



Les gares sont équipées de distributeurs ultramodernes. (photo bln)

250 points d'arrêt des Transports régionaux neuchâtelois (TRN) et des Transports publics du Littoral neuchâtelois (TN)*. Les voyageurs ont ainsi à leur disposition un «guichet auto-

matique» au mode d'utilisation semblable de Glovelier à la vallée des Ponts-de-Martel et de Tavannes, au bord du lac de Neuchâtel.

Comme ceux des CFF, les nou-

veaux distributeurs des TRN, des TN et des CJ ont un écran tactile qui s'active en le touchant du doigt et permet ensuite de choisir le trajet et le type de titre de transport: billet, carte journalière ou multicourses, etc. Choix également pour le paiement: numéraire ou cartes bancaires, avec restitution de la monnaie. A noter qu'une aide à l'écran guide les utilisateurs dans leurs choix et que la configuration de l'automate permet aux personnes en chaise roulante de l'utiliser. Ph. Cl.

* La société Travys (Transports vallée de Joux / Yverdon-les-Bains / Sainte-Croix) a participé à la commande commune des mêmes automates.

Excursions en car et voyages avec novicar

Les premiers autocars assumant des dessertes régionales sont introduits sur les lignes Saignelégier – Montfaucon – Saint-Brais – Glovelier et Glovelier – Saulcy, en 1948 (Lajoux – Tramelan, en 1963). En 1956, la ligne de bus Tramelan – Les Reussilles – Mont-Crosin – Saint-Imier est ouverte (le passage par Les Breuleux, en 1970). Le premier car d'excursion, mis en circulation en 1952, inaugure un nouveau service: les voyages de courte et longue distances en autocar.

EXTENSION

Au cours des années, cette activité d'autocariste se développe et des véhicules supplémentaires sont acquis. En 1994, la société *Voyages Erguël SA*, sise à Saint-Imier, est reprise de même que sa ligne de bus Saint-Imier – Les Savagnières – Chasseral. De 1997 à 2004, l'offre d'excursion est commercialisée sous l'appellation *Croisicar* en partenariat avec l'agence de voyage *Croisitour*. Début 2004, le partenariat avec

Croisitour cesse et les CJ créent leur propre marque *novicar*. Le 1^{er} juin 2007, cette société s'agrandit en reprenant les activités «Voyages et loisirs» de Car Postal Delémont. Aujourd'hui, l'agence des autocars *CJ novicar* propose une palette de prestations visant à susciter de multiples envies et à donner au voyage une dimension particulière avec pour objectifs:

- le confort, la sécurité, la convivialité et le professionnalisme du personnel (chauffeurs, agents de voyage et d'entretien);
- des offres de bon rapport qualité/prix (excursions d'un ou plusieurs jours, concerts, comédies musicales, foires et marchés) et des réponses aux demandes les plus diverses (loisirs, entreprises, écoles, clubs sportifs, événements).

Chaque année, près de 30.000 passagers voyagent à bord des autocars *novicar* pour découvrir de nouveaux paysages, assister à un concert, vivre un événement, flâner entre les étals d'un marché, effectuer

une course d'école ou se rendre à un match. Ces voyages en car totalisent plus de 300.000 kilomètres de routes parcourus annuellement en Suisse et en Europe.

Novicar en bref

- Six autocars climatisés (quatre de 50 places, deux de 47 places) et équipés de sièges à dossiers inclinables, d'un réfrigérateur, de wc, d'une sono, d'une vidéo et de compartiments à bagages.
- Un minibus (14 places) qu'il est possible de louer avec ou sans chauffeur.
- Une remorque à vélo (qu'il est possible de louer) et des porte-skis.
- Trois agences à Tramelan, à Saignelégier et à Porrentruy (collaboration avec *Itinéraire Voyages*, depuis octobre 2008).

Le sérieux et la compétence de l'entreprise sont reconnus par la certification du «Label de qualité pour le tourisme suisse», de niveau I, obtenu en mai 2001, et de niveau II, en novembre 2005.

Raccordement à Delémont stratégique

L'idée de créer une liaison interrégionale directe La Chaux-de-Fonds – Saignelégier – Delémont a pris forme en même temps que l'élaboration du projet de l'autoroute Transjurane (A 16). La solution étudiée, à l'époque (1986-1992), privilégiait le prolongement de la ligne des CJ de Glovelier à Delémont par une infrastructure nouvelle longeant le tracé autoroutier avec quatre dessertes (Bassecourt-Nord, Develier, Prés-Roses, Dozière) et des parcs-relais à proximité des stations. Cette variante devisée à 97,5 millions de francs fut nettement rejetée par un vote cantonal, le 17 mai 1992, malgré un important subside de la Confédération. L'idée fut mise en veilleuse quelques années.

TROISIEME RAIL

Dès 1998, l'idée de prolonger la ligne Saignelégier – Glovelier jusqu'à Delémont est réactivée. Un groupe de travail formé de représentants des entreprises concernées (CFF / CJ) étudie la faisabilité technique et le coût d'un prolongement des CJ qui utiliserait la voie ferrée des CFF entre Glovelier et Delémont. Concrètement, l'ajout d'un rail supplémentaire entre les deux files de rails existants permettrait la circulation alternée des trains de deux écartements différents: «normal» (CFF) et «métrique» (CJ).

L'étude démontre que la solution du troisième rail est réalisable, qu'elle est financièrement intéressante et souligne l'importance pour les CJ de se raccorder à une gare desservie par les trains intercity des CFF. Le canton du Jura soutient la concrétisation de ce projet, car il considère que l'absence d'une connexion directe avec les liaisons nationales rapides constitue:

- un handicap pour une desserte ferroviaire optimale des



Pose des traverses en vue du troisième rail. (photo J.-F. Milani)

Franches-Montagnes et des régions voisines (deux changements de train sur une distance de seulement 12 kilomètres, des temps d'attente);

- une menace pour la pérennité de la ligne Saignelégier – Glovelier, voire de l'ensemble du réseau du plateau franc-montagnard.

Le prolongement de la ligne La Chaux-de-Fonds – Saignelégier – Glovelier jusqu'à Delémont effacerait ces inconvénients et tracerait un axe ferroviaire interjurassien performant qui améliorerait l'accessibilité à toute une région. En plus du trajet La Chaux-de-Fonds – Delémont sans changement de train, de meilleures correspondances pourraient être établies et raccourciraient les temps de parcours en direction de Porrentruy, Bâle ou Bienne.

Les traverses de l'avenir

Parmi les variantes examinées (les essieux de roues à écartement variable notamment*) qui se révèlent toutes plus coûteuses et inadéquates au raccordement à Delémont, la solution du troisième rail** se révèle donc la plus pertinente. La rénovation intégrale de la voie Glovelier – Delémont programmée par les CFF, de 2008 à 2018, conforte encore ce choix en préparant sa réalisation future. Lors des travaux prévus, la pose de nouvelles traverses «ad hoc» rend possible l'ajout d'un troisième rail, le moment venu. Le coût supplémentaire de telles traverses (devisé à 1,6 million de francs) procure une économie substantielle (estimée à 16 millions de francs) au

moment de la réalisation effective du prolongement des CJ. De plus, le surcoût financé par le canton du Jura est échelonné selon la planification des CFF pour le renouvellement de leur voie et peut être pris en compte sur plusieurs périodes budgétaires. Une première étape de ce renouvellement avec pose de traverses sur lesquelles un troisième rail peut être fixé, ultérieurement, a été réalisée pendant l'été 2008.

* Cette option nécessiterait l'acquisition d'un certain nombre de rames automotrices spéciales.

** Technique éprouvée depuis plusieurs années sur certains tronçons de voies ferrées suisses.

Une desserte des trois localités situées entre Glovelier et Delémont (Bassecourt, Courfaivre, Courtételle) serait également envisageable dans une perspective de complémentarité à l'offre des CFF. Ces améliorations rendraient les CJ plus attractifs tant en trafic pendulaire que touristique et élèveraient le taux de couverture de la ligne Saignelégier – Glovelier de 21% à 35%, repoussant ainsi les menaces de fermeture.

Philippe Claude

Garage pour les autocars

Situé sur le plateau de la gare, en face de la halle abritant les trains, l'actuel garage des autocars à Saignelégier est trop petit et peu fonctionnel. Il va bientôt céder sa place à un nouvel édifice conçu pour garer six cars et effectuer leur entretien courant. Après la démolition du bâtiment existant, l'architecture de la construction (33m40 de long / 15m20 de large / 6m55 de haut) qui sera érigée ressemblera à celle de la halle ferroviaire: structure métallique; panneaux de façade en métal teinté et grandes portes; toit plat. Un couvert abritera la place équipée d'un poste d'essence pour l'alimentation en carburant des autocars. Les travaux commenceront sitôt que le permis de construire aura été obtenu.



Gares du Noirmont et de Glovelier à rénover

Point de jonction des lignes La Chaux-de-Fonds – Le Noirmont – Saignelégier – Glovelier et Tavannes – Tramelan – Le Noirmont, la gare du Noirmont est à l'étroit. Ses installations sont inadaptées au croisement des trains assurant chaque heure les correspondances dans trois directions. Les voyageurs se pressent sur des quais exigus et trop bas. Les trains provenant ou à destination de Saignelégier et de Tavannes ne peuvent pas entrer ou sortir simultanément. La faible longueur des voies limite leur capacité d'accueil. Dans le but d'améliorer l'exploitation, la sécurité et le confort, un réaménagement complet est planifié. Sont prévus l'allongement des voies; des quais spacieux en partie couverts et au niveau des planchers bas des rames automotrices de dernière génération; les entrées ou sorties simultanées des trains; une zone d'attente, côté Glovelier/Tavannes, avec aiguillages pour passer d'une voie à l'autre. Le nœud de correspondance optimisé du Noirmont devrait être opérationnel en 2013.

A GLOVELIER

De par sa situation géographique, Glovelier est un carrefour routier et ferroviaire d'importance régionale qui relie les trois districts formant le canton du Jura entre eux tout en les ouvrant vers Bâle, Bienne, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel. La configuration de l'intersection ferroviaire est particulière: d'un côté de la gare, il y a les trains des CFF circulant sur la ligne Delémont – Porrentruy – Delle, de l'autre côté, le long de la route, les trains et les bus des CJ arrivent et repartent en direction des Franches-Montagnes ou de la Courtine. Il y a aussi le transfert modal des conteneurs «Arc jurassien Déchets» et l'embranchement dénivélé pour les trucks permettant l'achemi-



Gare du Noirmont: plan de voies et quais seront remodelés. (photo bln)

nement des wagons de marchandises des réseaux ferrés à écartement «normal» sur les lignes des CJ à écartement «métrique».

La connexion des CJ en gare de Glovelier présente un certain nombre d'inconvénients: pas de quai pour les voyageurs du fait de l'empiètement routier de l'arrivée et du départ des trains; espace restreint pour les cars, surtout quand un train est en attente ou manœuvre; disposition des voies compliquant les opérations à effectuer avec les convois de marchandises et le transbordement des conteneurs à déchets; stationnement sur la route des camions

convoyant les déchets; insuffisance dans la délimitation des secteurs destinés aux transports publics, au trafic automobile et à la mobilité douce (cyclistes, piétons). Pour y remédier, les CJ et la commune de Glovelier ont élaboré un projet d'aménagement des équipements ferroviaires, de l'arrêt des bus, de la rue et place de la Gare.

Une première étape a été franchie après l'approbation, en votation communale, les 28 et 29 mars 2009, d'un crédit de 2,35 millions de francs pour rénover intégralement la rue et ses abords. Cet investissement englobe le remplacement de

conduites (eau potable, électricité) et des égouts; la pose de candélabres, de pavages et d'un revêtement bitumineux; la réalisation de trottoirs, de zones vertes, de places de parc et du lieu de transbordement rail-route. La commune prévoit un échelonnement de la réfection routière et sa coordination avec les travaux concernant l'infrastructure ferroviaire. L'objectif des CJ vise à réorganiser les trafics des voyageurs et des marchandises en leur attribuant deux endroits distincts: un nouvel emplacement de transfert modal pour le transport des déchets (côté vallée de Delémont) et une nouvelle voie dotée d'un quai pour les trains de voyageurs (côté Franches-Montagnes).

Le déplacement du stationnement des trains vers des sites plus appropriés, hors chaussée, permettra d'agrandir l'aire d'arrêt des bus, d'améliorer les conditions de déplacement et de parage en vue de rendre plus conviviale la rue de la Gare. La reconfiguration de l'infrastructure ferroviaire devrait être achevée en 2011 et sera compatible avec le futur prolongement jusqu'à Delémont.

Ph. Cl.

Parcours urbain à La Chaux-de-Fonds

De la gare de l'Est à la gare principale de La Chaux-de-Fonds, les rames des CJ ont une allure de tramway puisqu'elles roulent sur une voie insérée dans la chaussée des rues du Crêt et du Manège*, empruntant le pont Neuf ou de l'Hôtel-de-Ville, franchissant le vallon de l'ancienne rue de Neuchâtel. Les infrastructures routières et ferroviaires ainsi que les structures du pont (parapets, tablier, joints) présente des signes de vieillissement nécessitant une réfection complète. Des études

sont menées par la ville de La Chaux-de-Fonds et les CJ pour déterminer l'aménagement le plus adéquat en vue d'une cohabitation et d'une sécurisation optimales des trafics (local et transit) ainsi que des divers modes de déplacements (train, trolleybus et autobus, voitures, camions, deux-roues, piétons). Outre l'emplacement de la voie ferrée sur la chaussée, l'opportunité de créer un point d'arrêt rue du Manège est envisagé. En février 2009, la ville de La Chaux-de-Fonds a inclus dans ses investissements un crédit de

223.000 francs pour l'étude de la réfection du pont Neuf (ampleur et coût, parapet anti-chutes). Les travaux pourraient être effectués en 2010-2011.

* Ces rues servent d'itinéraire d'évitement du centre-ville aux usagers empruntant deux axes routiers principaux: la H18 (entre les Franches-Montagnes / vallon de Saint-Imier et La Chaux-de-Fonds) et la H20 (Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel). Un projet cantonal d'une route de contournement reliant la H18 à la H20, via l'est de la ville, est actuellement à l'étude.

Aux petits soins de l'infrastructure

Sur certaines sections des Chemins de fer du Jura qui comptent 74.316 mètres de voie à écartement métrique et 10.893 à écartement normal européen, les rampes peuvent être très sévères (58 o/oo) et les rayons de courbure très serrés (67 mètres). Le matériel roulant, mais aussi l'infrastructure sont donc particulièrement sollicités.

La géologie des Franches-Montagnes n'est pas non plus sans peser sur la bonne tenue géométrique des lignes à voie métrique des CJ. Les nombreuses poches de marne obligent à réaliser un coffrage sous les sections de voies renouvelées (en moyenne deux kilomètres par an).

TRAVERSES MONOBLOCS

Cette disposition favorise par ailleurs de plus en plus l'introduction de traverses de béton monoblocs – ce type de travelage a récemment fait aussi son apparition pour les aiguillages – sur la plupart des zones remises à neuf.

En revanche, les services de la voie des CJ (une vingtaine de



Travaux de voie par une équipe de l'infrastructure (photo cj)

personnes) recourent à des traverses en bois pour les zones de gare ou à des traverses métalliques pour les sections dont l'accès est malaisé. Les CJ cantonnent désormais les traverses en Y – assez onéreux à l'achat, ce type de travelage présente des avantages quant à la tenue de la voie, mais comporte aussi des contraintes notamment en termes de maintenance – dans des courbes de rayons spécifiques. La traverse métallique en auge redevient par conséquent plutôt privilégiée par les services de la voie qui posent actuellement des rails soudés de 46 kilos au mètre (profil I) en

remplacement des rails anciens de 36 kilos au mètre.

La ligne Porrentruy – Bonfol n'est pas soumise aux mêmes rigueurs, mais elle n'est pas négligée pour autant, puisqu'elle a été intégralement renouvelée récemment selon les normes des CFF. Du reste, d'autres investissements justifiant l'entière pérennité de cette infrastructure sont prévus. La stratégie de maintenir partout au meilleur niveau la substance du réseau des CJ s'applique aussi fort opportunément depuis plusieurs années à la ligne Glovelier – Saignelégier. Cette dernière va du reste béné-

ficier d'importants travaux (assainissement de tunnels et de parois rocheuses, renouvellement de voie) en 2010 pour plusieurs millions de francs.

En marge de sa direction, le service de la voie comporte trois équipes basées à Bonfol, à Saignelégier et à Tramelan. Malgré la mécanisation grandissante, ces équipes sont indispensables à l'accomplissement de certaines tâches. Le travail consiste, l'hiver avant tout, à œuvrer au déneigement et durant la belle saison, à effectuer des tournées de contrôle et des opérations ponctuelles de bourrage, sans oublier l'élagage des arbres et le débroussaillage.

TRAFIC A GARANTIR

Ces interventions, comme celles plus importantes de renouvellement ou d'assainissement lourds confiés à des entreprises, doivent être menées de manière à ne pas entraver, autant que possible la circulation des trains et à ne pas gêner les déplacements des voyageurs.

Un très gros défi que les CJ ont vraiment à cœur de relever.

Sylvain Meillasson

Les priorités ferroviaires du Jura

En matière de mobilité, le canton du Jura a une approche réaliste: les transports publics ont leur place non seulement pour les déplacements extra-jurassiens (vers les agglomérations bâloise, biennoise ou chaux-de-fonnière), mais aussi pour les déplacements intra-jurassiens (dans un district ou d'un district à un autre). Cette approche permet de prévoir les améliorations et les développements des dessertes (fréquences, correspondances, confort) puis de négocier leur réalisation avec la Confédéra-

tion, les cantons voisins et les entreprises de transports publics (modalités de financement, planification).

Les efforts politiques du canton du Jura sont payants: intégration au RER bâlois (ligne S3 Olten – Bâle – Delémont – Porrentruy); création des trains «RegioExpress» (RE) Ajoie – Delémont – Bienne; réouverture de la gare de Delle (Territoire de Belfort) et du tronçon transfrontalier la reliant à celle de Boncourt (Jura); modernisation des gares de la ligne Delémont – Porrentruy; pose d'une première série de traverses aptes à recevoir un troisième

rail dans le cadre du renouvellement de la voie Delémont – Glovelier en réservant la possibilité de raccorder ultérieurement les CJ à Delémont; réseau «Noctambus».

HAUSSE SPECTACULAIRE

De 2004 à 2008, l'offre des trains et bus a progressé de 35% et la fréquentation, elle, a fait un bond spectaculaire: + 70,3% sur les lignes des CFF; + 30,3% sur les lignes des CJ; + 11,6% sur les lignes de CarPostal; soit +45,5% pour l'ensemble des lignes jurassiennes. Dans le même laps de temps, le coût pour la collectivité par

passager transporté a baissé de 13%.

Ces excellents résultats montrent bien qu'une politique visant à rendre les transports publics plus attrayants, par davantage de moyens et des prestations étoffées, a des effets positifs: une clientèle plus nombreuse, une hausse des recettes et une diminution des coûts nets. Ainsi, le train et le bus ont de bons atouts pour répondre à la demande de mobilité des personnes vivant ou travaillant dans le Jura ainsi que de celles qui viennent pour y faire du tourisme.

Ph. Cl.

Matériels: un vaste ensemble de moyens

Les Chemins de fer du Jura (CJ) comptent un parc moteur et remorqué important et diversifié. Cela découle non seulement des missions «voyageurs et marchandises» qui sont les leurs, mais aussi de la cohabitation des réseaux à voie étroite de 1000 mm et à écartement normal européen de 1435 mm. Au 1^{er} janvier 2008, les CJ alignaient 155 véhicules, dont 124 pour le réseau à voie étroite et 31 pour le réseau à écartement normal européen.

Les engins moteurs sont d'abord des automotrices, puis des fourgons automoteurs. Le réseau à voie métrique compte 14 automotrices dont la plus ancienne (la BCe 2/4) est un véhicule historique datant de 1913 et dont les plus modernes ont été livrées en 2001 (les quatre ABe 2/6 GTW Stadler).

Certaines unités à l'inventaire sont issues d'une transformation - c'est le cas des Be 4/4 641 et 642, ex-rhétiques RhB, réservées à la traction des trains de marchandises - ou ont été modifiées en 1986 à l'instar de



Les quatre générations de rames électriques. (photo J.-F. Milani)

l'ABDe 4/4I 603 et du De 4/4II 411. On recense aussi des tracteurs électrique (Te 504) et (Tm 501) ainsi que les véhicules moteurs de service Xm 507 et 509. Les engins à voie étroite les plus puissants (BDe 4/4II et De 4/4II) sont capables de développer 820 kW en régime unihoraire (67 kN à 42 km/h) et de rouler à 90 km/h, tout comme les ABe 2/6 GTW.

Le matériel à voie normale de 1435 mm est le fait de trois automotrices (BDe 577 101 et 102; RBDe 560 002); d'un fourgon automoteur (De 587 111); de deux tracteurs thermiques (TmIII 237 480 et TMIV 181) et d'un véhicule moteur de service

(Xm182). La RABDe 560 002 (prototype Colibri) rachetée aux CFF, constitue l'engin à voie normale le plus rapide (140 km/h), mais aussi le plus puissant (1650 kW, 78 kN à 76 km/h) des CJ, devant le fourgon automoteur De 587 111 (1084 kW, 76 kN à 50 km/h). L'automotrice BDe 577 101 est la plus ancienne (1968) de cette dotation spécifique.

Le matériel remorqué des CJ est d'abord composé de voitures ou de voitures-pilotes, puis de wagons de marchandises ou de service ainsi que de trucks. En marge des huit voitures de deuxième classe (plus une de troisième pour la BCe 2/4), il y a

sur le réseau à voie étroite huit voitures-pilotes (une de seconde, deux mixtes seconde-fourgon et cinq mixtes première-seconde).

Les CJ alignent par ailleurs 26 wagons de marchandises dont les plus anciens (1896) ont été transformés en 1971 et les plus récents (2001) servent aux transports de conteneurs. Ils comptent aussi 21 wagons de service principalement utilisés pour les tâches inhérentes à la maintenance de l'infrastructure. Le réseau à écartement normal européen recourt à deux voitures-pilotes de 2^e classe et à 23 wagons de service, dont 12 ballastières. Enfin, de manière à assurer de Glovelier ou de Tavannes le transport sur le réseau à voie métrique de véhicules à écartement normal européen, les CJ possèdent 29 trucks. Ces véhicules servent notamment à l'acheminement de ballastières ainsi que du matériel des CJ à voie de 1435 mm devant subir des opérations de gros entretien à l'atelier de Tramelan.

Sylvain Meillasson

Les CJ en bref

Effectif total: 149 employé(e)s (en 2008): direction, administration et exploitation: 16; agents de gares: 21; agents de conduite et d'accompagnement des trains: 30; chauffeurs de bus et camions: 21; communication et marketing: 7.

Nombre de véhicules: 155, dont 124 à voie étroite et 31 à voie normale. Véhicules routiers: 37.

Réseau: 74 km 316 (métrique); 10 km 893 (voie normale).

Passagers: 1,643 millions (rail); 122.000 (route).

Fondateur

La compagnie Tavannes-Tramelan était l'un des 24 membres fondateurs de l'«Association des chemins de fer secondaires suisses pour l'Assurance contre les accidents», constituée en 1898 et devenue la Coopérative d'assurance des transports publics (VVST).

Sponsors

Sd ingénierie Jura SA, Delémont.
Marsum, vêtements de travail et de sécurité, Sumiswald.
Laurent Membrez SA, Aclens.
MAN Nutzfahrzeuge, Otelfingen.
André Chaignat et fils, construction générale, Saignelégier.
Crevoisier et Rérat, constructions métalliques, Porrentruy.
Voisard et Migy, ingénieurs civils, Porrentruy.
Groupe Mutuel Assurance, Martigny.
SMA + Partner SA, Zurich.
Meubles Nicol SA, Porrentruy.
Vadec, réseau de valorisation de déchets, La Chaux-de-Fonds.
GVH Tramelan SA, Tramelan.
Gebrüder Meier SA, Regensdorf.
Ramseyer SA, transports, Courgenay.
Bovay consultant, Courtételle.
Bär Bahnsicherung SA, Fehraltorf.

Fiduciaire Muller et Christe SA, Neuchâtel.
Wenger SA, Delémont.
Huguelet génie civil SA, Tavannes.
Furrer et Frey, Berne.
Atelier d'architecture, S. Monti, Tramelan.
Tracknet Management, Chiètres.
Sauter, Bachmann, Netstal.
Implenia Bau, Aarau.
MFR géologie-géotechnique SA, Delémont, Bienne, La Chaux-de-Fonds, Epalinges.
Crédit suisse, Tavannes.
Hertzeisen SA, combustibles et Bitusag SA, Glovelier.
FMB Energie SA, Berne.
ATB, ingénieurs-conseils, Moutier.
La Mobilière, assurances et prévoyance, Moutier.
BBR, art-communication, Courroux.
Volvo Bus, Münchenbuchsee.
Mauerhofer et Zuber, entreprises électriques, Renens.

VVST, assureur des transports publics, Bâle.
Ajobéton, Porrentruy.
Stadler, Bussnang (TG).
Créabétons matériaux, Müntschemier (Monsmier).
Galdini, Bussigny-près-Lausanne.
La Goule, Saint-Imier.
José Gerber SA, Malleray.
NSA Sécurité, La Chaux-de-Fonds.
Interprofession Tête de Moine, Saint-Imier.
Siemens, Wallisellen.

Comité d'organisation du 125^e anniversaire

Président: Frank Maillard.
Chargé de projet: Marco Roth.
Secrétaires: Maria Cléménçon et Chantal Mischler.
Caissière: Karène Flüeli.
Représentant de la direction: Georges Bregnard.
Représentant du personnel: Jean-François Milani.

Entretien, rénovation, automatisation

Faire rouler des trains en toute sécurité et dans un bon niveau de confort nécessite une remise en forme systématique non seulement du matériel roulant, mais également de l'infrastructure et de la superstructure indispensables à sa circulation (ponts, tunnels, murs de soutènement, voie, caténaire électrique, signalisation).

Même si la durabilité d'une voie est de 50 ans, des contrôles et retouches périodiques sont garants de sa longévité. Chaque année, des tronçons de lignes subissent une cure de rajeunissement complète. Ponctuellement, des travaux plus importants sont planifiés pour rectifier la sinuosité du tracé d'une partie de ligne ou pour moderniser une station (lire page 16). Actuellement, figurent parmi les réalisations prioritaires:

- le rehaussement des quais des gares et haltes pour les rendre conformes aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite;
- la suppression ou la sécurisation des passages à niveau;
- le renforcement des protections contre les dangers naturels (chutes de pierres) et l'assainissement de tunnels (sept ouvrages), sur la ligne Saignelégier – Glovelier notamment;



Panorama photographique des CJ en gare de Tramelan. (photo cj)

- l'aménagement d'un site de transbordement pour l'acheminement des déchets à proximité de La Chaux-de-Fonds (probablement du côté de la halte de Bellevue);

- le contrôle et la télécommande centralisés du réseau.

La première halte réaménagée avec un quai rehaussé selon les nouvelles normes d'accessibilité (+35 cm au-dessus des rails) est celle du Bémont, sur la ligne Saignelégier – Glovelier. Les autres haltes et gares dont les travaux sont en cours ou programmés sont celles de La Combe (ligne Saignelégier – Glovelier), Saignelégier;

La Chaux-des-Breuleux, Les Reussilles (ligne Le Noirmont – Tavannes), Tramelan, Tavannes et enfin La Chaux-de-Fonds. Quelques adaptations sont envisagées dans les stations déjà

aménagées où leurs quais ne sont pas en conformité avec le nouveau critère de hauteur (+35 cm). D'ici à 2024, toutes les gares et haltes du réseau auront leurs quais au même niveau que celui de l'accès des rames à plancher surbaissé et ces quais seront pourvus d'abris pour attendre l'arrivée du train dans les meilleures conditions possible.

Ainsi, les personnes handicapées, les parents avec leurs enfants en poussette ou les voyageurs tirant leurs lourdes valises à roulettes pourront entrer et sortir du train plus aisément.

Quand une voie ferrée et une route ou un chemin se croisent, les risques d'accidents sont présents. Ces points sensibles doivent être éliminés ou mieux protégés jusqu'en 2014 afin de

satisfaire aux exigences fédérales. Pour chacun des 80 passages routiers et piétonniers franchissant à niveau leurs voies, les CJ étudient la meilleure solution. Suppression du croisement par une déviation routière, un passage inférieur ou supérieur, là où c'est possible; sécurisation par la pose de signaux (lumineux + acoustiques) et de barrières, ailleurs.

GROS ÉBOULEMENT

Le 15 mars 2008, un gros éboulement de rochers abîma gravement la route principale reliant les Franches-Montagnes aux autres districts jurassiens et à Bâle ainsi que la ligne Saignelégier – Glovelier située en contrebas. Ces deux voies de communication furent interrompues pendant trois mois, le temps de purger le pan de rochers qui menaçait encore de tomber, d'installer un dispositif de surveillance avec signaux de voie et de réparer les dégâts causés aux infrastructures routière et ferroviaire.

Les services techniques des CJ suivent attentivement l'évolution en vue de déterminer si des protections complémentaires sont à prévoir non seulement dans ce secteur mais également sur les autres sites géologiques délicats de la ligne.

Ph. Cl.

Gestion du trafic à distance

La mise en service de la station d'Orange, entre Tramelan et Tavannes, le 8 juin 1986, inaugure l'ère de l'automatisation du trafic sur le réseau à écartement métrique. Depuis l'établissement de cette première station télécommandée pour permettre le croisement des trains sans intervention humaine sur place, l'automatisation s'est étendue à d'autres installations de commande de gares (voir les faits

marquants de 1984 à 2009). Si aujourd'hui déjà, la gare de Saignelégier peut télécommander les installations de sécurité de celle de La Chaux-de-Fonds, les CJ projettent d'automatiser l'ensemble de leurs lignes au cours des années à venir. La télécommande et la télésurveillance du réseau ont l'avantage d'optimiser la sécurité de l'exploitation et la capacité des infrastructures. La gestion centralisée du trafic ferroviaire des

CJ s'apparentera aux systèmes éprouvés en Suisse et en Europe: suivi et guidage des trains (contrôle de leurs itinéraires et du bon fonctionnement des passages à niveau, commande des signaux et aiguillages); information du personnel et des voyageurs; possibilité de réagir adéquatement lors de situations perturbées; flexibilité et fiabilité des processus de contrôle-commande, etc.

Impressum

Rédaction

Philippe Claude
Sylvain Meillasson
Blaise Nussbaum

Editeur

Chemins de fer du Jura
CJ Tavannes
www.les-cj.ch

Graphisme

Diproj' Service
2300 La Chaux-de-Fonds

Une grande aventure de 125 ans

Tout a commencé entre Tavannes et Tramelan, premier tronçon de 8,8 kilomètres d'un réseau couvrant aujourd'hui un vaste territoire. Dans l'Arc jurassien, le premier train a roulé le 2 juillet 1857, entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds, à l'enseigne du Jura industriel. A l'instigation de Xavier Stockmar, les délégués des communes du Jura ont



Locomotive G 2/2 No 2, à Tavannes.

(photo arch. cj)

décidé en février 1856 de construire un réseau ferroviaire à voie normale. Ainsi Porrentruy est relié à Delle par le rail en 1872 et le réseau de base est achevé en 1877.

Mais les bourgades et les villages de l'arrière-pays ne sont pas desservis. Une myriade de projets voit le jour pour construire des chemins de fer secondaires à voie étroite, pour des raisons de coût. A ce titre, la ligne Tavannes – Tramelan (TT) est un exemple du dynamisme entrepreneurial de la région. Tramelan comprend tout l'intérêt de se raccorder à Tavannes qui a le privilège alors de se trouver sur la ligne directe Bienne – Bâle de l'époque (le tunnel de Granges ne sera percé qu'en 1915).

Le projet obtient le soutien de la compagnie Jura-Berne-Lucerne (JBL), propriétaire des lignes du Jura bernois, ainsi que du colonel Jules Grandjean, de La Chaux-de-Fonds, futur administrateur de la société, puis constructeur du Ponts-Sagne, dans le Jura neuchâtelois.

La concession fédérale pour voie étroite est accordée en 1881. Un capital de 500.000 francs est réuni; Tramelan-Dessus verse à lui seul 150.000 francs, tout comme le canton de Berne. La société est fondée en

1883 et les travaux adjugés à Herzog et Pumpin, entreprise spécialisée dans la construction de voies ferrées, pour un montant de 420.000 francs, sans l'acquisition des terrains. Les travaux sont réalisés rapidement du 17 octobre 1883 au 15 août 1884, avec des moyens techniques restreints, mais une nombreuse main-d'œuvre. La compagnie emploie de 15 à 20 cheminots qui assurent cinq courses par jour, ce qui permet de n'utiliser qu'une seule locomotive à vapeur sous pression.

EXTENSION AU NOIRMONT

Le projet de prolongement en direction des Breuleux et du Noirmont est à l'étude, avec la constitution de la compagnie Tramelan – Les Breuleux – Le Noirmont (TBN) qui obtient la concession en décembre 1905. Le devis est estimé à 1,46 million de francs. On décide de se tourner vers la traction électrique (1200 V continu) et d'électrifier par la même occasion le TT. La nouvelle ligne électrifiée est ouverte le 6 décembre 1913. L'exploitation est assurée par le TT sur l'intégralité du tracé, avec quatre automotrices et deux locomotives acquises en commun. Pour des raisons économiques, les deux entreprises fusionnent en

1926, sous la raison sociale Chemin de fer Tavannes – Le Noirmont (CTN).

La crise des années 30 suspendit toute modernisation du matériel roulant et de l'infrastructure. Après la guerre, la Confédération soutint les investissements, à la condition que les petites compagnies unissent leurs destins. Très réticent, le CTN dut céder et fusionner le 2 juillet 1945 avec les autres compagnies jurassiennes.

DESENCLAVEMENT A L'OUEST

Tramelan prit donc une longueur d'avance, mais les Franches-Montagnes se préoccupèrent aussi de leur désenclavement. Ce qui les conduisit à se tourner vers l'ouest. Un comité d'initiative lança en 1882 le projet d'une ligne Saignelégier – La Chaux-de-Fonds (SC), avec le soutien de Jules Grandjean. La concession d'un régional à voie métrique et à vapeur lui est accordée en 1890. Le financement fut difficile à boucler, car le canton de Berne rechignait à soutenir des intérêts non bernois. Si bien que le canton de Neuchâtel souscrivit 225.000 francs et la ville de La Chaux-de-Fonds 200.000 francs, soit 42% du capital actions de 1,73 millions de francs, alors que le tronçon

neuchâtelois ne représente que 30%. D'autres communes franc-montagnardes se montrèrent solidaires, dont Saignelégier qui versa 100.000 francs. Mais le canton de Berne se rattrapera en 1897, en transformant son prêt de 300.000 francs en actions. Le 7 décembre 1892, la ligne est inaugurée entre Saignelégier et la place d'Armes (aujourd'hui gare de l'Est), à La Chaux-de-Fonds, car il fallut attendre 1893 pour jeter le pont Neuf au-dessus de la rue de l'Hôtel-de-Ville.

A noter que le SC fut chargé d'assurer l'exploitation du Ponts-Sagne, de 1913, année du rachat du Jura neuchâtelois (Neuchâtel – Le Locle) par les CFF, à 1945, au moment de la fusion des Chemins de fer des Montagnes neuchâteloises / CMN (lignes des Ponts-de-Martel et des Brenets). Touché aussi par la crise d'avant-guerre, le SC se montra tout de suite favorable à la création des Chemins de fer du Jura en 1945.

GLOVELIER – SAIGNELÉGIER

La construction de Glovelier à Saignelégier suscita bien des controverses, car on hésitait entre l'écartement métrique et la voie normale. Après nombre d'études, on préféra la seconde proposition, ce qui permit un meilleur profil et une déclivité limitée à 25 ‰, avec un point de rebroussement à Combe-Tabellon. La concession fut accordée en 1898 et les travaux débutèrent le 1^{er} septembre 1901, la ligne étant ouverte le 21 mai 1904, avec 14 mois de retard. Le coût total s'est monté finalement à 3,385 millions de francs. Les difficultés financières n'épargnèrent pas le Régional Saignelégier-Glovelier RSG; sa liquidation fut prononcée en 1906 par le Tribunal fédéral, suivi du rachat par le canton de Berne.

BLN

Suite page 16

1984-2009: l'ère de la modernisation

Maillon important d'un réseau supracantonal, les CJ ont été soutenus par les collectivités pour continuer la modernisation amorcée dès leur fusion en 1945.

De 1960 à 1984, du nouveau matériel roulant est mis en circulation sur la ligne Porrentruy – Bonfol (1968, 1971, 1980), les tunnels et les passages supérieurs de la ligne Saignelégier – Glovelier sont adaptés au gabarit européen (1980-81), le tracé de la voie est corrigé, à La Ferrière (pont en 1979), au Boéchet (1981) et à la Large-Journée (1983). De plus, l'horaire cadencé est introduit en 1982.

Durant ce dernier quart de siècle (1984-2009), des gares sont reconstruites ou transformées. A Saignelégier, en 1986: quai couvert, passage sous-voies, dépôt, locaux de service, surface de vente, buffet). A la Cibourg, en 1993: voies de croisement, nouveau quai). A Montfaucon - Pré-Petitjean, en 1994: renouvellement des voies, nouveau quai. A La Ferrière, en 2003, (renouvellement des voies, nouveau quai, automatisation. A Tramelan, en 2004: *Relais service*, espace de



Le stand promotionnel des CJ.

(photo cj)

vente, local pour le personnel. Aux Bois, en 2004: renouvellement des voies, nouveau quai, automatisation. A Saignelégier, en 2006: *Relay Service*, espace de vente, service d'excursion pour groupes CJ/*novicar*. Aux Breuleux, en 2006: renouvellement des voies, nouveau quai, automatisation. Aux Reussilles, en 2007: renouvellement des voies, passage piétonnier sous les voies supprimant un passage à niveau.

INFRASTRUCTURES

Les infrastructures ferroviaires et des bâtiments ont été rénovés ou construits. A Orange, en 1988: mise en service de la première station de croisement automa-

tique du réseau à écartement métrique. En 1993: correction importante de tracé entre la halte du Seignat et la station de la Cibourg. A La Chaux-de-Fonds, en 2004: nouvelles installations de sécurité télécommandées de Saignelégier. Pont de La Ferrière, en 2007: réfection. A Tavannes, en 2009: nouvelles installations de sécurité télécommandées de Tramelan.

En 1985, quatre rames réversibles formées d'une automotrice (BDe 4/4) et d'une voiture-pilote (ABt) ainsi que six voitures intermédiaires et deux voitures-pilote (BDt) renforcent le parc. En 2001, quatre rames ultramodernes

articulées à plancher surbaissé (ABe 2/6) sont livrées par Stadler Rail et portent des toponymes régionaux: «Combe-Tabellon», «La Gruère», «Pouillerel» et «Mont-Soleil».

L'exploitation et les offres s'adaptent aux nouvelles conditions socio-économiques. En 1986, réintroduction de la première classe; en 1992, reprise du service «Cargo-Domicile» des Franches-Montagnes; en 1993, partenariat actif avec la société *La Traction* (le train à vapeur des Franches-Montagnes) et introduction du contrôle à vue des voyageurs sur les lignes à écartement métrique; en 1997, fin du service «Cargo-Domicile» et transfert du trafic postal du rail à la route. En 1999, la carte journalière «Régio CJ» remplace le billet d'indigène.

DECHETS

En 2000, mandat pour le transport des déchets de Celtor, Seod et de l'Ajoie à Cridor. En 2007, signature de la première convention collective de travail (CCT) avec les syndicats (SEV et *transfair*) et reprise de l'agence *Car-Postal, Delémont*.

Philippe Claude

Aventure de 125 ans*

Suite de la page 15

La compagnie accepta donc la fusion de 1945, sans obtenir du SC qu'il adoptât l'écartement normal. C'est d'ailleurs l'inverse qui se produira en 1953.

PORRENTUUY - BONFOL

Quatrième ligne formant les Chemins de fer du Jura, Porrentruy – Bonfol présente un cas particulier. La ligne n'est reliée au réseau des CJ que par le tronçon des CFF Porrentruy – Glovelier et fut équipée dès l'origine d'une voie normale. Ayant obtenu une concession en 1897, la ligne fut inaugurée le 14 juillet 1901. Le coût total s'est élevé à 1,422 millions de francs. La ligne fut prolongée jusqu'à Pftterhouse en 1910, où elle se rac-

cordait au chemin de fer allemand menant à Dannemarie (l'Alsace étant alors occupée par l'Allemagne). Le service voyageurs en Alsace ne fut réel que de 1919 à 1939, pour être définitivement supprimé en 1946, après l'interruption totale durant la guerre. Porrentruy-Bonfol rejoignit aussi les CJ en mars 1945.

La société réunissant les quatre compagnies jurassiennes de chemin de fer ne se constitua qu'après cinq ans de négociations, de 1939 à 1944, où l'on envisagea même la fusion à six avec les deux compagnies neuchâteloises (futurs CMN). Finalement, les CJ se constituent à quatre en 1945, avec siège à Tavannes et nomination d'un directeur en la personne de Jean

von Kaenel. L'état de délabrement du réseau était tel qu'il fallait envisager un vaste plan d'assainissement. En raison du mauvais état de la voie, on fut contraint de mettre sur route le service voyageurs entre Glovelier et Saignelégier en mai 1948. Après bien des négociations entre communes, canton de Berne et Confédération, on tomba d'accord sur une variante: électrification du réseau, adoption de l'écartement métrique pour Saignelégier – Glovelier, avec maintien d'un service automobile parallèle pour les localités de Saint-Brais et Montfaucon. Les travaux durèrent trois ans. Les nouvelles rames et l'électrification furent inaugurées en mai 1952 entre Porrentruy et Bonfol, en octobre 1953

sur le réseau à voie étroite. Dès lors les CJ vivront!

Blaise Nussbaum

* Tiré du livre «1884-1984 - Cent ans des Chemins de fer du Jura», de Jean von Kaenel, directeur de 1945 à 1979.



Opération populaire du 125°. (cj)