

PÔLE RAIL-ROUTE INAUGURÉ PRÈS DE LA CHAUX-DE-FONDS

Un pôle multimodal a été inauguré en septembre 2014, sur les hauteurs orientales de La Chaux-de-Fonds, au lieu-dit Bellevue (1070 mètres d'altitude), point culminant du réseau des Chemins de fer du Jura (CJ). Trois partenaires – Vadec, la Métropole horlogère et les CJ – ont uni leurs forces pour réaligner cette plateforme destinée au transfert du rail à la route et vice-versa de marchandises et, dans un premier temps, des déchets d'un large secteur de l'Arc jurassien.

Le transport des ordures et des mâchefers (résidus de l'incinération) par les CJ remonte déjà à l'an 2000. Le transfert s'opérait à proximité de la gare des marchandises de La Chaux-de-Fonds, avec transport des conteneurs par camion à travers la ville jusqu'à l'usine de valorisation et de traitement thermique des déchets Vadec. L'ambitieux projet de transformer les friches ferroviaires en quartier urbanistique « Le Corbusier » a contraint les CJ à trouver une solution de rechange. Le site de l'ancienne station de Bellevue, au bord de la route principale H18 La Chaux-de-Fonds – Delémont / H30 La Chaux-de-Fonds – Bienne, a été retenu pour sa proximité de l'usine et la suppression de trajets de camions au cœur de la cité.



Un transfert effectué rapidement par le conducteur de camion (© CSC Déchets SA)

Les études ont été engagées déjà en 2008 avec les partenaires précités – Ville de La Chaux-de-Fonds, les CJ et Vadec –. Cette dernière société valorise dans ses deux usines d'incinération de La Chaux-de-Fonds et de Colombier les déchets du canton de Neuchâtel, du Nord vaudois, du Jura bernois, et du canton de Jura. Cette zone couvre un bassin de population de 370 000 habitants répartis sur 173 communes. La valorisation n'est pas négligeable, puisque l'usine chauffe environ un bon tiers des bâtiments de La Chaux-de-Fonds par son réseau de chauffage à distance.

Quelque 30 000 tonnes de déchets sont ainsi transportées par les CJ, ce qui remplace 3000 trajets de camions à travers les Franches-Montagnes. Les conteneurs sont d'abord transbordés par camions aux centres collecteurs de Courgenay, pour l'Ajoie, et Boécourt, pour la vallée de Delémont. Ils sont ensuite chargés sur les wagons porte-conteneurs des CJ à Glovelier. La même opération se fait entre la gare de Tavannes et la décharge de Celtor avec en plus, en sens inverse, le retour des mâchefers. Le transfert des bennes du camion au train et du train au camion

se fait en un temps record par le seul conducteur de camion.

CHANTIER RAPIDE

Si les études ont déjà débuté en 2008, ce n'est que ce printemps que les travaux d'infrastructure ont véritablement démarré. L'aménagement de la plateforme a nécessité d'excaver 5000 m³ dans la roche calcaire plus dure que prévu et de remblayer 10'000 m³ de matériaux sur un sous-sol quant à lui plus tendre que prévu, ce qui a induit le renforcement du terrain. Le coût de l'aménagement s'est élevé à 5,5 millions de francs, dont une aide fédérale de 40 %, le solde étant couvert par les trois partenaires précités. Environ 70 % des travaux ont été attribués à des entreprises de la région et une centaine de personnes ont travaillé pour ce projet et au chantier. Seul inconvénient de ce programme, le site n'a été opérationnel qu'en août 2014, ce qui a entraîné un peu de trafic poids lourds à travers les villages jurassiens des Franches-Montagnes durant quelques mois, le transbordement ayant été mis hors-service à la gare de La Chaux-de-Fonds à la suite de l'ouverture du chantier du quartier « Le Corbusier ». Ce qui a montré aux riverains de la H18 tout l'avantage du transport ferroviaire dans les Franches-Montagnes.

Le nouveau pôle rail-route inauguré constitue la première phase du projet. Il se compose d'une voie de raccordement branchée à la ligne des CJ en direction des Franches-Montagnes ; de deux voies de transbordement de 123 et 131 mètres de longueur utile ; enfin d'une plate-forme dotée d'un revêtement bitumineux accessible aux camions. Un bassin de rétention-décantation a été aménagé pour les eaux de ruissellement. Une voie de présélection et une voie d'insertion ont été créées sur la route H18 / H30.

SECONDE PHASE PROGRAMMÉE

D'autres étapes d'aménagement ou d'agrandissement sont possibles sur le site soit par exemple un prolongement des voies actuelles ou la création d'une troisième voie de transbordement en site propre avec quai. En outre, une voie d'évitement peut être réalisée, ce qui réduira le tronçon relativement long sans croisement entre La Chaux-de-Fonds et La Cibourg. Il n'y aura toutefois pas de rétablissement de la station désaffectée de Bellevue, en raison de sa faible fréquentation (habitat très dispersé) et des dangers pour les usagers. En revanche, ce croisement permettra d'accroître la souplesse d'exploitation. Et surtout, la station pourrait servir de tête de ligne à un service de type « tram-train » à destination de la gare centrale de La Chaux-de-Fonds, avec divers arrêts notamment au quartier « Esplanade » proche de la gare de l'Est. On pourrait dès lors imaginer un prolongement jusqu'au Grand Pont et aux anciens abattoirs de la cité, avec une voie longeant le futur quartier « Le Corbusier ». Ce serait une solution originale de rétablir une ligne de tram dans la Métropole horlogère.

A moyen terme, l'usine Vadec de Colombier (NE) à proximité de la ligne du Val-de-Travers, cessera son exploitation, ce qui impliquera le transport des dé-

chets de sa zone d'apport à l'usine de La Chaux-de-Fonds. On souhaite que l'on trouve des solutions pour transporter ces déchets par le rail, ce qui implique le transbordement des conteneurs de la voie normale à la voie étroite.

Blaise Nussbaum



Des travaux promptement exécutés sur le chantier proche de la route principale H18 / H30 (© CSC Déchets SA)

LIGNE DES HORLOGERS LA CHAUX-DE-FONDS – BESANÇON

Assurer la pérennité de cette ligne transfrontalière franco-suisse, telle est la volonté du groupe de pilotage de l'Agglomération urbaine du Doubs (AUD), groupant six communes : trois suisses et trois françaises. Le conseiller communal (exécutif) chaux-de-fonnier, Théo Huguenin-Elle, et la députée-maire de Morteau, Annie Genevard, ont signé, le 3 novembre 2014, une lettre adressée à la conseillère fédérale Doris Leuthard et au premier ministre Manuel Valls leur demandant leur appui au maintien de la ligne, essentiel pour le transport des travailleurs frontaliers. Concrètement, il s'agit d'installer le système de sécurité français KVB sur territoire helvétique entre La Chaux-de-Fonds et le point frontière du Col-des-Roches, d'ici à 2017, date à laquelle les CFF auront installé le système européen ETCS. La pose du KVB est estimée à sept millions de francs (+/-30%) par les CFF. La solution serait idéale, car elle autoriserait la vingtaine d'autorails X73500 de Franche-Comté à circuler jusqu'à La Chaux-de-Fonds, offrant ainsi une notable augmentation de capacité. Le nombre de passagers pourrait aisément passer de 300 à 1000 voyageurs par jour entre Morteau, Le Locle et La Chaux-de-Fonds.

BLN

VIENT DE PARAÎTRE

EINE ZUKUNFT FÜR DIE HISTORISCHE VERKEHRSLANDSCHAFT GOTTHARD (UN AVENIR POUR LE PAYSAGE FERROVIAIRE DU GOTTHARD)

Pour tous ceux qui tiennent à la survie de la ligne de faite du Saint-Gothard, l'ouvrage en question est incontournable : il résume l'ensemble des débats du symposium tenu à Atdorf du 6 au 7 septembre 2013 et consacré à cet unique objet.

Les trois missions fondamentales de la ligne de faite sont décrites de façon exhaustive : desserte régionale des cantons d'Uri et du Tessin (variante des CFF et projet « Treno Gottardo » de la Südostbahn, non retenu), exploitation historique avec des locomotives à vapeur et électriques du siècle passé (actions en collaboration avec le Musée suisse des transports, CFF Historic et le Club del San Gottardo Mendrisio) et, enfin, ligne de substitution en cas de perturbation ou de surcharge du tunnel de base (par exemple, les chaussées roulantes à mettre en œuvre en cas d'échec du projet de deuxième tube routier).

La ligne ferroviaire historique du Gothard aurait sa place dans le patrimoine mondial de l'UNESCO. Mais les obligations qui en découlent, notamment l'exploitation régulière de la ligne de faite et la conservation intégrale de son équipement, ont remis à plus tard la décision du gouvernement.

De superbes cartes postales colorées illustrent la période « vapeur » du Saint-Gothard et nous plongent dans la nostalgie du XIX^e siècle, à la fois lointain et audacieux.

K. T. Elsasser, U. Habegger, G. Kreis, « Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard », Publikation zum Symposium vom 6. und 7. September 2013 in Atdorf, swiss academies reports, Schweizerische Akademie des Gesistes- und Sozialwissenschaften, Bern, 2014.

La publication peut être obtenue sans frais ; contacts : sagw@sagw.ch ou www.sagw.ch

Daniel Mange

VA PARAÎTRE

HISTOIRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS GENEVOIS LE TOME III EN SOUSCRIPTION

Le troisième volume de « L'histoire des transports publics dans le canton de Genève » publié sous l'égide de l'Association genevoise du musée des tramways (AGMT) paraîtra au printemps 2015. Dans ce nouvel ouvrage, les auteurs Gilbert Ploujoux, Bernard Calame, Gilbert Elmiger et Cédric Noir, abordent les événements marquants des différents modes de transports publics genevois durant la seconde moitié du XX^e siècle. Le livre en quadrichromie avec reliure cartonnée comprendra 440 pages (format 31 x 23 cm) et une abondante iconographie. Il est en souscription, au prix de 76 CHF (port non compris), jusqu'au 31 janvier 2015. Ensuite, son prix de vente sera de 96 CHF (port non compris).

Les volumes I (XIX^e siècle) et II (première moitié du XX^e siècle) sont, eux, toujours disponibles. Les commandes de ces deux ouvrages et la souscription de celui à paraître peuvent s'effectuer par courriel : info@agmt.ch ou par courrier postal : AGMT, case postale 5465, 1211 Genève 11 Stand.

PHC

11