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: 41 (1970)

Heft: 9

Artikel: L'aménagement de la route du Taubenloch : achèvement d'une première étape

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824797

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: 15.07.2025

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

L'aménagement de la route du Taubenloch: achèvement d'une première étape

La T 6

Le canton de Berne est traversé sur toute sa longueur, du nord au sud, par la route principale T 6.

La T 6 entre dans notre territoire au sud de Belfort, à Boncourt. Delémont, Moutier, Bienne sont ses étapes dans le Jura. Viennent ensuite Bienne, Thoune, Interlaken. La T 6 quitte notre territoire par le col du Grimsel. Cette route constitue l'épine dorsale du canton de Berne.

Différents tronçons sont au premier plan de la politique routière cantonale : la route du Grimsel, la route de la rive droite du lac de Brienz, Berne-Thoune, Schönbühl-Lyss, Taubenloch.

A mi-chemin entre la Vue-des-Alpes (NE) et la trouée de Balsthal (SO), les gorges du Taubenloch constituent la seule voie d'accès importante, en territoire bernois, au Plateau au Jura. La route, qui conduit à travers les gorges les plus intéressantes du Jura, commence à la sortie nord de Bienne. Passant à travers les rochers, avec des courbes et des déclivités nombreuses, elle présente un caractère presque alpestre. Par contre, le trafic a, lui, plutôt le caractère de trafic de plaine. Dans tous les cas, la route actuelle ne correspond ni à la structure (camions) ni à l'importance de ce dernier. L'insuffisance de cette route est connue.

Pendant des années, on était à la recherche d'une solution. D'innombrables propositions ont été étudiées. Voilà un premier tronçon du projet qui est devenu réalité.

La conception du projet

La conception du projet entier est la suivante :

La route est projetée à quatre pistes, son point de départ est sur la N 5 (Soleure - Bienne - Yverdon), au « Champ-de-Boujean ». Les deux chaussées s'élèvent le long du contrefort du Jura jusqu'aux gorges du Taubenloch, où elles se séparent sur chaque côté de la rivière, pour se rejoindre à Péry et arriver ensemble à Sonceboz.

Sur le tronçon topographiquement le plus difficile, entre le pont du Taubenloch et La Heutte, la route actuelle, lorsqu'elle sera assainie au stade final de l'aménagement, servira au trafic montant (Bienne-Jura). Sur le flanc droit de la vallée, on construira une nouvelle route pour le trafic descendant (Jura-Bienne). Les deux chaussées auront deux pistes chacune.

Tandis que la rampe menant aux gorges du Taubenloch sera réservée uniquement au trafic motorisé, le trafic mixte sera admis sur le reste du tronçon.

Il faut mentionner les jonctions, c'est-à-dire les raccordements avec le reste du réseau, de Bienne-Nord, Frinvillier, Péry-Reuchenette et La Heutte.

Pour le moment, c'est le tronçon Bienne-Reuchenette qui est à l'ordre du jour. Reuchenette-Sonceboz sera l'objet d'un deuxième secteur.

Quatre étapes

La réalisation du premier secteur est prévue en quatre étapes de construction :

1. Assainissement des endroits critiques de la route existante.
2. Construction de la rampe « Champ-de-Boujean » - pont du Taubenloch.
3. Construction de la nouvelle route sur le flanc droit de la vallée.
4. Assainissement final de la route existante.

Le déroulement de ces étapes sera fonction des moyens mis à disposition.

Aujourd'hui, la première étape est achevée. Le but à atteindre était une rapide amélioration des conditions existantes. Il faut observer ici que les possibilités d'amélioration ont été limitées par le trafic. Des détournements ne sont pas possibles. N'entraient donc en ligne de compte que des travaux pouvant être effectués hors de la chaussée, soit aux tunnels 2, 3 et 4 et la construction du nouveau pont du Taubenloch. Les courbes les plus étroites du Taubenloch ont pu ainsi être assainies. Il était impossible de ne pas perturber le trafic, de temps en temps. Les entraves ont toutefois été limitées au minimum indispensable. Par leur patience, les automobilistes ont prouvé beaucoup de compréhension.

La première étape de construction a coûté près de 5 millions de francs, y compris l'achat de terrains, le projet et la direction des travaux.

La deuxième étape de construction de la T 6, la rampe « Champ-de-Boujean » - Taubenloch vient d'être attaquée. La construction de cette rampe améliorera très sensiblement le trafic de la T 6 en déchargeant en grande partie les embouteillages sur la route de Reuchenette à Bienne. Les chaussées de cette rampe se situent sur des ponts et dans des tunnels en presque totalité. De la longueur totale de 2,160 km., il n'y a qu'environ 400 m. du tracé à niveau.

Même la demi-jonction de Bienne-Nord avec les rampes d'accès et de départ forme en majeure partie un ouvrage d'art.

Les trois premiers lots de cette deuxième étape, soit les tunnels 1 A et 1 B, le complexe de la demi-jonction et les deux ponts en arc sur la Suze seront adjugés sous peu.

Le coût total de la deuxième étape est de 35 millions de francs environ. Le délai d'exécution est de quatre ans et demi.

CHRONIQUE ÉCONOMIQUE

8 milliards pour l'assainissement des eaux. — 655 millions de francs environ ont été affectés jusqu'ici en Suisse à la construction d'installations d'épuration des eaux. En outre, les installations en cours de construction représentent une dépense de 366 millions de francs et les installations prêtes à être construites une dépense de 238 millions. D'après les estimations des autorités fédérales compétentes, il convient d'ajouter à ce montant de plus de 1,2 milliard une somme pratiquement équivalente correspondant aux dépenses qui doivent être effectuées jusqu'en