

**Zeitschrift:** Défis / proJURA  
**Herausgeber:** proJURA  
**Band:** 3 (2005)  
**Heft:** 9: Transports et mobilité urbaine  
  
**Rubrik:** Impressum

### **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:** 01.04.2025

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

# 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