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

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 39 (1968)

Heft: 7

Artikel: Projet d'une route transjurane

Autor: Eckert, Jean

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825225

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: 12.07.2025

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

Lauréats :	Apprentissage chez :
Nyffeler Hélène vendeuse Bâle	Montandon Sport Bienne
Froidevaux Michel employé d'administration Les Cerlatez	Préfecture des Franches-Montagnes Saignelégier
Schnegg Jean-Claude employé d'administration Malleray	Municipalité de Bévilard
Crevoisier Marie-Jeanne employée d'administration Bévilard	Municipalité de Saint-Ursanne
Courtet Alain monteur électricien Fontenais	Forces Motrices Bernoises Porrentruy
Schnegg Jean-Rodolphe Les Pontins	Fabrique Portescap La Chaux-de-Fonds
Léchot Jean-Pierre dessinateur en machines Court	Fabrique de machines Tornos S. A. Moutier

Projet d'une route transjurane

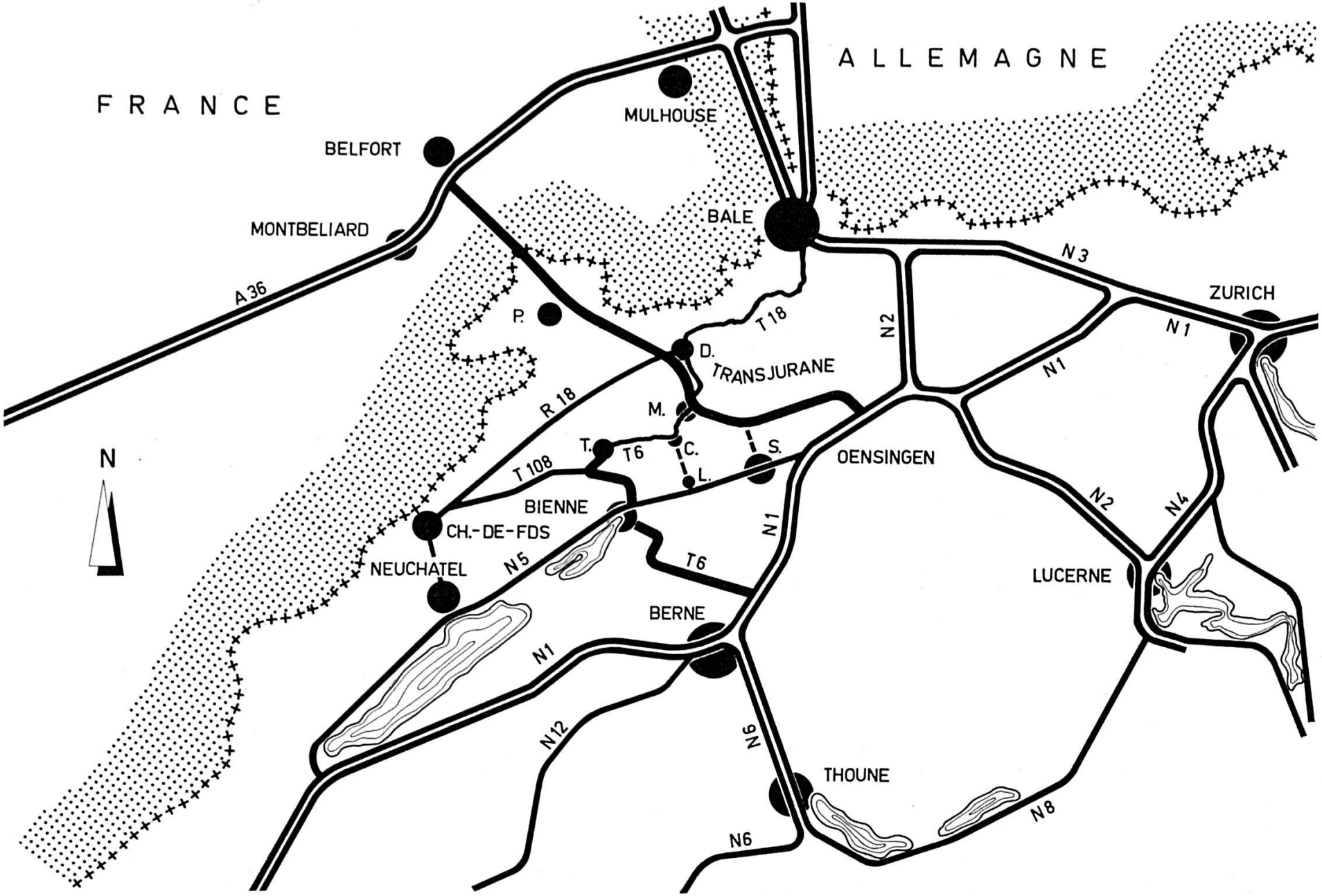
par Jean ECKERT, ingénieur en chef du Ve arrondissement des ponts et chaussées

En consultant la carte du réseau suisse des routes nationales, on est frappé par l'absence totale de liaisons routières de 1re et 2e classes avec la France entre Genève et Bâle. Pourtant, la chaîne du Jura n'est pas un obstacle infranchissable puisque la N2 et la N3 la traversent. C'est bien plutôt l'absence sur territoire français de liaisons d'ordre équivalent qui est à l'origine de cette lacune. Pourtant cette lacune ne motivait pas l'absence d'une route nationale à travers le Jura. C'est donc avec un légitime mécontentement que le peuple jurassien unanime a accueilli la décision de la commission de planification, en ressentant avec plus d'acuité son isolement du reste de la Suisse.

Nécessité d'une route transjurane

Depuis la désignation du réseau des routes nationales, trois éléments nouveaux ont surgi, éléments qui concourent à la création d'une route à grand trafic à travers le Jura bernois, à savoir :

1. L'inscription de la A 36 : autoroute Mulhouse - Belfort - Montbéliard au Ve plan quinquennal 1966-1970. Cette autoroute se prolongera en direction de Besançon pour rejoindre l'autoroute Paris - Avallon dans la région de Dijon.



Cliché ADIJ No 583

2. La revalorisation et l'équipement du port de Bourogne, décidés par les autorités françaises, de même que l'intérêt porté à cette réalisation par les autorités bernoises.
   Bourogne est situé sur l'axe fluvial Rhin - Méditerranée à 10 kilomètres de la frontière suisse à Boncourt. Cette voie fluviale mise en service en 1833 ne permet actuellement que le passage de péniches de 250 t. de charge utile. Le Gouvernement français a décidé la mise à grand gabarit de ce canal, ce qui en permettra l'accès aux bateaux automoteurs rhénans de 1350 t. et aux convois poussés de 3000 t. (6 barges à 500 t.). Les travaux sont en cours. En 1975, les sections Marseille - Saint-Symphorien et Mulhouse - Bourogne seront terminées. Le tronçon intermédiaire Saint-Symphorien - Bourogne devrait être achevé au cours des VIIe et VIIIe plans, soit au plus tard en 1985, faisant ainsi de Bourogne le port méditerranéen de la Suisse, autour duquel une zone industrielle de 100 ha. est déjà réservée, dont 8,5 ha. ont été achetés par l'Etat de Berne.

3. L'admission au VIe plan quinquennal 1971-1975, par le ministre de l'équipement, de la route express Trétudans - Delle, ce qui implique la mise en service de cette route dès 1976.
   Cette décision démontre toute l'importance accordée par le Gouvernement français au développement économique du port et de la zone industrielle de Bourogne et l'intérêt qu'il porte à la création d'une liaison franco-suisse à Boncourt.
   Il faut saisir cette chance et reprendre ce trafic si l'on ne veut pas que l'inverse se produise, c'est-à-dire que l'Ajoie emprunte cette artère et l'autoroute de Mulhouse pour rejoindre la Suisse à Bâle.

Le profil normal de cette route express comprendra deux chaussées de 7 m. 50 de largeur séparées par un terre-plein central de 1 à 1 m. 50. Des voies d'arrêt ne sont pas prévues.

Comme argumentation complémentaire, citons encore :

1. L'ouverture, pour 1976, du tunnel sous la Manche, qui amènera un trafic non négligeable vers la Suisse.

2. Le trafic militaire périodique mais tout de même important à destination de la place d'armes d'Ajoie qui gêne considérablement la fluidité du trafic sur l'axe principal traversant le Jura.

Ainsi donc, l'Etat de Berne se trouve placé devant deux échéances redoutables, à savoir :

fin 1975 : reprendre à Déridez (Boncourt) le trafic de la route express Trétudans - Delle.

fin 1985 : conduire le trafic lourd en provenance du port de Bourogne à l'intérieur du pays.

Seule la création d'une route à grand trafic de Déridez à travers le Jura bernois permet de résoudre ce problème ; nous dénommerons cette route « Transjurane ».

Les données du problème

Les caractéristiques géométriques de la route express Trétudans - Déridez ainsi que son point d'arrivée à la frontière suisse sont connus.

Par raison d'homogénéité, nous avons adopté le même profil normal que celui de la route express française (deux chaussées de 7 m. 50 séparées par un terre-plein central de 1 m. 50). Quant aux caractéristiques géométriques, elles correspondent aux normes en vigueur pour autoroutes en terrain accidenté. Les chaussées ne seront pas nécessairement au même niveau ou adjacentes à un terre-plein central commun. Elles s'adapteront à la configuration du terrain en étant étagées à flanc de coteau ou sur les flancs opposés d'un vallon ou d'une cluse. Les variations sont nombreuses, elles visent à réduire les frais de construction, mais aussi à ce que la route s'intègre harmonieusement dans le paysage en desservant au mieux les régions traversées.

Nous avons supposé d'autre part que le réseau suisse des autoroutes ainsi que la T6 Bienne - Sonceboz - Tavannes à quatre voies étaient réalisés et en exploitation.

Enfin, sous forme de critères, nous avons défini les buts à atteindre, soit :

1. Conduire le trafic de transit par le chemin le plus rapide, qui n'est pas nécessairement le plus court, au réseau des autoroutes.
2. Servir au maximum les intérêts économiques du Jura.
3. Créer de nouveaux débouchés susceptibles d'intensifier et de diversifier le développement économique du Jura.
4. Assurer une viabilité sûre et permanente, même en hiver. Ce qui élimine évidemment un tracé par les Franches-Montagnes.
5. Réduire les frais d'entretien à un minimum admissible.
6. Réaliser une solution économiquement et financièrement justifiable et réalisable.

Ces considérations nous ont d'emblée conduits à éviter la construction onéreuse de longs tunnels, dont les frais d'exploitation représentent une charge permanente très élevée pour la collectivité.

Etude du tracé

Le Jura bernois communique avec le Plateau par Pierre-Pertuis - Taubenloch et Gänsbrunnen - Oensingen. A défaut de créer par un tunnel à travers la chaîne sud du Jura une sortie artificielle, c'est vers l'une de ses sorties naturelles que doit aboutir notre Transjurane. Mais encore faut-il y trouver un collecteur apte à absorber le trafic d'une semi-autoroute à quatre voies et à le distribuer dans tous les azimuts.

Seule la sortie par Oensingen répond pleinement à ces conditions, car Oensingen est situé non seulement sur la N 1 mais pratiquement au centre de gravité du réseau des autoroutes suisses.

Bienne en revanche est en dehors du réseau des autoroutes et il faut parcourir jusqu'à Schönbühl 26 km. pour atteindre la N 1, c'est-à-dire l'autoroute la plus proche. Bien que la route Moutier - Berne par Bienne soit 7 km. plus courte que par Oensingen, cet inconvénient est pour le moins compensé par un parcours moins sinueux et à plus faibles déclivités, donc plus rapide et plus roulant, de sorte que même

pour se rendre à Berne ou à Genève, l'usager de la route aura avantage à passer de Moutier par Oensingen.

La route Moutier - Oensingen existe, et il ne faut pas l'ignorer. Ce serait dès lors une aberration monumentale de croire qu'une route conduisant le trafic vers Bienne drainerait le trafic à destination du Tessin, de la Suisse orientale et centrale, rendant l'aménagement de Moutier - Oensingen superflu. C'est pourquoi Oensingen doit être l'aboutissement de la Transjurane, dont le tracé général est le suivant : Boncourt - Mont de Cœuve - Alle - Asuel ou Cornol - tunnel sous les Rangiers à l'altitude de 720 m. (long. 980 m.) ou à l'altitude de 650 m. (long 1800 m.) - Develier - Delémont - Courrendlin - Moutier - Gänsbrunnen - Klus - Oensingen.

Longueur Boncourt - Gänsbrunnen	57,4 km.
Longueur Gänsbrunnen - Oensingen	22,0 km.
Total	79,4 km.

Coût total : environ 300 millions de francs, soit 3800 fr. par mètre.

L'étude comparative des variantes a été faite au 1 : 10 000 avec relevé de terrain au droit de chaque ouvrage d'art. Actuellement, pour la Transjurane, les études sont en cours au 1 : 5000 sur les sections Moutier - Gänsbrunnen et Boncourt - Alle.

Ce tracé, nécessairement établi en dehors du réseau des routes existantes, rencontrera certaines difficultés techniques surmontables mais onéreuses entre Courrendlin et Moutier. Empruntant le territoire soleurois, sa réalisation nécessitera la participation financière du canton de Soleure.

Jusqu'à présent, nous avons défini la Transjurane en fonction du trafic à reprendre à Boncourt et réciproquement, sans nous soucier des intérêts du Jura. Pourtant, nous pouvons affirmer que plus que n'importe quelle autre solution préconisée, les intérêts économiques du Jura-Sud et du Jura-Nord seront sauvegardés pour les raisons suivantes :

1. Le Jura-Sud sera relié à Bienne par la route à quatre voies Bienne - Taubenloch - Sonceboz, route qui devra nécessairement être prolongée avec le même profil normal jusqu'à Tavannes. En particulier, Tramelan et les Franches-Montagnes disposeront donc déjà d'un accès direct au Plateau.
2. La Transjurane intéressera directement, puisqu'elle les traverse, les districts de Porrentruy et Delémont, ainsi que Moutier. Or, les districts de Porrentruy et Delémont surtout, grands pourvoyeurs de main-d'œuvre, donc industriellement sous-développés, verront leur développement économique et industriel stimulé grâce à la Transjurane. Situés entre le port de Bourogne et les centres industriels du Plateau, l'industrie lourde devrait pouvoir s'y implanter ou tout au moins une industrie différente de l'horlogerie, ce qui contribuerait à diversifier l'équipement industriel du Jura.
3. Par une liaison directe Develier - Glovelier, prévue depuis longtemps, les Franches-Montagnes disposeront d'un accès intéres-

sant à la Transjurane, ce qui sera de nature à favoriser le tourisme, une des principales vocations de ce haut plateau.

4. Le Laufonnais également disposera avec la Transjurane d'une voie d'accès de tout premier ordre avec les autoroutes suisses, accès plus intéressant que la N 2 par le Belchen.
5. La Chaux-de-Fonds et le Vallon de Saint-Imier auront avantage à rejoindre la Transjurane à Moutier pour se rendre au Tessin, en Suisse centrale ou orientale.
6. La Vallée de Tavannes sera particulièrement bien desservie puisqu'à l'ouest elle sera reliée à la route à quatre voies du Taubenloch et à l'est à la Transjurane. Cela suppose que la T 6 dans cette vallée sera également aménagée de façon adéquate.

Il est donc incontestable que la Transjurane, placée dans la contexture du réseau des autoroutes et de la route du Taubenloch, remplira pleinement sa mission, à savoir :

1. relier les autoroutes françaises aux autoroutes suisses par une artère à grande capacité ;
2. stimuler et diversifier le développement économique et industriel du Jura en général et du Jura-Nord en particulier ;
3. sortir le Jura de son isolement par la création de deux voies d'accès sur le Plateau suisse par Oensingen et le Taubenloch.

Cette artère de base formera l'ossature de l'aménagement du territoire, qui aura entre autres tâches de définir le tracé exact de la Transjurane et de déterminer l'emplacement de ses voies d'accès.

Conclusion

La Transjurane, dont le promoteur est M. le conseiller d'Etat Henri Huber, ancien directeur des Travaux publics, ne sera pas réalisée demain. Les démarches à entreprendre conjointement avec le canton de Soleure auprès de la Confédération seront longues et difficiles. Il ne semble guère possible, même si la Transjurane est intégrée dans le réseau des routes nationales, que sa réalisation en tant que telle puisse débuter avant 1985, date à laquelle le réseau des routes nationales devrait être achevé. Toutefois, dans le cadre des routes principales, certaines sections devront être entreprises plus tôt, telles : Moutier - Gänsbrunnen, Boncourt - Cornol. Heureusement, nous avons en M. le conseiller d'Etat Schneider, directeur des Travaux publics, un ardent défenseur de la Transjurane, qui mettra toute son énergie en œuvre pour l'aboutissement de sa réalisation. L'essentiel, dans l'immédiat, est de définir le tracé, de réserver les terrains et de procéder aux remaniements parcellaires indispensables. Toutefois, si l'on veut un appui total des autorités cantonales, il est indispensable que la Transjurane soit réclamée par le Jura tout entier.

Nous avons examiné beaucoup de solutions. Les seules conditions du trafic suffisaient déjà à les écarter. L'établissement de la section Moutier - Klus ne coûtera pas plus cher que la construction et les frais d'exploitation capitalisés des tunnels proposés sous Montoz. La traversée de Moutier et des gorges de Court, de même que la construction

d'une semi-autoroute dans la vallée de Tavannes représentent le coût supplémentaire d'une telle solution, soit 60 à 100 millions de francs.

La conception logique de la Transjurane, pouvant donner satisfaction à toutes les régions du Jura, devrait inciter les adversaires de ce projet, qui heureusement sont peu nombreux, à comparer les avantages et les inconvénients de leur solution à ceux de la solution officielle, et en regard des dépenses supplémentaires considérables qui en résultent de juger objectivement si le jeu en vaut vraiment la chandelle, car ce sont les finances qui finalement conditionneront le projet. Le chemin à parcourir pour réaliser la Transjurane est suffisamment semé d'embûches pour qu'il ne soit pas nécessaire d'en créer de nouvelles en proposant des solutions financièrement irréalisables et techniquement injustifiables, qui sèment le doute dans certaines régions et n'ont pour résultat que d'en ralentir la réalisation.

C'est pourquoi nous avons décidé de sortir de notre réserve et de faire triompher notre projet qui, chaque fois qu'il a été présenté, a recueilli partout une approbation quasi unanime. L'heure n'est plus aux tâtonnements et aux hésitations, mais aux décisions et à l'action. La Transjurane doit être réalisée et je suis confiant pour l'avenir.

Je termine en répétant les vœux que je formule chaque fois qu'il m'est donné l'occasion de présenter le projet de la Transjurane :

Pour réaliser une œuvre de cette envergure et d'intérêt général pour le Jura, il faut l'appui unanime et inconditionnel de tous les Jurassiens. Il faut que, pour une fois, toutes les tendances de tous les milieux puissent s'unir, en dépit de leurs divergences d'opinion. Puisse cette œuvre d'intérêt vital pour le Jura contribuer à rapprocher les idées et à calmer les esprits afin que s'ouvre une ère nouvelle de compréhension réciproque et de coopération loyale, entre le Jura-Sud et le Jura-Nord et entre le Jura et l'ancien canton !

J. E.

Note de la rédaction. — *L'étude de M. Jean Eckert publiée ci-dessus est le texte d'une conférence présentée le 15 juin 1968 à Laufon, dans le cadre de l'assemblée générale de Pro Jura. L'assemblée de cette association vota, à l'issue des délibérations, la résolution suivante :*

« Réunie le 15 juin 1968 à Laufon, l'assemblée générale de Pro Jura, Office jurassien du tourisme, s'est occupée de l'important problème du réseau routier jurassien.

» Elle demande l'acceptation et la réalisation par le canton de Berne, dans un délai de dix ans, du réseau de base proposé par la Commission routière jurassienne, réseau formé des routes suivantes : Bienne - Sonceboz - Tavannes - Moutier, Delémont - Saignelégier - La Chaux-de-Fonds, Sonceboz - Saint-Imier - La Chaux-de-Fonds, Delémont - Bâle, Boncourt - Porrentruy - Delémont - Moutier - Oensingen.

» L'assemblée générale de Pro Jura estime en outre qu'il est intolérable que le Jura soit tenu à l'écart du réseau des routes nationales jusqu'en 1985. Elle invite le Gouvernement bernois à entreprendre toutes les démarches utiles auprès de la Confédération pour obtenir l'intégration d'une autoroute « Transjurane » Boncourt - Delémont - Moutier - Oensingen dans le réseau des routes nationales. »

Nos bons hôtels du Jura

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements ci-dessous et les recommander à vos amis

Boncourt	Hôtel A la Locomotive Salles pour sociétés - Confort	(L. Gatherat) **(066) 7 56 63**
Courgenay	Restaurant La Diligence Sa cuisine française	(Jean Cœudevez) **(066) 7 11 65**
Laufon	Hôtel du Jura Chaîne des rôtisseurs - Salle de conférences	(J. Regli) **(061) 89 51 01**
Moutier	Hôtel Suisse Rénové, grandes salles	(Famille M. Brioschi-Bassi) **(032) 93 10 37**
La Neuveville	Hôtel J.-J. Rousseau Relais gastronomique au bord du lac Jeux de quilles	(Jean Marty) **(038) 7 94 55**
Porrentruy	Hôtel du Cheval-Blanc Rénové, confort, salles	(C. Sigrist) **(066) 6 11 41**
Porrentruy	Hôtel Terminus Hôtel de 80 lits, avec douches - bains - Lift Rest. français - Bar - Salle de conférence	(R. Rey) **(066) 6 33 71**
Saignelégier	Hôtel Bellevue 3 salles pour noces et sociétés (constr. 1968) 40 chambres avec eau courante, douche, bains, radio et télévision	(Hugo Marini) **(039) 4 56 20**
Saint-Imier	Hôtel des XIII Cantons Relais gastronomique du Jura	(C. Zandonella-Zibung) **(039) 4 15 46**
Undervelier 1405	Hôtel des Galeries du Pichoux	(M. Juillerat-Humair) **(066) 3 77 77**

178/B

Loterie SEVA

1x 100'000

1x 40'000

1x 20'000

1x

10'000 * 9'000 * 8'000
7'000 * 6'000 * 5'000

1x

4'000 * 3'000 * 2'000
1'000 * etc. * etc.

Tirage 29 août

1420

De son côté, M. Simon Kohler a déposé la motion suivante au Conseil national, en date du 27 juin 1968 :

« L'examen du programme routier de la Confédération fait constater qu'à partir de 1985 seul le Jura sera tenu à l'écart des autoroutes nationales. Cette situation est vivement ressentie par les populations intéressées, d'autant plus conscientes de l'isolement qui les menace qu'aucune route de 1re ou 2e classe ne relie de Genève à Bâle la Suisse à la France. Le Conseil fédéral est invité à recourir aux solutions qui permettraient de porter remède à cet état de choses en intégrant notamment la « Transjurane » dans le programme actuel d'aménagement du réseau national. »

On sait que l'ADIJ, pour sa part, sera appelée, lors d'une prochaine assemblée générale, à se prononcer également sur le projet de Transjurane, selon les propositions de sa Commission d'aménagement et de son Comité central.

75 ans d'industrie céramique à Laufon

La Tuilerie Mécanique de Laufon a fêté récemment, au cours d'une belle manifestation, le 75e anniversaire de sa fondation. Le groupe d'entreprises, habituellement désigné par le nom du lieu d'origine « Laufon », comprend aujourd'hui, outre des exploitations en activité au siège de la société, à Laufon, et dans son voisinage, des usines en Allemagne, en Autriche, en Espagne et au Brésil. Ces entreprises occupent au total 3000 ouvriers et employés. Le groupe fabrique des produits de tuilerie, des appareils sanitaires, des carreaux de revêtement mural, des carrelages de sol, de la porcelaine électrotechnique et de la vaisselle en porcelaine. Le commun dénominateur des produits très variés, surtout utilisés dans le bâtiment, est la terre cuite.

La fondation

Trois conditions premières ont présidé à la fondation d'une tuilerie à Laufon : d'abondants gisements de matière première, l'énergie hydraulique de la Birse et le raccordement ferroviaire favorable. Albert Borer, de Breitenbach, Jean Spillmann, de Soleure, et Joseph Gerster, de Laufon, reconnurent cet heureux concours de circonstances et fondèrent le 4 juillet 1892 la Tuilerie Mécanique de Laufon S.A.

La première usine fut construite et la production put débuter à fin avril 1893 déjà. En 1896 et 1897 déjà, la demande excéda de loin le rendement, de sorte que la construction d'une seconde tuilerie s'imposa. La nouvelle usine, mise en exploitation en 1898, servit principalement à la fabrication de tuiles parallèles, de tuiles plates et de tuyaux de drainage.

Comment trois crises furent surmontées

La première guerre mondiale mit brutalement un terme à cet heureux développement. La mobilisation entraîna tout d'abord un arrêt