Environnement et transjurane : la première initiative de la république et canton du Jura

Autor(en): **Prongué, Bernard**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Annuaire suisse de science politique = Schweizerisches Jahrbuch für Politische Wissenschaft**

Band (Jahr): **21 (1981)**

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-172256

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ENVIRONNEMENT ET TRANSJURANE: LA PREMIÈRE INITIATIVE DE LA RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

par Bernard Prongué
Prof. Dr.
Université de Fribourg

La protection de l'environnement est à l'origine de la première initiative dans le canton du Jura, ce qui relève une transformation des esprits. Au début des années 1970, personne ne mettait en doute la nécessité de la Transjurane. En 1977 encore, l'Assemblée constituante manifestait un réel souci pour la sauvegarde des sites naturels mais unanimement désirait que soit construite la route "Transjurane" de Boncourt à Oensingen et à Bienne.

Le véritable débat naît avec l'établissement du tracé qui suscite des réactions surtout en Ajoie. Un groupe se forme autour d'un journal très éphémère Le Dérouteur *qui mettait en doute les effets d'une autoroute sur le développement économique régional. Puis au cours de débats publics, les écologistes, malgré leur petit nombre, adoptent une attitude critique envers le projet que les autorités cantonales du Jura ont auprès des instances fédérales.*

C'est donc de ces milieux (écologistes, "~~militants~~", hommes de gauche) qu'est lancée le 8 février 1980 une initiative. Celle-ci est soutenue par les radicaux, mais dans une autre optique. Ils sont favorables à la Transjurane et ils voudraient qu'un large soutien populaire appuie les revendications cantonales. Le 22 avril 1980, l'initiative est déposée et le peuple jurassien devra se prononcer sur le principe dans une proche avenir. Le projet est ainsi devenu "l'affaire de tous".

Der ersten Volksinitiative im Kanton Jura liegen Anliegen des Umweltschutzes zugrunde. Zu Beginn der siebziger Jahre stellte noch niemand die Notwendigkeit des Baus der „Transjurane" in Zweifel. Noch im Jahre 1977 hegte die Verfassungsgebende Versammlung zwar eine echte Sorge um den Schutz von Natur und Landschaft, befürwortete aber gleichzeitig den Bau der „Transjurane" von Boncourt nach Oensingen und nach Biel.

Die eigentliche Auseinandersetzung entstand erst nach der Festlegung der Linienführung, welche insbesondere in der Ajoie Reaktionen nach sich zog. Um die kurzlebige Zeitung „Le Dérouteur" formierte sich eine Gruppe, welche die positiven Auswirkungen einer Autobahn auf die wirtschaftliche Entwicklung der Region in Zweifel zog. Im Laufe der sich nun entspinnenden Debatte nehmen auch die Umweltschutzkreise eine kritische Haltung gegenüber dem von den kantonalen jurassischen Behörden bei den Bundesinstanzen vertretenen Projekt ein.

Diese Kreise (Umweltschützler, Linke, militante Grüne) lancieren am 8. Februar 1980 eine Initiative. Diese wird von den die „Transjurane" befürwortenden Radikalen unterstützt, da jene eine breitere Abstützung der diesbezüglichen kantonalen Begehren durch die Stimmberechtigten anstreben. Die Initiative ist am 22. April 1980 eingereicht worden, sodass das jurassische Volk sich in naher Zukunft zur „Transjurane" grundsätzlich äussern wird.

La protection de l'environnement et les considérations écologiques qui s'y rattachent sont, sans conteste, à l'origine de la première initiative de la République et Canton du Jura. Très vite, la perspective initiale s'est enrichie d'une argumentation sur le développement économique de la région d'une part, sur la participation du peuple à la formation d'une décision politique importante d'autre part. La problématique se développe enfin dans de nouvelles institutions qui sont mises à l'épreuve alors que la conjoncture a beaucoup changé.

Au début des années 1970, personne ne mettait en doute la nécessité de la Transjurane. Et il en est resté longtemps ainsi. Le 23 juin 1977, les constituants jurassiens ont porté cet unique objet à leur ordre du jour. Ils le faisaient au nom du mandat populaire dont ils avaient été investis pour sauvegarder les intérêts du futur canton. En conclusion d'un rapport qui se voulait exhaustif, le député Roger Jardin insistait en premier lieu sur le respect de l'environnement:

> "En étudiant judicieusement le tracé, en respectant l'environnement (forêts, agriculture, eaux, sites), en tenant compte de l'avis des populations en cause, en faisant confiance au talent des constructeurs, les divergences créées par la construction d'une route à grand trafic pourront être aplanies. La Trans/Interjurane est nécessaire au développement économique, démographique et culturel de la République et Canton du Jura."[1]

D'emblée, l'unanimité des constituants s'est réalisée sur le projet. En revanche, une divergence s'est manifestée quant aux moyens, en particulier sur la nécessité de consulter le peuple. Par ailleurs, diverses réactions d'ordre écologique étaient déjà perceptibles, sans pour autant que l'on puisse parler d'opposition. Il faut attendre deux ans encore pour qu'elle se concrétise par le lancement d'une initiative.

1 Journal officiel de l'Assemblée constituante de la République et Canton du Jura, No. 21, p. 5.

Pour en saisir la portée, une brève analyse des institutions qui régissent le canton s'impose.

Ainsi qu'on l'a relevé à plusieurs reprises,[2] la constitution de la République et Canton du Jura, dans ses articles 60 à 66, offre la panoplie la plus étendue de droits populaires qui soit concevable en Suisse. La volonté expresse des constituants était d'établir une démocratie de large participation, faisant suite au mouvement populaire qui avait créé le canton.

Une innovation intéressante a été introduite avec le droit des communes à lancer une initiative ou à demander le referendum: le nombre requis est de huit. En revanche, celui des signatures nécessaires n'est que de 2000. Dans ce domaine surtout, la volonté de faciliter au maximum l'exercice des droits populaires est manifeste.

Le même esprit se retrouve au niveau de l'aménagement du territoire[3] dont le principe – comme celui de la protection de l'environnement – est acquis sans difficultés. Mais très vite des divergences sont apparues quant à l'interprétation politique du concept juridique. Avec le PCSI,[4] le PSJ considère qu'il faut associer les collectivités et les habitants à une définition de leurs besoins. Pour le PDC et le PLR, l'Etat doit "veiller à ce que le développement de l'économie et des voies de communications ne soit pas entravé".[5]

On est ici au centre du débat que suscitera la Transjurane. En effet, l'alinéa 5 de l'article 16 demande à l'Etat et aux communes "de considérer l'avis des populations en cause".[6] Cette disposition introduite malgré une opposition très forte de la droite est avant tout le fruit d'expériences con-

2 Voir en particulier Roland Ruffieux; Bernard Prongué, "Le Canton du Jura à travers les travaux de l'Assemblée constituante", *Annuaire suisse de science politique 1978*, p. 105–119.

3 Sur le sujet, voir "Canton du Jura et Aménagement du territoire". Allocution de M. François Lachat, président de la Constituante, lors de l'assemblée générale 1977 de l'ASPAN à Delémont. "Aménagement du territoire dans le futur canton du Jura" et "Commentaires sur les articles de la Constitution jurassienne intéressant l'aménagement du territoire" par Marcel Faivre, *Habitation 1977*, No. 3, p. 7–24, cartes. Pour les problèmes généraux, se reporter à Jacques Barbier, *La Chaîne du Jura suisse: monographie d'une région industrielle en mutation*, Lausanne 1979, 122 p.

4 PCSI: Parti chrétien social indépendant; PSJ: Parti socialiste jurassien; PDC: Parti démocrate-chrétien; PLR: Parti libéral radical; PRR: Parti radical réformiste; POP: Parti ouvrier populaire.
Sur la force des partis, voir André Froidevaux, *Dossier sur l'Assemblée constituante de la République et Canton du Jura*, Porrentruy 1977, p. 44–47.

5 Journal officiel de l'Assemblée constituante de la République et Canton du Jura, No. 4, p. 27–42.

6 *Ibid*, No. 5, p. 5–9.

crètes: places d'armes ou projets de promoteurs touristiques. Les habitants se sont alors spontanément concertés et, pour la gauche, il importe que leurs avis soient dorénavant pris en considération autant par l'Etat cantonal que par la Confédération.

2. Les Jurassiens et le réseau autoroutier suisse

L'esprit de la constitution se retrouve dans l'attitude des Jurassiens à l'égard de la Transjurane.

Lorsqu'est adoptée la loi fédérale sur les routes nationales, le 8 mars 1960, et qu'est fixé le réseau dont le Jura est totalement exclu, il n'y a pas de réactions significatives dans l'ancien Evêché de Bâle. Mises à part quelques études techniques et interventions parlementaires – dont la motion Kohler développée en décembre 1968 au Conseil national –, rien ne bouge véritablement durant une décennie. Il faut attendre le tournant des années 1970 pour que le projet s'impose à l'opinion publique avec des prises de positions de diverses organisations.[7] Il en résulte comme une vague de fond provoquant la création de l'association Pro Transjurane en 1973. Elle recueille en un temps record quelque 25 000 signatures remises en décembre aux autorités fédérales, ce qui est considéré comme un véritable succès.[8] Dans le même temps, les chambres fédérales acceptaient la seconde motion Kohler, demandant d'incorporer dans le réseau des routes d'importance nationale la route Boncourt – Les Rangiers (tunnel) – Delémont – Moutier. Aussi, en septembre 1974, ce tracé est inclus dans les routes principales à revaloriser.

Le succès de la pétition Pro Transjurane est intervenu peu avant les votes plébiscitaires et les formations autonomistes l'ont vigoureusement soutenue afin de démontrer l'existence d'un front politique commun. Mais on ne saurait oublier que l'initiative "Démocratie dans la construction des routes nationales", lancée par Franz Weber, a été déposée la vieille du plébiscite du 23 juin 1974. En outre, la période de haute conjoncture faisait place à la crise qui frappe le monde occidental. La problématique s'enrichit sous l'effet

7 Pour l'historique de la Transjurane jusqu'à cette date, voir *Le Centenaire des chemins de fer jurassiens et les Jurassiens et le problème des transports hier et aujourd'hui*, Porrentruy, Emulation 1973, 80 p. fig. (Colloque du Cercle d'études historiques de la Société jurassienne d'Emulation, 3). On peut consulter également Charles-André Tièche; Jean Eckert, "La Transjurane", *Les Intérêts du Jura 1973*, No. 8, p. 174–190, cartes. Jean Eckert, "A propos de la Transjurane", *Route et Trafic = Strasse und Verkehr 1973*, 59, No. 3, p. 113–115.

8 Marcel Rérat, "Chemin de fer" du XIXe siècle et "autoroute" du XXe. La Transjurane: une aspiration lancinante", *Les Intérêts du Jura 1974*, No. 2, p. 42–51, croquis. Jean Eckert, "A propos de la Transjurane", *Habitation 1974*, No. 5, p. 19–22. "Un problème crucial. La Transjurane et son avenir". Exposé du bureau exécutif du Comité d'action Pro Transjurane, *Le Pays* du 21. 12. 1974, p. 9, ill.

de facteurs nouveaux et se transforme dans des cadres politiques à expérimenter. Le canton du Jura est-il un laboratoire propice à de nouvelles expériences démocratiques? On serait tenté de le croire avec l'apparition d'un "Groupe, ami de la Nature ou plus simplement de la Vie" opposé à la Transjurane et qui s'intitule "Les Dérouteurs".[9] Mais il n'en est rien si l'on en juge par l'attitude de la presse jurassienne lors de la votation sur l'initiative de Franz Weber en mars 1978. D'une façon générale, elle considère que l'acceptation serait la plus mauvaise chose qui puisse se produire pour la Transjurane. Le risque est réel de voir les régions déjà pourvues d'autoroutes se désintéresser de la question, au nom d'un égoïsme bien compréhensible. Cependant, l'exercice n'aura pas été vain:

> "Sous la pression exercée par l'initiative, les Chambres ont en effet pris la décision de se prononcer sur divers tronçons des routes nationales restés encore à l'état de projets. On voit qu'un mouvement comme celui de Franz Weber a son utilité. On peut également le dire des "Dérouteurs ajoulots". Sans la présence de ces écologistes un peu excessifs et maladroits, il n'est pas certain que l'on aurait prêté autant d'attention aux éventuelles conséquences fâcheuses des futures constructions (de la Transjurane)."[10]

Ces considérations ont joué leur rôle dans l'attitude des électeurs jurassiens qui ont rejeté l'initiative Franz Weber dans une proportion plus forte que le peuple suisse.[11]

9 Ce groupement se manifeste au moment où le Conseil fédéral publie son message sur l'initiative de Franz Weber, en mai 1976. Mais il ne fait aucune référence à celle-ci. En revanche, les milieux économiques défendent fermement la Transjurane; voir en particulier "L'ADEP soutient résolument le projet de Transjurane", *Les Intérêts du Jura 1976*, No. 11, p. 254–255. René Knecht, *L'importance et les possibilités du système de transport pour l'évolution économique de l'Ajoie*, Diplomarb. Forschungstelle Wirtschaftsgeogr. Raumplanung Hochschule St. Gallen 1976, 66 p. fig.

10 *Le Démocrate* du 24. 2. 1978. Editorial de Jean-Luc Vautravers.

11 Selon *Le Démocrate* du 27. 2. 1978, le futur canton du Jura "est parmi les cantons les plus fortement opposés à l'initiative Weber (69,60 %). Explication: la crainte que la Transjurane soit soumise au vote du peuble suisse. Seuls les Grisons et le Tessin donnent une majorité plus nette encore."
Résultats de la votation:

Delémont	3104 oui	5549 non	64,1 %
Franches-Montagnes	656 oui	1897 non	74,3 %
Porrentruy	1958 oui	5644 non	74,2 %
Canton du Jura	5718 oui	13090 non	69,5 %

Pour autant, le débat était loin d'être clos dans le Jura lui-même.

Dans un premier temps, il s'agissait de définir le meilleur tracé possible pour opérer la jonction entre la France et Moutier, pour déboucher ensuite sur Bienne ou Oensingen. [12] Il ne pose guère de problèmes dans la vallée de Delémont où il est facile d'éviter les villages et la capitale. A partir de Courrendlin, la nécessité d'un tunnel s'est imposée pour sauvegarder les gorges de Moutier et gagner la cité prévôtoise. En Ajoie, en revanche, il en est allé très différemment.

Au printemps 1976, la publication de projets a suscité diverses réactions. Trois tracés étaient soumis aux communes intéressées. [13] De façon informelle, les responsables appliquaient en quelque sorte l'article sur l'aménagement du territoire, évitant ainsi un referendum des communes. La variante Est, qui joignait Boncourt aux Rangiers par le plus court chemin, a été rapidement abandonnée à cause de son emprise sur les terres agricoles. La deuxième variante a été encore plus repoussée à l'ouest prenant ainsi mieux en compte les doléances de Porrentruy et de certains villages voisins. [14] Elle permettra en outre d'absorber le trafic non négligeable de la place d'armes de Bure.

Ainsi, sur le plan du tracé, le projet de la Transjurane tel qu'il a été arrêté de 1976 à 1978 est certainement le meilleur pour la protection de l'environnement. Même les adversaires le reconnaissent et vont même jusqu'à écrire "qu'on pourrait parler de 'route écologique' – n'était-ce l'ambiguïté du terme". [15] Mais ils ajoutent aussitôt que le "pouvoir" a lancé plusieurs variantes pour que le débat s'instaure dans cette direction au lieu de poser la question centrale: création d'une route Transjurane ou renonciation au projet au profit de l'amélioration du réseau actuel et d'une meilleure utilisation des lignes ferroviaires.

L'opposition est en réalité difficile à cerner. Il n'y a guère que les "militants" francs-montagnards et ajoulots qui mettent en doute les projets officiels. Toutefois le débat s'est concrétisé par la publication d'un journal *Le Dérouteur* distribué dans tous les ménages du district de Porrentruy dès août

12 Jean Silvant, "Transjurane: trois tracés soumis aux communes intéressées", *Le Démocrate* du 20. 2. 1976, p. 9, plan.

13 Jean-Marc Juillerat, "La Transjurane de Boncourt à Alle: le projet", *Le Démocrate* du 6. 3. 1976, p. 7, plan. Daniel Jeanbourquin, "Le tracé du tronçon Ajoie de la Transjurane. De Boncourt à Alle: 15 km pour 101 millions", *Le Pays* du 6. 3. 1976, p. 2, plan.

14 Il n'est pas possible de rendre compte ici par le détail de toutes les prises de position qui ont lieu de 1976 à 1978. On retiendra la séance du Conseil de Ville de Porrentruy qui, dans sa séance du 12 octobre 1978, a adopté le projet ouest. Voir *Le Pays* des 11. et 13. 10. 1978.

15 Combat socialiste, *Transjurane: un autre éclairage*, Delémont 1980, p. 2.

1976. Après trois numéros il disparaît l'année suivante, mais les idées étaient lancées. Son argument principal était simple: les effets induits d'une route nationale sur l'économie ne sont pas forcément positifs, surtout dans une région excentrique comme le Jura.[16]

La conception qui sous-tend cette position répond à une certaine vue du développement économique; elle conditionne celui de la société. Elle va à l'encontre des perspectives retenues au moment des années 1970. Depuis lors, les analyses n'ont pas manqué pour démontrer l'importance économique de la Transjurane.[17] On peut les résumer ainsi:

a) Désenclaver le Jura afin de lutter contre la stagnation actuelle du développement industriel et démographique.
b) Rapprocher les différentes régions et les différents centres du Jura.
c) Relier les réseaux autoroutiers français et suisse.
d) Joindre la région industrielle de Belfort-Montbéliard à celle du Plateau suisse.
e) Desserte du port fluvial de Bourogne en direction de la Suisse.
f) Eliminer la traversée de certaines localités et du col des Rangiers.[18]

Sous des formes diverses, tous les partisans de la Transjurane reprennent cette argumentation.

Pour approfondir le débat, l'Université populaire a organisé, en automne 1977, un stage.[19] Selon la presse, il a "débouché, sous l'impulsion des 'verts', à la remise en question d'un projet d'envergure – objet de prestige prétendent les opposants écologistes".[20] Mais l'absence de politiciens, contrairement au début des années 1970, ne produit pas l'effet escompté. Les "dérouteurs" ou opposants sont trop facilement apparus "comme une cible sur laquelle se sont abattues toutes les interrogations".[21] Mais ceux-ci affirment que le débat sur le projet est esquivé, ce qui est contraire à l'esprit d'une démocratie de large participation. L'entrée en souveraineté de la République et Canton du Jura allait leur fournir des moyens politiques pour atteindre leur but.

16 *Le Dérouteur*, août 1976, p. 2 et 3.

17 Jean-Claude Lachat, *La Transjurane: une nécessité pour le développement du Jura?*, Université de Neuchâtel, Séminaire d'économie internationale, 1978, 63 p. dact., cartes, tabl., graph.

18 Roger Schindelholz, "La Transjurane, une nécessité", *Le Démocrate* du 1. 4. 1978.

19 Pour le contenu de ce stage, voir "Les communications transjuranes", textes de Jean-Marie Moeckli, A. Arnauld, S. Jacobi, L. Veuve, Jean Eckert, C.-A. Tièche, U. Zahn, J.-R. Meister, A. Denis, J. von Kaenel, R. Schmidlin, U. Ströckli, A. Baumann, J.-C. Crevoisier, *Les Intérêts du Jura 1978*, No. 7, p. 149–194, graph. cartes.

20 *Le Pays* du 29. 11. 1979.

21 *La Suisse* du 11. 12. 1977. Voir également le long compte rendu du *Démocrate* du 12. 12. 1977.

D'emblée, il faut relever la complexité du phénomène qui ne s'inscrit pas dans une opposition entre la droite et la gauche, mais qui oblige les partis et les hommes politiques, absents lors du colloque de l'Université populaire, à prendre position.

A l'origine en effet, ce sont les radicaux qui ont lancé l'idée d'une consultation populaire. Lors de la séance du 23 juin 1977, dont il a été question plus haut, le débat a clairement mis en évidence la volonté unanime des députés de promouvoir la Transjurane et d'inviter les autorités fédérales à lui accorder une priorité dans le plan de réalisation des routes nationales. La divergence est apparue au niveau de la procédure. La majorité voulait donner mandat au bureau de l'Assemblée constituante d'intervenir auprès du Conseil fédéral, le PLR souhaitait une votation sur le principe, afin, disait-il, de renforcer la position des autorités cantonales. Cette proposition a été rejetée par trente-deux voix contre douze parmi lesquelles un député socialiste.[22]

La démarche prévue aboutit à d'heureux résultats. Le 23 décembre 1977, le Conseiller fédéral Hürlimann se déclarait favorable à l'intégration de la Transjurane dans le réseau des routes nationales. Ces propos soulevaient un enthousiasme bien compréhensible dans le Canton du Jura[23] alors que l'étude du projet touchait à sa fin.

Pourtant rien ne progresse dans l'immédiat, la votation fédérale du 24 septembre 1978 sur l'accession du Jura au rang de canton suisse polarisant tous les efforts. Au début 1979, l'idée d'un tunnel à péage sous les Rangiers est relancée[24] ainsi que l'amélioration des voies de communication jurassiennes en relation avec l'agrandissement du port de Bourogne.[25] Finalement, le Parlement jurassien traite de ces questions le 26 juin 1979 dans le cadre de deux motions.

La première est développée par Gabriel Roy, PCSI, qui constate que le dossier de la Transjurane n'a pas été ouvert à Berne depuis 1977. En commençant par le tunnel sous les Rangiers, le projet serait relancé. La réponse gouvernementale est simple: la motion doit être acceptée puisque son objet fait partie de l'étude plus générale de la Transjurane.[26]

Les radicaux enchaînent pour reprendre le débat de 1977 et suscitent une vive discussion. Le motionnaire, Jean-Claude Schaller, déclare qu'un objet aussi important, touchant à la qualité de la vie, devrait être soumis au peuple.

22 Voir *Le Démocrate* du 24. 6. 1977 qui rend amplement compte des débats.

23 "Ce que le Canton de Berne n'a su faire, la Constituante le réalise" titrait le journaliste André Froidevaux et Georges Plomb commentait "Hans Hürlimann met deux fois dans le mille", *La Suisse* du 11. 1. 1978.

24 *La Suisse* du 10. 1. 1979.

25 *Ibid* du 16. 5. 1980.

26 *Journal officiel des débats du Parlement de la République et Canton du Jura*, No. 6, p. 201–203.

Un vote favorable serait d'ailleurs le meilleur moyen de réanimer ce projet. Il se heurte au Gouvernement et aux partis de la coalition. Ceux-ci considèrent que la Constituante a déjà tranché sur le principe et qu'en 1973 une pétition a recueilli 24 000 signatures. En conséquence, accepter la proposition radicale serait pure perte de temps car la Confédération joue un rôle décisif en la matière. Par 27 voix contre 18, la motion est écartée.[27]

A noter qu'en l'occurrence, les radicaux ont reçu le soutien des députés de l'extrême-gauche, "toujours favorables à une consultation populaire" parce que "partisans de l'autogestion dans la vie courante". [28] En outre, le député socialiste Bolzli, unique opposant au tunnel sous les Rangiers, l'est plus encore à la Transjurance. Il met en cause les sommes qui sont dépensées avant que le principe ne soit accepté. Il récuse en conséquence le "courant populaire" de la pétition "Pro Transjurane". Le peuple doit être habilité à "choisir entre un paysage intact et un paysage endommagé".[29]

A côté du PLR, et pour d'autres raisons, un courant se dégage à gauche [30] pour souhaiter une telle consultation. C'est en particulier le cas de "Combat socialiste", formation animée par des jeunes qui se situent entre le PSJ et le POP sur l'échiquier politique. Mettant en doute un hypothétique développement économique dû à la Transjurane, ils se demandent si elle ne va pas plutôt transformer les petites localités en "villages dortoirs". [31] Croire que l'agrandissement du canal Rhône-Rhin ferait de Bourogne le "port méditerranéen de la Suisse" relève, selon eux, d'une vision simpliste des choses. Le canal sera-t-il vraiment élargi? [32] Et s'il l'était, ne vaudrait-il pas mieux revaloriser la ligne CFF Delle-Porrentruy? En conclusion, "Combat socialiste" se prononce plutôt contre la Transjurane.

Non pas opposés comme les "Dérouteurs", mais critiques envers l'étude d'un projet qui a déjà coûté environ 1,5 million de francs, [33] ces divers milieux se décident à recourir au peuple. Ils considèrent, en effet, le rejet de

27 *Ibid*, p. 204–209.

28 *Ibid*, p. 207–208. Déclaration du député Burkhard, POP.

29 *Ibid*, p. 207.

30 On peut aussi mentionner la prise de position du député Victor Giordano dans l'organe du PCSI, *Libre combat*, juin 1976.

31 Combat socialiste, *Transjurane: un autre éclairage*, Delémont 1980, p. 5.

32 *Ibid*. Voir également la réponse du Conseil fédéral à la question du Conseiller national Gabriel Roy. *Le Démocrate* du 10. 6. 1980. Le député trouve les déclarations des autorités fédérales décevantes. *(Ibid*, du 26. 6. 1980). Voir également *Journal de Genève* du 15. 6. 1980.

33 Voir la réponse du Gouvernement jurassien au député Bolzli sur le sujet. *Le Pays* du 11. 10. 1979. Voir également *Le Démocrate* du 7. 12. 1979 au sujet de l'achat de la Verrerie de Choindez en prévision de la construction de la future Transjurane. Le député Bolzli a déclaré au Parlement que cet acte constitue "une entorse à la Démocratie", car le peuple ne s'est pas encore prononcé sur cette voie de communication. Il a été le seul à s'opposer à cette acquisition.

la motion radicale, le 28 juin 1979, comme "une entorse aux principes démocratiques que les Jurassiens ont de tout temps défendus". [34]

C'est donc le 8 février 1980 qu'est lancée une initiative "Pour un large débat sur la Transjurane" par un Comité "hors parti". Il comprend onze membres qui appartiennent pour la plupart à la gauche ou à l'extrême-gauche et est présidé par le député socialiste Bolzli. Il constate que la Transjurane constitue un choix politique décisif qui aura des incidences sur l'environnement, l'économie et l'agriculture. Il convient dès lors que les citoyens du canton décident de leur cadre de vie et de leur avenir en toute connaissance de cause.[35]

Aussitôt, les grands courants politiques jurassiens font connaître leur position. Pour les milieux démocrates chrétiens, c'est une initiative inutile: "Nous ne voyons là qu'une complication supplémentaire à un processus de décision sur un objet qui mérite au contraire l'urgence" écrit *Le Pays.* [36] Le PDC confirmera sa position en faveur de la Transjurane.

Proche des milieux radicaux, l'éditorialiste du *Démocrate* est d'un avis opposé: "Refuser le débat, c'est admettre que la justification de la Transjurane n'est pas solide". Certes le risque existe que la campagne se déroule sur le fond, mais "le vote du peuple jurassien constituerait psychologiquement un sérieux coup de pouce". [37] Partisan et artisan du projet, le PLR qui "a manqué le coche" n'hésite pas d'ailleurs à soutenir l'initiative, mais en recueillant les signatures séparément.

Le PCSI et le Parti socialiste, qui n'ont jamais caché leur sympathie pour la Transjurane, semblent prêts à soutenir l'initiative, par souci de préserver les droits démocratiques comme ils l'ont déclaré à maintes reprises à l'Assemblée constituante, mais aussi pour ne pas se laisser déborder par l'extrême-gauche. Le POP, en effet, a toujours été favorable à une telle consultation.

Le Gouvernement, quant à lui, s'est contenté d'affirmer qu'une fois la Transjurane classée dans le réseau des routes nationales, le projet sera soumis au vote populaire et les citoyennes et les citoyens du Canton du Jura pourront trancher en connaissance de cause sur un projet réel, bien équilibré et non sur un principe théorique. [38] Faisant écho à cette déclaration, le 13 février 1980, le "Groupe de travail Transjurane", qui réunissait des experts de la Confédération, du Jura, de Berne et de Soleure, tient sa première séance de travail. [39] Entre-temps, les deux cantons du Jura et de Berne avaient com-

34 Extrait du texte accompagnant l'initiative. Voir *Transjurane: un autre éclairage*, p. 30–31.

35 *Le Démocrate* du 9. 2. 1980.

36 *Le Pays* du 9. 2. 1980. Editorial de Pierre-André Chapatte.

37 *Le Démocrate* du 9. 2. 1980. Editorial de Jean-Luc Vautravers.

38 Déclaration du Ministre François Mertenat. *Le Pays* du 9. 2. 1980.

39 *La Suisse* du 14. 2. 1980. Le commentaire de Georges Plomb est explicite "Le peuple jurassien saura sur quoi il vote".

muniqué leur réponse au Département fédéral des transports sur la Conception générale suisse des transports (CGST). Une divergence apparaissait sur l'aboutissement de la Transjurane, Bienne ou Oensingen.

Dans de telles conditions, l'initiative n'a pas de peine à aboutir: elle est déposée le 22 avril 1980 déjà, recouverte de 6020 signatures. Le Comité en a recueilli 4000 et le PLR, qui avait créé son propre comité de soutien, 2000 en quinze jours. Mais les buts ne sont décidément pas les mêmes. Les initiateurs veulent susciter un véritable débat contradictoire pour obtenir une décision démocratique. Les radicaux espèrent au contraire obtenir un appui populaire, atout supplémentaire, pour que le projet passe la rampe devant les Chambres fédérales. La Transjurane est, en effet, une „affaire radicale" titre *Le Démocrate*. Mais grâce à l'initiative, elle est devenue "l'affaire de tous".[40]

Conclusion

Le succès de la première initiative jurassienne suggère quelques remarques sur les problèmes de l'environnement à partir du fonctionnement des institutions d'une part, quant à la transformation des mentalités d'autre part.

En voulant une démocratie de large participation, les Jurassiens s'en sont donné les moyens. La consultation des communes et des populations directement concernées par la construction de la Transjurane n'a pas suffi à lever toutes les oppositions, en particulier celle des écologistes. Ils ont trouvé un appui bienveillant, dans la gauche spécialement. Fort de son succès, le Comité d'initiative constatait que les Jurassiens n'acceptent pas la décision du Parlement qui ne prévoyait aucune consultation populaire sur ce projet très important. Rejetés dans l'opposition, les radicaux pouvaient faire la preuve, à cette occasion, de leur capacité à lancer une initiative, c'est-à-dire à en appeler au peuple par delà les décisions parlementaires.

L'évolution se manifeste donc dans une certaine continuité, puisque le Comité référendaire est d'avis que la "pétition n'est pas un appel en faveur de la route, mais plutôt un soutien à la lutte menant à l'autonomie". Les méthodes que le séparatisme a utilisées ne sont pas tombées en désuétude. Au contraire, elles peuvent s'exprimer dans un nouveau cadre institutionnel. En revanche, la conjoncture économique, elle, s'est bien transformée. On est loin de l'euphorie de 1973 et de la croissance à n'importe quel prix. Aujourd'hui, le souci de la protection de l'environnement et de la préservation du paysage est plus largement partagé.

40 *Ibid* du 23. 4. 1980.

Pour l'instant, l'essentiel est atteint aux yeux des initiateurs, à savoir "que le projet le plus important de notre génération soit soumis à l'appréciation du peuple". [41]

41 Des doutes ont été émis sur la recevabilité de l'initiative "eu égard aux dispositions de la Constitution jurassienne" mais il est certain que le peuple sera consulté. On pourrait faire la même remarque au niveau fédéral. Toutefois, la Transjurane ne figure pas encore dans le réseau des routes nationales. Voir à ce sujet Jean-François Aubert, *Exposé des institutions politiques de la Suisse à partir de quelques affaires controversées*, Lausanne 1978, p. 168 et 172.