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: 49 (1978)

Heft: 7: Les communications transjuranes

Artikel: Deuxième journée, samedi 26 novembre 1977 : analyse des réalisations, des projets et des contreprojets

Autor: Eckert, Jean / Tièche, C.-A. / Zahn, U.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824905

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: 15.07.2025

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

Deuxième journée, samedi 26 novembre 1977

Analyse des réalisations, des projets et des contreprojets

La Transjurane

par Jean Eckert, ingénieur en chef du Ve arrondissement des ponts et chaussées

Historique

En 1964, M. Huber, directeur des Travaux publics du canton de Berne me chargea de faire une étude d'une route à travers le Jura, route destinée à désenclaver le Jura. La proposition d'envisager une route Bâle - Delémont - Bienne n'aurait pas été à proprement parler une « Transjurane », mais l'aménagement d'une route existante. Pour promouvoir le développement économique de la région, il fallait intéresser la plus grande partie du Jura. Pour cette raison, nous avons retenu une liaison nord-sud, à partir de Boncourt.

Le premier tracé envisagé passait de Porrentruy à Bienne par les Rangiers, Tramelan, Tavannes, voulant faire de cet axe la continuation de la T 6 qui se prolonge par Bienne et Berne jusqu'à Spiez. L'ingénieur cantonal nous ayant fait remarquer que le réseau des routes nationales, et en particulier la liaison Berne - Oensingen ne devait pas être ignorée, la liaison du nord-ouest vers le sud-est a été étudiée. Cette liaison, conçue à quatre voies, présentait l'avantage de desservir les trois centres de Porrentruy, de Delémont et de Moutier.

Les projets sont restés à la même situation jusqu'à la création du comité d'action Pro Transjurane qui a mis sur pied une commission technique chargée de seconder l'ingénieur d'arrondissement dans l'étude de tous les aspects du tracé de la Transjurane : implications économiques, protection de l'environnement. Cette commission technique s'est révélé un outil de travail indispensable. Nous avons fait œuvre de pionniers, puisque c'est la première fois que l'étude de tracés s'est faite en collaboration directe avec les disciplines concernées par l'aménagement du territoire. Cette commission a commencé à fonctionner en 1975 et était composée de : M. Rey, délégué au développement économique ; M. Baumann, urbaniste d'arrondissement; M. Oeuvray, urbaniste local ; M. Lieberherr, naturaliste auprès de la Ligue suisse pour la protection de la nature ; M. Donis, président de la commission pour la protection de la nature de l'ADIJ ; M. Cuttat, président de la Chambre d'agriculture du Jura ; M. Farron, conservateur des forêts du Jura ; M. Brunner, spécialiste des remaniements parcellaires ; M. Schindler, géologue et hydrogéologue ; MM. les ingénieurs de la route représentés par le Bureau jurassien d'études et de réalisations routières (BUJERR).

Méthode de travail

Le groupe des ingénieurs mettait à la disposition de la commission technique plusieurs esquisses de tracés, techniquement possibles. Ces tracés étaient soumis, d'une part, à l'appréciation des spécialistes de la commission, d'autre part, à l'avis des communes concernées. Sur la base de ces avis, la commission procédait à des modifications et à des choix dans le faisceau des tracés pour n'en retenir plus qu'un seul, reconnu comme acceptable par toutes les disciplines et par les communes. Si des modifications fondamentales étaient apportées, le projet retournait auprès des communes concernées pour nouvelle étude et préavis.

Tracés retenus

Fallait-il aménager la route existante ?
Sur le tracé Boncourt-Douane à la sortie de Cornol, long de 22 km., on rencontre trois passages à niveau et huit localités représentant 12 km., soit le 55 % du total du tronçon.
Pour les 13,7 km. du secteur de Develier-Village à la Roche-Saint-Jean, les quatre traversées de localités représentent 7 km., soit le 53 %. Pour la route Delémont - Glovelier, ce taux atteint 62 % en localités.
La route existante n'aurait pratiquement pas pu être utilisée, si l'on tient compte de raccordements pas trop rapprochés des zones habitées.

Trois tracés ont été étudiés :

1. une solution « est » de Porrentruy qui donne la priorité à la fonction de désenclavement du Jura ;
2. une variante « ouest » de Porrentruy qui donne la priorité à la liaison des différentes régions entre elles ;
3. une variante « intermédiaire » située entre les deux précédentes.

Profil : en principe, nous aurions retenu une chaussée à deux voies, mais nous avons finalement adopté une chaussée à trois voies avec possibilité de dépassement alternée. Dans notre région vallonnée, cette solution présente l'avantage de permettre systématiquement une voie de dépassement dans les rampes. Cette solution permet aussi de réduire les emprises des terrains par rapport aux autoroutes de moitié environ. Les caractéristiques géométriques sont adaptées à la configuration du terrain, même si elles sont moins généreuses que celles retenues sur le Plateau, de manière à permettre une intégration maximale du projet dans la nature.
Protection de l'environnement : nous avons tenu largement compte de la qualité de la vie, de l'agriculture, de la protection des paysages et des sites, de l'écologie. Mais avant tout, on construit pour l'homme, et je pense que l'homme doit être au centre de tous ces problèmes.
Gain de temps : pour les variantes « ouest » ou « intermédiaire », avec une vitesse estimée à 90 km/h. sur la Transjurane, de 60 km/h. sur les routes principales et de 50 km/h. sur les routes secondaires, on a estimé les gains de temps suivants :

Delémont - Porrentruy :	13 minutes
soit le 43 % du temps	
Delémont - Saignelégier :	15 minutes
Delémont - Saint-Ursanne :	8 minutes
soit le 35 % du temps	
Porrentruy - Saignelégier :	8 minutes
soit le 20 % du temps	
Porrentruy - Saint-Ursanne :	10 minutes
soit le 59 % du temps	
Saignelégier - Saint-Ursanne :	5 minutes
soit le 15 % du temps	
Delémont - Moutier :	4 minutes
soit le 30 % du temps	

Ces estimations ne tiennent pas compte des passages à niveau et du fait que le 60 % du tracé est dans des localités.

La T 6 Bienne - Moutier

par C.-A. Tièche, ingénieur

La CRJ, depuis bientôt trente ans, le CAPT, depuis cinq ans, se sont préoccupés, d'une part du réseau routier jurassien dans son ensemble, d'autre part de la Transjurane.
A la suite des développements politiques que nous connaissons, ayant pour conséquence la partition du Jura, une nouvelle commission routière (ou sous-commission) mise sur pied par l'ARP, a vu le jour. Nous ne connaissons pas les buts de cette commission.
Dès lors, si je prends la parole ce matin, ici, c'est en mon nom personnel. Je n'engage ni la CRJ ni le CAPT, ni aucun autre organisme quelconque.

Mon exposé se bornera par ailleurs à un constat de situation de la route T 6, Bienne - Moutier, en fonction des projets connus d'une part et des travaux en cours d'autre part.
Les éléments d'appréciation officiels à notre disposition sont les suivants :

1. Déclaration du Conseil-exécutif du canton de Berne (1977).
2. Décision de la Constituante jurassienne (1977).

1. Déclaration du Conseil-exécutif à une interpellation du député J.-P. Gehler, le 17 novembre 1976

Question

Quel est actuellement l'état des travaux de la T 6 dans le Taubenloch et à quelle date les différentes étapes seront-elles terminées ?

Réponse

Chacun sait que jusqu'à présent la route existante a été redressée grâce à la construction de trois nouveaux tunnels qui élimineront les virages les plus serrés, et que la rampe de Boujean a été terminée et constitue le nouveau débouché du Taubenloch vers Boujean.
A l'heure actuelle, la route longeant la rive ouest de la Suze, entre La Heutte et le pont du Taubenloch, est en construction. Elle sera ouverte à la circulation en été 1980. Le reste de l'aménagement des routes déjà existantes entre le pont du Taubenloch et La Heutte sera certainement poursuivi de 1979 à 1983.
L'élaboration des projets est en cours. Le nouveau tracé de la route entre La Heutte et Sonceboz sera la dernière étape ; ici encore, les projets sont en étude. Ces projets seront certainement mis en chantier entre 1982 et 1986.

Question

Selon le plan directeur présenté à l'époque, le percement d'un tunnel sous Pierre-Pertuis doit faire immédiatement suite à l'achèvement du tronçon Bienne - Sonceboz.

a) Ces dispositions sont-elles toujours valables ?

b) A quelles dates les travaux de percement seront-ils entrepris et terminés ?

Réponse

Le plan directeur présenté par la Direction des travaux publics est toujours valable. L'élaboration du projet n'a pas encore été entamée. On n'est pas encore en mesure de se prononcer sur la date de commencement des travaux.

De cette réponse, on peut tirer les informations suivantes :

1. La rampe de Boujean constitue le nouveau débouché du Taubenloch vers Boujean, Bienne et plus loin, Berne, Neuchâtel, Zurich et Lucerne.
2. La route entre La Heutte et le Taubenloch, rive droite, sera ouverte au trafic en 1980.
3. Le reste des routes entre La Heutte et Taubenloch (rive gauche) sera aménagée et certainement poursuivi de 1979 à 1983.
4. Le nouveau tracé entre La Heutte et Sonceboz est à l'étude. Les travaux seront mis en chantier entre 1982 et 1986.
5. Un tunnel sous Pierre-Pertuis est prévu selon le plan directeur. Ce plan est toujours valable. Il n'y a pas de dates envisagées pour l'exécution.

Conclusions

— La T 6 arrivera jusqu'à La Heutte avec quatre pistes ;
— de La Heutte à Sonceboz : étude en cours (deux, trois ou quatre pistes) ;
— de Sonceboz à Tavannes : un tunnel (deux pistes).

2. Décision de la Constituante jurassienne

Le 23 juin 1977, la Constituante s'est prononcée à l'unanimité pour la construction d'une Transjurane (— 8 abstentions). La planification de cette dernière est faite par le Ve arrondissement, en accord, quant à ses options fondamentales, c'est-à-dire :

— tracé : Boncourt - Oensingen ;
— dimensionnement : trois voies ; ? Bof.

— caractère : autoroutier ;
— tracé évitant les localités ;
avec le SFRD et la DCTP.
Cette Transjurane passera donc à Moutier.

L'Orval

Entre Tavannes, d'une part (tunnel), et Moutier (Transjurane), d'autre part, il y a l'Orval.
La Bretelle ou même la Transjurane souhaitée par certains doit y passer. Comment, sous quelle forme ?
Voici la réponse du gouvernement :

Question

Les travaux déjà entrepris entre Tavannes et Moutier se situent-ils dans le cadre du programme général prévu ?

Réponse

Les travaux déjà entrepris entre Tavannes et Moutier s'inscrivent dans le cadre du programme global tendant à améliorer la T 6 afin d'accroître la sécurité de la circulation.

On peut en déduire que le gouvernement, dans sa planification, ne prévoit rien d'autre que l'aménagement de la T 6 actuelle dans l'Orval.
On ne parle pas de tunnel à Court - Romont, à Péry - Bévilard, ni ailleurs, mais à Pierre-Pertuis.
Il n'est pas question de route express ni d'autoroute évitant les localités. Cette T 6 sera une route à trafic mixte et n'aura pas de caractère autoroutier comme la Transjurane. Les grands travaux en voie d'exécution à Bévilard s'inscrivent dans le cadre de cet aménagement.
Le gabarit sera certainement de 9 m.
C'est à mon avis la seule solution dans l'Orval. Toutes les autres : routes express, tunnels, déviations de localités, etc. créent plus de nouveaux problèmes qu'elles n'en résolvent.
Quand est-ce que la T 6 de Bienne à Moutier sera-t-elle aménagée définitivement selon la planification prévue ?

Question

Pour quelle date peut-on espérer l'ouverture définitive du tronçon Bienne - Moutier ?

Réponse

Il est difficile aujourd'hui de se prononcer sur la date d'achèvement de tous les travaux. Les indications portant sur des dates situées après 1978 sont valables, mais uniquement sous réserve des possibilités normales de financement selon des critères actuels. Il est possible que le canton soit amené à avancer les subventions qu'on attend de la Confédération. Le Conseil-exécutif est désireux de poursuivre les travaux d'aménagement de la route Bienne - Moutier au rythme actuel.
La réponse n'appelle pas de commentaires. Elle ne peut être autre dans les circonstances actuelles.

Le point de vue des dérouteurs

par U. Zahn, ingénieur EPF

Remarque préliminaire

Il y aurait beaucoup de choses à dire. Par exemple sur tout ce qui ne s'est pas dit le 12 novembre. Mais je vais respecter le quart d'heure prévu et m'en tenir au sujet limité à la Transjurane.

Je préviens : ce que je vais dire va sonner dur parfois ; cependant, je ne veux pas attaquer des personnes, mais des institutions.

Les arguments contre la Transjurane

Une bonne partie des arguments contre cette route ont été présentés dans les trois premiers numéros du « Dérouteur » (on peut encore les obtenir à la case postale 149, 2900 Porrentruy 2, contre l'envoi de quelques timbres-poste). Pour les résumer brièvement :

— le volume de trafic ne justifie pas une nouvelle route à travers le Jura ;

— la construction d'une nouvelle route n'apporte pas forcément le développement économique (d'ailleurs même pas défini). Il se peut bien qu'une nouvelle route « vide » une région (voir l'exemple du Val-de-Travers, où les promesses n'ont pas été tenues) ;

— on n'a encore rien dit des conséquences écologiques possibles (plomb, amiante, etc.).

Comme ces arguments n'ont jamais été contredits sérieusement, ils restent valables. La nécessité de la Transjurane reste donc encore à prouver.

La Transjurane comme objet de prestige

De quoi parler alors ? Quant à moi, je parle de la Transjurane comme objet de prestige, hochet de compensation, futur monument de quelques politicards. Cela semble être dur, mais regardons quelques faits.

— Regardons qui se trouve à ce stage sur les communications dans le Jura : un seul constituant, aucun de ceux que certains appellent des « politiciens importants », peu ou pas de journalistes. Donc ceux qui décident et ceux qui prétendent informer le public se désintéressent d'une information sur la Transjurane. Encore mieux, ils craignent le débat direct, la confrontation. J'avais d'abord l'intention de renoncer à participer après avoir entendu ce qui s'est dit le 12 novembre. On m'a dit que ce serait une sorte d'abandon, alors je suis venu quand même. Seulement, les autres ne viennent pas ; ils préfèrent répéter les « arguments » qu'on leur a servis jusqu'à présent.

— A mon avis, l'absence de ces gens est grave, parce qu'elle confirme une certaine tendance :
le Conseil de ville de Porrentruy avait été invité par nous à une soirée d'information sur la Transjurane. Deux membres ont répondu à cette invitation, un autre s'est excusé. Tous les autres avaient déjà « suffisamment » d'informations de la part des milieux intéressés ;
la Constituante s'est basée sur un rapport que je me permets de qualifier de « bidon » ; c'est un plagiat tout bête, sans réflexion approfondie, malgré ce que l'auteur nous a dit lors d'une rencontre directe.

— La même façon de « traiter » le sujet à la presse. Pas d'information, mais du matraquage de cerveau. On lit les mêmes phrases depuis des années. Mieux encore : l'opposition se fait censurer : le « Pays » a renvoyé aux « Dérouteurs » un communiqué sous prétexte qu'il faut payer en même temps une annonce pour le journal. Si d'après la nouvelle Constitution, toute censure est interdite, l'autocensure ne l'est pas.

— Même ce stage sur les communications reflète les rapports de force : les CFF qui ne font que délaisser les lignes du Jura, l'ACS qui ne fait que défendre le fétichisme de l'automobile, un professeur qui se permet de parler de la Transjurane tout en avouant ne pas connaître le dossier, et aujourd'hui, huit conférences et un seul petit quart d'heure pour l'opposition.

— Le point le plus grave à mon avis n'est pas que la Transjurane soit devenu un objet de prestige, mais que le débat et les décisions ne se prennent pas démocratiquement. La Constituante a choisi le 23 juin 1977 — à la date du deuxième anniversaire du nouveau canton — de ne pas soumettre le principe d'une Transjurane à une consultation populaire. C'est un début d'enterrement de démocratie assez précoce ! Je signale seulement qu'il y a d'autres cantons (d'ailleurs en Suisse alémanique, pardon) qui connaissent le principe d'une consultation populaire pour la construction des grandes routes.

Contreprojets et propositions dites « constructives »

Je n'en fais pas. Du moment qu'il y a de l'argent public — donc payé avec les impôts de tous les « bons » citoyens — pour financer les études du Ve arrondissement, de l'ADEP et de différents organismes et personnes, je suis en droit d'attendre que ces gens-là fassent des propositions intelligentes. Si on me paie, je fournirai aussi des études. Mais jusque-là, c'est à eux de prouver la nécessité d'une nouvelle route, et pas à moi de prouver qu'elle n'est pas utile.

Conclusion

Ceux qui sont au pouvoir et qui se permettent de prendre des décisions qui concernent tout le monde n'ont, à mon avis, que le choix suivant :

— ouvrir un vrai débat public, et cela pas seulement sur les problèmes techniques de la Transjurane, mais aussi sur les implications économiques, sociologiques et écologiques,
— ou avouer que la Transjurane n'est vraiment qu'un objet de prestige, sans valeur technique ni économique pour le canton du Jura.

La route horlogère Bienne - La Chaux-de-Fonds

par J.-R. Meister, ingénieur EPF

Je ne reviendrai pas sur le tronçon Bienne - Sonceboz qui a été traité par M. Tièche dans son exposé sur la T 6, si ce n'est pour ajouter que le secteur Gorges du Taubenloch - Péry sera en trafic mixte.

Les comptages routiers ont montré que le tronçon Bienne - Sonceboz supporte trois fois plus de véhicules que le tronçon Sonceboz - Saint-Imier. Sur cette dernière route, et jusqu'à la Cibourg, le trafic restera sur la route actuelle qui doit encore être améliorée sur les tronçons suivants :

— construction de passages différenciés à Saint-Imier ouest, Cormoret est et Renan ouest ;
— amélioration de la route entre Saint-Imier et Sonvilier.

La date de ces réalisations dépend des finances disponibles, mais l'ordre de construction des passages différenciés sera fort probablement celui de l'énumération ci-dessus.

A mon avis, une route « horlogère » qui éviterait les agglomérations de Corgémont à Renan n'entre plus en considération, vu les options prises et les réalisations déjà effectuées.

Les déclarations ci-dessus sont à titre personnel et n'engagent personne d'autre.

Les CFF

par A. Denis, professeur

Je considère que sur un axe déterminé, les transports sont plus complémentaires que concurrents.

Le réseau ferroviaire à voie normale dans le Jura a la configuration suivante :

— Bâle - Delémont - Moutier - Granges - Bienne - Lausanne, relation bien desservie et prioritaire pour les CFF à partir de Bienne. Peu de trafic marchandises en raison des rampes et de l'accès peu pratique de Muttenz, ainsi que du rebroussement de Delémont.
— Delle - Porrentruy - Delémont - Moutier - Bienne - Berne, ligne transjurane par excellence, mais qui fait piètre figure maintenant (plus que deux wagons voyageurs). Sur le plan des marchandises, meilleure situation (transit Peugeot, Renault, ferraille, bois, céréales). Cette ligne a bénéficié de la création du diverticule de Bure avec la construction de la sous-

station de Courtemaîche qui a amélioré la capacité de réseau électrique.
— Moutier - Sonceboz, ligne régionale.
— Bienne - Saint-Imier - La Chaux-de-Fonds, qui a une bonne desserte.

Ce réseau connaît des handicaps internes et externes.

Handicaps internes :

— le réseau jurassien est à voie unique ;
— rebroussement de Delémont ;
— accès à Muttenz peu pratique ;
— profil tourmenté (courbes et rampes) limitant le tonnage des trains marchandises ;
— deux handicaps tarifaires essentiels : surtaxe Moutier - Granges qui pénalise la région et l'éloigne artificiellement du Plateau suisse ;
faux statut international de la gare de Delle qui nuit considérablement au trafic d'exportation.

Handicaps externes, ou handicaps de concurrence :

— drainage du trafic par Bâle. En vertu d'une convention datant d'avant 1870, tout le trafic marchandises venant d'Allemagne doit passer par Bâle, par la rive droite du Rhin ;
— concurrence très efficace sur le plan des voyageurs par le Transjuralpin qui a détourné l'essentiel du trafic voyageurs Oberland - Paris par Neuchâtel. C'est choquant quand on pense que la ligne via Delle dessert sur territoire suisse 185 000 habitants. Cette ligne a été sacrifiée pour une ligne qui, via Neuchâtel, dessert 75000 habitants. Cela a entraîné l'ADIJ, l'ADEP, la Constituante à faire toute une série de démarches pour essayer de résoudre ce problème. Nous avons une infrastructure qui est loin d'être saturée et qui gagnerait à être mieux connue.

Les Chemins de fer du Jura

par J. von Kaenel, directeur CJ

Bien que le stage qui nous réunit soit consacré aux communications « transjuranes » — donc de transit si on donne au terme transjurane son véritable sens — nous allons rapidement évoquer le cas des Chemins de fer du Jura (CJ) dont la vocation régionale est manifeste. Toutes les tentatives entreprises pour leur conférer une importance interrégionale ou même internationale ont échoué. L'espoir de voir s'établir un courant de trafic de Dannemarie à Porrentruy par Pfetterhouse ne fut qu'un rêve, de même l'idée d'ouvrir la ligne Glovelier - La Chaux-de-Fonds à un trafic prenant sa source à Bâle. Les rêveurs ne comprenaient pas ce principe élémentaire : il ne suffit pas de créer une voie de communication si perfectionnée fut-elle pour y attirer le trafic, il faut qu'il existe un besoin objectif.

Les chemins de fer du Jura sont nés à l'époque de la diligence, en 1884, par l'ouverture de la ligne Tavannes - Tramelan. La construction des autres lignes s'est poursuivie jusqu'en 1913. Les populations clairsemées, le manque d'industries, le faible pouvoir d'achat des hommes de ce temps ont fait obstacle au développement de ces chemins de fer. Faute de trafic suffisant ou d'aide efficace des pouvoir publics, les installations et le matériel roulant sont négligés, à la fin de la Deuxième Guerre mondiale le réseau est en ruines, les vieilles locomotives à bout de souffle. De plus, l'exploitation est assurée par quatre compagnies différentes, deux lignes sont à voie normale avec traction à vapeur, une à voie étroite avec traction à vapeur, la quatrième à voie étroite à traction électrique. En 1945, c'est la fusion des quatre entreprises, imposée par la Confédération pour permettre l'octroi d'une aide substantielle de 16,4 millions de francs, somme considérable pour l'époque, mais peu en regard de la longueur du réseau. Il faudra plus d'un quart de siècle de perfectionnements pour arriver à assainir la situation.

Nonante-deux kilomètres de voies électrifiées, huit tunnels, vingt-deux ponts, trente-sept bâtiments, voilà quelques chiffres pour caractériser les installations. Quatre-vingt-neuf véhicules — dont dix-sept à moteurs — forment le parc. Si l'on ajoute dix-huit véhicules routiers, on aura donné une vue d'ensemble des CJ. En moyenne de l'année, l'effectif du personnel est de cent dix-sept seulement. C'est peu, car les CJ forment une entreprise autonome. Tous les problèmes financiers, techniques, administratifs doivent se régler sans aide extérieure. L'activité sur le plan technique à elle seule s'étend à plusieurs domaines : génie civil, mécanique, électricité avec les multiples applications à la technique ferroviaire et automobile. Le groupe restreint formant l'encadrement doit être polyvalent, l'organisation étant elle-même plutôt du type matriciel.

Les CJ souffrent avant tout de la disproportion entre recettes de transport et investissements. Les charges fixes sont très importantes. Comme elles sont indépendantes du trafic, le compte de résultat est défavorable. Pour les services d'automobiles — où les frais fixes sont nettement plus bas que pour le chemin de fer — le degré de couverture est de 90 % environ : la recette couvre le 90 % des charges. Dans le secteur chemin de fer, il n'est plus que de 40 % environ. La décision d'alléger la charge assumée par les pouvoirs publics par abandon de voies ferrées au profit de la ligne d'autobus est de nature essentiellement politique. Elle échappe à la compétence de la direction de l'entreprise, cette dernière se bornant à informer les autorités sur la situation de fait ainsi que sur les avantages et inconvénients de chaque système. Maintes études ont été faites depuis un quart de siècle, mais elles ont ensuite été reléguées dans les tiroirs. Par contre, de nombreuses mesures de rationalisation ont été prises.

Par kilomètre exploité, les CJ transportent par le rail environ 136 000 km/voyageurs (en moyenne dix-neuf par train). Des prestations plus faibles ne sont enregistrées, en Suisse, que sur les lignes Pont - Brassus et Aigle - Diableret. A l'exception de cette dernière ligne, toutes celles où le nombre des voyageurs est inférieur à 180 000 par kilomètre se situent en Suisse romande sur la chaîne du Jura ou à son pied. En trafic marchandises, les km/tonnes par kilomètre exploité sont de 8700 aux CJ. La ligne Pont - Brassus transporte le double environ et compense largement son infériorité en trafic voyageurs.

En définitive, seule la ligne Aigle - Les Diablerets se classe en dessous des CJ pour les deux catégories de trafic. L'avenir doit donc être considéré avec un optimisme très modéré ; les pouvoirs publics le tiennent en leurs mains. La Confédération a un poids prépondérant, pas tant à cause des actions qu'elle détient dans la société anonyme que forment les CJ (environ un tiers) que parce que les chemins de fer sont soumis à la législation fédérale et que l'aide financière qu'ils reçoivent découle de l'application de la loi fédérale sur les chemins de fer.

Enumérons d'abord les quatre obligations fondamentales :

— obligation d'exploiter ;
— obligation de transporter ;
— obligation d'observer des horaires ;
— obligation de fixer des tarifs.

Les charges qui découlent de ces obligations sont lourdes ; elles limitent le pouvoir d'action des sociétés de transport. En échange, les entreprises sont mises au bénéfice d'une concession, qui les met à peu près à l'abri de la concurrence d'autres entreprises de transports publics, mais pas des transporteurs professionnels qui, eux, disposent librement de leurs moyens et choisissent sur le marché les activités qui leur conviennent le mieux. La concession octroyée aux entreprises publiques est donc en grande partie illusoire puisqu'elle ne confère aucun monopole. Les obligations l'emportent sur les privilèges. La compensation existe sous forme d'aide directe de la Confédération. Cette dernière accorde des contributions pour :

Bons hôtels et restaurants du Jura

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

BONCOURT	HÔTEL-RESTAURANT LA LOCOMOTIVE Salles pour sociétés - Confort	L. Gatherat **066 75 56 63**
COURTEMAICHE	RESTAURANT DE LA COURONNE (CHEZ L'CABRI) - Cuisine réputée - Salle pour banquets et sociétés - Cadre rustique	Famille L. Maillard **066 66 19 93**
DELÉMONT	HÔTEL DE LA BONNE-AUBERGE Votre relais gastronomique au cœur de la vieille ville - Chambres tout confort Ouvert de mars à décembre	Famille W. Courto **066 22 17 58**
DELÉMONT	BUFFET DE LA GARE Relais gastronomique Salles pour banquets et sociétés	Famille P. Di Giovanni **066 22 12 88**
DELÉMONT	HÔTEL DU MIDI Cuisine soignée - Chambres tout confort Salles pour banquets et sociétés	Oscar Broggi **066 22 17 77**
DEVELIER	HÔTEL DU CERF Cuisine jurassienne - Chambres - Salles	Charly Chappuis **066 22 15 14**
GLOVELIER	AUBERGE DE LA CROSSE-DE-BÂLE Renommée pour son filet de bœuf Salles de réunion au centre du Jura	Famille Gérard Lachat 066 56 72 44
MOUTIER	HÔTEL OASIS Chambres et restauration de 1re classe Salles pour banquets de 30 à 120 personnes	Famille Tony Loetscher **032 93 41 61**
MOUTIER	HÔTEL SUISSE Rénové - Grandes salles	Famille M. Brioschi-Bassi **032 93 10 37**

1862

LA NEUVEVILLE	HOSTELLERIE J.-J. ROUSSEAU Relais gastronomique au bord du lac Mariages - Salles pour banquets	Jean Marty **038 51 36 51**
OCOURT	HÔTEL DES DEUX-CLEFS Chambres confortables avec eau courante chaude et froide Salle pour banquets et mariages	Famille H. Blaser-Meylan 066 55 35 35
PORRENTRUY	BUFFET DE LA GARE Le restaurant des gourmets et des gourmands de tous les pays	R. et M. Romano **066 66 21 35**
PORRENTRUY	HÔTEL TERMINUS Hôtel avec douches - Bains - Lift - Restaurant français - Bar - Salle de conférence Discothèque	L. Corisello-Schär **066 66 33 71**
LES RANGIERS	HÔTEL DES RANGIERS Salles pour banquets - Mariages - Séminaires - Chambres tout confort - Cuisine soignée	Famille Chapuis-Koller **066 56 66 51**
SAIGNELÉGIER	HÔTEL BELLEVUE Cent lits - Chambres (douche et W.-C.) Sauna - Jardin d'enfants - Locaux aménagés pour séminaires - Tennis - Prix spéciaux en week-end pour skieurs de fond	Hugo Marini **039 51 16 20**
SAIGNELÉGIER	HÔTEL 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	HÔTEL DES XIII-CANTONS Relais gastronomique du Jura	C. et M. Zandonella **039 41 25 46**
TAVANNES	HÔTEL DE LA GARE Salle pour sociétés, banquets et fêtes de famille - Chambres avec eau courante chaude et froide - Salle de bains - Douche	Famille A. Wolf-Béguelin **032 91 23 14**
VENDLINCOURT	HÔTEL DU LION-D'OR Chambres confortables - Salles pour banquets - Cuisine campagnarde	Huguette et Jean-Marie Helg **066 74 47 02**

1863

— des améliorations techniques ;
— la transformation de lignes ferroviaires en lignes d'automobiles ;
— la couverture de dommages dus à la nature ;
— la couverture des excédents des charges sur les recettes ;
— l'indemnisation des charges en faveur de l'économie générale.

Ces prestations, à part l'indemnisation, requièrent la participation des cantons, ces derniers étant libres d'avoir recours eux-mêmes à des contributions communales, comme c'est le cas par exemple à Neuchâtel et dans le canton de Vaud.

Le mode de calcul peut aller de la participation des seules communes desservies (système vaudois) à celle de toutes les communes du canton, mais à des degrés différents (système neuchâtelois). Berne exclut toute participation communale.

La répartition des contributions entre la Confédération et les cantons se calcule sur la base de trois éléments d'appréciation, dont la capacité financière, qui est prépondérante.

En plus de cette aide directe aux entreprises, la Confédération a introduit, avec la loi sur les chemins de fer de 1957, le rapprochement tarifaire. Les tarifs qui s'écartaient de ceux des CFF ont été abaissés au niveau de ceux des CFF en trafic indigène, à ce niveau plus 40 % pour les non-indigènes et les marchandises. La perte de recette est couverte par la Confédération, sans le concours des cantons. Pour les CJ, ce rapprochement tarifaire ne joue qu'un rôle secondaire puisque l'indemnisation qui en découle ne représente que le 11 % des recettes totales. Dans certaines entreprises des régions alpestres, cette proportion est dix à vingt fois plus élevée.

La Confédération assume encore le contrôle technique et financier des entreprises. C'est dire que c'est elle qui exerce une influence prédominante sur les chemins de fer concessionnaires ; toutefois, elle a la sagesse de leur laisser une entière autonomie de gestion dans les secteurs où la loi ne prévoit pas expressément un interventionnisme quelconque. En bref, on peut caractériser la situation juridique des CJ ainsi :

1. Les CJ forment une société anonyme mandatée par les pouvoirs publics pour assurer des prestations de transport d'intérêt public.
2. Les pouvoirs publics sont en mesure, en tout temps et sous réserve des dispositions légales, de restreindre ou d'étendre le champ d'activité des CJ s'ils l'estiment nécessaire pour des raisons économiques, financières ou politiques.
3. Les CJ ont pour mission d'organiser une exploitation aussi rationnelle et économique que possible et d'orienter les pouvoirs publics sur les possibilités de rationalisation, les pouvoirs publics étant seuls juges au sujet du recours à de tels moyens.

Je remarque en conclusion que, contrairement à l'opinion qui règne parfois, les CJ ne sont pas une entreprise dont c'est la mauvaise gestion qui entraîne des déficits. Ils sont une entreprise de service qui couvre ses dépenses le plus possible par les recettes, ensuite par les contributions de ses mandants.

Le Laufonnais et la Transjurane

par R. Schmidlin, ingénieur

Une prise de position

La Bezirkskommission (commission du district de Laufon), une réunion de toutes les communes laufonnaises, a exigé du gouvernement bernois que l'aménagement de la T 18 Delémont - Bâle doive être réalisé aussitôt que possible.

Les traversées à Grellingue, Zwingen et Laufon causent de grandes immixtions

dans ces localités, surtout par les transports lourds qui sont très intenses et le tourisme en direction du Jura pendant les dimanches et les jours de fête.
Il est compréhensible que le Laufonnais en premier lieu soit intéressé à l'aménagement de la route à Bâle, puisque la liaison économique entre le Laufonnais et l'agglomération de Bâle est très étroite.
Pour la direction du Mittelland, la plupart des automobilistes laufonnais préfèrent le Passwang ou l'autoroute dès Bâle. Par contre peu d'automobilistes du Laufonnais choisissent le tracé de la Transjurane future Delémont - Moutier - Gänsbrunnen pour atteindre l'autoroute, un fait qui pourrait changer après l'aménagement de la Transjurane, d'autant plus que le tunnel du Passwang ne sera pas réalisé à court terme.
Le Laufonnais souhaite chaleureusement l'aménagement de la Transjurane comme route de haute capacité (Hochleistungsstrasse). Il est important que le Jura et son système routier soient aménagés le mieux possible. Ainsi on peut conclure que le Laufonnais aidera fermement la population jurassienne à faire un effort pour l'aménagement de la Transjurane.
Encore un mot sur l'état actuel de la planification de la T 18 dans le Laufonnais : le raccord à la nouvelle T 18 Aesch - Bâle qui est en construction, sera réalisé prochainement à Duggingen dans une première étape. Les étapes suivantes prévoient le contournement de Grellingue, Zwingen et Laufon, le terme exact de la réalisation n'est pas encore fixé.

Les comptages de circulation routière dans le Jura

par U. Stöckli, ingénieur à l'Office cantonal du plan d'aménagement

Recensements suisses de la circulation routière

(voir graphique 1)

Tous les cinq ans ces comptages sont organisés sur tout le réseau des routes principales en Suisse. En général il y a trois jours de compage en mai, juin et août (postes de comptage secondaires). A certains endroits les comptages se font pendant 15 jours (postes de comptage principaux). Les moyennes journalières du trafic de 14 heures (7 h. à 21 h.) sont calculées selon une formule recommandée par la commission économique pour l'Europe. Avec le petit nombre de jours de comptage et cette méthode européenne les moyennes données dans le graphique n'ont qu'une valeur relative.

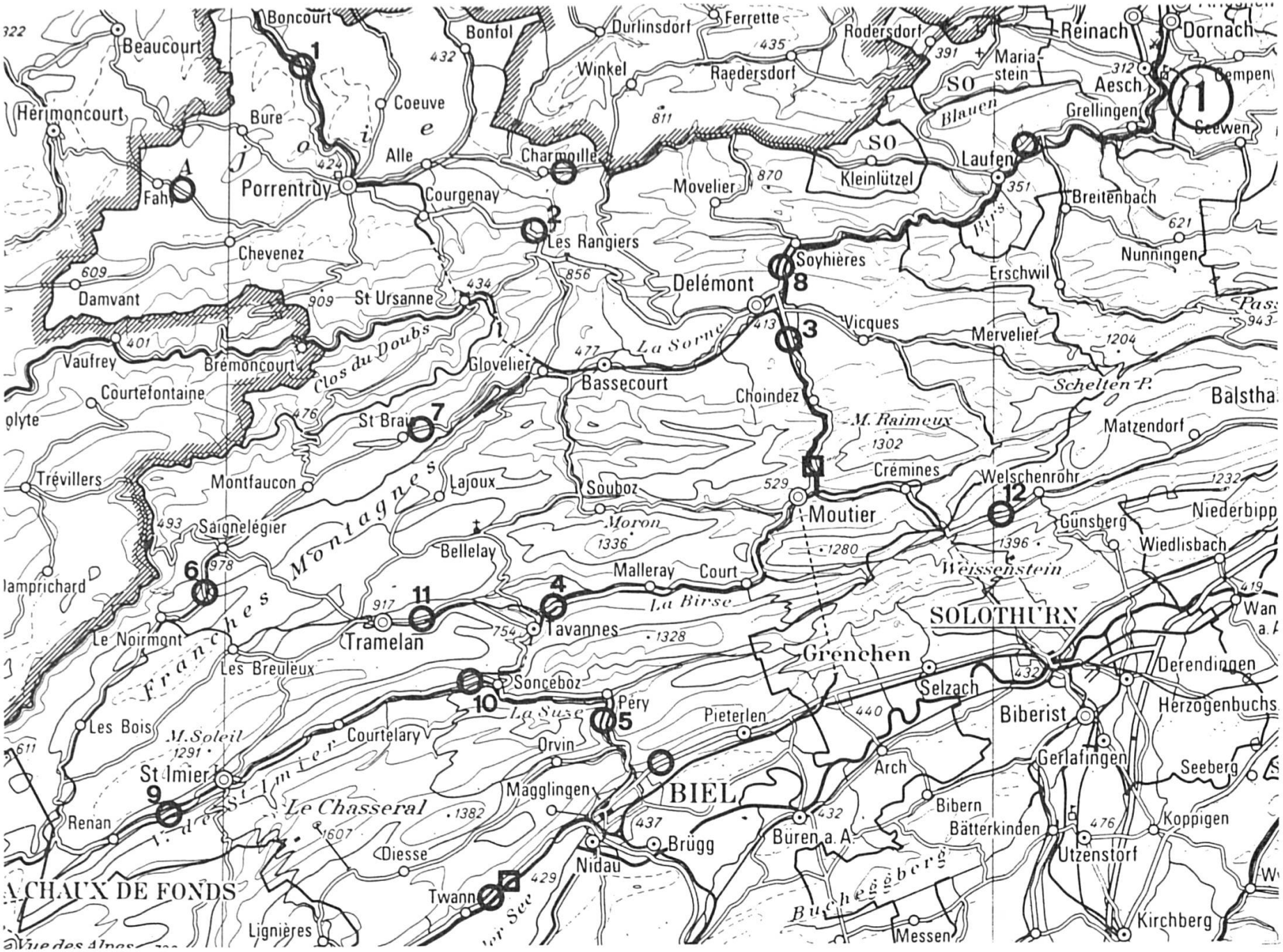
Capacités des routes principales et des routes à grand débit

Comme capacité théorique est défini le nombre maximal de véhicules qui peuvent passer, en une section donnée d'une route, pendant une heure. Elle représente la limite des possibilités d'écoulement du tronçon de route considéré. Comme ordre de grandeur on compte avec des charges limites suivantes :

— routes principales avec deux voies de circulation : environ 2000 véhicules à l'heure, en section ;

— route à grand débit avec quatre voies de circulation et séparation des sens de circulation où seulement les véhicules à moteur sont autorisés (autoroute) : environ 8000 véhicules à l'heure, en section.

Pour obtenir la capacité pratique il faut, suivant les cas, réduire ces valeurs qui sont influencés par les pentes, les largeurs des voies, la visibilité, les distances entre les nœuds, la proportion des poids lourds, les distances aux obstacles latéraux et les limitations de vitesse.



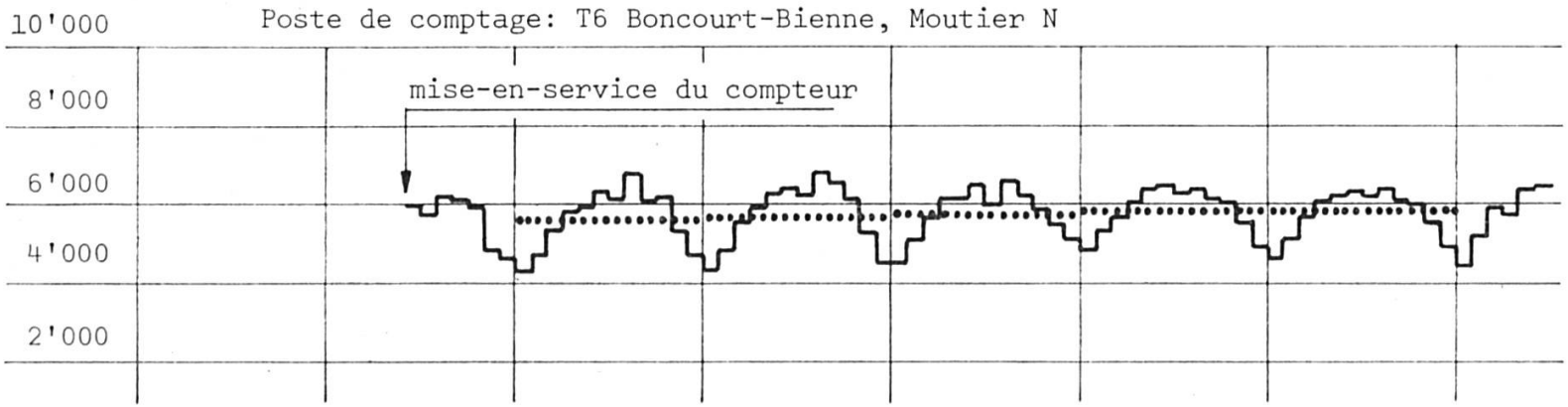
○ Recensement suisse de la circulation routière tous les 5 ans

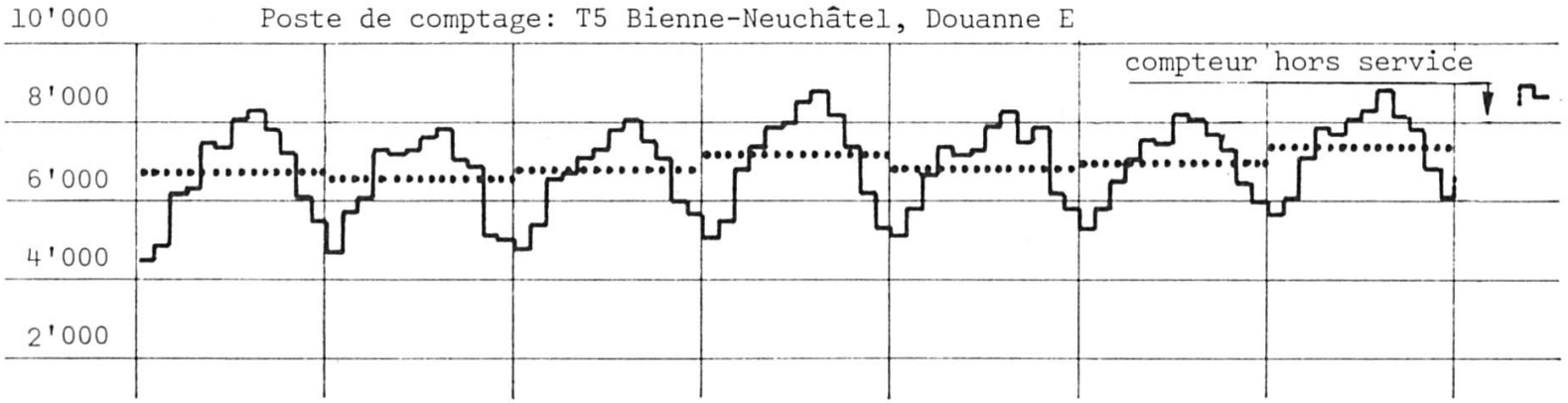
□ Comptages automatiques et permanents

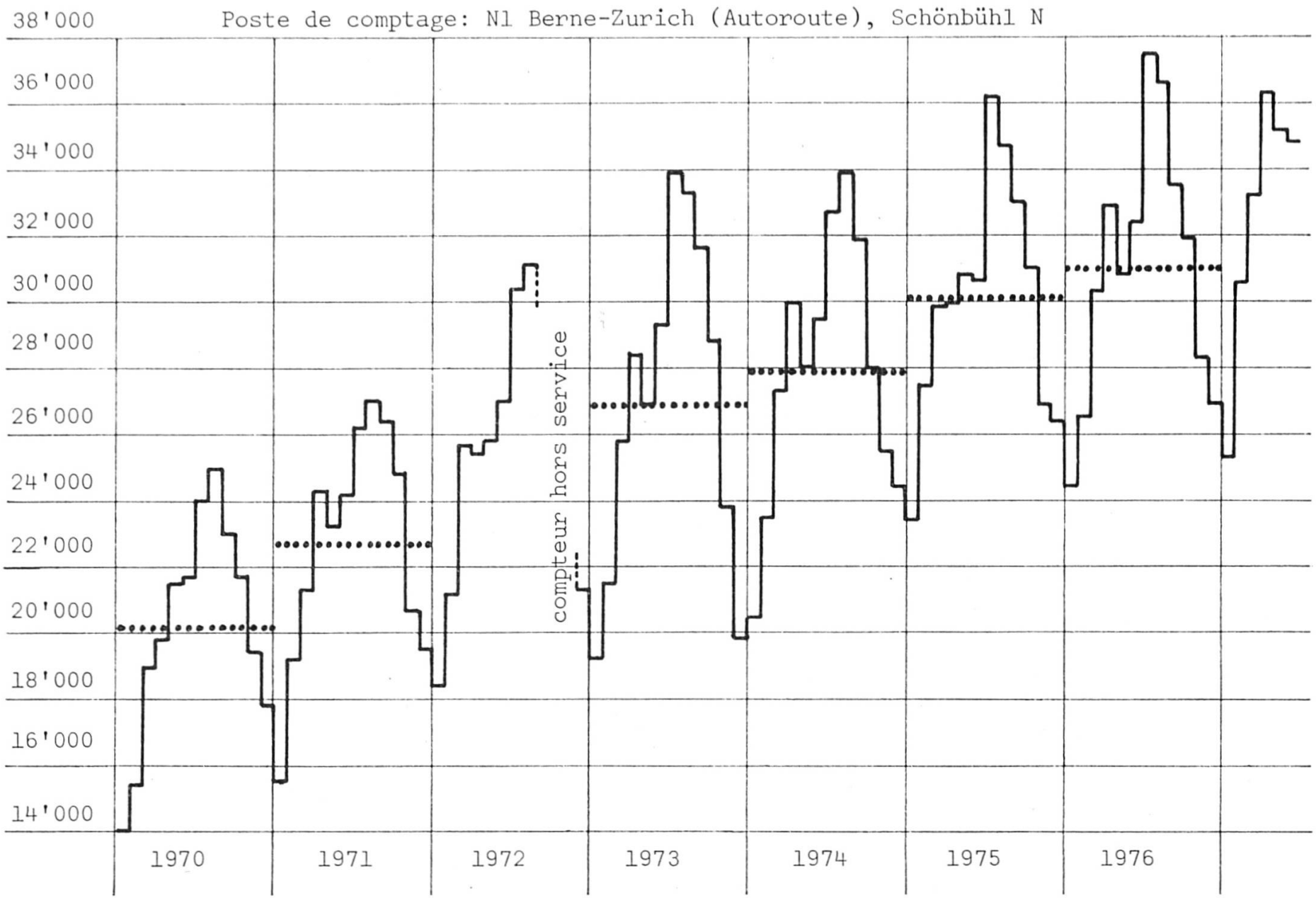
COMPTAGES AUTOMATIQUES 1970 - 77

Moyenne mensuelle
Moyenne annuelle

tous les jours de semaine (véhicules à moteur/24 h)

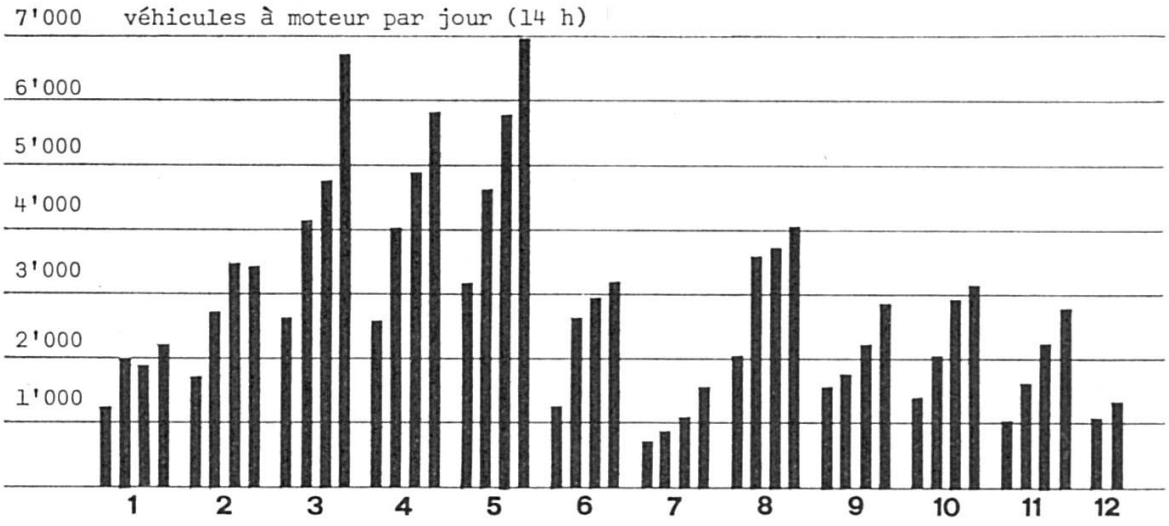





Poste de comptage: N1 Berne-Zurich (Autoroute), Schönbühl N
38'000
36'000
34'000
32'000
30'000
28'000
26'000
24'000
22'000
20'000
18'000
16'000
14'000
compteur hors service
1970
1971
1972
1973
1974
1975
1976

Evolution du trafic 1960 - 65 - 70 - 75

Moyenne journalière des véhicules à moteur des 15 (3) jours de recensement



Sécurité des routes principales

Selon les études du Bureau suisse de prévention des accidents (BPA) le taux d'accidents sur les différents types de route est le suivant :

	Nombre d'accidents pour 1 million de véhicules/km.	Nombre de blessés ou de tués par accident
Autoroute	0,4	0,4
Semi-autoroute	0,8	0,7
Route principale		
hors des localités	1,1	0,7
dans les localités	2,0 - 3,0	

Résumé des discussions de la deuxième journée

Après l'exposé de M. Jean Eckert sur la Transjurane, un participant conteste la nécessité de construire une route à 2 voies pouvant absorber 2000 véhicules par heure alors que les recensements actuels donnent 2000 véhicules par jour. Il lui est répondu que le débit n'est pas seul déterminant et que des critères tels que le confort, la rapidité et la sécurité sont aussi importants. D'autre part, vu les conditions de circulation actuelles, on peut estimer la capacité de certains tronçons à moins de 300 véhicules par heure. Ainsi donc, en certains endroits du moins, la saturation est déjà atteinte actuellement.

A un interlocuteur qui demandait si une route à 4 voies à gabarit réduit ne serait pas préférable à une route à 3 voies, M. Eckert répond qu'il était prématuré de concevoir la Transjurane à 4 voies. Sur la plus grande partie du tracé, 2 voies pourraient suffire, la 3e devant permettre la réalisation de voies lentes pour les rampes, nombreuses en raison de la topographie. Néanmoins, les emprises de terrain sont faites de telle manière qu'une 4e voie soit toujours possible.

Après l'exposé de M. Uwe Zahn, M. Eckert répond à certaines objections : il affirme être convaincu, sur la base des

études effectuées, que la route actuelle ne peut plus supporter le trafic existant ; quant à la valeur économique d'une route, il faut aussi tenir compte de l'apport indirect induit par la construction d'une route nationale sur le développement économique et compter sur les collectivités locales et régionales d'offrir des infrastructures pour le développement. M. Veuve n'était pas venu parler du dossier de la Transjurane, mais de « communications et développement ». En tant qu'aménagiste, sans connaître les projets, il est arrivé à la conclusion qu'il était indispensable de relier les trois centres urbains de Porrentruy, Delémont et Moutier.

Concernant le débat sur la Transjurane, M. Eckert estime qu'il est inopportun de soumettre au peuple le projet, alors que l'on ne sait pas encore quelles charges financières incomberont au nouveau canton. Ce n'est qu'en possession de cet élément fondamental que le peuple pourra juger en pleine connaissance de cause.

M. Denis cite deux données démographiques : à Porrentruy, diminution de 357 habitants de 1970 à 1977 ; en Ajoie, perte de 903 postes de travail de 1964 à 1975. Il faut enrayer cette hémorragie, sinon le Jura, dans certaines de ses régions, sera mort-né. Ce désenclavement ne sera pas pire de toute façon, dans ce « scénario de l'inacceptable ». A condition toutefois que la route ou le rail ne soit qu'un outil raisonnablement intégré dans le paysage, sauvegardant la qualité de la vie et qu'il soit accompagné de toute une série de mesures. Il ne s'agit pas d'hypertrophier la région ; il s'agit simplement de l'empêcher de s'anémier.

Un participant insiste sur le fait qu'en plus du choix concernant l'état final et de ses effets, le problème des priorités des étapes de réalisation est aussi fondamental. Dans cette période de construction, que va-t-on privilégier ? Les sorties, les liaisons internes ou les liaisons intrarégionales, intradistricts ?