Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 44 (1973)

Heft: 8

Artikel: La "Transjurane"

Autor: Tièche, Ch.-A. / Eckert, Jean

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825051

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: 12.07.2025

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

votre bienveillant examen. Sous ce rapport, nous ne voudrions pas manquer de relever que les constatations faites dans les rapports s'appliquent également, il va sans dire, à d'autres régions de notre canton — avant tout à l'Oberland et aux régions limitrophes. Votre département n'ayant pas encore pris position envers la proposition faite par le Conseil-exécutif, en date du 7 mars dernier, tendant à exclure d'autres communes de l'arrêté sur la construction, nous renonçons pour le moment à compléter les propositions relatives au Jura.

Veuillez agréer, Monsieur le Conseiller fédéral, l'expression de nos sentiments de haute considération.

Berne, le 17 juillet 1973.

Le Directeur de l'économie publique :
H. TSCHUMI

La « Transjurane »

Le 6 juillet 1973, la Commission routière jurassienne (organisme quadripartite de l'ADIJ, Pro Jura, le TCS et l'ACS) a organisé une conférence de presse à Moutier. Cette rencontre avec la presse avait pour but de marquer le lancement des appels à différentes personnalités et organisations afin de mettre sur pied le Comité d'action « Pro Transjurane ».

Nous publions ci-dessous l'exposé introductif de M. Charles-André Tièche ainsi que le rapport de la Commission routière jurassienne. Ce rapport est suivi d'une étude de M. Jean Eckert, ingénieur en chef du Ve arrondissement.

La situation actuelle

par M. Ch.-A. TIÈCHE, président de la Commission routière jurassienne

La conférence de presse à laquelle vous a conviés la Commission routière jurassienne a pour but de vous orienter sur les décisions qu'a prises cet organisme, se basant en cela sur les conclusions du groupe de travail ad hoc institué le 26 avril 1973.

Permettez-moi tout d'abord de vous présenter les membres ici présents de ce groupe de travail et dont certains vont commenter à votre intention les propositions de la CRJ.

MM. J. Eckert, P. Etique, P. Freléchoz, F. Lachat et F. Siegenthaler.
MM. H. Brunner et F. Erard sont malheureusement absents.

Avant de leur donner la parole je voudrais, en un court aperçu, résumer la situation actuelle faisant suite à une évolution lente mais néanmoins marquée depuis quelques années.

Entre Bâle et Vallorbe, le programme de la commission fédérale chargée de la planification des routes nationales n'a prévu aucune liaison avec notre voisin du nord-ouest.

Et pourtant :

— les Français font et feront un gigantesque effort de développement sur l'axe Mulhouse - Belfort - Montbéliard - Besançon - Dôle - Beaune en y

développant les infrastructures routières (autoroute), fluviales (gabarit européen) et portuaires (Bourogne). 1982 - 1985 verra la plus grande partie de ces travaux achevée ;

— sur le plateau suisse, la construction des routes nationales continue et, bien que certains retards apparaissent, le tout sera terminé vers 1990 - 1995 ;

— les Alpes seront également pourvues d'autoroutes et je ne citerai que deux cas : le Rawil et le Brünig.

Quant au Jura, avec une population de près de 150 000 habitants, reconnu comme peuple par la Constitution bernoise, il est la seule région de Suisse, avec le demi-canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures, à n'être pas raccordé à notre réseau national vers le sud de même qu'au réseau autoroutier vers le nord. Aucune route nationale n'y a été prévue.

On pourrait certes dire que grâce à une amélioration des routes cantonales tout serait pour le mieux dans le meilleur des mondes. Malheureusement, l'état de plus en plus précaire des finances du canton et une clé de répartition des crédits disponibles dans le secteur des travaux publics qui ne tient pas compte de nos besoins, ni de la longueur de notre réseau font que, à part le Taubenloch qui sera terminé sur 8 à 10 km. dans 20 ou 30 ans, rien ou peu de choses seront réalisées dans le Jura. Comment s'étonner si, dès lors, tout le monde ou presque dans le Jura se sent frustré ? Nous aurons payé 400 millions de francs pour les routes nationales et nous n'en aurons aucune. Et en plus de cela, le réseau actuel, faute de crédits, ne pourra pas être amélioré comme il le nécessite. Pourra-t-il seulement être entretenu correctement ? Il y a là une injustice qui devra être réparée.

Il n'est pas dans mon intention de refaire l'historique de la « Transjurane », inscrite dans le programme de base établi par la Commission routière jurassienne en 1967 et présentée cette même année à la Direction cantonale des travaux publics. Ce programme avait trouvé l'approbation des assemblées générales de l'ADIJ, Pro Jura, ACS « Les Rangiers » et TCS section Jura, des préfets, de plusieurs associations de maires, etc.

Les représentants de la Commission routière jurassienne, des députés et conseillers nationaux, des délégués de l'ACS et TCS, du Ve arrondissement se sont employés à propager l'idée de la Transjurane. Des motions, interpellations, exposés divers, des contacts personnels, tout ce qui pouvait être entrepris dans le cadre ou hors cadre de la Commission routière jurassienne a été fait ! La presse parlée et écrite, la télévision ont diffusé cette idée.

Dans le Jura on peut dire que, sur le fond, tout le monde est d'accord. La Transjurane, partant de Boncourt pour aboutir à Oensingen et Bienne, en passant par Porrentruy, Delémont et Moutier, est logique et correspond à des postulats vieux de plus d'un siècle et demi.

Des études d'ordre technique, sérieusement menées, détermineront le tracé exact et l'implantation des ouvrages importants (tunnels, raccordements, échangeurs, etc.).

A l'extérieur du Jura, néanmoins, il n'en va pas de même. On nous oppose un mur d'indifférence polie. Rien ne justifie aux yeux des planificateurs une Transjurane. Et nous devons constater que les critères que l'on nous applique, pour dire non, ne sont pas les mêmes que ceux que

l'on applique ailleurs, au Rawil par exemple. Y aurait-il deux poids et deux mesures en Suisse ?

Ceux qui, depuis le Jura, ont mené une lutte permanente, souvent dans l'ombre, sans succès apparents ni grandioses, savent seuls ce que reprétent les efforts fournis.

Depuis ce printemps, une lueur. Sortirait-on du tunnel ?

A la suite du colloque de Delémont, organisé le 24 février 1973 par le groupe d'études historiques de l'Emulation, la Transjurane prend un second souffle. Le parallèle tiré par les historiens et les techniciens entre les chemins de fer du siècle passé et les routes nationales de notre époque est saisissant. Le magistral plaidoyer de M. Eckert y fit une profonde impression.

On assiste à un nouvel assaut des Jurassiens de tous les milieux. Et il semble que le mur d'indifférence polie montre des lézardes. Des brèches petites se font apparaître. Des communiqués de presse laissent pressentir un changement d'opinion. Pourquoi ? Il ne nous appartient pas de juger. Seul le résultat compte.

Dans ces lézardes et brèches, certains s'engouffrent pour tenter de les élargir. Réussiront-ils seuls ? La Commission routière jurassienne ne le croit pas. Plus de vingt ans d'activité la laisse sceptique. Alors, que faire ?

Dans sa séance du 26 avril, la Commission routière jurassienne décide de mobiliser toutes les énergies du Jura et de les rassembler dans un *organisme* représentant *l'ensemble du Jura et de son opinion,* suivant en cela une proposition faite par M. Fr. Erard à la Commission routière jurassienne et M. P. Etique au nom de la commission routière de la Députation jurassienne. La Commission routière jurassienne est convaincue que le moment est venu de frapper le grand coup et de renverser le mur qui nous a été opposé jusqu'à ce jour. Or, c'est en concentrant les efforts et non en les dispersant que l'objectif sera atteint. Cet objectif concerne les autorités fédérales avant tout, mais les autorités cantonales sont également concernées, parce que l'ensemble de notre réseau routier est en jeu et par là, tout notre avenir politique, économique et culturel. Le Jura veut se désenclaver et il le réussira.

Messieurs, l'organisme est désormais projeté. Tout à l'heure, mes collaborateurs et collègues de la Commission routière jurassienne vous en présenteront les particularités ainsi que le processus que nous entendons suivre.

Aujourd'hui, nous lançons un appel à toutes et à tous. Que tous les Jurassiens appuient sans réticence nos propositions. Et nous nous adressons en particulier à ceux que nous pressentons par courrier spécial pour qu'ils disent oui à la Commission routière jurassienne :

les parlementaires fédéraux et cantonaux ;
les conseillers d'Etat jurassiens ;
le conseiller aux Etats jurassien ;
les préfets ;
les partis politiques ;
les différentes parties liées au problème jurassien ;
les associations économiques, culturelles et professionnelles.

Si tous répondaient avec enthousiasme et volonté d'aboutir, alors, nous pouvons affirmer que la partie sera gagnée prochainement.

Il me reste à souhaiter que chacun prenne réellement conscience de sa responsabilité envers le pays jurassien. L'avenir nous dira si la Commission routière jurassienne a visé juste. Je l'espère et le souhaite de tout mon cœur.

Rapport de la Commission routière jurassienne

1. Introduction

Constatant :

— que l'insuffisance des voies de communication entre les différents compartiments du Jura conduit à une polarisation inquiétante d'une grande partie de son territoire par les centres de Bâle, Bienne et La Chaux-de-Fonds, et accentue l'isolement de ses autres régions,

— que de l'absence d'une voie de transit importante à travers le Jura résulte une stagnation alarmante dans son développement économique et démographique, dans la diversification de ses industries et dans l'accroissement du trafic routier,

— qu'il n'existe pas d'organisme représentatif du Jura apte à concrétiser les aspirations de sa population et à faire de justes revendications dans l'intérêt du Jura tout entier,

la Commission routière jurassienne (CRJ) a décidé, pour pallier ces lacunes avec le maximum d'efficacité et dans les délais les plus courts, la création d'un comité d'action permanent appelé « Pro Transjurane ».

Ce comité d'action aura pour tâches principales :

1. de promouvoir le développement des voies et des moyens de communication jurassiens,
2. d'appuyer le canton dans ses démarches auprès de la Confédération en vue de la réalisation dans les plus brefs délais de la Transjurane à partir de Boncourt, avec ses deux sorties sur Bienne et Oensingen,
3. de définir un réseau de base et ses priorités d'aménagement en vue d'assurer une meilleure participation de chaque région au développement économique et à la vie culturelle du Jura.

2. Création d'un organisme

2.1. Terminologie

L'appellation suivante est retenue :

« Pro Transjurane », comité d'action en faveur de la Transjurane et des autres voies de communication.

2.2. Structure de l'organisme

Cet organisme sera composé comme suit :

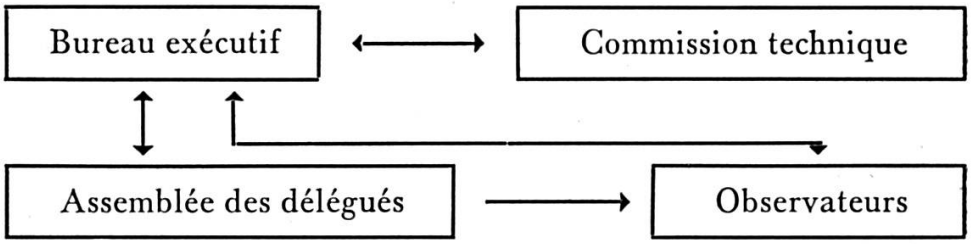
a) assemblée des délégués ;
b) bureau exécutif ;
c) commission technique ;
d) organe de vérification.

A) assemblée des délégués : elle sera formée de quatre-vingts personnes au maximum ;

B) bureau exécutif : ce bureau sera formé de neuf personnes nommées par l'assemblée des délégués ;
Il sera chargé de prendre des initiatives, de faire des propositions à l'assemblée des délégués et d'exécuter les décisions prises par cette dernière ;

C) commission technique : elle sera nommée par le bureau exécutif.

L'organisme ci-dessus, schématisé, se présentera comme suit :



3. Représentation au sein de l'assemblée des délégués

a) Délégués

Préfets (7 × 1)	7
Associations des maires du Jura (7 × 1)	7
Parlementaires fédéraux	5
Conseillers d'Etat jurassiens	2
Partis politiques (6 × 2)	12
MUJ, RJ, UPJ (3 × 2)	6
Commission routière de la Députation jurassienne	6
Bureau CRJ	3
ACS, TCS, ADIJ, Pro Jura (4 × 4)	16
Emulation	4
Institut jurassien	2
Chambre de commerce	4
Syndicats ouvriers	4
Université populaire	2

soit un total maximal de quatre-vingts délégués.

b) Observateurs

Armée - Douanes - DTP - Office du plan d'aménagement - Office cantonal du développement économique - Transporteurs - Observateurs français.

Cette dernière liste n'est pas exhaustive.

4. Pétition

La Commission routière jurassienne propose au comité d'action le lancement d'une pétition en faveur de la Transjurane. Elle sera adressée au Conseil fédéral.

Au point de vue juridique, la pétition ne revêt aucune forme, elle est libre et peut être assimilée à une lettre collective sans aucun effet juridique. Il n'est pas nécessaire de faire légaliser les signatures, comme

c'est le cas pour une initiative ou un référendum. Par conséquent, tout le monde peut la signer, les étrangers compris.

Au point de vue pratique, le texte de la circulaire devra être élaboré en français et en allemand. Nous pensons au Laufonnais. Afin d'assurer la plus grande diffusion possible, les feuilles de pétition seront envoyées aux communes, aux bureaux de poste, aux restaurants et autres établissements publics, lesquels se chargeront de les faire signer. Il faudra veiller à mentionner les délais et à indiquer une adresse pour le retour.

D'autre part, il conviendra de faire appel à l'Association de la presse jurassienne pour qu'elle se charge des communiqués et des annonces dans tous les journaux.

5. Financement

Les solutions suivantes sont retenues pour le financement des activités de Pro Transjurane :

a) une cotisation annuelle de 100 francs par délégué des associations ci-après :

MUJ, RJ, UPJ, partis politiques, CRJ, ACS, TCS, ADIJ, Pro Jura, Emulation, Institut jurassien, Chambre de commerce, Syndicats ouvriers, Université populaire ;

b) une demande de participation unique (10 centimes par habitant) adressée aux communes du Jura ;

c) dons ;

d) le lancement éventuel d'une souscription.

Le point sur la Transjurane

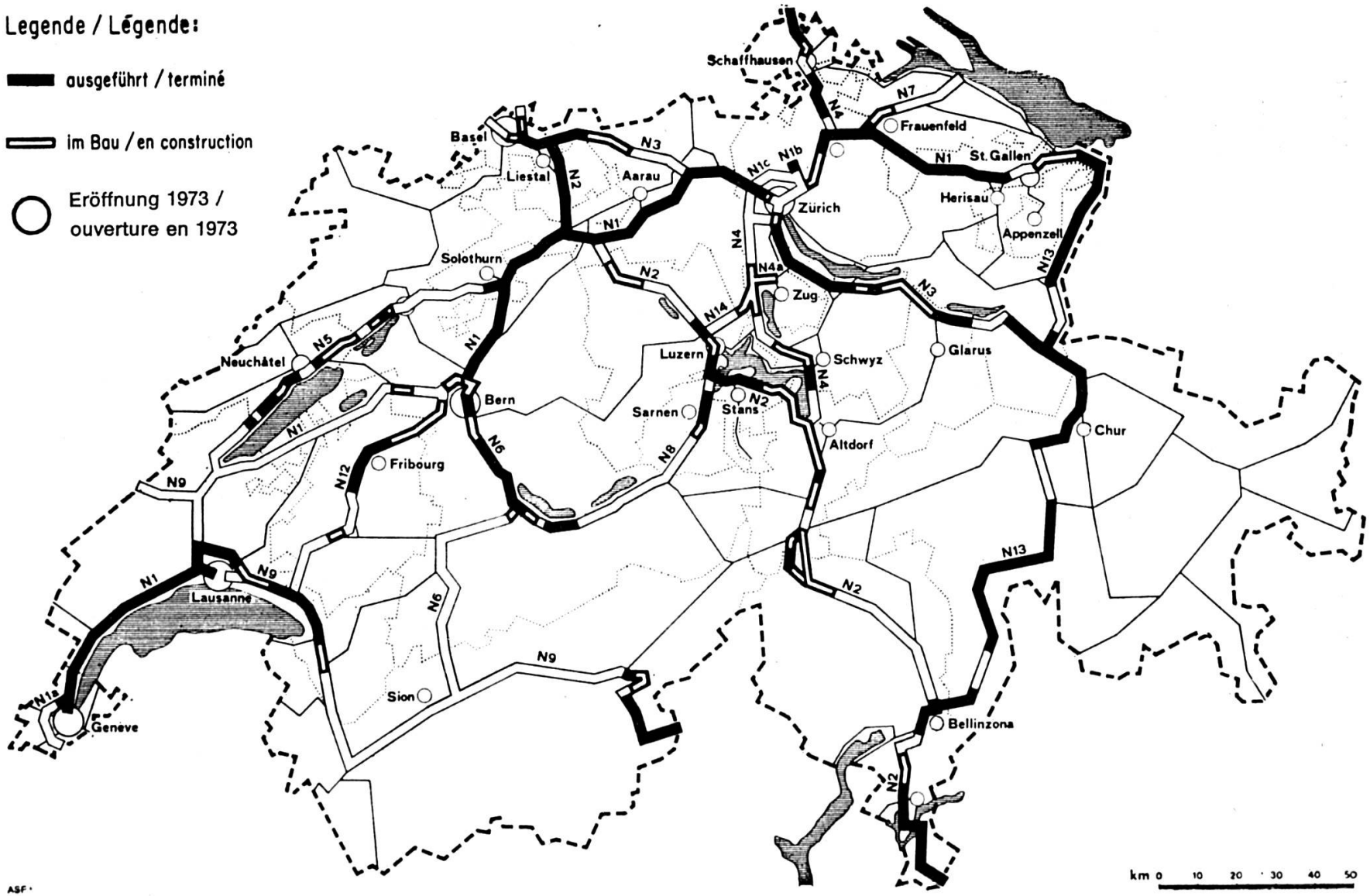
par M. Jean ECKERT, ingénieur en chef du Ve arrondissement

Nous sommes à la veille de décisions et d'actions importantes en faveur de la Transjurane, qui seront entreprises sous l'égide de la Commission routière jurassienne, dont l'ADIJ est l'une des quatre associations-membres.

C'est pourquoi, avant que les passions ne se déchaînent, il m'apparaît comme particulièrement opportun de faire le point en ce qui concerne la Transjurane, en la plaçant dans le cadre qui est le sien et en ne perdant pas de vue que les grands courants de circulation n'empruntent que les itinéraires qui leur sont favorables et qu'il est dès lors illusoire de vouloir les dévier de leur direction générale.

Mon exposé est articulé comme suit :

1. Situation actuelle du Jura et définition d'une stratégie.
2. La Transjurane en tant que liaison autoroutière franco-suisse.
3. La Transjurane et le Jura.
4. L'aménagement du réseau de base et ses ordres de priorités.
5. La Transjurane et le réseau des routes principales d'ordre supérieur.
6. La Transjurane et le réseau des routes nationales.
7. Appel à la solidarité et à l'union de tous les Jurassiens.



ASF

Réseau des routes nationales

Cliché « Touring »

1. Situation actuelle du Jura

Le Jura est particulièrement sensibilisé à tout ce qui touche au réseau des routes nationales, car le fait d'en avoir été frustré a éveillé en lui un sentiment d'iniquité et d'abandon, dont il ne s'est jamais départi. De cette frustration, il en ressent, actuellement surtout, les retombées avec une acuité à nulle part égale. Est-il besoin de rappeler les raisons principales de notre mécontentement ? Je le pense et je les cite rapidement ci-après :

1. Par suite de la modification de l'art. 1 de la Constitution bernoise le 29 octobre 1950, il est reconnu que le canton de Berne est formé de deux peuples : celui de l'ancienne partie du canton et celui du Jura. Le Jura avait acquis de ce fait une personnalité que la Commission de planification n'a pas cru bon de prendre en considération.
   Or, tous les cantons et demi-cantons, à l'exception d'Appenzell Rhodes-Intérieurs, sont desservis par au moins une route nationale.
2. Le Jura avec une population de 140 000 habitants est la région de Suisse la plus importante à être tenue à l'écart du réseau des routes nationales.
3. Géographiquement, le Jura présente quelques traits d'analogie avec le Tessin, dont la population est le double de la nôtre et qui sera relié à la Suisse alémanique par deux tunnels routiers et une route alpestre classés tous trois dans le réseau des routes nationales. Nous n'en revendiquons pas autant et nous serions comblés si la Confédération accordait au Jura par tête d'habitant le tiers de ce qu'elle alloue au canton du Tessin.
4. La construction du réseau des routes nationales occupe en partie les entreprises indigènes, ce qui contribue indirectement à la prospérité d'une région tout en permettant à ces entreprises de se développer et de s'équiper convenablement en fonction d'une exécution rationnelle des travaux, ce qui ne saurait que profiter aux autres maîtres d'ouvrages.
5. Le Jura compte les 2,1 % des véhicules à moteur immatriculés en Suisse. La part du Jura à la construction du réseau des routes nationales est donc du même ordre. Il en résulte que si la réalisation du réseau des routes nationales entraînera jusqu'en 1985 des dépenses de l'ordre de 20 milliards, la part du Jura s'élèvera à 400 millions de francs tout en en étant maintenu à l'écart. Actuellement, la part à payer par le Jura s'élève à plus de 160 millions de francs.

Mais nous dira-t-on, le Jura n'est pas tout à fait délaissé puisqu'il est desservi par un réseau de routes principales. Je rappelle que ce réseau comprend :

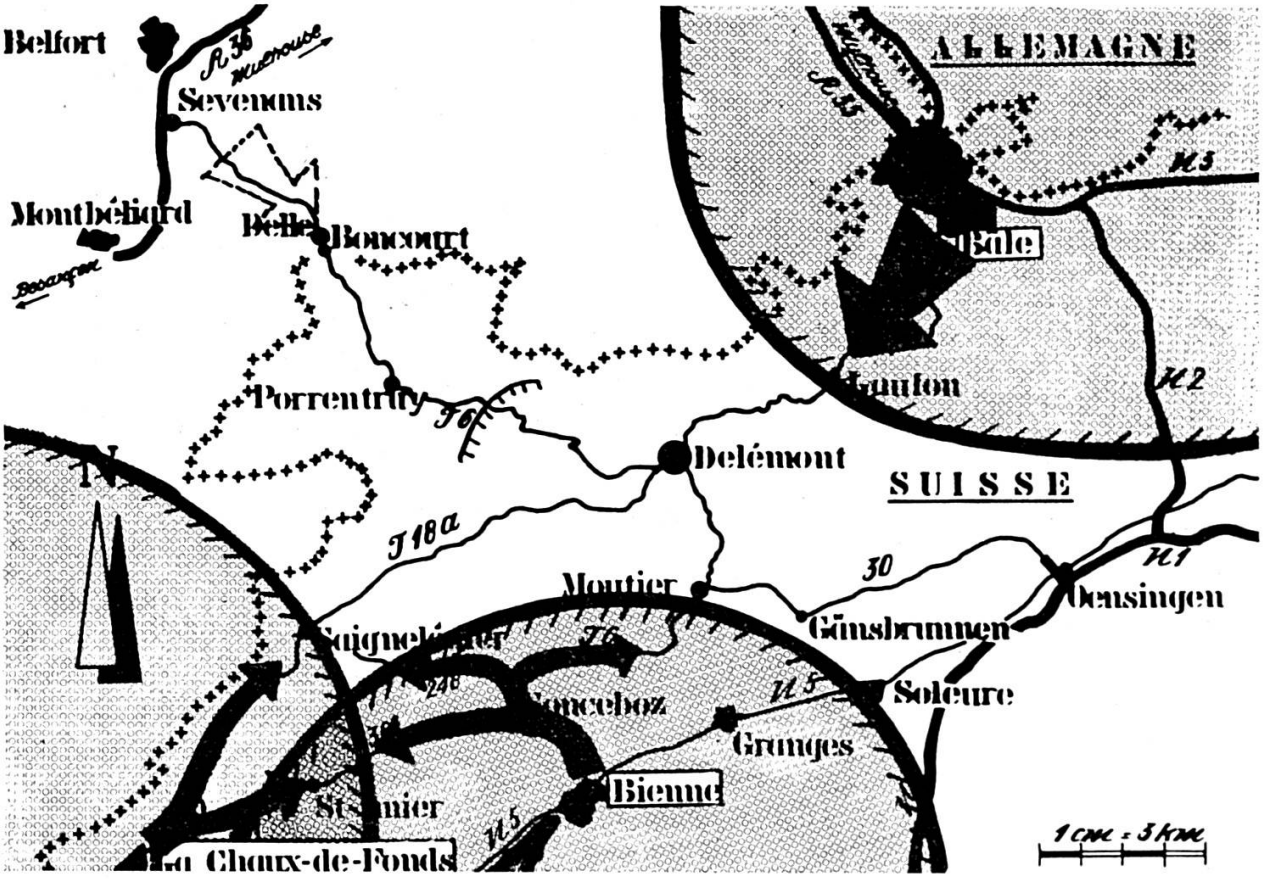
la T 6 :	Boncourt - Porrentruy - Delémont - Moutier - Sonceboz - Bienne ;
la T 18 :	Delémont - Bâle ;
la T 30/18 :	Sonceboz - La Chaux-de-Fonds.

Toutefois, il faut savoir, d'une part, que le montant des subventions fédérales disponibles est insuffisant et que, d'autre part, le taux de ces subsides est modeste. Pour le canton de Berne, le taux ordinaire est fixé à 35 % pour les aménagements et à 45 % pour les constructions nouvelles,

contre 85 % pour les routes nationales de 1re et 2e classe. Il en résulte que le canton doit supporter la plus grande partie des dépenses d'aménagement des routes principales.

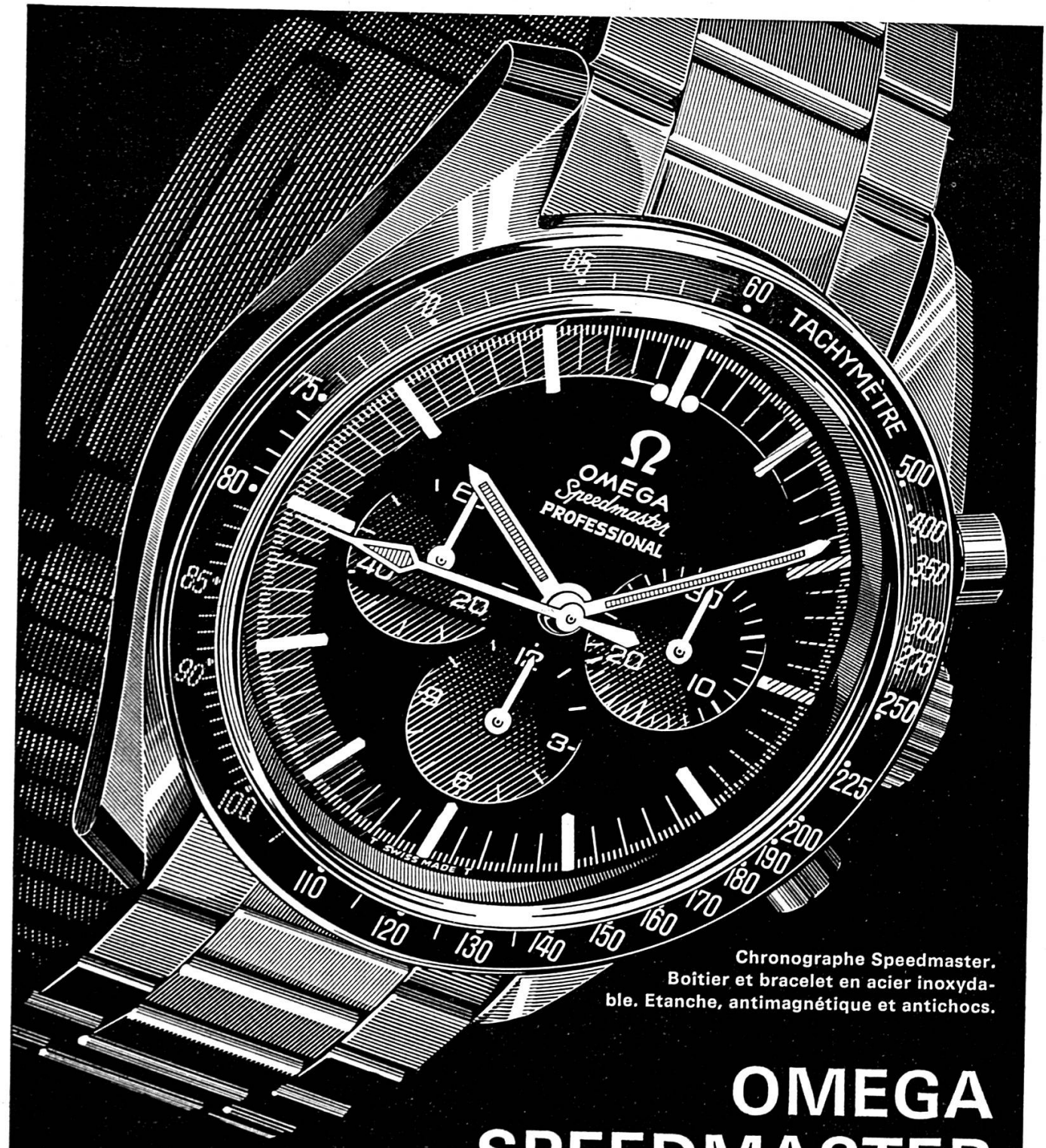
Tenant compte de sa situation financière et de ses nombreux engagements dans d'autres secteurs, le canton de Berne n'est pas à même, avec de si modestes subventions, de procéder à l'aménagement de son réseau de routes principales à une cadence compatible avec les impératifs de la sécurité et de la fluidité du trafic et d'un programme d'aménagement rationnellement conçu.

Ainsi, en dépit d'un effort financier particulier, il faudra plus de dix années pour aménager la section de la T 6 Bienne - Sonceboz - Tavannes. Compte tenu de l'augmentation des recettes provenant de la taxe sur les véhicules, dont la grande partie est affectée à l'aménagement des routes principales et secondaires, il faudra près de vingt ans pour achever dans le Ve arrondissement l'aménagement des routes principales selon les directives du Service fédéral des routes et des digues. Il va sans dire que par suite de l'accroissement constant du trafic, ces directives seront dépassées bien avant l'achèvement de cet aménagement, ce qui conduira à prendre de nouvelles dispositions nécessitant des dépenses plus élevées, ayant pour effet de prolonger les échéances d'exécution. Ainsi donc, le fait d'être desservi par un réseau de routes principales ne saurait résoudre le problème des voies de communications internes et externes de manière satisfaisante.



Zones d'influence

Cliché ADIJ No 690



Chronographe Speedmaster.
Boitier et bracelet en acier inoxydable. Etanche, antimagnétique et antichocs.

OMEGA SPEEDMASTER

la première montre-bracelet portée sur la Lune

Ω

OMEGA

G 120

Nos bons hôtels du Jura

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements ci-dessous et les recommander à vos amis

BONCOURT	HOTEL-RESTAURANT LA LOCOMOTIVE Salles pour sociétés - Confort	(L. Gatherat) **(066) 75 56 63**
MOUTIER	HOTEL SUISSE Rénové, grandes salles	(Famille M. Brioschi-Bassi) **(032) 93 10 37**
MOUTIER	HOTEL OASIS Chambres et restauration de 1re classe Salles pour banquets de 30 à 120 pers.	(Famille Tony Lœtscher) **(032) 93 41 61**
LA NEUVEVILLE	HOSTELLERIE J.-J. ROUSSEAU Relais gastronomique au bord du lac Mariage, salles pour banquets	(Jean Marty) **(038) 51 36 51**
PORRENTRUY	HOTEL TERMINUS Hôtel de 80 lits, avec douches - bains - lift Rest. français - Bar - Salle de conférence	(R. Rey) **(066) 66 33 71**
SAIGNELÉGIER	HOTEL BELLEVUE Membre de la Chaîne des rôtisseurs et des cordons bleus de France	(Hugo Marini) **(039) 51 16 20**
SAIGNELÉGIER	HOTEL DE LA GARE ET DU PARC Salles pour banquets et mariages Chambres tout confort, très tranquilles	(M. Jolidon-Geering) **(039) 51 11 21 / 22**
SAINT-IMIER	HOTEL DES XIII CANTONS Relais gastronomique du Jura	(C. et M. Zandonella) **(039) 41 25 46**
UNDERVELIER	HOTEL DES GALERIES DU PICHOUX Ses spécialités culinaires Salles pour banquets	(M. Juillerat-Humair) **(066) 56 77 77**

1650

Mais, penchons-nous sur la situation actuelle du Jura et nous y décelons des symptômes alarmants :

— tout d'abord une stagnation dans le développement économique et démographique du Jura et une emprise menaçante des localités centrales et semi-centrales de Bâle, Bienne et La Chaux-de-Fonds.

En effet :

D'une étude faite en 1969 par le Centre de recherches en anthropologie de l'Université de Genève sur « la typologie des communes du Jura bernois », il ressort que les régions de Delémont et de Porrentruy forment deux régions plus ou moins autonomes polarisées par leur chef-lieu, alors que celles de Moutier et de Courtelary sont polarisées par Bienne et Granges, les Franches-Montagnes par la Chaux-de-Fonds, Laufon par Bâle et le Clos-du-Doubs par Delémont et Porrentruy.

Cela conduit les auteurs de cette étude à se poser les questions suivantes :

1. Dans quelle mesure ces villes ne drainent-elles pas consommateurs et producteurs habitant le Jura ou qui pourraient s'y établir ?
2. Dans quelle mesure le Jura n'est-il pas réduit à un réservoir de main-d'œuvre et à une zone verte ?
3. Dans quelle mesure le Jura n'est-il pas une région en passe de devenir marginale ?

Et les auteurs de conclure que si le Jura est incontestablement une région prospère, les Jurassiens en revanche ne participent pas intégralement aux développements sociaux fondamentaux des sociétés globales modernes.

Mais revenons à notre schéma des zones d'influences et nous constatons :

1. Que les voies de communications servent de support à l'emprise des grands centres.
2. Qu'être isolé du reste du pays par un obstacle naturel tel Les Rangiers ou Pierre-Pertuis peut conduire une région à adopter une stratégie particulière en fonction de sa propre situation, stratégie qui peut être à l'opposé d'une stratégie jurassienne globale.
3. Qu'un couloir nord ouest-sud est, partant de la région de Belfort - Montbéliard pour aboutir sur le Plateau suisse à Oensingen englobe les seules régions encore autonomes du Jura, c'est-à-dire les régions de Porrentruy et Delémont ainsi que Moutier et ses environs immédiats.
   Cela n'a rien d'extraordinaire, car jusqu'à présent les barrières douanières ne permettaient que des échanges par osmose, interdisant toute pénétration intempestive et d'autre part, le tronçon peu urbanisé de la vallée de la Dünnern agissait à la manière d'un tampon.
4. Que si le Jura ne prend pas conscience du danger de ces emprises, s'il ne met pas tout en œuvre pour les stopper, alors ce sera son éclatement et sa disparition en tant que peuple et entité ethnique reconnue.

Comment stopper cette emprise menaçante ?

1. Tout d'abord il faut la volonté des Jurassiens concernés de participer intégralement au développement économique du Jura. Cela présuppose un certain détachement des pôles d'attraction actuels, en particulier de Bienne et de La Chaux-de-Fonds et une orientation plus jurassienne des régions polarisées. Le problème jurassien ne commencera à se décanter que si Bienne n'y est pas associé, car à cause de son importance relative par rapport au Jura, Bienne sera toujours un élément de déséquilibre.
2. Il faut ensuite désenclaver le Jura par la création d'une voie de transit devant insuffler aux régions traversées une vitalité économique nouvelle pouvant déborder sur les régions voisines et inverser le sens de polarisation. L'influence de cette voie de transit sera d'autant plus grande, si elle débouche à chaque extrémité, non seulement sur un grand itinéraire, par exemple une autoroute, mais surtout sur des régions à fort potentiel économique, tel Belfort - Montbéliard et le Plateau suisse.
3. Il faut parallèlement attribuer à chaque centre économique régional une vocation particulière lui permettant de s'intégrer à part entière dans les structures de l'activité économique, politique et culturelle du Jura.
4. Il faut bien sûr assurer de bonnes communications entre ces centres économiques, par l'aménagement d'une infrastructure routière que l'on appellera réseau de base.
5. Enfin, on n'aménagera les axes de pénétration des localités centrales que dans une mesure compatible avec la circulation et les intérêts locaux.

Après avoir esquissé certaines lignes directrices devant conduire vers une solution globale des voies de communications servant de support à une véritable économie jurassienne, j'aborde le point suivant de mon exposé.

2. La Transjurane en tant que liaison autoroutière franco-suisse

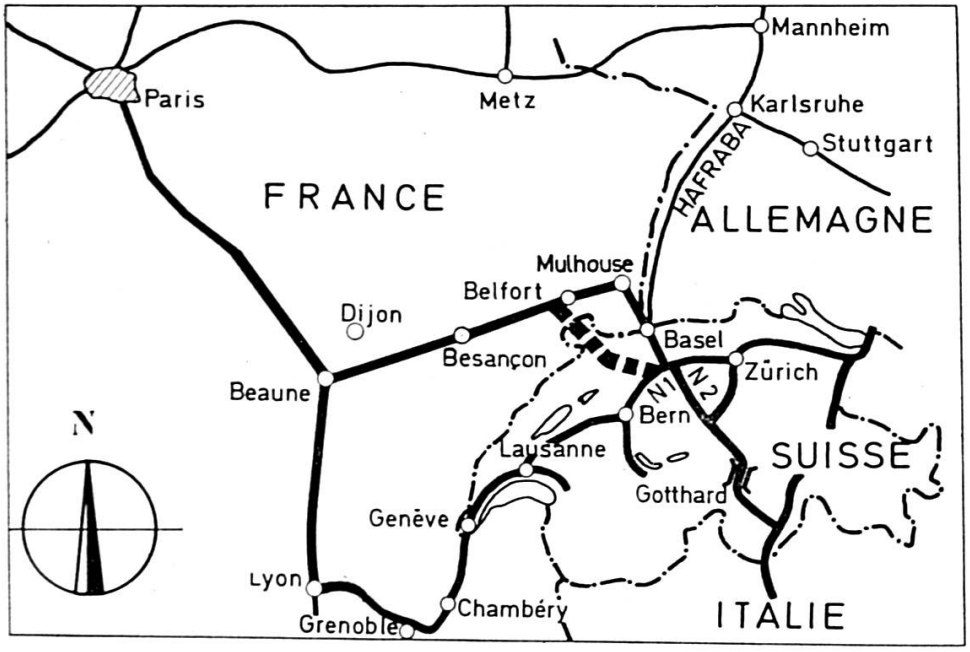
Le tracé général de la Transjurane est la prolongation sur territoire suisse de la voie rapide française A 36 - Frontière suisse. C'est le seul itinéraire qui permet de désenclaver le Jura.

Conçue comme route expresse française à deux fois deux voies séparées par un terre-plein central, la Transjurane aura les caractéristiques d'une autoroute. Toutefois et je tiens à insister sur ce point, et j'y reviendrai plus loin, il n'est pas question de construire une autoroute à partir de Boncourt et de la prolonger jusqu'à Oensingen ! Ce serait déraisonnable, contraire à un investissement judicieux des crédits et surdimensionné par rapport au trafic prévisible en 1980. Non, le projet à quatre voies servira de plan directeur à l'exécution de tronçons à deux voies, là où les conditions du trafic l'exigeront. Verra-t-on une fois la Transjurane à quatre voies ? Je l'espère, mais il est trop tôt pour l'affirmer.

Remarquons en passant, qu'entre Moutier et Balsthal, soit sur une distance de 25 km., le taux d'urbanisation est particulièrement faible, puisque la population de l'ensemble des localités se monte à peine à 7000

Cliché ADIJ No 691

LA TRANSJURANE :
LIAISON ENTRE LES RESEAUX AUTOROUTIERS FRANCAIS ET SUISSE



AUTOROUTES

ROUTE TRANSJURANE PROJETEE

0 50 100 150 200 km

habitants. C'est dire que le trafic local y est insignifiant et que la route actuelle, convenablement aménagée, suffira pendant longtemps encore à écouler le trafic issu de la Transjurane.

La Transjurane rejoindrait donc la N 1 à Oensingen. Oensingen est non seulement situé pratiquement au centre de gravité du réseau des autoroutes d'où la circulation peut éclater dans tous les azimuts, mais aussi à proximité de la région de la Suisse la plus industrialisée. Sur la base de cartes de gains de temps que nous avons établies, nous pouvons affirmer ce qui suit :

1. A partir de Besançon, le trafic issu de la A 36 en direction de la Suisse centrale et orientale aura avantage à emprunter la Transjurane et celui à destination de Berne et de l'Oberland bernois, la Transjurane ou la T 6 à partir de Moutier.
2. En revanche, à partir de Besançon, le trafic issu de la A 36 à destination de la Suisse romande aura avantage à entrer en Suisse par Vallorbe. De ces deux constatations, il résulte que la Transjurane n'est une liaison France - Suisse romande que pour le trafic provenant de la région de Belfort - Montbéliard. La Transjurane est avant tout une liaison France - Suisse alémanique qui revêt les avantages décisifs suivants :
   — c'est une liaison autoroutière franco-suisse ;
   — c'est une voie de dégagement de Bâle.

3. A partir de Moutier, la Transjurane assure des liaisons plus rapides et plus courtes vers les régions de la Suisse centrale et orientale. En ce qui concerne la liaison avec Berne et la Suisse romande, un aménagement convenable de la T 6 à partir de Moutier devrait conduire à donner l'avantage à l'itinéraire par Bienne.

3. La Transjurane et le Jura

C'est un lieu commun de prétendre que les grandes voies de communications stimulent le développement économique des régions qu'elles traversent.

Certes, le trafic de transit ne laissera rien au Jura, en revanche il motive la création d'une voie rapide devant servir de support et de stimulant au développement économique des régions de Porrentruy, Delémont et Moutier. Mais la Transjurane sur le plan interne doit être complétée par des *liaisons inter-Jura* destinées à assurer des communications rapides entre les régions économiques du Jura. En particulier j'estime urgente l'amélioration des communications routières entre le vallon de Saint-Imier et le reste du Jura, par l'élimination du bouchon de Sonceboz et la construction d'un tunnel sous Pierre-Pertuis. Cette réalisation devrait intervenir avant la mise à quatre voies du tronçon Taubenloch-Sonceboz. Elle profitera autant aux automobilistes du vallon de Saint-Imier qui n'auraient plus à traverser Sonceboz, qu'à ceux de Tavannes et au-delà qui seraient délivrés du cauchemar de passer Pierre-Pertuis. N'est-il pas en fin de compte plus logique de commencer par supprimer les obstacles à la fluidité du trafic et investir le peu d'argent disponible là où il est le plus rentable ? D'autant plus que le problème de la traversée de Bienne n'est pas encore résolu !

A côté des liaisons inter-Jura, il y a les routes d'approvisionnement nécessaires à l'économie du pays et qui servent également de support au trafic touristique de fin de semaine. Ce réseau doit être aménagé en fonction des nécessités.

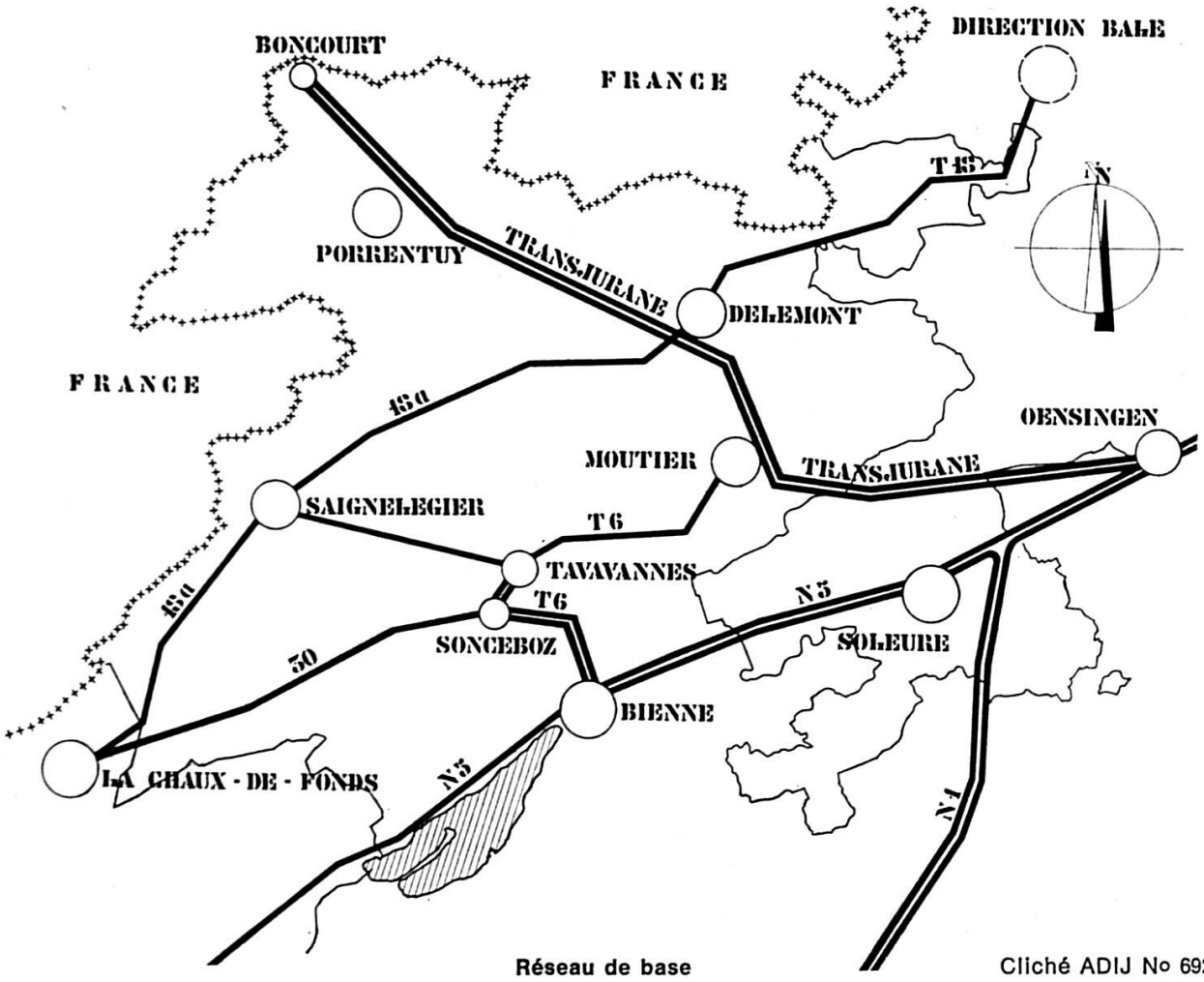
4. L'aménagement du réseau de base et ses ordres de priorité

La superposition des « Grands itinéraires »
des « Routes inter-Jura » et
des « Routes d'approvisionnement »

donne ce que j'appellerai le réseau de base, dont l'importance de chaque élément constitutif dépend du nombre de fonctions qu'il revêt. Ce réseau de base, tel qu'il est présenté, n'a un sens que si toutes les régions du Jura touchées par ce réseau sont d'accord de jouer la carte jurassienne en écartant provisoirement la carte biennoise.

Quant aux priorités, elles sont avant tout dictées par le trafic. D'une étude faite sur les capacités d'écoulement du réseau de base (à l'exclusion de la partie située dans le IIIe arrondissement) en relation avec l'accroissement du trafic, nous avons déterminé les stades théoriques de saturation.

Pour théoriques qu'ils sont, ces résultats sont intéressants, parce qu'ils permettent sur la base de critères objectifs de définir les priorités relati-



Réseau de base Cliché ADIJ No 692

ves entre les tronçons de route constituant le réseau de base, dont la Transjurane est un des éléments.

Cette étude a permis de déterminer, pour autant que les conditions du trafic ne soient pas notablement modifiées (par exemple : trafic de transit issu de la A 36), que des routes à deux voies, bien dégagées, suffiront jusqu'en 1985 à écouler le trafic à l'exception des longs tronçons de déclivité supérieure à 4 à 5 % et de certaines traversées de localités où des mesures spéciales devront être prises. (Déviations, installations de feux optiques, PI pour piétons, etc.)

Cette remarque est également valable pour la Transjurane et j'insiste à nouveau pour préciser ce qui suit :

1. Comme la voie rapide A 36 - Frontière suisse, la Transjurane, sur le territoire du canton, est projetée à quatre voies et l'acquisition des terrains se fera en conséquence.
2. Comme la voie rapide A 36 - Frontière suisse, la réalisation se fera par étapes, se raccordant provisoirement au réseau existant, selon les nécessités du trafic et les crédits disponibles, en éliminant par ordre de priorité les sections saturées. Il n'est pas question avant 1985 de réaliser des tronçons à quatre voies.

3. Par rapport aux autres routes de même catégorie, la Transjurane ne bénéficiera pas d'une priorité absolue, les conditions du trafic et l'importance de l'obstacle à éliminer étant déterminantes dans chaque cas. Cela étant bien précisé, nous pouvons, en ce qui concerne les routes principales, fixer les ordres d'urgence suivants :

Urgence 1 :	T 6	:	Bévilard - Sorvilier
(jusqu'en 1976)	T 6	:	Court - Gorge de Court
	T 6	:	Sonceboz - Tavannes (Tunnel Pierre-Pertuis)
	Transjurane	:	Frontière - Buix (Deux voies)
Urgence 2 :	Transjurane	:	Tunnel sous Les Rangiers
(à partir de 1976)			(Deux voies)
	T 6	:	Reconvilier - Tavannes
	T 6	:	Court - Gorges de Court
	T 18	:	Soyhières déviation - Riederwald

Les autres routes du réseau de base seraient aménagées selon les crédits disponibles pour les routes secondaires.

5. La Transjurane et le réseau d'ordre supérieur

Il ne fait pas de doute que la section de la Transjurane, Frontière suisse - Delémont, revêt sur le plan jurassien et cantonal une importance bien plus considérable que la section de la T 18 Delémont - Bâle. Certes, il n'est pas question de nuire à nos amis du Laufonnais, du reste nous veillerons à ce qu'il en soit ainsi.

Toutefois, le Laufonnais ne participe pas au développement économique du Jura, car pour plusieurs raisons, et la langue n'en est pas une des moindres, il s'est depuis longtemps résolument tourné du côté de Bâle. Il est donc de notre devoir d'assurer au Laufonnais une liaison convenable avec Bâle. En revanche, nous ne sommes pas disposés à investir le peu de crédits disponibles pour faciliter aux Bâlois le trafic touristique de fin de semaine, qui n'est pas un grand rapport pour le Jura.

Nous ne savons pas encore ce que sera au juste le réseau des routes principales d'ordre supérieur. Nous savons seulement qu'il bénéficiera, par rapport au réseau normal des routes principales, de subventions bien plus substantielles. Il est dès lors essentiel, pour le canton, que les routes dont l'aménagement occasionnera les dépenses les plus considérables puissent être classées dans ce réseau.

C'est pourquoi, nous demandons :

1. Que la T 6 : Frontière française - Delémont - Moutier - Bienne - Schönbühl, soit rangée dans le réseau des routes principales d'ordre supérieur.
2. Que la T 18 et la T 30 : La Chaux-de-Fonds - Sonceboz, soient maintenues dans le réseau des routes principales normales.
3. Que la route N° 30 : Moutier - Balsthal, soit rangée au moins dans le réseau normal des routes principales.

6. La Transjurane et le réseau des routes nationales

Le classement partiel de la Transjurane dans le réseau des routes principales d'ordre supérieur n'est qu'une solution provisoire, qui n'est acceptable que parce qu'elle permet d'entreprendre certaines corrections urgentes avant 1985. La revendication du Jura d'être doté d'une route nationale subsiste et nous espérons que les espoirs mis dans la Transjurane, en tant que liaison autoroutière franco-suisse, seront confirmés dès 1985, date à laquelle la A 36, la voie rapide A 36 - Frontière suisse et la mise à grand gabarit du canal du Rhône au Rhin seront achevés. L'avenir dira si nous avions raison.

7. Les dangers qui menacent la Transjurane

Si dans certaines régions du Jura-Sud on se sentait lésé par le projet de la Transjurane, bien que la route du Taubenloch fût déjà en construction, c'est certainement par manque d'information ou par suite d'informations fragmentaires. J'en porte une grande part de responsabilité. J'espère qu'en ayant incorporé la Transjurane dans le réseau de base et en lui enlevant toute priorité absolue, du moins jusqu'en 1985, je lui aurai redonné sa vraie dimension et éliminé bien des oppositions. Il est d'autre part bien clair que lorsque :

— le tunnel de Pierre-Pertuis sera réalisé
— la traversée de Bienne selon une quelconque variante sera exécutée
— et la nouvelle route Lyss - Schönbühl en service,

le trafic à partir de Moutier à destination de Berne et de l'Oberland bernois aura avantage à passer par Bienne, alors que la liaison sur Oensingen restera l'apanage du trafic de transit à destination de la Suisse centrale et orientale. Ainsi donc, Moutier - Bienne et Moutier - Oensingen ne se feront plus concurrence, mais seront parfaitement complémentaires l'une par rapport à l'autre.

Cependant, la Transjurane dont la vocation principale est d'assurer la liaison entre les réseaux autoroutiers français et suisse doit par définition conduire le trafic à Oensingen et non à Bienne. C'est pourquoi, il n'est pas correct de dire qu'elle se partage à Moutier. Il serait plus juste de dire qu'à partir de Moutier, une liaison du même ordre conduit le trafic à Bienne.

Pour en revenir aux dangers qui menacent la Transjurane, je dirai qu'ils résident avant tout dans les décisions que prendra la commission Ruckli dans son rapport final. Cette commission, à l'exception de notre ingénieur cantonal qui en fut un ardent défenseur, a eu jusqu'à présent un préjugé nettement défavorable à l'encontre de la Transjurane, préjugé résultant d'un manque évident d'information et d'un parti-pris obstiné. Les événements de ces derniers temps, en particulier les interventions du Conseil-exécutif et des conseillers nationaux Gassmann et Kohler ont eu un effet bénéfique et l'hostilité a fait place à la compréhension et au dialogue. Il n'est pourtant pas question de relâcher la lutte, il faut au contraire la poursuivre jusqu'à ce que les justes revendications du Jura, appuyées par les autorités cantonales, soient acceptées par la Confédération.

8. Appel à la solidarité et à l'union de tous les Jurassiens

A ceux qui veulent la pérennité de l'âme et du peuple jurassien, à ceux qui désirent une économie jurassienne dynamique et diversifiée, à ceux qui souhaitent une compréhension réciproque et une collaboration active entre le Jura-Nord et le Jura-Sud, aux Jurassiens de bonne volonté, je leur dit « Unissez-vous pour le bien du Jura, aidez-le à s'affirmer et à montrer à l'extérieur qu'en dépit de nos divisions nous savons nous élever au-dessus de nos luttes partisanes et présenter un front uni, lorsque l'intérêt supérieur de notre petite patrie l'exige ».

Ce que nous devons demander et exiger c'est, je le répète :

1. Le classement de la T 6 dans le réseau des routes principales d'ordre supérieur.
2. Le classement de la N° 30 au moins dans le réseau des routes principales normales.
3. Le maintien de la T 18, Delémont - Bâle, et de la T 30, Sonceboz - La Cibourg, dans le réseau des routes principales normales.
4. L'inscription de la Transjurane dans le réseau des routes nationales dès 1985.

Dans peu de temps, les Jurassiens de toutes les régions du Jura seront appelés à confirmer ces revendications. J'ose espérer que mon appel à la solidarité sera entendu, que la raison prévaudra sur l'égocentrisme local, que l'intérêt général du Jura prendra le pas sur l'intérêt régional et que les Jurassiens prendront une fois conscience de la nécessité de s'unir pour faire aboutir leurs justes revendications.

ORGANES DE L'ADIJ

Direction

Président : Frédéric Savoye, 2610 Saint-Imier, tél. 039 41 31 08

Secrétaire général : François Lachat, 2740 Moutier, tél. 032 93 41 51

Membres : Jean Jobé, préfet, 2900 Porrentruy, tél. 066 66 10 29
Rémy Berdat, 2740 Moutier, tél. 032 93 12 45
Marcel Houlmann, 2520 La Neuveville, tél. 038 51 31 21

Administration de l'ADIJ et rédaction des « Intérêts du Jura »

Rue du Château 2, case postale 344, 2740 Moutier 1, tél. 032 93 41 51

Abonnement annuel : Fr. 20.— ; le numéro Fr. 2.— ; CCP 25 - 10 213

Caisse CCP 25 - 2086