

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: 57 [i.e. 58] (1987)

Heft: 7: Rail 2000 : une chance unique pour la région!

Artikel: Prolongement de la ligne CJ : une chance pour les Franches-Montagnes

Autor: Paupe, Pierre

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824488>

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: 16.01.2026

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

Prolongement de la ligne CJ

Une chance pour les Franches-Montagnes

Par Pierre PAUPE, directeur de l'Assurance immobilière du Jura



Au cours des dernières décennies, on a pris conscience des limites auxquelles se heurtait le développement des moyens de transport, notamment du trafic routier, tant en ce qui concerne le besoin d'espace, la pollution de l'air, la consommation d'énergie que le financement.

C'est ainsi qu'en 1972 déjà, le Conseil fédéral a donné mandat à une commission d'élaborer une conception globale des transports dont les conclusions, présentées sous forme de 40 thèses, constituent la base d'un projet de politique coordonnée des transports, qui doit tendre *«à la sauvegarde et à l'amélioration de la qualité de la vie étant donné qu'elle respecte les besoins raisonnables de mobilité, qu'elle engage parcimonieusement les ressources disponibles et qu'elle réduit autant que possible les effets négatifs du trafic sur l'homme et l'environnement»*.

Le recours aux transports publics – caractérisés par une très faible consommation d'énergie par personne ou par tonne transportée – devient une nécessité. Un report de trafic de la route au rail doit être impérativement encouragé. Pour cela, il faut tendre à la parité de services entre le rail et la route.

Un projet inattendu

L'idée de prolonger la ligne à voie étroite des Chemins de fer du Jura (CJ) de

Glovelier à Delémont a été lancée en 1981 déjà et s'inspirait des conclusions de diverses études tendant à démontrer que l'égalité de prestations entre le rail et la route ne saurait être réalisée si l'on n'atteint pas une gare principale du réseau ferroviaire, avec trains à horaire cadencé, dans le délai d'une demi-heure. Le projet de construction de la route Transjurane constituait une occasion unique de réaliser ce projet avec un minimum d'investissements et d'emprise sur les terres agricoles. Parallèle à la route d'accès prévue des Franches-Montagnes à la Transjurane, le chemin de fer longerait la nouvelle route nationale et desservirait au passage Bassecourt et Develier, l'entrée en gare de Delémont pouvant emprunter le tracé d'une ancienne voie industrielle.

Dès qu'il fut connu, ce projet audacieux et inattendu a été taxé d'utopique et accablé de tous les maux, y compris celui de ragaver les terres agricoles.

Dans le concert d'avis divergents qui s'affrontent encore, un élément ne doit pas être oublié: la menace permanente de suppression qui plane sur le tronçon Saignelégier-Glovelier, menace qui refait surface lors de chaque renouvellement de la concession. D'ailleurs, les deux variantes de la Conception globale suisse des transports (CGST) préconisaient la suppression de la ligne Saignelégier-Glovelier, suppression qui pourrait

**Tout le charme des villes étrangères.
Réservation du train et de l'hôtel au guichet.**

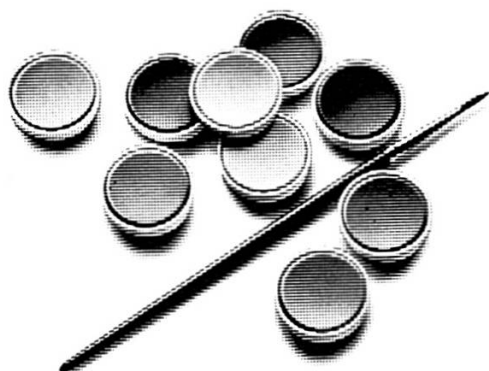


Le train sans souci.



CFF

La banque universelle.



**La palette
de nos services
a de multiples couleurs.**

**BANQUE CANTONALE
DU JURA** 

GARANTIE DE L'ETAT



2942 ALLE

Pour une agriculture
jurassienne
moderne et dynamique

Coopérative agricole CENTRE-AJOIE

2942 Alle

Téléphone 066 71 24 24

bien constituer la première étape du démantèlement de l'ensemble du réseau des CJ.

Une occasion à saisir

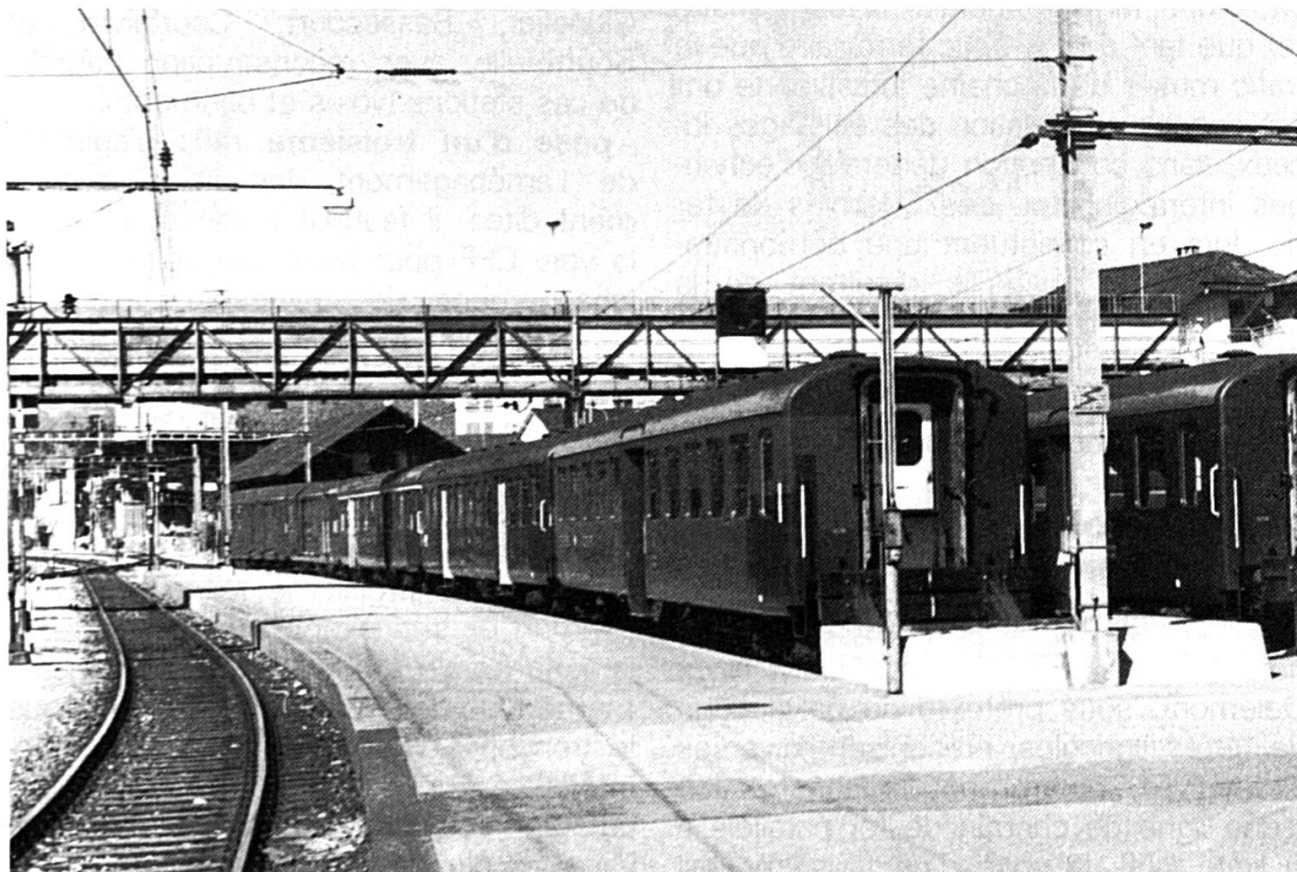
Les relations, par les transports publics, entre les Franches-Montagnes et Delémont sont insatisfaisantes en raison du changement de train obligatoire en gare de Glovelier, gare non desservie par les trains directs et distante de 12 kilomètres de Delémont. Minimiser ce handicap, comme certains le font, c'est nier l'évidence et la réalité.

La réalisation du projet de prolongement contribuerait largement au désenclavement du Haut-Plateau franc-montagnard, dont le développement économique est largement tributaire de la qualité des voies de communications. Non seulement on favoriserait ainsi l'utilisation des infrastructures sportives, touristiques et médicales des Franches-Montagnes

(Centre de loisirs à Saignelégier, hôtellerie et autres commerces, Centre cardiovasculaire de Roc-Montès/Le Noirmont) mais l'on permettrait à des Francs-Montagnards de travailler dans la vallée de Delémont et d'habiter dans leur village de naissance, sans oublier les avantages que pourraient en tirer les nombreux étudiants et apprentis qui se rendent quotidiennement dans les écoles de Delémont et Porrentruy.

Il ne suffit pas de prôner la diversification des activités économiques et le renouvellement du tissu industriel d'une région, encore faut-il saisir toutes les occasions qui peuvent en favoriser la réalisation, sans oublier que s'il était possible d'atteindre Delémont en 30 minutes environ, les Francs-Montagnards ne seraient plus confrontés au problème du parage de leurs voitures à Delémont ou Bienne... lorsqu'ils se rendent en train à Bâle, Zurich ou Berne.

Les CJ bientôt en gare de Delémont? (photo Enard)



Favoriser l'attractivité d'une région

Le développement économique de toute région est étroitement lié à la qualité des voies de communications. Prétendre le contraire, c'est nier l'évidence. Cela est d'autant plus vrai pour une région marginalisée, décentralisée, aux conditions climatiques postulant plus qu'ailleurs encore de bons moyens de transports publics, dont le faible revenu moyen par habitant n'est même pas compensé par une fiscalité douce, tant sur le plan communal que cantonal et qui, enfin, a été durement frappée par la récession horlogère et la très forte diminution des rendements forestiers.

Tous les spécialistes du développement régional confirment que les régions défavorisées ont une carte à jouer sur le plan économique, à condition qu'elles fassent preuve de dynamisme et de volonté et – surtout – qu'elles disposent de bonnes voies de communications.

Or, d'une façon générale, il faut constater que tant que le trafic ferroviaire que le trafic routier de la chaîne jurassienne ont été conçus en fonction des échanges locaux, sans conception générale d'échanges interrégionaux. Les Chemins de fer du Jura en constituent une démonstration patente puisqu'ils résultent de la fusion de 4 compagnies différentes (Saignelégier-La Chaux-de-Fonds; Tavannes-Le Noirmont; Porrentruy-Bonfol et le Régional Saignelégier-Glovelier).

«Double voie» ou «troisième rail»?

Certains opposants au projet de prolongement de la ligne CJ de Glovelier à Delémont, sous prétexte de galvaudage de terres agricoles, préconisent diverses alternatives, notamment la construction d'une ligne de chemin de fer parallèle à la ligne CFF, la pose d'un troisième rail

sur la ligne CFF, voire encore la construction de matériel roulant pouvant circuler sur les deux types de voies (étroite ou normale) ou même la construction d'une voie normale de Glovelier à la Chaux-de-Fonds.

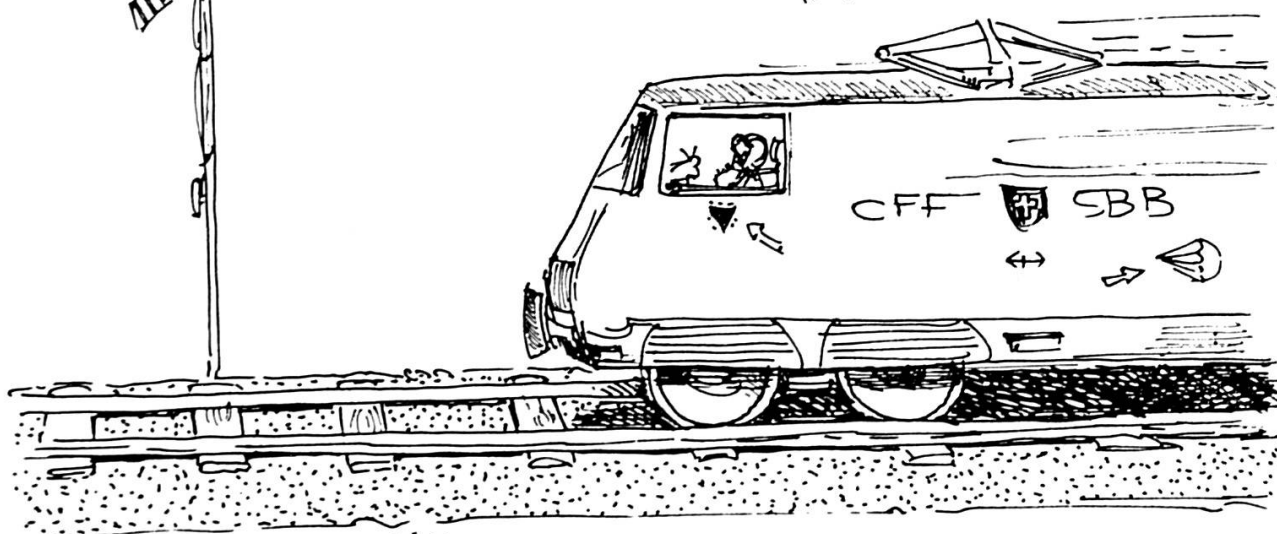
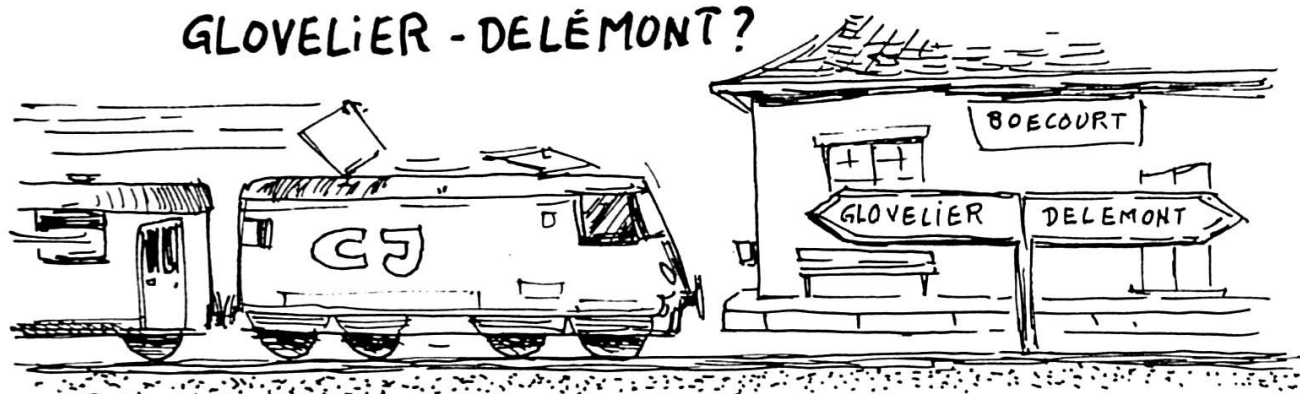
L'étude de ces différentes variantes a démontré que la solution la meilleure marché était finalement la construction d'une ligne de chemin de fer longeant la future Transjurane (coût: environ 50 millions). Ces conclusions, surprenantes à première vue, n'ont jusqu'à présent fait l'objet d'aucune expertise aboutissant à un autre résultat. Résumons brièvement les arguments ayant conduit l'abandon des autres variantes:

– **la double voie**: les CFF sont opposés à la pose d'une voie alimentée en courant continu de 1500 volts parallèle à la voie CFF de 15 000 volts en courant alternatif. La différence des types de courant impliquerait des investissements disproportionnés (supérieurs à 80 millions) pour franchir les gares de Glovelier, Bassecourt, Courfaivre et Courtételle, avec reconstruction partielle de ces stations (voies et bâtiments).

– **pose d'un troisième rail**: s'agissant de l'aménagement des voies proprement dites, il faudrait reconstruire toute la voie CFF pour poser ce troisième rail (changement de traverses). En sus, cette solution exigerait la transformation d'une quinzaine de véhicules de traction et voitures en véhicules bicourant, ce qui représenterait un investissement de plus de 40 millions.

La comparaison avec le projet du chemin de fer MOB (troisième rail entre Zweisimmen et Interlaken) n'est pas valable, la ligne à voie étroite du Brunig ayant le même type de courant (15 000 volts) que le tronçon à voie normale Zweisimmen-Interlaken sur lequel on projette de placer un troisième rail. Coût de cette variante: plus de 80 millions.

VERS LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE GLOVELIER - DELEMONT?



– **voie normale Glovelier-La Chaux-de-Fonds** : l'estimation de cette variante est devisée à environ 160 millions, soit plus de 3 fois le prix du prolongement prévu. Envisager une telle solution conduirait à coup sûr à l'abandon du projet, jugé trop coûteux, sans oublier qu'il ne résoudrait nullement le problème de l'amélioration des communications interrégionales, puisque la ligne Le Noirmont-Tavannes resterait à voie étroite avec tous les problèmes d'exploitation que cela laisse supposer.

Rester réalistes

L'objectif principal est l'amélioration de nos voies ferroviaires, notamment sur l'axe La Chaux-de-Fonds – Delémont, dont le tronçon Saignelégier-Glovelier constitue l'élément central.

En 1944 déjà, les maires des Franches-Montagnes avaient réclamé l'électrification et la transformation en voie normale du tronçon Saignelégier – La Chaux-de-Fonds, la ligne Saignelégier-Glovelier étant à voie normale depuis 1904. Vous connaissez la suite. Le Conseil fédéral a refusé d'inclure les lignes francs-montagnardes dans le réseau des CFF et la ligne à voie normale Saignelégier-Glove-

lier a été démantelée et remplacée par une voie étroite. Dont acte.

Espoir

Le projet de prolongement de la ligne CJ de Glovelier à Delémont mérite d'être étudié dans le calme et la sérénité, en dehors de toute passion ou parti pris.

La Chaux-de-Fonds ne se trouvant malheureusement pas sur le réseau principal des chemins de fer, la solution consistant à atteindre Delémont en 30 minutes constitue la seule chance de désenclavement des Franches-Montagnes par le rail, en profitant de la construction de la N 16.

C'est pourquoi il importe de bien peser les avantages et les inconvénients de chaque solution, afin d'éviter que, dans quelques décennies, les générations montantes nous reprochent... d'avoir raté le bon train !

P. P.

Remarque :

Le projet de prolongement des CJ se situe bien dans l'esprit de Rail 2000, mais il n'est ni formellement (ni financièrement) lié aux principes de Rail 2000 soumis au vote du 6 décembre. (réd.)