

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 25 (1988)
Heft: 894

Artikel: Améliorer les chemins de fer du Jura : des paysans audacieux
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1018034>

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: 14.01.2026

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

Des paysans audacieux

(pi) A force de voir leurs projets enterrés faute de moyens, certaines entreprises de transport public ont appris à voir petit, à penser modeste. C'est le cas à Lausanne du projet de Tram du sud-ouest lausannois (TSOL), qui ne pourra pas offrir une capacité suffisante et sera donc incapable de provoquer un transfert de la route au rail; c'est le cas aussi du projet de prolongement du chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher de son terminus actuel de Lausanne-Chauderon — provisoire depuis plus d'un siècle —, à la place du Flon, nouveau noeud de transports publics régionaux. Prolongement utile certes, mais qui ne permettra pas une augmentation de la cadence alors que les convois sont déjà bondés aux heures de pointe. Cette modestie s'explique par la peur de voir un projet refusé parce que trop coûteux.

La situation est différente dans le canton du Jura où les paysans s'opposent à un projet des Chemins de fer

du Jura (CJ) parce qu'il est trop modeste. Voyons cela de plus près.

Profiter de la Transjurane

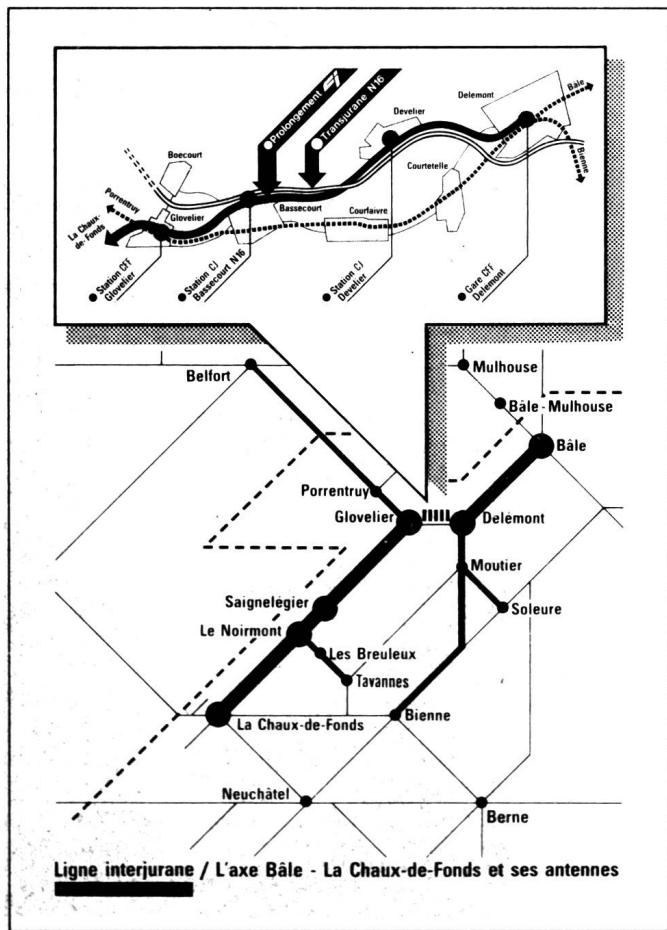
Le réseau des CJ — à voie étroite — part de La Chaux-de-Fonds, dessert les Franches-Montagnes et poursuit sa route jusqu'à Glovelier, à une douzaine de kilomètres de Delémont. Cette situation oblige les Francs-montagnards se rendant dans leur capitale à changer de train; deux changements sont même nécessaires pour ceux qui poursuivent leur voyage en direction de Bâle ou Bièvre, ce qui n'encourage pas les touristes rhénans à venir se délasser sans leur voiture du côté de Saignelégier. Situation gênante, mais pas catastrophique au vu des quelques dizaines de voyageurs quotidiens. Mais voilà, la Transjurane devrait se réaliser prochainement et une voie de chantier provisoire va probablement être construite pour évacuer les gravats des tunnels. D'où l'idée de maintenir cette voie entre Delémont et Glovelier, où elle serait raccordée au réseau CJ. Une liaison directe à voie étroite La Chaux-de-Fonds-Delémont, à défaut de Bâle, serait ainsi réalisée. Coût de l'opération: 50 millions de francs. Au départ, l'idée a tout pour plaire: on profite d'une infrastructure partiellement financée par le compte Transjurane; on limite les atteintes à l'environnement en s'accrostant le plus possible à cette dernière et on supprime un changement de train en gare de Glovelier. C'était

sans compter l'opposition de la Chambre d'agriculture du Jura (CAJ), qui dénonce le sacrifice de 12 hectares de terres agricoles et le cloisonnement que provoquera tout de même ce prolongement. Alain Boillat, chef du Service des transports et de l'énergie, et auteur du projet, suspecte la CAJ de vouloir se racheter, après sa trop molle opposition à la Transjurane, dévoreuse de bien plus de surface. Les agriculteurs s'en défendent et rétorquent par un contre-projet audacieux: au lieu de prolonger de 12 kilomètres le réseau CJ, ils proposent de rendre le parcours Glovelier-La Chaux-de-Fonds utilisable par du matériel de type CFF. Ce qui nécessite de remplacer les rails métriques par une voie à écartement normal et d'adapter l'infrastructure électrique. Coût de l'opération: 166 millions de francs, soit plus du triple de la solution officielle.

L'exemple de la Vereina

Même coûteuse, la proposition des paysans est séduisante: elle permettrait de créer des liaisons directes Bâle-La Chaux-de-Fonds dont profiteraient les Franches-Montagnes. Elle amènerait donc à coup sûr du trafic supplémentaire — tant voyageur que marchandise — sur le réseau CJ, ce qui n'est pas certain avec la solution du prolongement, moins attrayante pour le transport de personnes et moins pratique pour les marchandises. Et son coût doit être relativisé: sont en effet comprises dans les 166 millions des corrections de courbes bienvenues qui permettraient de gagner du temps, ainsi que l'acquisition de matériel roulant neuf. Le Parti chrétien social indépendant du Jura rappelle d'ailleurs fort opportunément que la Confédération a pris en charge le 85% des 538 millions de l'investissement nécessaire à la ligne de la Vereina, dans les Grisons, pour «désenclaver» 6000 habitants.

Ah! si seulement René Felber, ancien maire de La Chaux-de-Fonds, avait repris le Département des transports, des communications et de l'énergie, il aurait pu léguer à sa région un grand projet ferroviaire, comme l'ont fait avant lui Roger Bonvin avec le tunnel de la Furka et Léon Schlumpf avec celui de la Vereina.



Pour aller de Bâle à la Chaux-de-Fonds...

Le but du projet de prolongement des Cj de Glovelier à Delémont est d'offrir une liaison Bâle - La Chaux-de-Fonds attractive, dont profiteraient également les Franches-Montagnes.

• Actuellement, le trajet de Bâle à la capitale des montagnes neuchâteloises prend, en train, 1h54 en passant par Biel.

• Il y aurait bien moyen de profiter d'un trajet plus court, en changeant de train à Moutier et en passant par Sonceboz-Sombeval, mais les correspondances sont mauvaises et il ne circule que des trains régionaux sur ce tronçon. Il n'empêche que des liaisons directes Bâle - La Chaux-de-Fonds seraient déjà possibles en un temps concurrentiel par rapport au projet de prolongement des Cj. Les Franches-Montagnes n'en profiteraient toutefois pas et c'est à terme l'existence même de certains tronçons du petit train du Jura qui, sans une impulsion extérieure, sont menacés.

• Que ce soit par prolongement à voie étroite ou par mise à écartement normal du tronçon Cj, la liaison Delémont - La Chaux-de-Fonds serait possible en moins de 60 minutes, ce qui placerait Bâle à 1h40 environ des montagnes neuchâteloises.

POINT DE VUE Beaux masques

J'ai envie de parler, tardivement hélas (l'exposition a fermé ses portes le 7 février), des masques de Walter Strub qui étaient exposés au Musée des Arts décoratifs à Lausanne. Strub est celui qui nous enchantait avec *L'Oiseau vert*, Molière, Sophocle, Euripide. Ils étaient tous là, masques de théâtre à la bouche bée et aux yeux vides, comme autant de têtes tranchées au bout de leur pique. Ils crient muettement la longue histoire des hommes, pleine de bruit et de fureur, d'amour et de mort. Ils me font penser aux autruches de Kundera: *Elles étaient six. En apercevant Tamina et Hugo, elles accoururent vers eux. Maintenant, elles formaient un petit groupe qui se pressait contre la clôture, elles tendaient leurs longs coups, elles les fixaient et elles ouvraient leurs larges becs plats. Elles les ouvraient et les refermaient à une vitesse incroyable, fébrilement, comme si elles voulaient parler chacune plus fort que l'autre. Seulement ces becs étaient muets et il n'en sortait pas le moindre son.*

Tamina les regardait comme envoûtée et les autruches parlaient toujours, avec de plus en plus d'insistance. Ensuite, comme elle s'éloignait avec Hugo, elles se lancèrent à leur poursuite le long de la clôture, et elles continuaient de faire claquer leurs becs pour les avertir de quelque chose, mais de quoi, Tamina n'en savait rien ().*

Plus loin, les femmes algériennes, inspirées à Strub par une photo du temps de la guerre, se tiennent bouche cousue, pathétiques, farouches; elles portent sur l'épaule le fantôme d'une jarre, et dans leurs yeux vidés de toute lumière l'horreur de tous les combats. Plus loin encore, voici d'inquiétants hybrides conçus, semble-t-il, par la créature de Frankenstein et je ne sais quel «skin head» calotté de cuir et couturé de métal.

Les masques que dessine Walter Strub d'après Giacometti sont hallucinants de fidélité; faire des portraits du peintre et sculpteur grison une sculpture, c'est ce que réussit Strub, qui conserve, grâce au tissu et au crin, quelque chose de la rugosité des modèles, de l'hétérogénéité apparente de leur matière. «J'aime l'impuisement, explique l'artiste. La vie en est faite: de saleté, d'obscurité, de scories, d'écart, de foisonnement incontrôlé».

A cela s'ajoute l'humour, car que penser des «masques déguisés»? Si non qu'on nous propose ici une mise en abyme de la face humaine, au cœur d'une prolifération de masques, tous aussi «vrais» les uns que les autres. Passe pour l'homme déguisé en chat (notre illustration) ou celui déguisé en éléphant. Mais voici «l'âne déguisé en homme» qui s'est ourlé de délicates petites oreilles humaines et qui se trahit par son bonnet... d'âne!

Une fois de plus, le Musée des Arts décoratifs nous a offert du rêve, le meilleur qui soit, celui qui mène à la réflexion esthétique; mieux, existentielle. ■

Catherine Dubuis

(*) M. Kundera, *Le livre du rire et de l'oubli*, Gallimard, 1985.



Mais même sans le soutien d'un conseiller fédéral, le projet de la CAJ a de l'avenir et mérite d'être étudié plus attentivement que ne l'a fait le Service des transports et de l'énergie, qui estime un peu vite son financement tout à fait hypothétique, les investissements hors de prix et l'ensemble du projet irréaliste. Car de deux choses l'une: ou bien une liaison Bâle-La Chaux-de-Fonds via les Franches-Montagnes a sa raison d'être, dans l'espoir d'une augmentation du trafic, et autant faire preuve d'un minimum d'audace; ou bien elle ne se justifie pas et de meilleures correspondances en gare de Glovelier suffiront pleinement à satisfaire les voyageurs actuels qui n'en demandent pas tant. ■