

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: 55 (1984)

Heft: 5: Transjurane (III) : les tracés en question

Artikel: Transport d'automobiles accompagnées dans le tunnel Moutier - Granges

Autor: Hennet, Jean-Claude

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824446>

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: 04.02.2026

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

cations est un apport décisif qui doit contribuer au redressement économique du lieu concerné.

Il est à relever aussi que les citoyens du Nord-Ouest du pays ont contribué, dans une large mesure, depuis un quart de siècle, à la construction des routes nationales, par le biais des taxes sur les carburants. Aussi, n'est-il que justice, qu'à leur tour, ils puissent enfin être mis au bénéfice des impôts qu'ils ont, par le passé, consentis dans un esprit confédéral dont nous n'avons jamais douté.

De plus, nous considérons qu'il est un acte de solidarité conforme à cet esprit que de venir en aide à une région si durement touchée par une récession sectorielle qui a principalement frappé l'industrie horlogère et celle de la machine-outil. Les licenciements les plus récents dans certaines entreprises régionales en sont l'éclatante démonstration. Aussi, notre conception global est-elle

également, dans une certaine forme, un appel aux Confédérés afin que ceux-ci, dans l'esprit même de la Constitution, sachent reconnaître le bien-fondé d'une requête et expriment, dans le sens de la réciprocité et de l'amitié confédérales, leur volonté de venir à notre aide.

Je formule dès à présent le vœu et l'espoir que tous les responsables politiques sachent reconnaître les effets positifs aux plans social, culturel, politique et surtout économique qu'aurait sur notre région une conception globale en faveur du Nord-Ouest de la Suisse.

En conclusion, nous espérons que la sagesse politique d'une part et le souci de servir les intérêts supérieurs de toute la population d'une région d'autre part, l'emportent sur les disputes partisans aux effets nocifs et dévastateurs au plan de l'intérêt régional.

*Jean-Paul GEHLER,
Reconvilier*

Transport d'automobiles accompagnées dans le tunnel Moutier - Granges

**Une chance à saisir
pour la complémentarité des transports**



Une politique équilibrée des transports devrait garantir la complémentarité des moyens de transport et ne pas susciter entre eux une concurrence effrénée. Aujourd'hui pourtant, cette complémentarité des moyens de transport est sérieusement menacée par le développement d'un réseau routier toujours plus performant. A-t-on vraiment conscience de ce phénomène qui, à terme, pourrait priver notre région d'une partie de son réseau ferroviaire ?

La fringale des routes...

Entre 1970 et 1980, 5000 km de routes supplémentaires ont été ouvertes au trafic. A la fin de l'année 1982, 1287 km ou 70 % du réseau des routes nationales étaient en service sur les 1833 km prévus. Avec la Transjurane, on ne sera donc pas loin des 2000 km de routes nationales dans notre pays. De plus, six gouvernements cantonaux ont saisi l'occasion de la procédure de consultation

sur la Transjurane pour revendiquer à leur tour l'intégration de certaines voies de communication dans le réseau des routes nationales (notamment la T 18 Bâle - Delémont et le tunnel sous la Vue-des-Alpes).

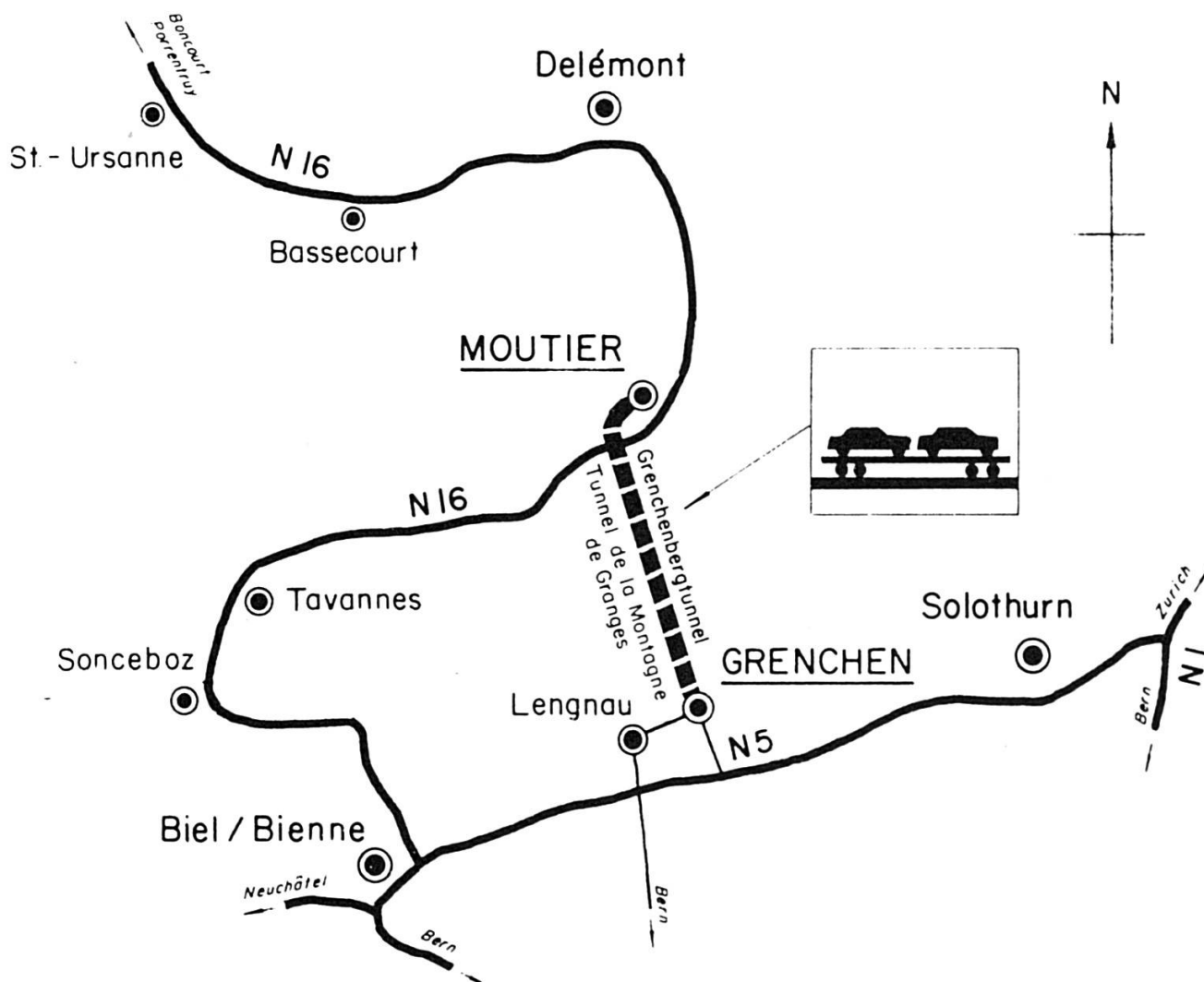
Dans l'ensemble, la Confédération, les cantons et les communes dépensent environ 4 milliards de francs pour les routes chaque année.

...et les tousotements du rail

Pour les chemins de fer en revanche, les pouvoirs publics déboursent environ 1,2 milliards de francs par année. Entre

1970 et 1980, le réseau ferroviaire s'est agrandi de 17 km. Un grand projet est certes en cours d'élaboration: les NTF (Nouvelles transversales ferroviaires). Mais leur réalisation n'est pas pour demain et il n'est pas établi que les régions marginales comme le Jura en retirent un quelconque bénéfice.

Par ailleurs, il est temps de rappeler que la suppression d'un certain nombre de lignes de chemins de fer est mentionnée dans le rapport final CGST (Conception globale suisse des transports). Ainsi les tronçons Sonceboz - Moutier, Soleure - Moutier, La Chaux-de-Fonds - Saignelég-



Avec un système performant de transport d'automobiles accompagnées, la vallée de Tavannes pourrait faire l'économie d'une autoroute dévoreuse de terres agricoles et de forêts. Cette solution permettrait d'augmenter l'attractivité du rail tout en offrant des avantages aux automobilistes.

Trompettiste ou souffleur de verre

Ciba-Geigy cherche toujours des gens compétents...



**Nos collaboratrices et collaborateurs
ne sont pas uniquement encouragés professionnellement.
Nous leur offrons aussi un large éventail de possibilités
dans les activités de loisirs et le sport.**

SPÉCIALISTE EUROPÉEN DES PETITES DIMENSIONS POUR LE DÉCOLLETAGE

Tradition dans la haute qualité

Un personnel particulièrement qualifié

Techniques modernes de fabrication

BOILLAT SA

BARRES, FILS, PROFILÉS, BANDES
EN LAITON ET
AUTRES ALLIAGES DE CUIVRE

RECONVILIER-SUISSE



TÉL. 032 91 31 31 TÉLEX 934128

<i>winterthur</i>
<i>assurances</i>

Winterthur-Assurances
Agence de Moutier

Claude LUSA
Téléphone 032 93 43 80

Collaborateur:
Alain LUSA

gier - Glovelier, Le Noirmont - Tavannes et Porrentruy - Bonfol sont autant de victimes pressenties par les auteurs de la CGST.

Pourquoi pas une Transjurane sur les rails ?

On comprendra aisément, dans ce contexte, que la réalisation intégrale de la Transjurane pourrait signifier l'arrêt de mort de l'une ou l'autre des lignes de chemins de fer dans le Jura.

A une large majorité, les citoyens et citoyennes du canton du Jura se sont prononcés pour la construction d'une autoroute reliant Boncourt à Moutier. Bien que nous regrettions ce choix, il faut bien admettre qu'il est l'expression d'une large majorité.

Par contre, la question de la N 16 est loin d'être réglée pour ce qui est de son tronçon Moutier - Plateau suisse. Le projet officiel prévoit une autoroute dans la vallée de Tavannes (imaginez le massacre) tandis que des voix réclament un tunnel entre Moutier ou Court et Pieterlen (imaginez le prix).

Et voici que tombe la proposition de la LITRA (service d'information pour les transports publics) : relier le Jura au Plateau suisse en organisant un transport d'automobiles accompagnées à travers

le tunnel ferroviaire Moutier - Granges. Bien qu'elle ne corresponde guère à la mentalité actuelle des automobilistes, cette solution me paraît digne d'intérêt. Elle aurait en particulier les avantages suivants :

- solution applicable dans un bref délai ;
- économie de 40 km ou de 20 minutes de parcours ;
- épargnerait à la vallée de Tavannes une autoroute dévoreuse de terres agricoles et de forêts ;
- découragerait le transit routier international à travers le Jura (sources de nombreuses nuisances) ;
- répondrait à la nécessité – aujourd'hui plus guère contestée – d'investir en priorité en faveur du rail qui a accumulé un énorme retard ces trente dernières années.

A mon avis, on aurait tort de ne pas prendre au sérieux une solution qui augmenterait l'attractivité du rail tout en offrant des avantages aux automobilistes.

Et dans ce cas, la complémentarité rail-route dont on parle tant serait pleinement réalisée.

Jean-Claude HENNET

Président de la section jurassienne de l'Association suisse des transports (AST)