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

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts jurassiens

Band: 53 (1982)

Heft: 1: Un choix fondamental : la Transjurane

Artikel: Comité d'initiative

Autor: Bolzli, Denis / Froidevaux, Hubert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824500

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: 16.07.2025

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

T30 en provenance du vallon de Saint-Imier à Sonceboz. Ensuite, la priorité sera sans conteste donnée à l'élimination de l'obstacle que constitue le col de Pierre-Pertuis. Après la réalisation des objectifs prioritaires, une coordination judicieuse des travaux entrepris sur les différentes sections de la Transjurane devra viser à obtenir une efficience du nouvel axe routier, déjà aux différents stades de réalisation partielle.
Voilà donc ce qui peut être dit à l'heure actuelle sur le projet de la Transjurane dans le Jura bernois. Nous pouvons ajouter également qu'une information au niveau des communes sera organisée dès ce printemps, après qu'un premier rapport de la Commission interdisciplinaire aura été présenté à la Fédération des communes du Jura bernois, ainsi qu'à la Direction des travaux publics du canton de Berne. Il est certain qu'à l'occasion de cette information des communes d'autres détails auront été éclaircis et pourront être présentés au public.

Comité d'initiative

par MM. Denis BOLZLI, Muriaux, et Hubert FROIDEVAUX, Buix

Une entorse aux principes démocratiques...

La politique fut d'abord l'art d'empêcher les gens de se mêler de ce qui les regarde. A une autre époque, on y adjoint l'art de contraindre les gens à décider sur ce qu'ils n'entendent pas.

Paul VALÉRY, *Regards sur le monde actuel*

Dans sa session du 28 juin 1979, le Parlement jurassien rejettait une motion qui prévoyait une consultation populaire sur la Transjurane et le tunnel des Rangiers.
Cette décision constituait sans nul doute une entorse aux principes démocratiques que les Jurassiens ont de tout temps défendus et le 25 février 1980, la première initiative cantonale était lancée. Le comité d'initiative était d'avis que l'option fondamentale concernant le principe de la construction d'une route de deuxième classe allant de Boncourt à Moutier devait être prise par l'ensemble des citoyennes et des citoyens des trois districts.
Conscient qu'il s'agit, pour le canton du Jura, d'un choix politique décisif qui aura des incidences très importantes sur l'environnement, l'économie et l'agriculture, le comité est donc d'avis qu'une telle décision ne peut être prise que par le souverain lui-même, en l'occurrence le corps électoral.
Le comité n'oublie pas qu'en 1973 une pétition en faveur de la Transjurane avait été signée par 24000 personnes. Mais il estime que les conditions politiques, économiques et autres ont notablement changé. Aujourd'hui, on évoque la croissance zéro alors que la protection de l'espace naturel et la préservation des sites et paysages sont des préoccupations largement partagées. D'autre part, cette pétition ne constituait pas uniquement un appel en faveur de la route, mais surtout un soutien à la lutte menant à l'autonomie, une sorte de signe de ralliement.
Enfin les initiateurs constatent qu'il n'y a pas si longtemps, tout le monde s'accordait à

reconnaître que l'accession à la souveraineté cantonale permettrait en tout cas aux Jurassiens de faire jouer la démocratie de manière plus facile et plus directe grâce à la réduction des distances géographiques et psychologiques...

...et 6000 signatures pour un large débat

Dans un délai record de six semaines seulement et fort de l'appui de 6034 signatures l'initiative est déposée.

Le nombre de signatures et la durée très courte pour la récolte de celles-ci démontrent bien que cette initiative était nécessaire et attendue. Les Jurassiens n'acceptent pas la décision de nos autorités qui ne prévoyaient aucune consultation populaire sur la Transjurane.

Qu'il s'agisse d'une modification constitutionnelle (art. 77 de la Constitution), d'un décret ou d'une autre voie, l'essentiel reste que le projet cantonal le plus important de notre génération soit soumis à l'appréciation du peuple. C'est la moindre des choses. Enfin, cette initiative a le mérite de susciter une véritable réflexion sur un sujet capital pour l'avenir du Jura et c'est au Gouvernement jurassien d'instaurer un large débat par des informations claires et précises.

Transjurane : des slogans trompeurs

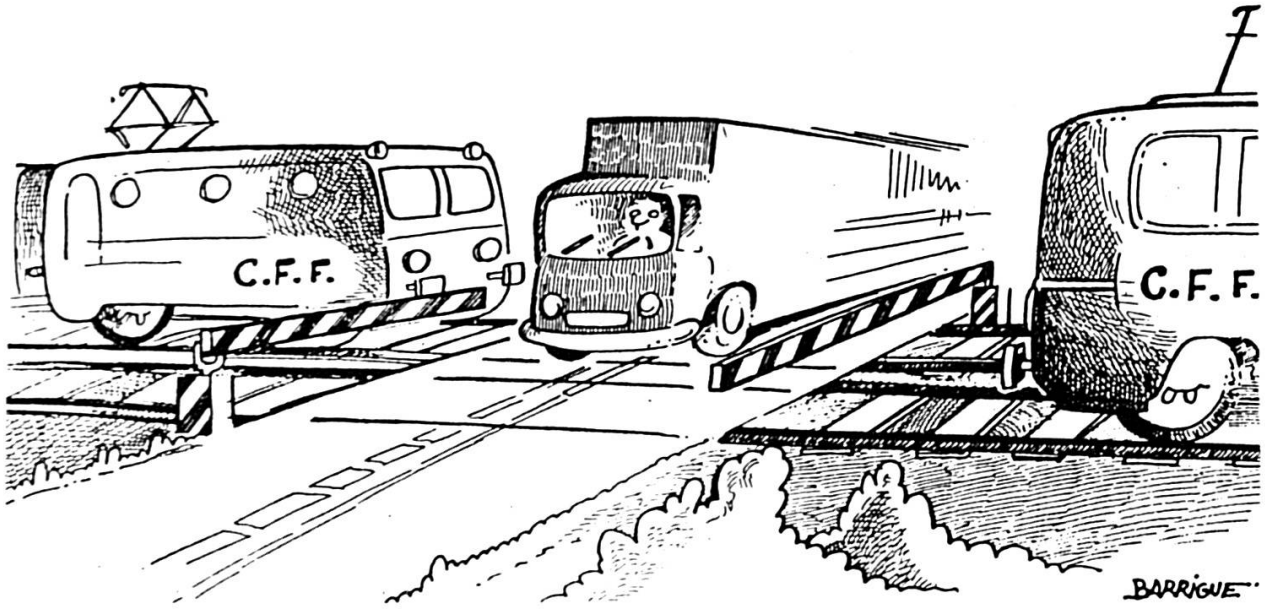
Le canton du Jura va-t-il manquer de créativité et répéter ce qui s'est fait ailleurs, considérer comme progressiste de s'aligner sur les modèles de Bâle, Zurich ou Genève, se croire dans le vent si la région de Delémont - Moutier se métamorphose en métropole importante qui vide nos villages de leurs habitants et, en tout cas, de leur vitalité?
Faudra-t-il concevoir une route transjurane qui fasse de notre pays un lieu de transit, qui, après avoir détruit la nature, contribuera à la polluer?

Tiré de : *Une constitution nouvelle* du chanoine Fernand BOILLAT

Les promoteurs de l'éventuelle Transjurane ont préparé un projet dont les bases reposent sur des slogans trompeurs. Il faut prendre conscience que la question de la construction ou de la non-construction de cette route est d'une grande importance pour notre canton. Par conséquent, ce choix doit être fait à la lumière de l'observation, du bon sens et de la raison.
Il faut observer ce qui s'est passé ailleurs, là où de nouvelles routes ont été construites. Le bon sens et la raison doivent nous permettre d'élaborer une véritable conception des transports dans le Jura.

Il faut aussi faire fi de toutes considérations partisanes, démagogiques et étroitement économiques. Il faut éliminer de notre pensée tout esprit revanchard à l'égard de Berne.
Examinons froidement le projet de la Transjurane au point de vue de sa prétention à désenclaver le Jura et essentiellement l'Ajoie. Pour cela, regardez attentivement le plan du projet et portez votre attention sur les entrées et sorties possibles. Alors nous constatons les faits suivants, évidents : la Transjurane serait une route de transit, de passage, à travers le Jura, pour les vacan-

ciers et les trains-routiers. Ainsi elle mériterait son nom de Transjurane: la route pour traverser le Jura sans halte.
Tout d'abord, il faut considérer ce projet comme un projet d'autoroute et non comme un projet de route ordinaire. Cette simple remarque montre les prétentions des promoteurs, même si les statistiques montrent que le volume de la circulation ne justifie pas de nouvelle route.



T.L.M. 6 novembre 1979.

Pour l'Ajoie: une liaison uniquement administrative

Cette hypothétique future route ne serait intéressante pour l'Ajoie que dans sa liaison administrative avec Delémont. Elle n'offrirait aucun intérêt particulier comme accès aux autoroutes françaises ou allemandes ou même suisses. Elle nous apporterait peut-être des entrepôts inesthétiques, occupant les terres agricoles.

L'Ajoie est, de tout temps, naturellement, culturellement et historiquement reliée à Bâle, à l'Alsace, au Territoire de Belfort et à la région du Doubs. Alors, regardez la carte, imaginez-vous la route, réfléchissez et demandez-vous si cette écorchure dans notre pays ajoulot améliorerait nos contacts avec les pays environnants.
La réponse honnête est non!
Prenez conscience et rendez-vous compte que si de Porrentruy, ou de tout autre lieu d'Ajoie, vous vouliez vous rendre à Bâle, à Mulhouse ou à Montbéliard, vous n'utiliseriez pas la Transjurane, si par erreur elle était construite. D'ailleurs, même pour aller de Porrentruy à Besançon, il est beaucoup plus rapide de passer par Damvant et Clerval et de là, suivre la Nationale 83, que de partir prendre l'autoroute A36 à Belfort. L'expérience a d'ailleurs été faite et chronométrée.
Il est peut-être utile de mentionner que la liaison Ajoie - Franches-Montagnes - La Chaux-de-Fonds ne serait pas modifiée. Pour les déplacements des automobilistes ajoulots, à l'intérieur de leur région, l'éventuelle nouvelle route serait totalement inutile. Cette affirmation est tout à fait évidente si on examine le plan du projet et que l'on porte son attention sur les entrées et sorties possibles.

Un projet raisonnable

A notre avis une politique cohérente des transports dans le Jura doit être fondée sur la Constitution, dans ses articles sur l'environnement et le territoire ainsi que sur l'économie. Plus précisément, sur les articles 45, 46, 48 et 49. Ce projet devrait être fondé sur trois principes:

- détourner si possible des localités le gros de la circulation de transit;
- utiliser et développer systématiquement les lignes de chemins de fer (notamment la ligne Porrentruy - Delle);
- améliorer toutes les routes principales du Jura.

Concernant ce dernier point, il est évident que le passage des Rangiers doit être amélioré rapidement et il paraît dès lors judicieux de commencer par prévoir l'amélioration de la route existante:

- en mettant à trois pistes les tronçons à forte pente;
- en corrigeant les virages en épingle à cheveux;
- et en prévoyant un tunnel de faîte.

Fondées sur ces trois principes et sur la Constitution, les communications dans le Jura seraient considérablement améliorées. Elles seraient à la mesure de notre pays et vraiment utiles à toute la population.
Il est évident que ce programme coûterait moins cher que la Transjurane – c'est sans doute, aux yeux des promoteurs, un grand défaut.
D'autre part, une des tâches de l'Etat serait d'obtenir des subventions de la Confédération destinées à la réalisation de tout ou partie du projet. Cela ne doit pas être plus difficile que de convaincre (et tromper) l'Etat central de la nécessité de la Transjurane!

Il n'y a d'impératif que la nature

L'Etat et les comumnes sauvegardent la beauté et l'originalité des paysages, de même que le patrimoine naturel et architectural.
L'Etat protège la faune et la flore, notamment la forêt.

(Constitution jurassienne, art. 45, al. 2 et 3.)

Une nouvelle route de cette dimension entraînerait inévitablement une modification non négligeable du milieu. Elle exercerait ses effets sur les sites et les paysages, sur le régime des eaux ainsi que sur la couverture végétale, pour ne citer que les domaines principaux.
Régimes des eaux: la construction d'un ouvrage de cette importance constituerait une modification importante du régime des eaux. On peut énumérer, en particulier, les risques résultant de:

- l'exploitation de gravières nouvelles et importantes, pouvant être une source de pollution des nappes phréatiques;
- modification des réseaux de cours secondaires;
- pollution des eaux «collectées par la route» par des hydrocarbures ainsi que par les produits utilisés par éviter le verglas et la neige.

La route massacre les biotopes: la multiplication des grands axes routiers provoque la destruction des biotopes, refuges de la faune et de la flore sauvage. Aux yeux des technocrates, forêts et zones humides sont des zones de moindre valeur ce qui explique la tendance à faire traverser ces zones par les routes afin d'éviter les frais d'expropriation trop élevés. La traversée des zones naturelles par la Transjurane augmenterait donc les dangers pour les animaux qui y vivent et cloisonnerait le paysage. C'est ainsi que les amphibiens

tributaires de zones humides pour leur reproduction, se feraient tuer sur les routes en les traversant lors de leurs migrations.
Nous pourrions développer ici beaucoup d'autres thèmes qui confirmeraient tous, soit les nuisances (bruits, odeurs), soit les conflits engendrés par des formes différentes d'occupation de l'espace.

Il existe certes des moyens d'atténuer toutes ces nuisances, mais il n'existe pas de tracé idéal pour une grande voie de communication. On devra aboutir à un compromis, chaque forme d'occupation de l'espace et chaque domaine (sylviculture, agriculture, protection des eaux, etc.) devant consentir un sacrifice. Ce sacrifice ou plutôt ces sacrifices auraient un dénominateur commun «nature et environnement» et les Jurassiens ont suffisamment manifesté leur volonté de préserver l'environnement pour que cet élément figure parmi les critères essentiels à prendre en considération avant de concevoir la Transjurane.

900 000 m² et les terres agricoles ne se multiplient pas

La construction d'une route est à l'origine de conflits entre le secteur primaire et les autres secteurs de l'économie. Il tombe sous le sens que la construction d'un tel ouvrage entraînerait une diminution de la surface agricole et désorganiserait les exploitations par l'effet de coupure qu'elle impliquerait ou parce qu'elle réduirait les surfaces de certaines exploitations de façon éxagérée.

En fait, le nombre d'hectares soustraits à leur utilisation primitive par la Transjurane serait de:
- 10 hectares en zone sylvicole;
- 80 hectares en zone agricole.

Par conséquent, cette consommation d'espace vert influencerait directement le prix des terres agricoles et il en résulterait pour l'agriculture:
- une différence toujours plus grande entre la valeur vénale de rendement des terres agricoles;
- une augmentation des frais de production;
- une diminution des entreprises agricoles.

Mais plus que la diminution nette des surfaces, c'est de la désorganisation de l'exploitation agricole que viendrait le danger. En effet, la division des exploitations et l'allongement des temps de parcours vers certaines parcelles (une route reconnue nationale ne peut être utilisée ou traversée par des véhicules agricoles) entraînerait une évolution négative de l'agriculture.
La construction de cet ouvrage provoquerait inévitablement l'éclatement des communautés paysannes en isolant certaines exploitations hors des localités.
Il serait donc demandé aux agriculteurs d'être solidaires et de sacrifier près de 900 000 m² de terres agricoles.

Epouvantail de l'enclavement et mythe du développement

Permettez-nous de reprendre ici la comparaison de la Pénétrante avec la Tranjurane.
La Pénétrante est une route essentiellement à trois voies (alternativement à deux voies larges) qui traverse le Val-de-Travers, reliant ainsi la France à la Suisse. Avant d'arriver dans le bas du canton de Neuchâtel, elle emprunte le tunnel de la Clusette construit pour éviter l'ancienne route sujette à de constants éboulements.

En 1964, une pétition de 2532 signatures (⅓ des électeurs du Val-de-Travers) est déposée et demande à l'Etat d'améliorer les voies de communication, en considérant que:

- les habitants du Val-de-Travers se sentent de plus en plus à l'écart des courants commerciaux, industriels et touristiques;
- que seules de bonnes voies de communi-

cations routières permettent à des régions de se développer;
- que le tunnel de la Clusette est un trait d'union quotidien tant en ce qui concerne l'importation des denrées alimentaires que l'exportation des produits du Vallon;
- que cette route est utilisée journellement par ceux qui travaillent dans le bas du canton mais résident au Vallon.

Bien d'autres motifs ont été invoqués, à savoir:
- il faut revaloriser l'économie de notre région;
- il faut rapprocher le haut et le bas du canton;
- il faut remédier à la dépopulation.

Voilà les promesses et les espérances que laissait plâner, en 1964, la Pénétrante. Examinons maintenant quelles promesses la Transjurane devrait satisfaire.

La Transjurane devrait notamment permettre (c'est du moins ce qu'espèrent les promoteurs):
- la liaison entre les réseaux français et suisse;
- la liaison privilégiée entre les différents chefs-lieux jurassiens (Porrentruy, Delémont, Moutier);
- le désenclavement du Jura – et en premier lieu l'Ajoie;
- une contribution au développement économique ainsi qu'à la diversification industrielle des régions traversées;
- le remède à la dépopulation.

L'histoire, la géographie, les promesses et les espérances, comme vous pouvez le constater pourraient être les mêmes pour la Pénétrante et la Transjurane.

Transjurane... Quel avenir?

Examinons maintenant les conséquences et le bilan actuel de la Pénétrante. Conséquences et bilan qui pourraient être les mêmes pour la Transjurane. En mars 1976, un rapport de Lucien FRASSE (conservateur du registre foncier du Val-de-Travers) signale en résumé ceci:

- tourisme de passage en baisse;
- expansion des entreprises freinée par le manque de main-d'œuvre (les ouvriers profitent des bonnes conditions de circulation pour aller travailler à Neuchâtel, ville où les salaires sont plus élevés);
- le Val-de-Travers est devenu une région de transit; alors que les véhicules recensés à la frontière passent de 223000 à 283000, nous enregistrons une forte diminution des nuitées; de 18000, elles passent à 12020, soit une baisse de 33%).

En sachant que la route a été ouverte en 1968, on constate que l'exode de la population ne s'est pas ralenti, au contraire:
- en 1952, le Val-de-Travers comptait 14246 habitants;
- en 1968, le Val-de-Travers comptait 14653 habitants;
- en 1976, le Val-de-Travers comptait 12626 habitants;
- en 1981, la baisse se poursuit de manière dramatique.

D'autre part, la Pénétrante n'a apporté ni main-d'œuvre en 1971, ni solution au problème du chômage en 1976.

On ne peut certes pas porter la responsabilité uniquement sur la Pénétrante. Mais force est de constater qu'elle n'a pas exaucé les vœux de ses promoteurs. Côté CFF, la prestigieuse gare-frontière des Verrières n'est bientôt plus qu'une halte; celle de Travers suit la même courbe.

Route et autoroute des désillusions

Permettez-nous pour confirmer ce qui précède, de citer deux articles parus, le premier dans le journal «Le Monde», le second dans le journal «Le Démocrate».

Claude FABERT, dans le journal «Le Monde» du 18 mars 1981 (donc très actuel) sous le titre «Mulhouse - Beaune»: l'autoroute des désillusions, écrivait notamment ceci:

«Du temps de la défunte commission de développement économique de la Franche-Comté, on agitait l'épouvantail de l'enclavement de la région. De tronçon en tronçon, l'autoroute a fini en sept ans par joindre Mulhouse à Beaune et relier le réseau allemand à l'autoroute A6 (Dijon - Lyon). Aujourd'hui une étude sur l'impact économique et social de cet équipement routier fait apparaître des résultats pas très optimistes. Sur les 61 communes traversées par l'A36, trente-cinq considèrent que l'impact économique a été nul, treize ont le sentiment d'un bilan négatif et treize autres pensent y avoir gagné. Ces dernières sont essentiellement situées à proximité des échangeurs et des postes de péage. Par ailleurs, si des lotissements ont été construits pour loger entre autres le personnel de l'autoroute et les gendarmes, l'A36 a détourné une partie de la clientèle des hôteliers de Besançon, Belfort et Montbéliard et certains commerces situés au bord de la route nationale ont dû fermer leurs portes. Les maires ruraux ont insisté sur divers effets négatifs (emprise de la route sur les meilleures terres agricoles, morcellements, coupures des terrains de chasse).»

Le journal «Le Démocrate» quant à lui, publiait sous une rubrique «divers» signée Karl BARTH, le texte suivant:

Le canton d'Uri, porte de la Suisse vers le sud, le Tessin en particulier souffre des dépenses que provoque la construction de la route nationale N2. Le canton d'Uri, hélas, n'est pas satisfait après avoir souhaité la construction de la N2 au long de la vallée étroite. Son Gouvernement prévoit en 1980 un déficit de 10,3 millions de francs, dont 5,7 millions pour le maintien de la N2. Ce n'est cependant pas le seul souci des Uranais. Cette région plutôt sauvage est, au moins dans la haute vallée, sous-developpée et sous-peuplée. La N2 apporte 80 places de travail mais en revanche l'hôtellerie dans les petits villages subit des pertes causées par le fait que la plupart des touristes passent à côté, prenant le chemin le plus direct vers le sud. En plus, le Gouvernement craint les nuisances.»

Inventer notre avenir

Ainsi donc, nous pouvons supposer que la Transjurane est réalisable, mais à quel prix! L'écologie, l'économie nous soumettent des rapports peu réjouissants où force est de constater que les temps d'euphorie sont passés. L'avenir n'est pas au bon vouloir de chacun et il est temps d'effacer ses illusions. Ne devrait-on pas aujourd'hui préparer cet avenir avec réflexion, modestie et prudence, en fonction d'une politique tout simplement humaine.

Le canton du Jura va-t-il manquer d'imagination et de créativité?

Faudra-t-il concevoir une route transjurane qui fasse de notre pays un lieu de transit, qui, après avoir mutilé la nature, contribuera à la polluer?

Verrons-nous les petits commerces d'Ajoie se fermer, manque de clientèle? Celle-ci profitant de la Transjurane pour aller faire ses achats dans les centres commerciaux de Delle et Delémont?

Nos constituants ont voulu la décentralisation du pouvoir et de l'administration. Les technologues voient un avantage à décentraliser l'équipement industriel, de sorte que les décisions soient prises aux divers niveaux de compétences. Pourquoi donc ne pas appliquer ces raisonnements en ce qui concerne l'amélioration de nos voies de communication? Nulle partie de notre pays ne serait tenue à l'écart. La communauté jurassienne y gagnerait un sens plus profond de la solidarité et le Jura s'ouvrirait

d'autant plus à l'extérieur qu'il serait plus solide en lui-même.
Faudra-t-il à l'exemple du Val-de-Travers avec la Pénétrante, vider l'Ajoie de son réservoir de main-d'œuvre?
Non à une Transjurane qui chargerait trop lourdement le budget cantonal et ceci au détriment des régions déjà défavorisées.
Non à une route transjurane démesurée pour notre petit pays.
Oui à une politique des transports qui repose sur les besoins réels d'une population.
Au vu de ce qui précède, les perspectives ne sont guère réjouissantes pour la Transjurane. La question que l'on se pose lors de la discussion de tout projet routier, à savoir quels effets cet équipement aurait sur la croissance de la région est certes très complexe. Mais l'objectivité scientifique oblige cependant à dire que, quel que soit le désir que l'on éprouve d'arriver à des conclusions tranchées à ce sujet, rien ne permet de conclure que la Transjurane aurait l'effet d'accélérer la croissance régionale.

Ce n'est pas F. PLASSARD[1] qui nous contredira, lui qui dans ses travaux confirme en tous points notre manière de voir.

Aucune étude n'est parvenue à montrer que la route entraîne systématiquement des effets favorables. Bien plus, on peut penser... que la route tend davantage à renforcer les inégalités existantes plutôt que de les réduire. Aux régions, aux villes qui ont déjà, elle apporterait encore davantage. Par contre, elle appauvrirait celles qui n'ont pas grand-chose. La route ne susciterait pas un développement spontané, mais elle ne ferait qu'accélérer le développement existant.

[1] F. PLASSARD: *Les autoroutes et le développement* (Presse universitaire de Lyon, 1977).

La Transjurane sur le territoire du canton du Jura

par Jean ECKERT, ingénieur en chef du Service des ponts et chaussées, Delémont

1. Préambule

Boncourt est le passage à travers la frontière franco-suisse qui avec 3160 véhicules par jour connaît le trafic journalier moyen (TJM) le plus élevé de l'arc jurassien.
Jusqu'en 1977, la conception de la desserte du Jura bernois d'alors s'articulait à l'ouest sur la route du Taubenloch à quatre voies jusqu'à Sonceboz, et à l'est sur la Transjurane Boncourt - Oensingen en tant que semi-autoroute à trois voies.
Tenant compte de la valeur des terres agricoles du versant nord de l'étroite vallée de Tavannes et de l'instabilité du versant sud interdisant l'implantation d'un tracé de route, au demeurant fort mal exposé, il avait été admis que la T6 actuelle y serait aménagée, et que l'accès aux deux routes précitées serait amélioré par la construction d'un tunnel sous Pierre-Pertuis et la correction du tracé dans les gorges de Court et la déviation sud de Moutier.
Cette conception a été remise en question par le canton de Berne à l'instigation de la Fédération des communes du Jura bernois. Il n'est pas question pour nous de porter un jugement sur cette décision, car la sortie sur Bienne à partir de Moutier est tout de même importante pour le canton du Jura.
Ce que nous voudrions rappeler, c'est que si la sortie naturelle de la Transjurane est Oensingen, la route Moutier - Sonceboz -