

«L'épine dorsale des Franches-Montagnes»

► Le 7 décembre 1892, la ligne Saignelégier – La Chaux-de-Fonds était mise en service.

► La commémoration du 125^e a eu lieu hier entre la métropole horlogère et le chef-lieu taïgnon.

► Pour rappeler à la population l'évolution qu'a connue cette ligne, Olivier Luder et Laurence Maître racontent, en habits d'époque, des anecdotes sur la vie des cheminots depuis le milieu de la semaine dans les trains.

«À l'époque, le train roulait moins vite. Il ne dépassait que rarement les 30 km/h», commence Olivier Luder, conducteur de train, se rappelant des récits de son grand-père, lui aussi conducteur de train entre 1919 et 1959, et de son père qui avait fait de la gare son terrain de jeux étant petit.

«Le même métier»

Alors que le paysage défile, Olivier Luder et Laurence Maître mentionnent les nombreuses différences: le prix du billet, le confort, le chauffage, l'éclairage, le fourgon de la poste et du petit bétail disparu aujourd'hui, le nombre de gares, chacune avec son chef à l'épo-



Laurence Maître et Olivier Luder en habits d'époque. La comédienne et le conducteur de train font remonter le temps aux voyageurs de la ligne Saignelégier – La Chaux-de-Fonds (SC) par leurs anecdotes.

que, le nombre de trains ou encore la souplesse des horaires. «Le conducteur s'arrêtait parfois pour boire un verre dans

un restaurant. Les hommes l'accompagnaient alors que les femmes attendaient dans le train», glisse Olivier Luder.



L'audace qu'ont eue les promoteurs de la ligne SC a été relevée par les politiciens présents. Ici Frédéric Lovis, David Eray et Laurent Favre.



Maxime Jeanbourquin a retracé l'histoire de la ligne SC, en rappelant notamment les hivers rigoureux nécessitant l'engagement d'ouvriers en renfort pour dégager les lignes des congères. PHOTOS STÉPHANE GERBER

Il poursuit: «L'évolution du métier est nette, mais la base reste la même. Nous avons toujours à cœur d'emmener les voyageurs à bon port et de leur donner satisfaction.» À l'époque, les conducteurs devaient parfois descendre de leur locomotive pour chasser les vaches couchées sur la ligne.

Avant la création de cette ligne, les gens se rendaient à La Chaux-de-Fonds en diligence ou à pied. «Ce sont surtout des horlogers qui ont poussé à sa réalisation, indique Olivier Luder. À sa création cette ligne suivait les courbes de terrain pour éviter la construction d'infrastructures. On dit d'ailleurs que c'est la ligne qui a connu le plus de corrections de tracé en Suisse, mais, pour moi, c'est l'épine dorsale des Franches-Montagnes.»

Tourné vers l'avenir

Alors qu'Olivier Luder a rappelé le passé par des anecdotes, Maxime Jeanbourquin, président du conseil d'administration des CJ, a retracé l'historique de la ligne, mentionnant notamment la créa-

tion des CJ en 1946 par la réunion des lignes Tavannes – Les Breuleux – Le Noirmont, Saignelégier – La Chaux-de-Fonds, Saignelégier – Glovelier et Porrentruy – Bonfol.

Le maire du Noirmont a relevé les bienfaits de la ligne dès ses premiers tours de roues. «Cette ligne a donné la possibilité aux Franchs-Montagnards de sortir de leur isolement», a commenté Jacques Bassang.

Pour les 125 ans de la ligne, les esprits étaient davantage

tournés vers l'avenir. Il a été question du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire suisse (PRODES). «Il s'agira aussi de relever progressivement les vitesses tout au long de la ligne afin de rendre les temps de parcours plus concurrentiels», a noté David Eray, ministre jurassien de l'Environnement.

«Les intérêts des cantons de Neuchâtel et du Jura convergent. Nous nous battons ensemble pour planifier les projets ferroviaires du XXI^e siècle», a souligné son homologue neuchâtelois Laurent Favre en mentionnant notamment le troisième rail entre Glovelier et Delémont qui permettrait une liaison sans changement entre La Chaux-de-Fonds et Delémont.

Pérenniser les lignes

Les différents travaux actuels ou futurs ont également été discutés. «Le chantier en ville de La Chaux-de-Fonds n'était pas une commémoration de ceux de 1893 (n.d.l.r.: la ligne s'arrêtait en 1892 à la gare de Chaux-de-Fonds-Est actuelle, car le pont du Manège n'était pas terminé)», a soufflé Marc Arlettaz, conseiller communal chaux-de-fonnier avant d'affirmer: «Les CJ sont une carte de visite d'une région carte postale.»

Le directeur des CJ Frédéric Bolliger a notamment abordé, sur le trajet, les travaux qui interviendront dans de nombreuses gares, pour la majorité voulus par la Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand). «La compagnie et ses 160 collaborateurs se battent continuellement pour pérenniser la déserte et le futur des lignes», a conclu Maxime Jeanbourquin.

MARIE BOILLAT