

Le mot du président

Encore une nouvelle année passée à la tête de l'ATE Jura, année rythmée par l'agenda politique. Les votations fédérales ont guidé notre action : 28 février, *Deuxième tube au Gothard*, accepté à 57 %; 5 juin, *Initiative en faveur du Service public*, rejetée par 67.6 % des votants et tous les cantons et *Initiative pour un financement équitable des transports, dite Vache à lait*, rejetée par 70.8 % de la population et tous les cantons; 25 septembre, *Pour une économie verte*, rejetée par 63.6 % de la population, 27 novembre, *Initiative «Sortir du nucléaire»* rejetée par 54.2 % de la population et enfin le 12 février dernier, *FORTA*, acceptée par tous les cantons et 62 % des votants.

Ce fût une année bien remplie, avec 4 défaites et 1 victoire (le rejet de la Vache à lait). Mais est-ce bien des défaites ? Notre combat est de longue haleine, toutes ces campagnes menées ont permis de nous positionner clairement pour un service public universel, pour une sortie programmée du nucléaire, pour une économie verte et contre la construction de nouvelles autoroutes. Toutes nos prises de position, tout notre engagement a visé un seul but, la protection de l'environnement et du climat. Les concentrations en CO₂ de l'atmosphère sont les plus élevées depuis 800'000 ans (analyse de l'air contenu dans les bulles d'air des glaces de l'Antarctique) et selon l'Agence américaine d'observation océanique et atmosphérique (NOAA), l'année 2016 a été l'année la plus chaude depuis le début des relevés de températures en 1880, marquant le troisième record annuel d'affilé. Les climatologues s'inquiètent de la dérive que connaît la hausse des températures et il est nécessaire de doubler, voire tripler les efforts pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Continuons nos actions pour nous, nos enfants et la planète.

Anselme Voirol, Président de l'ATE Jura

Chemins de fer, ça bouge de tous les côtés

Ligne Bâle-Arc lémanique, ligne Delle-Belfort, TGV Rhin-Rhône, Intercités Paris-Bâle (ligne 4), ligne Moutier-Soleure, ligne Porrentruy-Bonfol, trains de nuit, notre région a été largement concernée en 2016 par l'actualité du rail.

Ligne Moutier-Soleure, sauvée

L'Office fédéral des transports annonçait le 14 février 2017 que la rénovation du tunnel du Weissenstein était validée. Un crédit de 85 millions sera accordé à la compagnie BLS pour effectuer les travaux d'assainissement du tunnel entre 2020 et 2022. Les raisons invoquées : *tenir compte des revendications des régions concernées car elles souhaitent conserver le temps de voyage actuel en transports publics ainsi que le raccordement au trafic ferroviaire. Leurs préoccupations l'emportent sur les réflexions d'ordre économique. Le tunnel sera assaini de sorte qu'il puisse être exploité durant 25 ans. Les coûts sont pris en charge par la Confédération via le fonds d'infrastructure ferroviaire.*

En septembre 2014 les sections de l'ATE du Jura, Berne, des deux Bâles et de Soleure avaient lancé une pétition pour sauver cette ligne, et en décembre de la même année, 17'000 signatures étaient déposées à la Chancellerie fédérale.

Ligne 4, Paris-Bâle, le renouveau

Lors de l'AG de l'association pour la modernisation de la ligne Paris-Bâle, le 4 février 2017 à Vesoul, nous apprenions que cette ligne historique allait être relancée à l'initiative des trois régions traversées, l'Île-de-France, la Bourgogne Franche-Comté et la région Grand Est. Au-cours de l'année 2017, 19 rames ultra-modernes, fonctionnant à l'électricité et au diesel, vont progressivement être mises en service sur cette ligne (gain de temps de 20 minutes). La ligne sera à nouveau exploitée selon la convention de 2010, avec 4 A/R quotidiens entre Paris et Mulhouse et 1 A/R Paris-Belfort. Un seul objectif pour nous : une liaison Bienne-Delémont-Delle-Belfort ville sans changement à la gare TGV et pour les bâlois, le prolongement de la ligne jusqu'à Bâle.

Trains de nuit, c'est fini, mais il reste un espoir

En mai dernier, nous appelions nos membres à signer une pétition en ligne pour le maintien du train de nuit passant à Belfort à destination d'Avignon, Arles, Marseille, Barcelone, départ de Belfort à 22h14. Malheureusement ce train de nuit n'existe plus. Un espoir subsiste, que les chemin de fer autrichiens, qui ont repris les trains de nuit entre la Suisse et l'Autriche et entre la Suisse et l'Allemagne, s'intéressent aussi au marché français.

Ligne TGV Rhin-Rhône, pas assez rentable

En février 2015 la SNCF annonçait que pour les trois premières années d'exploitation, la moyenne de fréquentation est de 9,5 millions de voyageurs par an, en deçà des 11,2 millions attendus, volume de voyageurs ne permettant pas d'atteindre l'équilibre financier. Pourtant, à la gare TGV de Belfort-Montbéliard on comptait plus de 600'000 voyageurs par année ! À la suite de ce premier bilan, la SNCF a opéré des ajustements « pour une meilleure adéquation à la demande et aux pratiques des clients ». Un train du matin vers Paris a donc été supprimé, décision annonciatrice de nouveaux replis si la fréquentation ne s'améliorait pas. Ce n'est pas en supprimant des trains qu'on améliorera la fréquentation de la ligne.

Ligne Bâle-Arc lémanique, encore et toujours la même histoire

La liaison directe a été supprimée en 2015 afin d'utiliser les trains ICN, initialement prévus pour la ligne du pied du Jura, sur le nouvel axe du Gothard !

La suppression de la liaison directe est aussi largement motivée par la stratégie des CFF de ne garder comme grandes lignes que les plus fréquentées et de laisser les autres lignes au trafic régional, à la charge des cantons. L'augmentation de la fréquentation de 40 % sur la ligne régionale Bienne-Delémont en 2016 illustre parfaitement ce transfert des voyageurs vers des trains régionaux. Cette liaison doit être rétablie car les pendulaires et autres voyageurs vers l'arc lémanique subissent trop de contre-temps, d'attentes inutiles, suite à des correspondances ratées, avec des changements à Bienne et parfois à Yverdon.

Ligne Porrentruy-Bonfol, on y croit

En 2015 les Chemins de fer jurassiens (CJ) présentaient une étude socio-économique sur le potentiel de la ligne Porrentruy-Bonfol. Des pistes pour atteindre un taux de fréquentation de 1'000 voyageurs par jour étaient proposées ; garder le trafic voyageur et le trafic marchandises ; développer et densifier les zones à construire à proximité des gares, etc.

En septembre 2016, une démarche participative et citoyenne était engagée.

Un « contrat d'axe », qui engagera le Canton à améliorer les cadences et les correspondances ; les CJ à moderniser l'infrastructure, avec de nouvelles haltes et des quais qui permettent un accès aux trains sans marches à escalader ; les CJ à acheter du matériel roulant moderne ; et les 4 communes à privilégier leur développement à proximité des gares et de la ligne, doit être mis en œuvre dès 2017 pour assurer le maintien de cette ligne.

Ligne Bienne-Delle-Belfort, copie à revoir

La ligne ne sera rouverte qu'en 2018. Cela donnera plus de temps au Canton du Jura et à la Région Bourgogne Franche-Comté pour faire une proposition d'exploitation de la ligne qui respecte les intérêts des usagers et permettent de baisser les coûts d'exploitation. Les trains régionaux en provenance de Bienne doivent arriver à Belfort ville, c'est une question de bons sens !

Autres actions et activités

Nous avons fait opposition à un projet d'aménagement de la rue « Le Bourg » à Courgenay. Nous avons levé notre opposition à condition de pouvoir intervenir au niveau du projet d'exécution. Cette démarche a permis d'obtenir que le trottoir soit élargi à 2 mètres partout où cela était possible. Par contre notre demande initiale de réduire la largeur de la route n'a pas été prise en compte.

Nous avons aussi participé à diverses commissions cantonales : *Conférence des transports*, *Commission consultative pour l'aménagement du territoire en charge de la révision du Plan directeur cantonal*, nous avons participé à l'élaboration des projets de fiches du plan directeur cantonal relatifs aux chapitres « Urbanisation » et « Mobilité », et communales : *Groupe de pilotage de la Vélostation* à Delémont, *Commission pour le Plan directeur des déplacements et du stationnement* à Porrentruy.

Le 5 décembre, jour de l'inauguration du dernier tronçon de la Transjurane sur territoire cantonal, nous avons accordé une interview à la télévision alémanique. C'était l'occasion de rappeler que l'ATE Jura a été créée le

16 janvier 1982 à l'occasion d'un débat public contradictoire sur la construction d'une route nationale à travers le Jura. Le public était fourni, puisque 100 personnes assisterent à ce débat qui précéda la votation du 7 mars 1982 pour la construction d'une semi-autoroute, d'un coût estimé à 800 millions de francs ! Résultat du scrutin : 18'000 oui et 7'500 non, soit 70 % de oui. Les travaux ont débuté en 1987 et il aura fallu près de trente ans et 6 milliards et demi de francs pour réaliser cette autoroute. Lors de notre première AG, le 1^{er} février 1982, nous nous prononçons en faveur de la construction d'un tunnel sous les Rangiers et pour l'amélioration immédiate de toutes les voies de communication. Nous étions opposés à une semi-autoroute pour les atteintes irréparables que cette construction porterait à l'environnement.

Cartes journalières à commander à la commune de Delémont

Ces cartes sont à la disposition de tous les membres de l'ATE Jura quel que soit le lieu de domicile. L'achat de 10 cartes journalières donne droit à une carte journalière gratuite. Les cartes sont vendues Frs. 42.-- + TVA de 8 % et Fr. 1.50 de frais d'envois. En 2016, nous avons offert 20 cartes journalières à nos membres. Ce chiffre est constant depuis 2012, alors qu'entre 2005 et 2011 nous en donnions entre 40 et 60 par année, mais le prix était de seulement de Frs. 35.-- + 1.50 de frais d'envois.

Commande des cartes journalières « Communes » au 032 421 92 20, du lundi au vendredi de 8h15 à 11h30. Les membres ATE doivent mentionner leur qualité de membre ATE et donner leur numéro de membre pour bénéficier de la 11^{ième} carte gratuite. Sur le site de la commune de Delémont, www.delemont.ch, on peut consulter un tableau montrant la disponibilité des cartes pour chaque jour de l'année.

Jusqu'à 20 % de réduction pour la formation en 2 phases

L'offre comprend:

- les deux journées de cours au Centre Top-Conduite de Develier
- deux ans d'adhésion junior à l'ATE pour les jeunes de 25 ans et moins (valable jusqu'à fin 2017)

Pour bénéficier de cette offre allez sur le site de l'ATE Suisse www.ate.ch puis « Avantages membres » et « Cours de conduite ». En remplissant le formulaire destiné aux jeunes jusqu'à 25 ans vous recevrez par la poste une adhésion gratuite pour 2 ans à l'ATE et l'accès au deux jours de cours de conduite pour Fr. 512.- au lieu de Fr. 640.- soit une économie de Fr. 128.-

Vélos en libre service à la vélostation de Delémont

Deux vélos sont en libre service à disposition des membres ATE à la vélostation de Delémont

Sur présentation de votre carte de membre un vélo en parfait état de marche sera mis gratuitement à votre disposition. Vous habitez aux Franches-Montagnes, en Ajoie ou dans la vallée de Delémont, vous avez un rendez-vous à Delémont. Pour vous rendre de la gare de Delémont à votre lieu de rendez-vous, prenez l'un des deux vélos à votre disposition à la Vélostation de Delémont. Ce service est sous-utilisé, donc n'hésitez, utiliser les vélos aux couleurs de l'ATE.

Membres de la section

A la fin 2016 le nombre de membres était de 973, en légère hausse par rapport à l'année dernière (966). La section est classée au 6^{ième} rang de toutes les sections, compte tenu de la population du canton.

Comité de la section

Anselme Voirol, président, Jean-Arsène Jossen, secrétaire politique, Roberto Segalla, Stéphanie Bart, caissière, Anouk Leippert, Erica Hennequin, Daniel Milani, Gérard Rais, Urs Hoehn et Adrian Schulé.

Delémont, le 20 février 2017, le secrétaire politique, J.-A. Jossen