Zeitschrift: Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts jurassiens

Band: 57 [i.e. 58] (1987)

Heft: 7: Rail 2000 : une chance unique pour la région!

Artikel: Le Jura ne sera plus à l'écart

Autor: Boillat, Alain

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824487

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 04.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le Jura ne sera plus à l'écart

Par Alain BOILLAT, chef du service des transports et de l'énergie du canton du Jura

Rail 2000 est une conception qui marque une rupture avec un projet des années 70, qui proposait la construction de nouvelles transversales ferroviaires (NTF) sur le Plateau, et mettait tout l'Arc jurassien à l'écart. Depuis, les choses ont évolué, en particulier sous l'action groupée des cantons de la chaîne jurassienne: la vision linéaire, centralisatrice, a été abandonnée au profit d'une approche en «réseau» profitant à l'ensemble des régions.

Ce changement d'optique, plus fédéraliste, mérite d'être souligné et soutenu.

S'agissant plus particulièrement du Jura, les avantages de Rail 2000 découleront de trois éléments:

1) la ligne du pied du Jura sera rendue aussi performante que celle du Plateau par Berne, en raison de l'antenne Soleure-Herzogenbuchsee se greffant à la nouvelle ligne Berne-Zurich (variante dite Sud plus). Le tronçon Bienne-Zurich sera parcouru en une heure, comme d'ailleurs Bienne-Lausanne et Bienne-Bâle. L'accessibilité du Jura au Plateau suisse, à Lausanne et à Zurich, sera améliorée de 20 % en moyenne;

2) un montant de 230 millions est prévu pour aménager des doublements sectoriels entre Bienne, Delémont et Bâle pour permettre l'introduction de la cadence semi-horaire;

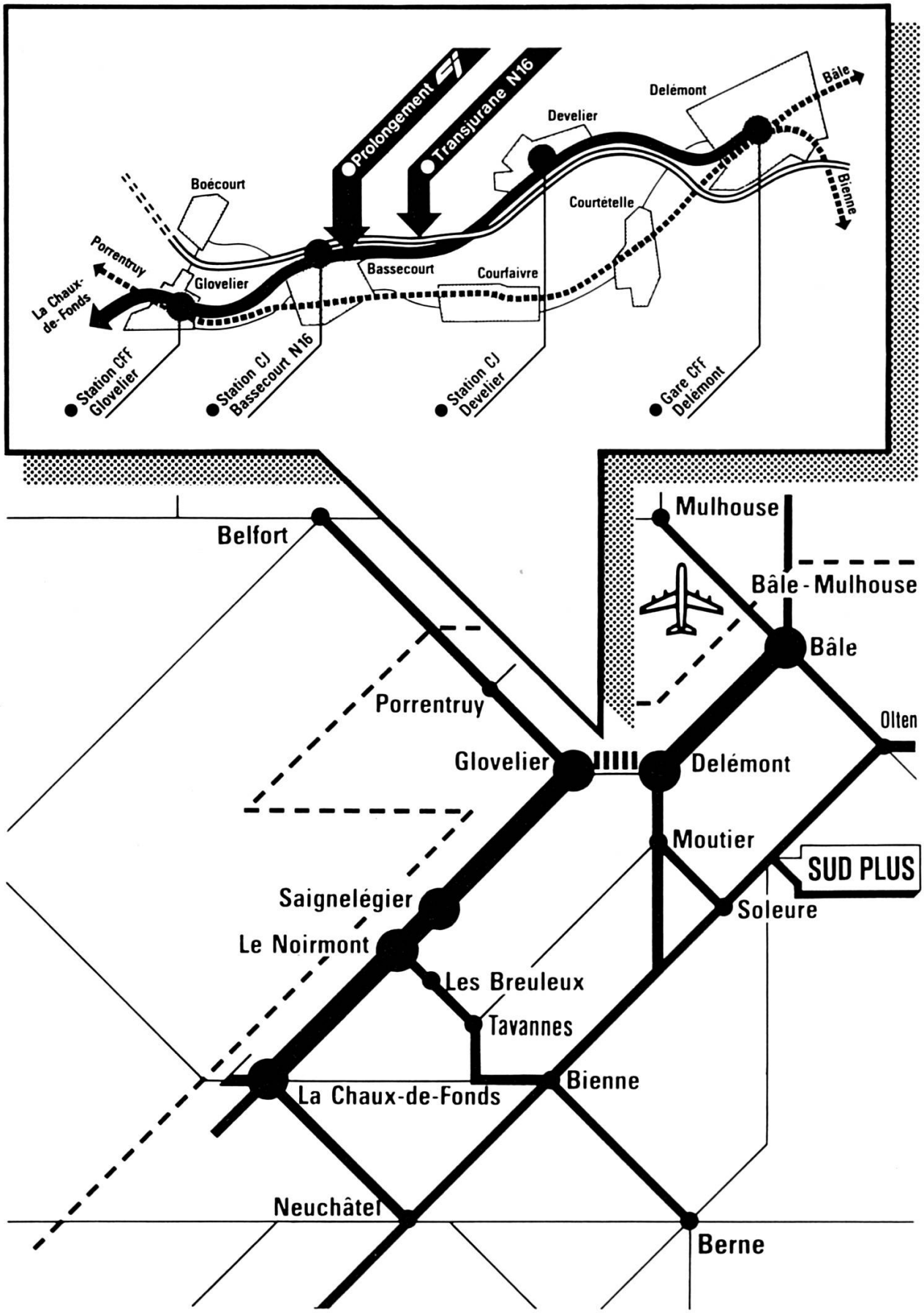
3) la position géographique de la gare de Delémont, à 30 minutes de Bâle et de Bienne, est extrêmement favorable dans le système Rail 2000. Par le fait que tous les trains s'y croiseront nécessairement, Delémont deviendra une étoile de correspondance dans 6 directions, avec des trains toutes les 30 ou 60 minutes, dans chaque sens.

Rail 2000 Jura

Rail 2000 sera aussi ce que les régions et cantons voudront bien y apporter. Dans cette perspective, Rail 2000 Jura s'élabore déjà: le plan cantonal des transports en fournira la structure. L'idée fondamentale, qu'il faut concrétiser, c'est l'amélioration (ou le changement, dans certains cas) des points de jonction, de manière à augmenter la qualité du réseau régional.

– Dans ce sens, une étude est menée, en collaboration avec les CFF et le chemin de fer Soleure-Moutier, pour faire venir des rames de Soleure jusqu'à Delémont, avec prolongement possible pour Porrentruy selon le besoin.

– De même, l'électrification du tronçon Delle-Belfort, projetée avec les autorité du territoire de Belfort, est nécessaire pour pouvoir prolonger les rames suisses de Boncourt à Belfort, point de jonction avec le réseau français. Delémont et Belfort sont des pôles ferro-



Ligne interjurane / L'axe Bâle - La Chaux-de-Fonds et ses antennes

viaires: ils doivent être à terme reliés par une offre coordonnée à l'heure. L'arrivée attendue du TGV à Belfort, étayera encore l'argument.
– Le prolongement CJ de Glovelier à Delémont est également envisagé – quoique ne dépendant pas des crédits à voter le 6 décembre – parce que le point de jonction de Glovelier, à 10 km seulement de Delémont, est en contradiction avec l'esprit, les principes et l'horaire de Rail 2000, qui ne retiennent que les gares de jonction bien aménagées où toutes les correspondances peuvent être assurées dans un intervalle de 10 minutes environ. En cas de maintien du changement de train à Glovelier, le tronçon Saignelégier-Glovelier sera immanquablement, un jour ou l'autre, remis en question.
L'apport de Rail 2000 au canton du Jura sera donc bien réel: tout un développement de nos transports est possible et, pour une fois, se présente une opportunité qui ne se reproduira plus de sitôt.

Miser à la fois sur la route et sur le rail

Le canton du Jura a encore une autre raison spécifique de soutenir Rail 2000. La Transjurane est une nécessité, mais elle se construira avec un décalage de 25 ans par rapport à ce qui s'est produit dans la plupart des régions de Suisse. Comme ces dernières miseront maintenant sur le rail, le Jura – s'il veut demeurer en phase, et non prendre un nouveau retard qui lui serait imputable, cette fois – doit, par prudence et réalisme, encourager en même temps le rail et la route. Le temps est dépassé où l'on posait les problèmes en terme de rail **ou** de route: la protection de l'environnement, l'engorgement des axes routiers obligent à ne pas mettre tous ses œufs dans le même panier; ceci d'autant que l'on s'oriente inévitablement vers un usage combiné de la voiture et du train, raison pour laquelle la construction de parcs à voitures doit être encouragée dans chaque gare du canton.

Il faudra donc la combinaison des deux moyens de transport pour passer le seuil du XXIe siècle. Après cela, le Jura pourra tirer parti de sa position géographique favorable sur le plan européen. Rail 2000 et la Transjurane lui permettront de se centrer et de créer les conditions extérieures favorables à un nouvel espace de prospérité.

Le Jura sera gagnant

Le plan Rail 2000 Jura s'élaborera pas à pas: il sera l'expression de la volonté de chacun des districts. Or à chacun de ceux-ci est associé un projet ferroviaire important: là aussi la solidarité jurassienne devra jouer. Uni, le canton du Jura sera largement gagnant. Avec Rail 2000 et la Transjurane, le Jura sera dans le coup! Un oui massif s'impose donc le 6 décembre prochain.

A. B.