

Halte après halte, les CJ ne manquent pas de défis

Les Chemins de fer du Jura roulent vers un avenir respectueux des personnes à mobilité réduite. Ils viseront aussi à rejoindre les grandes lignes direction Bâle, donc une 3e voie entre Glovelier et Delémont.

PAR SYLVIA.FREDA@ARCINFO.CH

Tout le monde à bord! Départ pour un petit tour sur la ligne qui relie La Chaux-de-Fonds au Jura, en passant par les Franches-Montagnes et le Jura bernois, sur la ligne dite des Chemins de fer du Jura (CJ). «Halte après halte voici ce qui y est prévu à plus ou moins long terme du côté de leur réaménagement futur!», indique Frédéric Bolliger, directeur des CJ. Car il s'agit, désormais et d'ici au 31 décembre 2023, de mettre toutes les gares aux normes de la loi fédérale sur les personnes à mobilité réduite, celle que les initiés dans les milieux des transports appellent la LHand.

Pas de train-train pour les CJ

Cette législation oblige les gestionnaires d'infrastructures à élargir, allonger si nécessaire et rehausser les quais de 35 centimètres. Ceci afin que les gens amoindris dans leurs facultés de déplacement puissent entrer à plat dans le matériel roulant, pour autant que celui-ci soit moderne et ait une entrée basse.» Coût engendré par l'opération: quelque 70 millions de francs.



Le quai de la gare des Bois est étroit pour des enfants avec sac à dos, le matin. Le cas incite donc les CJ à une certaine urgence. CHRISTIAN GALLEY

Un cas particulier à La Ferrière

Le scénario adopté à La Ferrière dépendra de la mise en place ou pas d'un 3e rail entre Glovelier et Delémont, ce qui permettrait d'aller de La Chaux-de-Fonds au chef-lieu jurassien sans changer de train. De quoi attirer des voyageurs. «Tout sera mis en œuvre pour obtenir la concrétisation de ce prolongement», explique Frédéric Bolliger, directeur des CJ. Normalement, le dossier, englobé dans le cadre du Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire nationale 2030-2035, devrait être discuté en 2019 aux Chambres fédérales. «Si notre proposition passe, à La Ferrière il faudra augmenter la vitesse et modifier le tracé de manière importante.» Selon la version retenue, le réaménagement coûtera 3 millions ou 20 millions. «Il vaut par conséquent mieux déjà savoir si on aura le feu vert pour ce 3e rail avant de projeter la gare de La Ferrière.»

Entre La Chaux-de-Fonds et Glovelier, les obstacles ne sont pas tous surmontés

EN ROUGE: PROJET EN COURS
EN BLEU: AUCUN PROJET PRÉVU OU MISE AUX NORMES DÉJÀ EFFECTUÉE

LA CHAUX-DE-FONDS-EST La halte a été remise aux normes l'année passée. Son tracé rail-route jusqu'à la gare CFF a été également entièrement refait. «Ce chantier était à mener de toute urgence! Il était en effet dans un tel état que les rames se balançaient de droite à gauche et qu'à un endroit, on a même dû déplacer la ligne de contact, parce que le pantographe risquait d'en sortir.»

LA CIBOURG «Elle n'accueille que 17 voya-

geurs par jour. On envisageait donc de ne rehausser le quai que sur une courte longueur. Le but était ainsi d'éviter de devoir exproprier et acheter du terrain à droite, à gauche, et de déplacer la route. Toutefois, notre idée ne convient ni à l'Office fédéral des transports (OFT) ni au canton de Neuchâtel. Alors la situation est en veilleuse.»

LA CHAUX-D'ABEL La gare sera refaite dès cette seconde partie d'année. «On y dressera en plus un abri pour les vélos et on y créera des places de parc pour qu'on puisse y déposer ou aller chercher des gens sans rester sur la route, comme c'est le cas maintenant.»

LA LARGE-JOURNÉE Bien qu'au bord de la H18, la gare de La Large-Journée ne sera pas retouchée en priorité. Car très peu d'usagers s'y rendent et, avec encore moins de probabilités, des personnes en chaise roulante.

LES BOIS Par contre, celle des Bois, oui. «Le matin, aux heures de pointe, sur le quai, étroit, beaucoup d'enfants s'y rendent avec leur sac à dos sur les épaules. Ils y prennent le train pour aller à l'école au Noirmont. Les circonstances présentent un certain danger. Donc il vaut mieux y intervenir rapidement.»

LE BOÛCHET La gare est en courbe. La re-

mise aux normes y sera de ce fait extrêmement difficile, attendu qu'elle devra notamment empêcher l'apparition d'un espace entre le quai et le train. «Creux dans lequel un pneu de chaise roulante pourrait se coincer. Ça suppose presque de devoir déplacer complètement la gare, pour la mettre en ligne droite. Là aussi, principe de la proportionnalité oblige, vu le peu de voyageurs qui utilisent cette gare, pour l'instant on n'y fera rien.»

LE CREUX-DES-BICHES Terminé en 2017, l'arrêt du Creux-des-Biches est en ordre.

LE NOIRMONT C'est en 2016 que la gare du Noirmont a été, elle, peaufinée picco bello.

LES EMIBOIS Le réaménagement de celle des Emibois, qui ne sera guère compliqué, est prévu en 2019.

MURIAUX Les conditions sont un peu plus complexes, étant donné qu'elle est mal située, tant par rapport au village que par rapport à la route. D'où le report de sa mise en conformité en 2022.

SAIGNELÉGIÉ L'affaire est réglée. «On construit un 3e dépôt pour notre nouveau matériel roulant. On en a déjà deux pour les trains et un pour les bus.»

LE BÉMONT et **LA COMBE** La situation est au point.

PRÉ-PETITJEAN Le chantier devrait pouvoir être réalisé cette année encore, mais on est en attente des acceptations de l'OFT.

BOLLEMENT «L'endroit est vraiment escarpé, serré, et près de rochers, donc peu accessible pour des chaises roulantes. On ignore comment on va s'y prendre. A voir.»

GLOVELIER Ça roule.

Du Noirmont à Tavannes

LES BREULEUX-ÉGLISE sera remaniée en 2020.

LES BREULEUX Certainement remaniée en 2019.

LA CHAUX-DES-BREULEUX C'est en ordre.

LE PIED-D'OR Rien ne sera probablement fait, à cause du trop petit nombre de voyageurs.

LES REUSSILLES Les conditions sont remplies.

TRAMELAN-CHALET On s'y attellera en 2019.

TRAMELAN «Dès 2023, on aura à rehausser et élargir le quai. Donc les voies arrivant en gare devront tourner davantage et la station, du coup, être rallongée. Cet agrandissement sera impossible sans y ôter quelque chose. On a jeté notre dévolu sur l'atelier, où on entrepose, répare et entretient notre matériel roulant, car il est devenu vétuste et exigü. Et on pense le déplacer au Noirmont ou à Glovelier. Là où on rencontrera le moins d'oppositions!»

Du côté des inquiétudes, les CJ redoutent l'abandon du transport de marchandises par CFF Cargo, à cause des trop maigres volumes. «On est en discussion. Car pour nous, le trafic de marchandises représente pratiquement un quart de nos recettes voyageurs.»

LES GARES DESSERVIES PAR LES CJ

LIAISONS LA CHAUX-DE-FONDS - GLOVELIER ET LE NOIRMONT - TAVANNES



INFOGRAPHIE: CJ - FRANÇOIS ALLANOU