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: 4: Transjurane (II) : les points de vue officiels

Vorwort: Editorial

Autor: Gisiger, Claude / Rennwald, Jean-Claude

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: 11.07.2025

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

Editorial

L'année 1984 restera certainement marquée d'une pierre blanche dans l'histoire de la Transjurane. On saura en effet à la fin de cette année si les Chambres fédérales acceptent ou non d'inclure cet axe routier dans le réseau des routes nationales.

A vrai dire, une décision positive du Parlement ne fait guère de doute. La nécessité de doter les vallées jurassiennes d'un débouché rapide et moderne sur le Plateau est reconnue. Citons à cet égard le rapport final du Groupe de travail Transjurane institué en 1980 par le Département fédéral de l'Intérieur:

« La situation marginale des régions concernées est évidente. Les voies de communication existantes ont plutôt tendance à contourner les chaînes jurassiennes qu'à les traverser. Les principales lignes ferroviaires et les autoroutes forment un grand quadrilatère autour du Jura. Les rares axes traversant le Jura sont de deuxième ordre. Les inconvénients de la situation marginale sont accentués par le fort compartimentage intrarégional. Les régions sont cloisonnées par le relief montagneux, formant ainsi des unités démographiques et économiques qui ne couvrent que de modestes espaces. Cette structuration freine le développement de l'économie, notamment dans le contexte de la concentration des industries et des localités, observée partout ailleurs dans le pays. L'isolement et les petits espaces rendent la vie culturelle et sociale difficile et empêchent la réalisation d'un réseau routier à grande capacité. Le troisième point, la faible densité et la grande dispersion de l'urbanisation, représente également un obstacle au développement économique. Mettre à disposition et entretenir un réseau très ramifié de voies de communication coûte cher et celui-ci offre peu d'attrait. »

La pertinence de ces arguments a déjà été reconnue. Lors de la vaste procédure de consultation organisée à fin 1982 auprès des partis et des organisations concernés, quatre réponses sur cinq reçues à Berne se prononçaient en faveur de l'intégration de la Transjurane dans le réseau des routes nationales. On voit mal le Parlement fédéral donner tort à cette approbation massive. D'ailleurs, le 8 mai dernier, c'est à l'unanimité que la commission du trafic du Conseil des Etats a dit « oui » à la Transjurane. Et l'assemblée plénière de la Chambre des cantons devrait en principe suivre cet avis durant la session de juin.

Certes, diverses organisations écologiques ont déjà donné de la voix contre certains tronçons envisagés par les premiers projets précis sur l'itinéraire de la Transjurane. Leurs appréhensions devraient toutefois être apaisées par les études d'impact sur l'environnement qui devront être faites avant la réalisation de la Transjurane. Rappelons que le futur axe routier jurassien est l'un des premiers grands projets à tomber sous le coup de la toute nouvelle loi sur la protection de l'environnement.

Le principe semblant acquis, pourquoi un nouveau dossier de l'ADIJ sur la Transjurane? C'est qu'au niveau du tracé de la future route, rien n'est encore joué. Certes, dans la République et Canton du Jura, les études préliminaires sont déjà très avancées, et il est fort probable que le plan dévoilé en 1981 par le Gouvernement jurassien ne subira guère de modifications majeures.

Mais depuis Moutier, les choses sont moins claires. La seule certitude, c'est que la branche projetée entre Moutier et Oensingen, via le Thal soleurois, est enterrée définitivement: la population locale n'en veut pas, ni le Gouvernement soleurois et de nombreux milieux politiques suisses.

Reste donc le débouché sud, en direction de la région biennoise et du Plateau. Et là, on nage en pleines hypothèses. Le projet initial, contenu dans le message du Conseil fédéral, prévoit de faire passer la Transjurane par Moutier, Tavannes et Bienne (raccordement à la N5), via un tunnel sous Pierre-Pertuis.

Comme va le montrer le bulletin suivant, cette variante n'est cependant pas soutenue par l'ensemble de la population du Jura méridional. Certains milieux, notamment agricoles et écologistes, préféreraient la construction d'un tunnel entre Court et Pieterlen (raccordement à la N5 Bienne - Soleure), et la revalorisation de la route actuelle entre Court et Tavannes. Cette variante a fait l'objet d'un postulat déposé au Conseil national par le démocrate du centre Jean-Paul Gehler.

Alors que la première variante présente l'avantage d'irriguer l'ensemble du Jura, la seconde a le mérite d'éviter un bétonnage à outrance de la vallée de Tavannes, très étroite, et de favoriser un accès plus rapide des Jurassiens vers le centre et l'est de la Suisse.

Le présent bulletin contient avant tout les points de vue officiels; quant au prochain, il sera consacré en premier lieu à ce débat. Un débat auquel les populations concernées n'ont pas été suffisamment associées jusqu'ici. Puisse le dossier de l'ADIJ remédier à cette lacune.

Claude GISIGER
Jean-Claude RENNWALD