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: 9

Artikel: L'aménagement de la T6 dans le Taubenloch

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825231

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: 13.07.2025

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

tion directe de tous les milieux intéressés. Si le rapport Stocker et Risch propose également la participation des milieux économiques à la définition d'une politique gouvernementale de croissance économique, c'est bien parce qu'il est maintenant admis que l'économique et le politique dépendent étroitement l'un de l'autre avec autant d'évidence par exemple qu'une politique sociale progressiste dépend d'abord de la croissance économique.

Nous saluons les conclusions du rapport Stocker et Risch qui, en plus d'un office d'expansion, propose la création d'une société de développement qui soutiendrait financièrement les projets valables de développement. Nous saluons aussi l'initiative de l'Association de révision des banques et caisses d'épargne bernoises et de l'Association des banques de la place de Berne proposant la fondation d'une coopérative de cautionnement pour la promotion de l'économie bernoise. Le problème est posé. Des solutions sont avancées. Pour l'avenir économique de ce canton, et l'avenir de ses finances, l'heure des décisions est venue.

G. M.

L'aménagement de la T6 dans le Taubenloch

La T6 fait partie intégrante du réseau des routes principales suisses. Elle représente la seule liaison routière directe entre le Jura bernois et le Seeland.

D'autres routes transjuranes relient le Jura bernois au Mittelland, mais plus indirectement que la T6. A l'ouest, la T11 (La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel) et à l'est la route Moutier - Gänsbrunnen - Balstahl avec son raccordement à l'« Oberer Hauenstein ».

La T6 conduit de Berne à Boncourt en passant par Bienne, Sonceboz, Delémont et Porrentruy. Le projet décrit ci-après concerne plus particulièrement le tronçon Bienne-Sonceboz par les gorges du Taubenloch. La topographie, par moments très tourmentée, présente pour la construction d'une route de grandes difficultés, d'autant plus qu'il a fallu compter avec la présence de la ligne de chemin de fer Bienne - Sonceboz, de zones protégées et de sources qui font partie du réseau d'alimentation en eau potable de la ville de Bienne.

Le trafic étant aujourd'hui très précaire dans les gorges du Taubenloch, spécialement entre Rondchâtel et la ville de Bienne, la Direction des travaux publics du canton de Berne, représentée par son Service des ponts et chaussées, a été conduite, pour remédier à cette situation désastreuse, à mandater dès la fin de l'année 1966 Suiselectra, Société Suisse d'Electricité et de Traction Bâle, pour les études préliminaires et projets généraux de cette artère principale.

Il s'agissait donc d'entreprendre l'étude générale de la conception même de la T6 dans les gorges du Taubenloch, ainsi que l'étude de détail

de certains ouvrages isolés, permettant dans un bref délai de fournir les bases pour une première étape de travaux, tout en respectant le cadre de la conception générale.

De façon à ne pas trop limiter celle-ci par les exigences d'un assainissement global, le tronçon à étudier fut limité au sud par le raccordement de la T6 à la N5 (au Bözingenfeld) et au nord à Sonceboz par la bifurcation des routes de Pierre-Pertuis et du vallon de Saint-Imier.

Analyse du trafic et pronostics

Se basant sur les comptages de trafic fédéraux des années 1955, 1960 et 1965, les pronostics furent établis non pas pour une année déterminée, mais pour un état de planification déterminé (degré de motorisation de la Suisse). Selon l'analyse des comptages pour les heures de pointe, une route à deux voies est aujourd'hui en partie surchargée. L'aménagement d'une voie lente réservée au trafic lourd n'améliorerait qu'à peine la situation, surtout que les pointes de trafic se produisent les dimanches, alors qu'il n'y a pas de trafic lourd. Par conséquent, l'analyse du trafic montre clairement qu'à longue échéance la construction de la T6 dans les gorges du Taubenloch doit se faire avec quatre voies de circulation. Ce type de construction serait réalisé jusqu'à Sonceboz, car la bifurcation de la T6 avec la T18 permettrait un déchargement du trafic vers le vallon de Saint-Imier.

Données techniques de base

De par la topographie très mouvementée des gorges du Taubenloch, la construction de la T6 représente presque des conditions comparables à celle des Alpes. En admettant une grande vitesse de marche qui aurait entraîné de grands frais, la capacité de cette route n'en aurait pas été augmentée à cause de ses rampes assez fortes. Les données techniques de base ont donc été ainsi déterminées :

— vitesse de marche	
1. pour la route dans les gorges du Taubenloch	60 km/h.
2. en dehors des gorges	80 km/h.
— rayon de courbure minimal	100 m.
— paramètre de clothoïde minimal	80
— rampes maximales	6,5 %

Les pronostics de trafic montrent que seul un aménagement à quatre voies sans croisement à niveau apportera une amélioration notoire à la situation actuelle. L'étude de cette variante conduit à la solution de construire deux routes indépendantes, en grande partie situées de part et d'autre de la Suze, avec chacune deux pistes. Le trafic à sens unique ainsi séparé serait comparable à celui d'une autoroute avec un terre-plein central constitué par la Suze. Cette solution est dictée par les conditions topographiques, mais surtout pour des raisons de programme des travaux, d'économies et d'exploitation. La variante constituant à construire une troisième voie ou voie lente aurait été trop onéreuse et n'aurait pas répondu aux exigences futures du trafic.

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**

179/B

Loterie SEVA

1x120'000

2x 20'000

3x 10'000

10x 1'000

Tirage 31 oct.

1422

Profil normal

La largeur de chaque route à deux voies est de 7 m. 50 avec de chaque côté un accotement de 0,50 à 0,75 m. et dans les tunnels de 1 m. de large.

Pour l'aménagement de la route actuelle qui constituera la chaussée montante Bienne - Jura de l'aménagement définitif, la chaussée de cette dernière servira de forme de l'infrastructure. L'épaisseur de la fondation sera de 30 cm. pour l'aménagement de l'ancienne route, et de 60 cm. pour la nouvelle sur la rive droite de la Suze et les nouveaux tronçons sur la rive gauche.

Trois raccordements ont été prévus à cet aménagement sur le tronçon Bözingenfeld - Sonceboz :

— raccordement de Macolin ;
— raccordement dans la région de Frinvillier, divisé en deux demi-jonctions selon les directions de circulation (rive gauche et respectivement rive droite) ;
— raccordement dans la région de Péry-Reuchenette par deux demi-jonctions divisées par la Suze.

La région industrielle de Rondchâtel - La Heutte sera de plus raccordée spécialement à la T6.

Les étapes de l'aménagement de la T6 dans les gorges du Taubenloch

L'aménagement de la T6, prévu par étapes successives, exige une amélioration rapide des conditions de trafic actuelles, sans toutefois le perturber pendant la période des travaux. De plus, il n'est pas possible de détourner la circulation de cette artère principale, aucune possibilité n'existant. Pour ces raisons, la première étape de l'aménagement prévoit dans un bref délai des améliorations notables du trafic par tronçons, qui dès le début de l'étude générale étaient déjà envisagées.

La réalisation de ces étapes a été prévue pour la route des gorges du Taubenloch de la manière suivante :

— Amélioration locale de la route existante par la construction du nouveau pont d'une portée de 85 m. sur les gorges du Taubenloch et de trois tunnels de 110, 125 et 210 m., dont le but est d'éliminer des passages reserrés.
  Ces améliorations de la route cantonale se feront sans grandes perturbations du trafic et dans un laps de temps relativement court.
— Aménagement de la rampe de « Camp-de-Boujean », depuis le raccordement de la T6 à la N5, jusqu'à la bifurcation de la route de Macolin.
  L'aménagement de cette rampe améliorera notoirement le trafic en déchargeant la route de Reuchenette dans la ville de Bienne.
— Aménagement de la nouvelle route sur la rive droite de la Suze, de Rondchâtel à la bifurcation de la route de Macolin.
  La construction de ce nouvel aménagement (route descendante Jura - Bienne) se fera sans aucune perturbation de trafic.

— Détournement de tout le trafic sur la nouvelle route de la rive droite, de façon à terminer complètement l'ancienne route qui sera donc utilisée dès la fin des travaux comme artère montante (Bienne - Jura).

Conclusion

La route des gorges du Taubenloch de la T6 est caractérisée par une séparation des deux sens de circulation ; le sens Bienne - Jura construit en partie sur la rive gauche de la Suze et le sens Jura-Bienne sur la rive droite des gorges du Taubenloch. Cette séparation des sens de circulation permet une adaptation de la route actuelle aux exigences d'une conception moderne de construction de route, surtout dans les conditions imposées par le terrain et la ligne de chemin de fer. Une exécution par étapes dans le cadre de l'aménagement corrigé ne perturbera, en outre, que très peu le trafic actuel.

Bibliographie jurassienne

par Hubert BOILLAT

En mai dernier, le bulletin de l'ADIJ accueillait les premiers extraits de cette « Bibliographie jurassienne ». Les nombreuses lettres de renseignements et surtout d'encouragements reçues à cette occasion nous ont prouvé l'intérêt que suscite un tel travail. Nos correspondants ne manquent pas de dénoncer la lacune actuelle puisque, depuis la « Bibliographie du Jura bernois » d'Amweg, parue en 1928, nous n'avons pratiquement plus de recueil rassemblant l'essentiel des publications se rapportant à notre région. Il est évident qu'un tel besoin se fait sentir non seulement dans les facultés universitaires mais également dans nos milieux économiques et industriels, où de plus en plus il importe de pouvoir réunir rapidement une documentation détaillée sur un sujet précis. De plus, de nombreuses personnes nous demandent de pouvoir venir consulter les fichiers établis ; cela est dorénavant possible puisque cette cartothèque a pris place dans les nouveaux bureaux de l'ADIJ aménagés à Moutier ; aussi nous engageons vivement les intéressés à bénéficier de cette innovation, d'autant plus que maints documents cités peuvent être consultés sur place, dans la bibliothèque attenante.

Nous rappelons d'autre part que nous ne publions que des extraits de nos fichiers qui se complètent régulièrement, au fur et à mesure de nos recherches. Nous n'avons donc pas la prétention d'être complet, car ce n'est pas en quelques mois que l'on réunit l'ensemble des publications concernant le Jura !

Avant de toucher les secteurs économiques, sociaux et politiques, objets principaux de cette bibliographie, il nous paraît utile de publier encore quelques généralités, cela à la demande de plusieurs personnes. Signalons enfin que tout renseignement peut être demandé au responsable : Hubert Boillat, 9, rue du Dr-Tièche, 2732 Reconvilier.