

Echéance routière

Autor(en): **Association pour la défense des intérêts du Jura**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura**

Band (Jahr): **37 (1966)**

Heft 10

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

P54

LES INTÉRÊTS DU JURA

BULLETIN DE L'ASSOCIATION POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS DU JURA
CHAMBRE D'ÉCONOMIE ET D'UTILITÉ PUBLIQUE DU JURA BERNOIS

XXXVIIe ANNÉE

Paraît une fois par mois

N° 10 Octobre 1966

SOMMAIRE

Echéance routière — Notes sur l'ancien port de Bourogne
Etude du rapport de gestion de la Direction de l'économie publique — Communiqué
Chronique économique

Echéance routière

Dans le Jura, la Confédération ne participe à l'aménagement des routes principales que pour un réseau de 136 km. On comprend, dès lors, que les Jurassiens regardent avec insistance du côté de la Confédération. Ils savent bien, en effet, qu'il en ira du programme de nos routes nationales comme de celui de l'AVS. Lorsque le gros de l'œuvre sera exécuté, les autorités fédérales envisageront et décideront certainement d'adjoindre au réseau actuel de nouveaux tronçons de routes nationales.

M. Henri Huber, conseiller d'Etat, ancien directeur des Travaux publics, actuellement directeur de l'Energie et des Transports, vient de le rappeler à Berne, où il a présenté un exposé intitulé « Plaidoyer pour une route nationale jurassienne ».

Le Jura, a-t-il déclaré, doit saisir sa chance et se mettre sur les rangs. Le Tessin, le Valais se plaignent de leur isolement et font des efforts méritoires pour améliorer leurs communications avec l'extérieur. Il est de bonne politique fédérale d'écouter leurs doléances et d'en tenir compte. Le Jura lui aussi est isolé. Pour se rendre sur le Plateau ou à Bâle il faut franchir les montagnes. Comme ses amis tessinois et valaisans, le Jurassien a besoin de bonnes communications. Par le moyen d'une route nationale de grand transit, le Jura sortirait de son isolement, sa vie économique en ressentirait également les bienfaits. Nous avons une bonne dizaine d'années devant nous pour faire en sorte que ce projet prenne corps.

On connaît les deux variantes d'une grande route automobile transjurane qui ont fait déjà l'objet d'études préliminaires : l'une traversant l'Ajoie pour aboutir à Tavannes après avoir passé par les Franches-Montagnes, l'autre filant sur la nationale à Cœnsingen après avoir franchi l'Ajoie, Delémont et Moutier.

Les faits nouveaux qu'a annoncés M. Huber à Berne sont encourageants : déjà, le Gouvernement bernois s'est déclaré d'accord d'intervenir auprès du Conseil fédéral pour que l'idée de la grande transjurane

se transforme en projet, en plan de détail et en route de transit. Une conférence de presse officielle sera donnée lorsque le Conseil-exécutif présentera officiellement au Conseil fédéral la demande d'admettre la future route transjurane dans le réseau des routes nationales.

« Ce projet, a déclaré M. Huber, n'est pas une utopie. Déjà le Conseil fédéral, lors d'une entrevue, nous a encouragé dans nos démarches. »

On sait en haut lieu, en effet, que le Jura ne fait pas exception à la règle et que l'automobile est devenue pour l'homme moderne l'un des besoins les plus impératifs. Ces idées élémentaires étant admises, il faut également admettre que la route est un instrument de travail national, un outil collectif, qu'elle est aussi utilitaire, aussi intégrée dans l'économie, aussi productrice de richesses que les hauts fourneaux et les usines de toutes catégories.

En Suisse comme ailleurs, l'auto a devancé la route et la route court après l'auto. Devant l'urgence du problème à résoudre, la Confédération est intervenue dans un domaine qui, naguère encore, était de l'entière compétence des cantons et des communes.

Un réseau de routes nationales de 1800 km. de longueur environ devrait être prêt en 1980. Il le sera vraisemblablement quelques années plus tard. Le canton de Berne aura 244 km. de routes nationales de première, deuxième, troisième classes et de routes express. Ainsi, l'automobile aura bientôt sa propre voie comme le chemin de fer eut la sienne il y a un siècle.

Ces routes pour automobiles, caractérisées par des tracés harmonieux, augmenteront la fluidité et la sécurité du trafic par rapport aux routes actuelles. Lorsque ce premier programme sera réalisé, d'autres tronçons seront déclarés « routes nationales ». Alors devra sonner l'heure du Jura et c'est pourquoi, d'ores et déjà, il convient de se préparer à cette échéance.

On comprend que, à Delémont, l'ingénieur d'arrondissement mette au point avec un vif intérêt les avant-projets indispensables.

ADIJ.