

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Défis / proJURA**

Band (Jahr): **3 (2005)**

Heft 9: **Transports et mobilité urbaine**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Nutzungsbedingungen

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

Haftungsausschluss

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

Editorial



par
David Asséo

Délégué aux transports du Canton du Jura

Transports: la mise en réseau de l'Arc jurassien

Le Parlement suisse a tranché. C'est oui pour les raccordements aux lignes à grande vitesse demandés par les cantons de l'Arc jurassien. Ainsi, tant sur Lausanne-Berne-Neuchâtel-Dijon-Paris, Bienne-Delémont-Belfort et sur le TGV Rhin-Rhône, la Suisse investira plusieurs centaines de millions de francs au côté des partenaires français. En matière ferroviaire, l'Arc jurassien pourra à nouveau jouer son rôle d'espace de liaison entre la France et la Suisse.

L'Arc jurassien est caractérisé par un grand nombre d'agglomérations petites à moyennes. A cette situation, la réponse en matière de transports doit éviter la logique de concentration des flux sur un nombre limité de relations point à point entre des métropoles. Au contraire, il faut donner la préférence aux systèmes en réseau reliant les différentes agglomérations de part et d'autre de la frontière. Et tant pis si Paris et la Berne fédérale ont de la peine à le comprendre.

Pour fonctionner dans des espaces de densité moyenne et multipolaires comme l'Arc jurassien et dégager des rentabilités socio-économiques suffisantes, les futurs services ferroviaires doivent répondre simultanément aux besoins à longue, moyenne et courte distance et contribuer à structurer les agglomérations.

Par exemple, sur l'axe Bienne-Belfort, les trains actuels, qui ont sur territoire suisse une fonction interrégionale et régionale en reliant le chapelet de villes situées sur leurs trajets, pourront être prolongés jusqu'à la nouvelle gare TGV et ouvrir la région sur l'Europe. Mais cette ligne pourrait également constituer une des branches du futur RER au service des 300'000 habitants de l'Aire urbaine multipolaire de Belfort-Montbéliard (voir page 13). Du côté suisse, le cas du Réseau Urbain Neuchâtelois (RUN) et de son pendant en matière de transports, le TRANSRUN, présente certaines similitudes: permettre aux trois villes de Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle de former ensemble une masse critique suffisante et peser ainsi plus lourd dans le réseau des villes suisses (voir page 10). Point commun supplémentaire avec Belfort: c'est autour du réseau ferré qu'il est prévu de structurer ce développement.

La réussite de ces mises en réseau est un enjeu de première importance pour l'ensemble de l'Arc jurassien. Ceci non seulement à l'échelle des espaces politiques nationaux mais également en se jouant de la frontière afin de permettre à l'Arc jurassien d'affirmer et de revendiquer sa centralité et sa capacité à innover.



Pages

SOMMAIRE

Editorial - Sommaire 3

LE DOSSIER

TRANSPORTS ET MOBILITÉ URBAINE

Politique européenne des transports et Arc jurassien: atouts, risques, problèmes, ...

Europe de la mondialisation, Europe des régions: quel avenir pour la mobilité? 4
Par Anne-Lise Cattin

Saga ferroviaire Suisse-Europe 8
Par Michel Béguelin

TRANSRUN: un projet de transport public pour le réseau urbain neuchâtelois 10
Par Nicolas Grandjean

Transports urbains - Delémont 12
Par Hubert Jaquier

Penser et planifier les transports locaux dans le territoire de Belfort 13
Par Bruno Vidalie

Le coup de gueule: Méchancetés automobiles 17
Par Jean-Claude Hennet

Etre migrante aujourd'hui 18
Par Karine Marti Gigon

Changements climatiques et domaines skiables: nouveaux défis pour l'Arc jurassien 20
Par David Zappella et Mélanie Huguenin

Dans l'Arc de l'excellence, la région jurassienne dispose de sa Haute Ecole 23
Par Maxime Zuber
Regard porté par Brigitte Bachelard

Communiqué de presse des Chemins de Fer du Jura 26

Droit de réponse 27

La conjoncture dans nos régions 29
Par Jean-Paul Bovée

IMPRESSUM

Troisième année.
Paraît 4 fois/an.

Abonnement annuel:
CHF 50.-

Prix du numéro:
CHF 14.-

Annonces publicitaires:
Secrétariat de l'ADIJ
Moutier

N° ISSN:
1660-9050

Photos couverture:
Absolutvision.com,
Atelier Rue du Nord-
Delémont

Association de développement et d'initiative dans l'Arc jurassien
Président: Michel Antoine, Delémont.
Secrétaire général et rédacteur responsable: Jean-Paul Bovée, Moutier
Administration de l'ADIJ et rédaction de «Défis»: rue Centrale 47, CP 57,
CH-2740 Moutier, T. 032 493 41 51, F. 032 493 41 39, adij@vtx.ch
Concept et réalisation graphique: Atelier Rue du Nord - Ivan Brahier, Delémont
Impression: Imprimerie du Démocrate, Delémont