

La Transjurane

Autor(en): **Eckert, Jean**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Actes de la Société jurassienne d'émulation**

Band (Jahr): **76 (1973)**

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-684688>

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.

LA TRANSJURANE

par Jean Eckert

Ce qu'éprouvaient en 1865 nos ancêtres à propos des liaisons ferroviaires, nous le ressentons aujourd'hui à propos des communications routières et, pourquoi ne pas le dire, à propos de la Transjurane, c'est-à-dire un sentiment d'abandon, de frustration, d'iniquité. Cependant, contrairement à nos aînés, nos réactions face à l'adversité sont sporadiques, incohérentes. Certains jours on crie au scandale, les jours suivants on redevient fataliste, ou bien, l'on ne veut plus se battre contre des moulins à vent. Ce manque de ténacité, de coordination et de continuité dans nos revendications en matière de construction de routes, n'a conduit jusqu'ici, malgré une débauche inconsidérée d'énergie, qu'à des avantages limités en ampleur et dans le temps, simples diversions pour dévier l'effort principal et reporter l'échéance du problème vital que représente, pour le Jura, son désenclavement par la création de voies de communications routières de grand transit.

Avant d'aller plus loin, il m'apparaît opportun d'esquisser ces voies de grandes communications, dont la Transjurane est l'épine dorsale, dans la contexture du réseau des grandes routes du Jura et de celle des réseaux autoroutiers français et suisse. Préalablement, je me dois de rappeler les raisons principales pour lesquelles la mise à l'écart du Jura du réseau des routes nationales représente une injustice flagrante par rapport aux autres régions de la Confédération. J'en citerai huit :

1) Par suite de la modification de l'article premier de la Constitution bernoise le 29. 10. 1950, il est reconnu que le canton de Berne est formé de deux peuples : celui de l'ancienne partie du canton et celui du Jura. Le Jura avait acquis de ce fait une personnalité que la Commission de planification n'a pas cru bon de prendre en considération.

2) Tous les cantons et demi-cantons, à l'exception d'Appenzell Rhodes-Intérieures, sont desservis par au moins une route nationale.

3) Le Jura bernois, avec une population de 140.000 habitants, est la région de Suisse la plus importante à être à l'écart du réseau des routes nationales.

4) Géographiquement, le Jura bernois présente quelques traits d'analogie avec le Tessin.

De langue française, il est séparé du Plateau suisse alémanique par la chaîne du Jura, obstacle certes moins infranchissable que les Alpes, donc plus facile et moins coûteux à maîtriser. L'Ajoie, pour sa part, sort

même des frontières naturelles pour former en quelque sorte une tête de pont helvétique en territoire français.

Il faut reconnaître toutefois que la population du Jura égale la moitié de celle du Tessin et que notre région n'est plus traversée par une voie de pénétration importante venant de France. Il n'en reste pas moins vrai que le Tessin sera relié à la Suisse alémanique par deux tunnels routiers et une route alpestre classés tous trois dans le réseau des routes nationales.

Loin de moi l'idée de critiquer les liaisons routières avec le Tessin : elles sont nécessaires et justifiées à tous les points de vue. Je voudrais simplement souligner la différence de traitement qui a été appliqué au Jura, qui n'en demandait pas autant.

5) Avant la première guerre mondiale, alors que l'Alsace était allemande, Boncourt était une porte d'entrée franco-suisse de grande importance. Il n'y a pas de raisons pour que cette liaison franco-suisse à travers le Jura ne soit pas revalorisée.

6) En application de la théorie des grands centres, la Commission de planification, dans son rapport final, a postulé que non seulement le Jura-Sud, mais également les régions de Delémont et de Porrentruy étaient dans la zone d'influence de la localité semi-centrale de Bienne. Il s'agit là d'une appréciation toute gratuite qui a définitivement scellé le sort d'une route nationale dans le Jura bernois.

En effet, d'une étude faite sur la *Typologie des communes du Jura bernois*, par le Centre de recherches en anthropologie régionale de l'Université de Genève, je tire ce qui suit :

1. — L'Ajoie et la région de Delémont forment deux régions plus ou moins autonomes, polarisées par leur chef-lieu.

2. — Les districts de Moutier et de Courtelary sont polarisés par Granges et Bienne, les Franches-Montagnes par La Chaux-de-Fonds, Laufon par Bâle et le Clos-du-Doubs par Delémont et Porrentruy.

La faiblesse du secteur tertiaire, l'évolution lente du taux d'urbanisation des différentes régions du Jura et la proximité de villes en pleine croissance telles que Bâle et son agglomération, Granges, Bienne, La Chaux-de-Fonds, qui semblent polariser une immense partie du Jura, conduisent à se poser les questions suivantes :

a) Dans quelle mesure ces villes ne drainent-elles pas consommateurs et producteurs habitant le Jura ou qui pourraient s'y établir ?

b) Dans quelle mesure le Jura n'est-il pas réduit à un réservoir de main-d'œuvre et à une zone verte ?

c) Dans quelle mesure le Jura n'est-il pas une région en passe de devenir marginale ?

Le Jura est incontestablement une région prospère, mais les Jurasien(ne)s ne participent pas intégralement aux développements sociaux fondamentaux des sociétés globales modernes.

7) La construction du réseau des routes nationales occupe en partie les entreprises indigènes, ce qui contribue indirectement à la prospérité d'une région tout en permettant à ces entreprises de se développer et de s'équiper convenablement en fonction d'une exécution rationnelle des travaux, ce qui ne saurait que profiter aux autres maîtres d'ouvrages.

8) Sans vouloir faire preuve d'esprit antidémocratique, qu'il me soit permis enfin de relever ce qui suit :

« Le Jura compte le 2,1 % des véhicules à moteur immatriculés en Suisse. La part du Jura à la construction du réseau des routes nationales est du même ordre. Il en ressort donc que si le réseau des routes nationales coûtera 20 milliards, le Jura aura versé en 1985 plus de 400 millions de francs pour sa réalisation, tout en restant tenu à l'écart de ce réseau. Actuellement, la part à payer par le Jura s'élève à 150 millions de francs. »

Mais, nous dira-t-on, le Jura n'est pas tout à fait délaissé puisqu'il est desservi par un réseau de routes principales. Je rappelle que ce réseau comprend :

- la T 6 : Boncourt - Porrentruy - Delémont - Moutier - Sonceboz - Bienne,
- la T 18 : Delémont - Bâle, et
- la T 30/18 : Sonceboz - La Chaux-de-Fonds.

Toutefois, il faut savoir, d'une part, que le montant des subventions fédérales disponibles est insuffisant et que, d'autre part, le taux de ces subsides est modeste. Pour le canton de Berne, le taux ordinaire est fixé à 35 % pour les aménagements et à 50 % pour les constructions nouvelles, contre 85 % pour les routes nationales de 1re et 2e classes. Il en résulte que le canton doit supporter la plus grande partie des dépenses d'aménagement des routes principales. Tenant compte de sa situation financière et de ses nombreux engagements dans d'autres secteurs, le canton de Berne n'est pas à même, avec de si modestes subventions, de procéder à l'aménagement de son réseau de routes principales à une cadence compatible avec les impératifs de la sécurité et de la fluidité du trafic et d'un programme d'aménagement rationnellement conçu.

Ainsi, en dépit d'un effort financier particulier, il faudra plus de dix années pour aménager la section de la T 6 Bienne-Sonceboz. Compte tenu de l'augmentation des recettes provenant des routes principales et secondaires, il faudra près de 20 ans pour achever dans le Ve Arrondissement l'aménagement des routes principales selon les directives du S. F. R. D. * Il va sans dire que par suite de l'accroissement constant du trafic, ces directives seront dépassées bien avant l'achèvement de cet aménagement, ce qui conduira à prendre de nouvelles dispositions nécessi-

* Service fédéral des Routes et des Digues.

tant des dépenses plus élevées, ce qui aura pour effet de prolonger les échéances d'exécution. Ainsi donc, le fait d'être desservi par un réseau de routes principales ne saurait résoudre le problème des voies de communications internes et avec l'extérieur de manière satisfaisante.

Si les sociologues constatent que le Jura est en passe de devenir une région marginale, les recensements généraux de la circulation effectués tous les cinq ans le prouvent également. En effet :

1) Bien que l'accroissement du taux de motorisation dans le Jura soit pratiquement le même que celui de la moyenne suisse, l'augmentation du trafic entre 1965 et 1970 est de 3% par année au lieu de 7% pour la moyenne suisse, soit une augmentation représentant 43% de cette moyenne suisse. Ces chiffres se basent sur les recensements effectués aux postes de recensement principaux de Zwingen et Péry, soit sur la route Bâle - Delémont - Bienne, avant l'ouverture de la N 2 Bâle - N 1 à Härkingen.

2) Un examen plus approfondi des recensements nous fait découvrir la cause de cette anomalie : si le trafic des véhicules indigènes croît proportionnellement à l'accroissement du taux de motorisation, en revanche, le pourcentage des véhicules étrangers au canton et à la région est en régression constante.

C'est bien la preuve que si nous ne réagissons pas, le Jura deviendra irrémédiablement une région marginale.

Une étude de la structure du trafic entre Bâle et Bienne confirme les constatations que nous venons d'énoncer. Bien plus, elle démontre indubitablement que la route Bâle - Delémont - Bienne n'est pas une liaison Bâle - Bienne, mais une voie de pénétration Bâle-Jura et Bienne-Jura : ainsi les recensements de circulation effectués en 1970 montrent par exemple que seulement 10% des véhicules immatriculés BS, recensés à Zwingen, passent à Péry ; et cela se passait avant l'ouverture de la N 2 ! Il est facile d'imaginer ce qu'il en sera lorsque la N 5 Soleure - Bienne sera construite comme autoroute !

A ce propos, la carte de gain de temps à partir de Bâle, carte publiée dans le rapport final de la Commission de planification, donne d'utiles renseignements :

De Bâle à Bienne par la N 2, la N 1 et la N 5, le gain de temps sera de 40 minutes par rapport à l'itinéraire empruntant le Jura. Si l'on ajoute à cet avantage l'attrait indiscutable qu'offre la sécurité des autoroutes, il ne fait aucun doute qu'il ne faudra plus s'attendre, à l'avenir, à un trafic de transit notoire entre Bâle et Bienne à travers le Jura.

Page de droite : réseau de base ➤

C'est un lieu commun d'affirmer que les grandes voies de communications stimulent le développement économique des régions qu'elles traversent.

Puisque nous ne pouvons rien espérer d'une liaison Bâle - Bienne et qu'une telle liaison ne ferait qu'accentuer l'isolement de l'Ajoie, jetons un coup d'œil sur le réseau des routes nationales. Immédiatement, nous sommes frappés, d'une part, par la pauvreté des liaisons franco-suissees (une autoroute à Bâle vers Mulhouse, une autoroute à Genève vers le Sud et une route nationale de 3e classe à Vallorbe en direction de Besançon) et, d'autre part, par la complexité du nœud routier de Bâle vers lequel convergent pas moins de trois autoroutes et sept routes principales à grande circulation.

Comment la France envisage-t-elle ses liaisons avec la Suisse ? En ce qui concerne le Jura bernois, et dans l'état actuel des travaux de construction des réseaux autoroutiers français et suisse, un premier indice nous est donné par l'édition 1970 de la carte Michelin des grandes routes à l'échelle 1 : 1 000 000, sur laquelle figure en rouge pour la première fois la route No 30 Moutier - Balsthal - Oensingen, ce qui classe la route Belfort - Oensingen à travers le Jura au rang de voie de raccordement au réseau autoroutier suisse et de liaison franco-suisse.

Nous référant au réseau des autoroutes françaises tel qu'il est prévu en 1978, nous constatons que l'autoroute A 36 reliera Beaune à l'HA-FRABA en passant par Besançon, Montbéliard, Belfort et Mulhouse.

Cette autoroute est susceptible de reprendre à Beaune le trafic de la A 6 Paris - Avallon à destination de la Suisse. Le trafic à destination de la Suisse romande et du Simplon se dirigera dès Besançon vers Vallorbe et les Verrières, alors que celui à destination de la Suisse alémanique continuera vers Mulhouse pour pénétrer à Bâle par la A 35.

Or, j'ai relevé tout à l'heure la complexité du nœud autoroutier de Bâle. Le trafic venant de la France par la A 35 et celui venant de l'Allemagne par l'HA-FRABA traverseront Bâle par deux routes express actuellement en construction. Il ne fait pas de doute qu'à plus ou moins longue échéance, ces routes express seront saturées et qu'une voie de dégagement pour les soulager s'imposera.

Et les formalités douanières ne sont pas pour arranger les choses : les principales victimes en sont actuellement déjà les transports routiers internationaux qui subissent, par forte affluence, des retards de plus d'une journée, à telles enseignes qu'actuellement certains transports n'hésitent pas à faire le détour par Boncourt, où le poste de douane est moins chargé.

Il est dès lors logique, ainsi que le propose M. Bonnand, ancien préfet de la Franche-Comté, dans un article publié dans la Revue économique franco-suisse, de prévoir une liaison routière à travers le Jura bernois de la région Belfort - Montbéliard à Oensingen. Sur territoire suisse, cette liaison n'est autre que la Transjurane.

Arrêtons-nous un instant sur la section française de cette voie de communication et relevons les points principaux suivants :

1) Le tracé de cette section est admis par le Ministère de l'Équipement. Le profil normal adopté comporte deux chaussées de 7 m. 50 de largeur séparées par un terre-plein central de 1 m. 50. Il s'agira donc d'une route express reliée à la A 36 à Trétudans et à la frontière suisse à Boncourt. L'acquisition des terrains et l'établissement du projet définitif sont en voie d'exécution. La construction d'une première étape à deux voies Morvillars - Delle est prévue en 1974.

2) Cette route express servira également de desserte pour le port de Bourogne situé à 9 kilomètres de la frontière suisse. Le canal du Rhône au Rhin est actuellement mis à grand gabarit, c'est-à-dire qu'il permettra le passage des convois poussés de 3000 tonnes, ce qui supprimera le transbordement du fret des chalands sur des péniches et diminuera les frais de transport. Par suite des restrictions financières, les travaux n'avancent pas à la cadence souhaitée. Il semble toutefois que la mise à grand gabarit de tout le canal devrait intervenir pour 1985, date prévue pour l'ouverture par les Allemands du canal Rhin-Danube. Le port de Bourogne n'intéressera la Suisse et plus particulièrement le Jura bernois que lorsque le grand gabarit sera réalisé.

Trois ans après son ouverture de bout en bout, les courants escomptés dépasseront douze millions de tonnes, soit 9 millions de tonnes pour les besoins français, 1 million de tonnes pour les besoins helvétiques et 4 millions de tonnes vers l'Allemagne qui, jusqu'à Mayence, se situe dans l'hinterland de Marseille pour les produits méditerranéens, africains et ceux en provenance du Moyen-Orient. Les coûts de transport seraient de l'ordre de 1,5 centime la tonne/kilomètre ; l'on pourrait aller en navigation continue de Strasbourg à Marseille en moins de 48 heures.

3) Autour des ports de Bourogne et d'Étupes, une vaste zone industrielle est en voie d'aménagement. A Bourogne même, 97 hectares sont réservés à cette fin, dont 50 sont actuellement équipés. Pour sa part, le canton de Berne a fait l'acquisition de 8 ha.

On prévoit que d'ici la fin du siècle, Belfort et Montbéliard formeront des agglomérations urbaines de plus de 200.000 habitants. A noter que Belfort et Montbéliard sont distantes respectivement de 24 et 15 kilomètres de la frontière suisse à Boncourt.

Comme je l'ai dit précédemment, la Transjurane rejoindrait la N 1 à Oensingen. Oensingen est non seulement situé pratiquement au centre de gravité du réseau des autoroutes d'où la circulation peut éclater dans tous les azimuts, mais aussi à proximité de la région de la Suisse la plus industrialisée. Sur la base de cartes de gain de temps que nous avons établies, nous pouvons affirmer ce qui suit :

1) A partir de Besançon, le trafic en direction de Berne et de l'Oberland bernois, de la Suisse centrale et orientale aura avantage à emprunter la Transjurane.

2) A partir de Moutier, la Transjurane assure des liaisons plus rapides et plus courtes vers les régions de la Suisse centrale et orientale. En ce qui concerne la liaison avec Berne et la Suisse romande, à l'exception de Neuchâtel, la Transjurane est compétitive au point de vue temps de parcours par rapport au tracé par Bienne, mais l'itinéraire est un peu plus long.

Le Jura ne veut pas une route « culturelle ». Du reste le réseau des routes principales, convenablement aménagé, satisferait à cette exigence. Ce qu'il désire, c'est un désenclavement par l'établissement d'un axe à grand trafic susceptible de promouvoir et de diversifier son développement économique et industriel. Il cherche à s'affirmer en tant que peuple en se regroupant autour de ses centres les plus importants et plus particulièrement des régions autonomes de Porrentruy, Delémont et Moutier. Il ne veut pas donner la priorité à un axe Bâle - Delémont - Bienne, ce qui conduirait à fin contraire, car vouloir améliorer les liaisons routières avec Bâle, Bienne ou La Chaux-de-Fonds, c'est accélérer l'éclatement et la dépendance du Jura vis-à-vis de ces métropoles. Dès lors, il apparaît logique de réunir les régions indépendantes et semi-indépendantes de Porrentruy, Delémont et Moutier, par une route économique à grand trafic aboutissant de part et d'autre à un réseau autoroutier et à une région fortement industrialisée. Ces trois agglomérations interdépendantes devraient être aptes à polariser à leur tour les régions qui actuellement sont l'hinterland de Granges, Bienne et La Chaux-de-Fonds, grâce à la création de voies de communications rapides.

Au vu de ce qui précède, la vocation de la Transjurane se dégage clairement :

1) Elle relie le réseau autoroutier français à son homologue helvétique.

2) Elle joint la région industrielle de Belfort/Montbéliard à celle du Plateau suisse.

3) Elle conduit, par la voie la plus courte, le trafic à destination de la Suisse alémanique et du Tessin au centre de gravité du réseau des autoroutes suisses (économie de 27 km).

4) Elle remplit, par rapport à Bâle, le rôle de route de dégagement.

5) C'est la prolongation logique de la route express française Tré-tudans-Déridez.

6) C'est une voie de desserte intéressante pour Bourogne, qui peut être considéré comme le port méditerranéen de la Suisse.

7) C'est une voie de pénétration franco-suisse intéressante entre Bâle et Vallorbe.

8) Elle tient compte de toutes les données du problème et prend pleinement en considération les aspirations du peuple jurassien.

9) Elle permet la hiérarchisation du réseau des routes principales du Jura, à savoir :

- La Transjurane en tant que route nationale ou route principale d'ordre supérieur.
- La T 6 : Bienne - Sonceboz en tant que pénétrante sud avec une bretelle sur la Chaux-de-Fonds (T 30) et une bretelle sur Moutier (T 6).
- La T 18 : Bâle - Delémont en tant que pénétrante est.

Pour que la Transjurane remplisse sa mission et ait sa raison d'être, il faut que la construction de l'autoroute A 36 et celle de la route express Trétudans-Déridez soient terminées. Cette condition sera remplie bien avant que la Transjurane ne soit réalisée, c'est-à-dire dès 1978.

Remarquons enfin que le trafic issu de la A 6 à destination de la Suisse romande aura avantage à pénétrer en Suisse à Vallorbe. C'est pourquoi une liaison avec la Suisse romande par la Transjurane n'est intéressante que pour le trafic provenant de la région Belfort - Montbéliard. En conséquence, la Transjurane étant avant tout une liaison France-Suisse alémanique, son tracé doit se diriger vers Oensingen et non vers Bienne.

Depuis 1966, on parle de la Transjurane Boncourt - Oensingen. La grande majorité des Jurassiens l'a adoptée, et plus particulièrement les grandes associations : A.D.I.J., Pro Jura, T.C.S., A.C.S., et bien entendu la commission routière jurassienne qui, dans ce domaine, coiffe ces quatre associations. Depuis lors, des résolutions ont été votées, des motions ont été déposées au Conseil national et au Grand Conseil. Cela a abouti à la création d'une commission fédérale chargée d'étudier l'extension et la hiérarchisation du réseau des routes principales. Durant quatre années, cette commission a œuvré pour arriver au résultat que le Jura n'a pas besoin de Transjurane, si ce n'est la liaison Bâle - Delémont - Bienne.

Une telle proposition est stupéfiante sinon machiavélique : on veut accentuer la dépendance du Jura par rapport aux grands centres de Bâle et Bienne, isoler l'Ajoie et, de ce fait, favoriser l'éclatement définitif du Jura. On nous offre une route de grande communication sur laquelle le trafic de transit sera quasi inexistant, et l'on ajourne le raccordement à la route express Trétudans-Déridez en vue de favoriser la liaison franco-suisse par Les Verrières, liaison qui sur son territoire français n'aura pas son homologue comme Trétudans-Déridez.

C'est pourquoi nous devons condamner avec la plus grande énergie une telle décision prise unilatéralement, par des personnes hostiles à un désenclavement du Jura et qui se moquent du sort de ses 140.000 habitants. En méconnaissance totale mais volontaire des données du problème, à savoir : les options prises par la France, le développement économique du Jura et la volonté d'un peuple, cette commission a pris sa

décision en se basant exclusivement sur les recensements de circulation et les conclusions de la commission de planification de 1959 ! S'est-on basé sur des comptages de circulation pour décider de la construction du tunnel du Rawyl ?

Ce n'est pas par hasard que les organisateurs de ce colloque ont pensé associer le problème des grandes voies de communications routières à la commémoration du centenaire des chemins de fer jurassiens, tant il est vrai que ce problème présente, à tous points de vue, et un siècle plus tard, des analogies frappantes avec celui qu'ont résolu nos ancêtres, à force de volonté, de ténacité, mais aussi d'engagement et de dévouement personnels. Les fils ne seraient-ils plus tels que les pères ? Le bien-être individuel qui résulte de notre société de consommation les empêcherait-il de s'occuper avec toute l'attention souhaitable, mais avec lucidité, réalisme et perspicacité aux travaux de prospective, pour l'avenir de notre région ?

La Suisse est maintenant partenaire de la C.E.E. Il en résulte que l'on s'achemine vers une libéralisation des rapports frontaliers, dont le Jura a tout à profiter. La Transjurane, qui ne sera certainement pas mise en chantier en tant que telle avant 1980, exige une solution valable pour l'an 2000. C'est dire que les critères d'appréciation doivent être adaptés à la situation et qu'il ne faut pas aborder cette étude avec une conception datant de 1959 !

Si en 1865, le comité d'initiative pour la création d'un réseau ferroviaire jurassien clamait : « Des chemins de fer ou mourir », en 1973, ce cri d'alarme, actualisé sous la forme « Une transjurane ou dépérir », résume assez bien l'état d'isolement chronique que ressent le Jura, ce mal-aimé. Faut-il vraiment que ce peuple laborieux et industriel soit constamment obligé, par ses seuls moyens, de revendiquer ce qui lui revient de droit, en tant que peuple faisant partie de la Confédération ? Doit-il tolérer d'être manipulé et d'être offert en holocauste sur l'autel de l'incompréhension et de l'injustice ? Faut-il toujours que des ingérences venant de l'extérieur ou qu'un égocentrisme régional déplacé s'opposent à un projet revendiqué par la grande majorité de ce peuple avec, comme conséquence, d'en retarder la réalisation et d'entretenir la discorde apparente entre le Jura-Sud et le Jura-Nord ? Non, cela n'est plus tolérable. Le temps des tergiversations doit se terminer. Le Jura doit montrer autant de ténacité, de volonté et d'esprit combatif qu'en firent preuve nos ancêtres pour la réalisation du réseau des chemins de fer jurassiens.

Si notre argumentation en faveur de la Transjurane suffit pour en démontrer la nécessité, elle est insuffisante pour en revendiquer la réalisation dans des délais raisonnables. Seule la volonté clairement et unanimement exprimée du peuple jurassien serait à même d'en accélérer la réalisation pour le bien-être général de notre économie et la prospérité de notre Jura. Il ne dépend que de vous tous de réunir cette unanimité et d'exprimer cette volonté !