

Ça roule pour le Jura sur l'Autoroute A16

Avec l'achèvement imminent de la Transjurane, le canton du Jura sera intégralement traversé par un axe autoroutier, qui va le rapprocher du Plateau suisse et de la France. Economie et tourisme espèrent en profiter.



Avant l'arrivée des voitures, place à la mobilité douce lors de la journée portes ouvertes en septembre.

Photos: mäd

Non content de faire partie de la Suisse, le Jura s'apprête à s'en rapprocher! Clé de ce paradoxe, la fin des travaux de l'autoroute A16, qui reliera la France au Plateau suisse et à Bienne suivant l'axe Boncourt-Porrentruy-Delémont-Moutier, soit 85 kilomètres. Deux derniers tronçons doivent encore être achevés, entre Delémont et Choindez d'ici la fin de l'année, et entre Court et Lovresse (Jura bernois) au printemps prochain, avant la mise en service de l'infrastructure dans son intégralité. Pour mémoire, la décision de cette construction avait été prise par les Chambres fédérales en ... 1984.

Bâle à 33 minutes

L'A16 participe à un phénomène de dés-enclavement du canton. Les pouvoirs publics soulignent déjà l'importance de l'arrivée du S-Bahn qui met Bâle, deux fois par heure, à 30 minutes de Delémont. Et celle de la ligne de chemin de fer qui mettra en relation le réseau suisse avec la gare de Belfort – à deux heures et demi de Paris. D'autres rappellent que l'aéroport de Bâle-Mulhouse

n'est qu'à 40 minutes en voiture. Les Lausannois mettent souvent plus de temps pour se rendre à Cointrin!

Le canton du Jura va-t-il pour autant s'envoler? «Nous n'allons pas être avantage par rapport aux autres cantons, nous serons juste aux même niveau», fait remarquer Jean-Claude Lachat, délégué à la Promotion économique. Le monde de l'entreprise ayant l'habitude d'anticiper, le futur se lit déjà sur les terrains des zones artisanales et industrielles, certaines récemment créées, à proximité des échangeurs. De Boncourt à Delémont, en passant par Courgenay et Glovelier, elles se suivent le long du tracé.

Un trait d'union Suisse-France

A Glovelier, l'entreprise Cartier, déjà présente, se déplace et s'agrandit. A Boncourt, Swatch et Sonceboz ont construit des usines et créé plus de 750 emplois. D'autres pourraient suivre. Jean-Claude Lachat mentionne l'intérêt d'une grande société de transport et de logistique pour un site sur ce nouveau trait d'union entre la Suisse et la France. Il évoque

aussi le développement d'une plateforme douanière par l'Administration fédérale des douanes à Boncourt. Et la possible création d'un port franc.

Tourné vers l'industrie bâloise

A proximité de l'échangeur «Delémont Est» de l'A16, la zone d'activités régionale innodel a été conceptualisée il y a cinq ans. Vouée aux nouvelles technologies, Medtech et CleanTech, elle concrétise une volonté de rapprochement avec l'industrie bâloise – «un pôle de compétence proche de Bâle», affirme son site Internet. Un investisseur projette d'y construire deux immeubles pour entreprises et start-up. «En mettant toutes les parties et les services concernés autour de la table en amont, nous pouvons pra-



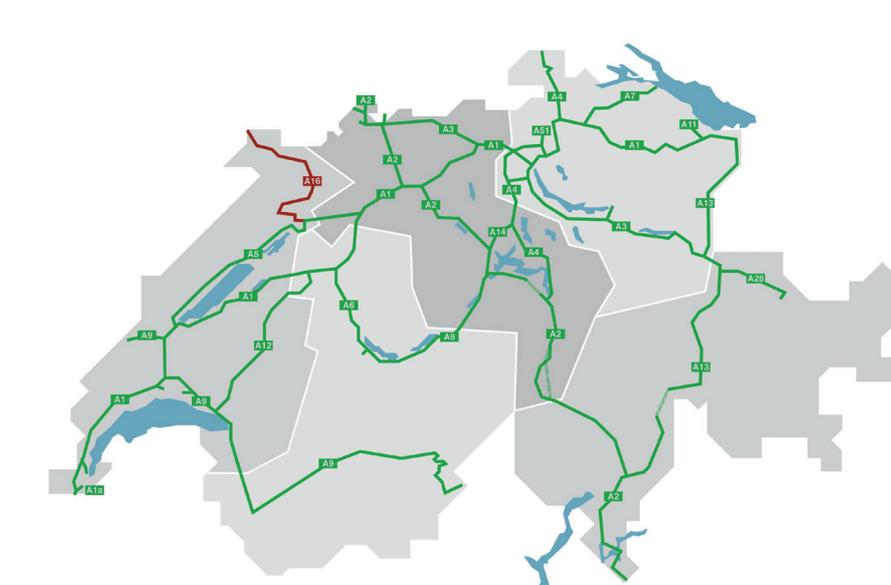
tiquement garantir l'obtention d'un permis de construire dans un délai de 14 jours», affirme Jean-Claude Lachat, pour souligner la détermination des autorités. Ce projet doit notamment répondre aux attentes liées au nouveau Parc d'innovation de la Suisse du Nord-Ouest (SIP NWCH), innodèle étant un point d'appui essentiel pour le canton du Jura et les régions voisines. Le canton est sur une bonne dynamique: «Les graphiques montrent que la population, l'emploi et le tourisme sont en hausse.» La ville de Delémont a ainsi connu, au cours des huit dernières années, une croissance de 10% de sa population.

Nouveau campus à Delémont

Le maire de Delémont, Damien Chapuis, souligne lui aussi l'influence «plus que positive» de l'A16, qu'il considère comme une grande pièce d'un puzzle très prometteur qui permet un meilleur ancrage au réseau des villes et des agglomérations suisses. Le rapprochement voulu avec Bâle a déjà un impact sur l'immobilier, et sur l'origine des acquéreurs de parcelles pour villas. «Le prix du m² est ici de l'ordre de 250 francs, contre 600 à 700 à Bâle!» Delémont vient aussi d'inaugurer, à proximité immédiate de la gare, un nouveau campus tertiaire qui abrite notamment la Haute école Arc et le siège administratif de la HE SO. Ce campus vient compléter les infrastructures d'accueil et de formation pour quelque 500 étudiants en ingénierie, gestion, santé et conservation-restauration. Un étage permettra encore d'accueillir des activités dans les domaines de la formation et de la recherche. D'autres projets importants viendront compléter ce développement, notamment une salle de spectacles, le futur Théâtre du Jura, et un centre de congrès.

Boncourt tempère l'enthousiasme

L'enthousiasme est imparfaitement partagé. A Boncourt, le maire André Goffinet a vu les recettes augmenter: «L'implantation de Swatch et de Sonceboz a un impact sur les finances communales, nous ne nous en plaignons pas. Mais ces près de 1000 emplois ne consomment pas plus de six sandwiches par jour dans le village. Nous ne les voyons pas. Beaucoup viennent le matin de France, et y retournent dès le travail terminé.» Il dépeint une situation au diapason de la conjoncture, morose: «Il n'y a pas de demandes pour les terrains de villas. Des entrepreneurs hésitent à prendre des parcelles. C'est nous qui les rache-tons!» La population – 1250 habitants – est en baisse. Les belles années de l'in-



L'A16 complète le réseau des autoroutes initialement prévu en 1960. Source: OFROU, illustration: Michel Zwahlen

dustrie du tabac sont loin. André Goffinet se présente comme le maire d'une localité excentrée. Sinon aux portes de Paris, du moins au bord de l'autoroute, les beaux jours reviendront-ils? «Pour l'instant, c'est le calme plat!»

Nouveau positionnement du Jura

Après la brume, retour au soleil avec Guillaume Lachat, directeur de JuraTourisme, qui entrevoit la possibilité de faire évoluer la perception du canton en Suisse. Le Jura est surtout vu par les confédérés comme une destination pour les amateurs de mobilité douce. Il pourrait être bientôt perçu également comme un territoire de découvertes et de culture. Il serait trop facile de lier cela directement à la construction de l'A16, mais en pointillé, la perspective d'une meilleure accessibilité a sans doute favorisé le financement de travaux de rénovation et d'embellissement à Saint-Ursanne ou au centre de Porrentruy – un projet de repavage est à nouveau en cours à Saint-Ursanne. Des réalisations bénéficiant de soutiens communaux, cantonaux et fédéraux. «A Porrentruy, deux hôtels ont aussi été rénovés. Et l'office du tourisme propose désormais un programme de cheminement «circuit secret» à l'aide d'une clé numérique», détaille Guillaume Lachat.

Floraison de musées

Le canton voit aussi fleurir les musées. Dans la foulée du Festival de bandes dessinées organisé depuis deux ans à Delémont, doit se concrétiser un Centre de la BD. Héritier d'une collection d'alambics, un Musée suisse de la distillation, dans lequel il sera beaucoup

question de damassine, devrait ouvrir dans les deux ans à Porrentruy. Et à moyen terme, un pôle muséal sur le thème des dinosaures devrait se développer autour du museum Jurassica de Porrentruy.

La corrélation entre autoroute et dinosaures interpelle. Mais les faits sont là: entreprises, amateurs de bandes dessinées, d'alcools de fruits, de sauriens: tous ont anticipé l'avènement d'une ère nouvelle pour le canton du Jura.

Vincent Borcard

Infos:
www.a16.ch

Le réseau des routes nationales

L'Assemblée fédérale a fixé le réseau des routes nationales en 1960. Initialement prévu d'une longueur de 1840 km, le réseau a été complété à quatre reprises: en 1965 par le tunnel routier du Gothard, en 1971 par le contournement nord et ouest de Zurich, en 1984 par la Transjurane et en 2000 par la route du Prättigau (A28). A l'inverse, le tunnel du Rawil (tronçon Wimmis-Sion) en a été biffé en 1986. Aujourd'hui, il totalise 1823,5 km (sans les voies d'accès), dont quelque 83 km restent à réaliser. La Transjurane a, elle aussi, subi des modifications, notamment en ce qui concerne ses coûts. Initialement prévu pour 800 millions, elle aurait finalement coûté plus de 6 milliards de francs. Des solutions d'ingénierie très élaborées en sont la cause, ainsi que de nouvelles exigences en matière de sécurité, un sous-sol compliqué et la découverte des traces de dinosaures.

dla