

**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:** Une Transjurane pour l'avenir

**Autor:** Lachat, Jean-Claude

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-824502>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

cialable de carburant et partant une diminution de la pollution de l'air.

La Transjurane améliorera sensiblement les liaisons routières entre les trois chefs-lieux de district, contribuant ainsi à affirmer leur complémentarité. Le Clos-du-Doubs sera

désenclavé et notre canton facilement et rapidement accessible à partir des réseaux autoroutiers français et suisses, créant ainsi les conditions favorables au développement et à la diversification de notre économie.

# Une Transjurane pour l'avenir

par Jean-Claude LACHAT, licencié ès sciences économiques

## 1. Introduction

«Un système de transport minimal est indispensable lorsqu'il s'agit de réaliser le développement économique et l'intégration sociale de n'importe quel espace géographique.»<sup>1</sup>

## 2. Situation économique du canton du Jura

Cette citation s'applique très bien à notre jeune canton qui souffre depuis plusieurs années de la récession économique mondiale. L'analyse de sa situation économique laisse apparaître deux faiblesses essentielles :

- *un bilan démographique négatif.* – Les jeunes Jurassiens acquièrent des qualifications professionnelles dans leur canton (Ecole professionnelle artisanale ou commerciale) ou à l'extérieur (technicum, université). Arrivés au terme de leur formation, la plupart émigrent car ils ne trouvent pas dans le Jura des postes adaptés à leur qualification.
- *une répartition sectorielle des emplois déséquilibrée.* – Caractéristique frappante de cette répartition sectorielle pour le Jura, le secteur tertiaire (services) est sous-représenté. Il occupe 31% des postes occupés alors que la moyenne suisse atteint 49% (année 1975). Une bonne voie de communication permet d'augmenter sensiblement ce pourcentage ; les activités de service se localisent surtout où elles peuvent disposer d'une clientèle importante. La Transjurane per-

mettra, par les gains de temps réalisés, d'améliorer l'accessibilité de ces services tertiaires.

Il résulte des constatations ci-dessus qu'un programme de développement économique doit être entrepris par les autorités du nouveau canton pour renverser la tendance économique négative de ces dernières années.

Dans cet ensemble de moyens qui doit être mis en œuvre, la Transjurane doit s'y inscrire en priorité car il est admis par tous les économistes que *sans voies de communication, aucun développement économique n'est possible.*

## 3. Avantages de la Transjurane

Les avantages principaux de la Transjurane sont les suivants :

### a) désenclaver la région jurassienne

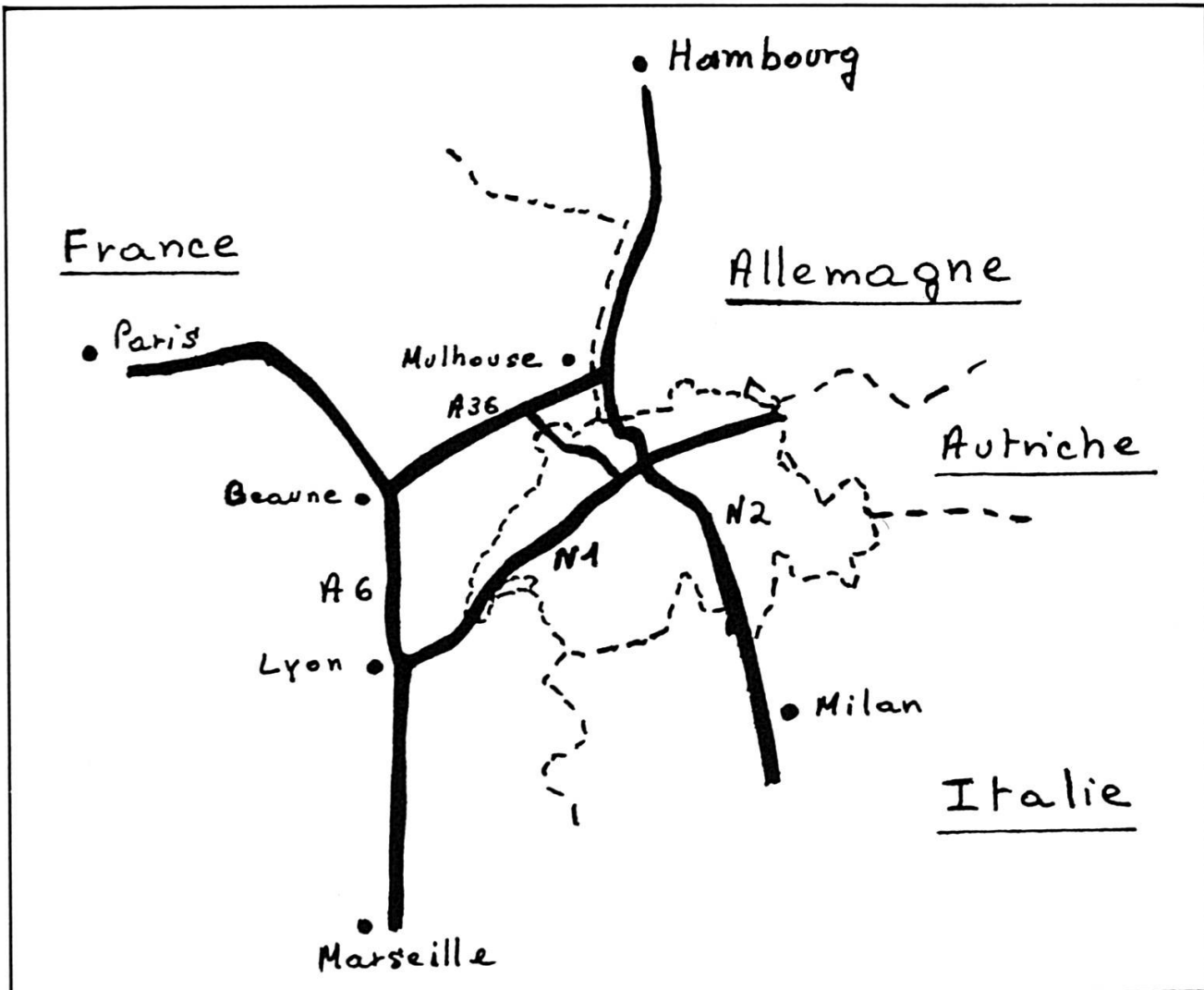
Dès le 21 juin 1960, lorsque fut connu le réseau des routes nationales à construire, le Jura (Nord + Sud) avec une population de 140000 habitants, se rendit immédiatement compte qu'il était la région la plus importante de la Suisse à ne pas être reliée au réseau des routes nationales. L'économie jurassienne a depuis lors beaucoup souffert de cette situation «marginale» par rapport au Plateau suisse. La construction de la Transjurane permettra au canton du Jura de mettre en évidence sa situation centrale européenne. En effet, la Transjurane reliera deux des autoroutes est-ouest les plus im-

<sup>1</sup> *Les transports*, Laffont, Paris, 1976.

portantes d'Europe, à savoir la Nationale 1 Genève - St. Margrethen et l'A36 Mulhouse - Beaune. Cette autoroute A36 qui elle-même relie deux grands axes nord-sud, soit l'autoroute Hambourg - Bâle - Milan et l'A6 Paris - Marseille. La situation antérieure du Jura qualifiée de «marginale» deviendra ainsi centrale.

Méditerranée. Elle est devenue un des carrefours européens. Toute une série de moyens de transport passent par cette région :

- les voies ferrées nord-sud Lyon - Strasbourg et ouest-est Paris - Bâle;
- deux aéroports Bâle - Mulhouse pour les lignes internationales et Belfort - Fon-



- deux oléoducs qui acheminent le pétrole brut de Fos-Lavéra aux raffineries d'Alsace et d'Allemagne;
- un faisceau de lignes électriques à très haute tension (380 KV) qui relie les centrales rhénanes aux centrales de la région Rhône - Alpes;

b) joindre la région industrielle de Belfort - Montbéliard à celle du Plateau suisse

L'aire urbaine Belfort - Montbéliard est située sur le grand axe mer du Nord -

taine pour les lignes intérieures françaises;

- l'autoroute A36 Mulhouse - Beaune;
- le canal du Rhône au Rhin que l'on va transformer en voie d'eau à grand gabarit.

Après l'achèvement de ce canal, l'aire urbaine disposera, en matière d'équipements, de tels atouts qu'il est impensable

qu'elle ne tire pas profit de cette situation géographique de tout premier plan et de sa vocation industrielle affirmée. Les retombées économiques de cette région et du Plateau suisse peuvent facilement féconder le Jura, notamment par la sous-traitance, pour autant qu'une relation routière convenable existe entre ces zones de croissance.

*c) desservir le port fluvial de Bourogne*

Le port de Bourogne et sa zone industrielle sont à une dizaine de kilomètres de la frontière franco-suisse. Dans sa conception actuelle, ce canal ne peut recevoir que des péniches de faible tonnage (250 tonnes). Lorsqu'il sera réalisé<sup>2</sup> à grand gabarit, il pourra être utilisé par des bateaux automoteurs de 1350 tonnes et par des convois poussés de 3000 tonnes.

Ce port de Bourogne se situe au carrefour de trois grandes voies de communication :

- canal à grand gabarit Rhône - Rhin ;
- voie ferrée Belfort - Porrentruy ;
- route Delle - Belfort qui se transformera en voie express Sévenans - Delle (prolongation de la Transjurane sur territoire français).

Bourogne est ainsi au centre d'une toile d'araignée fluviale, routière et ferroviaire permettant à l'industriel des options nombreuses et intéressantes qu'il s'agisse d'importations, d'exportations ou simplement de transport.

*d) mieux relier entre elles  
les différentes régions du Jura*

Le projet de tracé publié le 11 décembre 1981 par le Gouvernement jurassien répond entièrement à cet objectif. La Transjurane améliorera sensiblement les liaisons routières entre l'Ajoie, la vallée de Delémont, le Clos-du-Doubs et les Franches-Montagnes. Le caractère de complémentarité des cités jurassiennes sera ainsi renforcé. Des communications adéquates entre les centres régionaux peuvent être de nature à combler, dans une certaine mesure, l'absence de pôles de croissance.

*e) desservir les localités  
des régions traversées*

Dix jonctions complètes et deux demi-jonctions permettront à toutes les communes importantes d'être reliées à la Transjurane. Outre ces communes, la place d'armes de Bure ainsi que la zone industrielle régionale de la SEDRAC (Courgenay) seront desservies.

*f) éliminer le col des Rangiers*

Ce col qui culmine à 856 m. et qui présente des rampes de 13% reste, en hiver surtout, un obstacle redoutable. Un tunnel, tronçon prioritaire de la Transjurane, permettra non seulement de diminuer la consommation d'énergie polluante mais encore de contribuer à la protection de la nature dans cette fort belle région.

*g) éviter les traversées de localités*

Le meilleur moyen d'éliminer dans nos villes et villages les nuisances provoquées par le bruit, la pollution et les risques d'accidents consiste à sortir le trafic de ces localités.

*h) favoriser les remaniements parcellaires*

Deux seules communes (Courtedoux et Bure) traversées par la Transjurane ont déjà réalisé leur remaniement parcellaire. Ces remaniements qui sont subventionnés par la Confédération permettent :

- d'augmenter de 5 à 8% la surface agricole concernée, ceci principalement du fait de la rationalisation des chemins nécessaires à l'exploitation ;
- de gagner du temps pour travailler (toutes les terres se trouvent au même endroit) ;
- d'augmenter la rentabilité du travail du paysan d'environ 30% en diminuant le travail improductif (va-et-vient sur le finage).

---

<sup>2</sup> M. Pierre Mauroy a déclaré le 12 juin 1981 au Forum de Radio Monte-Carlo : «C'est une grande réalisation qui demande du temps, mais qu'il est indispensable de conduire à son terme. Chacun voit bien que dans le monde de demain, cette liaison sera nécessaire».

## 4. Conclusion

La Transjurane en tant que priorité dans le programme de développement économique du nouveau canton permettra la relance économique d'autant plus que la plupart des facteurs de localisation des entreprises sont déjà réunis actuellement dans le Jura :

- zones industrielles équipées ;
- politique fiscale attrayante ;
- main-d'œuvre qualifiée ;
- infrastructure scolaire et sociale de qualité ;
- services publics à disposition ;

- organisation politique et mentalité favorables à l'idée de développement économique ;
- sens de l'accueil ;
- attraits dans tous les domaines : sports, paysage, etc.

La population jurassienne doit saisir la chance qui lui est offerte aujourd'hui pour donner un second souffle à son économie. Elle doit prendre en main les destinées de son pays tout comme ses ancêtres avaient su le faire lors de la construction des lignes de chemins de fer au 19<sup>e</sup> siècle.

Rappelez-vous en 1864 : «Des chemins de fer ou périr».

En 1982, nous disons : «Une Transjurane pour l'avenir».

## Groupement intervilles franco-suisse pour une voie rapide transjurane

# Mémoire à l'intention de l'Office fédéral des routes à Berne

### Présentation du groupement

Etant donné le fait que la réalisation de la voie rapide appelée Transjurane semble devoir se concrétiser à moyen terme, mais qu'un certain nombre de problèmes importants restent à résoudre, les localités énumérées ci-après – représentatives des régions dont elles constituent en quelque sorte le pôle très régional d'attraction – se sont constituées en un groupement intervilles franco-suisse chargé de défendre les intérêts légitimes de toute cette région au niveau des nouvelles voies de communication routière.

Il s'agit de : Delle, Boncourt, Porrentruy, Saint-Ursanne, Delémont, Moutier, Welschenrohr.

Ce groupement entend faire valoir ses arguments dans la conception, le tracé, les

caractéristiques ainsi qu'en ce qui concerne le programme et l'étalement des travaux.

### Rappel de la vocation de la voie rapide transjurane

Les promoteurs de ce nouvel axe routier, en particulier *la Commission routière jurassienne et le Comité d'action Pro Transjurane* en ont défini la vocation comme suit :

1. Désenclaver et démarginaliser la région jurassienne entière en la branchant sur les réseaux autoroutiers suisse et français (N1 et A36).
2. Mieux relier entre elles les différentes régions compartimentées et cloisonnées du Jura.
3. Sortir le trafic des localités actuellement traversées par la T18, la T6 et la T30.