

La Transjurane sur le territoire du canton du Jura

Autor(en): **Eckert, Jean**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens**

Band (Jahr): **53 (1982)**

Heft 1: **Un choix fondamental : la Transjurane**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-824501>

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.

d'autant plus à l'extérieur qu'il serait plus solide en lui-même.

Faudra-t-il à l'exemple du Val-de-Travers avec la Pénétrante, vider l'Ajoie de son réservoir de main-d'œuvre?

Non à une Transjurane qui chargerait trop lourdement le budget cantonal et ceci au détriment des régions déjà défavorisées.

Non à une route transjurane démesurée pour notre petit pays.

Oui à une politique des transports qui repose sur les besoins réels d'une population.

Au vu de ce qui précède, les perspectives ne sont guère réjouissantes pour la Transjurane. La question que l'on se pose lors de la discussion de tout projet routier, à savoir quels effets cet équipement aurait sur la croissance de la région est certes très complexe. Mais l'objectivité scientifique oblige

cependant à dire que, quel que soit le désir que l'on éprouve d'arriver à des conclusions tranchées à ce sujet, rien ne permet de conclure que la Transjurane aurait l'effet d'accélérer la croissance régionale.

Ce n'est pas F. PLASSARD¹ qui nous contredira, lui qui dans ses travaux confirme en tous points notre manière de voir.

Aucune étude n'est parvenue à montrer que la route entraîne systématiquement des effets favorables. Bien plus, on peut penser... que la route tend davantage à renforcer les inégalités existantes plutôt que de les réduire. Aux régions, aux villes qui ont déjà, elle apporterait encore davantage. Par contre, elle appauvrirait celles qui n'ont pas grand-chose. La route ne susciterait pas un développement spontané, mais elle ne ferait qu'accélérer le développement existant.

¹ F. PLASSARD: *Les autoroutes et le développement* (Presse universitaire de Lyon, 1977).

La Transjurane sur le territoire du canton du Jura

par Jean ECKERT, ingénieur en chef du Service des ponts et chaussées, Delémont

1. Préambule

Boncourt est le passage à travers la frontière franco-suisse qui avec 3160 véhicules par jour connaît le trafic journalier moyen (TJM) le plus élevé de l'arc jurassien.

Jusqu'en 1977, la conception de la desserte du Jura bernois d'alors s'articulait à l'ouest sur la route du Taubenloch à quatre voies jusqu'à Sonceboz, et à l'est sur la Transjurane Boncourt - Oensingen en tant que semi-autoroute à trois voies.

Tenant compte de la valeur des terres agricoles du versant nord de l'étroite vallée de Tavannes et de l'instabilité du versant sud interdisant l'implantation d'un tracé de route, au demeurant fort mal exposé, il avait

été admis que la T6 actuelle y serait aménagée, et que l'accès aux deux routes précitées serait amélioré par la construction d'un tunnel sous Pierre-Pertuis et la correction du tracé dans les gorges de Court et la déviation sud de Moutier.

Cette conception a été remise en question par le canton de Berne à l'instigation de la Fédération des communes du Jura bernois. Il n'est pas question pour nous de porter un jugement sur cette décision, car la sortie sur Bienne à partir de Moutier est tout de même importante pour le canton du Jura.

Ce que nous voudrions rappeler, c'est que si la sortie naturelle de la Transjurane est Oensingen, la route Moutier - Sonceboz -

La banque pour progresser! Crédit Suisse...



...pour ceux qui veulent dynamiser leurs affaires.

*Crédit Suisse Maltière 2, 2800 Delémont, ☎ 066 21 11 21
P.-Péquignat 12, 2900 Porrentruy, ☎ 066 66 64 41*

Prenez contact avec le Crédit Suisse, lorsque vous voudrez développer votre entreprise, élaborer de nouveaux projets ou conquérir de nouveaux marchés.

Votre conseiller au Crédit Suisse sait comment un crédit d'entreprise spécialement adapté à votre cas, peut alléger vos problèmes financiers.



CREDIT SUISSE
CS

Fiduciaire PROBITAS SA



Membre de la Chambre suisse des sociétés fiduciaires et des experts-comptables

- Révisions
- Expertises comptables et judiciaires
- Organisation et tenue de comptabilité
- Révisions de comptes communaux et paroissiaux
- Conseils en matière fiscale
- Constitutions, liquidations et organisations de sociétés

Bienne, rue Hugli 3
Téléphone 032 23 77 11

Porrentruy, rue A.-Merguin 6
Téléphone 066 66 48 49

Dans son rayon d'activité
qui couvre le Haut-Jura
neuchâtelois, le Jura ber-
nois et le canton du Jura



LA CHAUX-DE-FONDS

est chaque jour à votre service grâce à

ses **57** magasins,
ses **12** boucheries,
ses **3** restaurants,

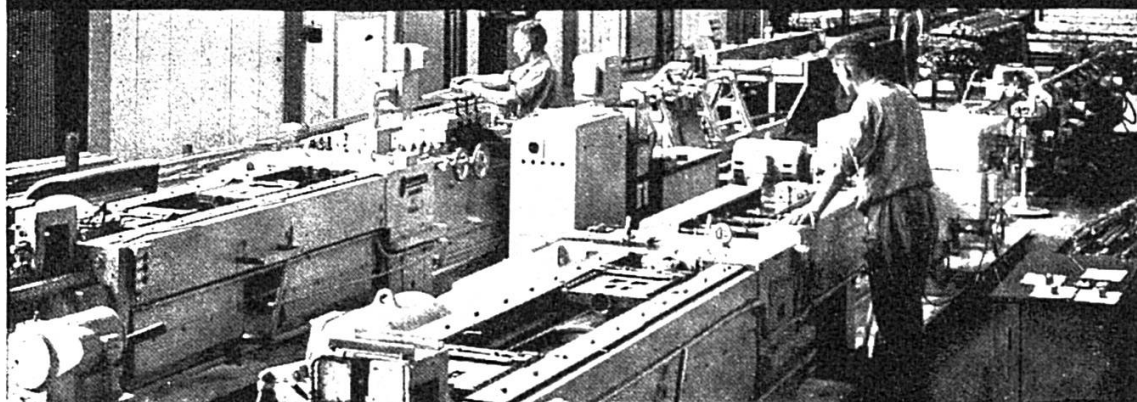
ses **6** pharmacies et drogueries,
ses services décentralisés
de combustibles solides et liquides

et grâce à son

IMPRIMERIE TYPOFFSET

à La Chaux-de-Fonds

BOILLAT SA



laminaires et tréfileries

spécialistes du laiton et alliages de cuivre

tél. (032) 91 31 31 télégr. Boillat télex 3 41 28

Boillat SA

Reconvilier Suisse

Bienne est une section de l'axe Bâle - Delémont - Bienne, qui, même s'il a perdu de l'importance dès la mise en service de la N2, n'en reste pas moins la meilleure liaison du Laufental vers le canton de Berne. Est-il besoin de rappeler que la variante 2 du rapport final de la CGST préconise la Transjurane en tant que semi-autoroute et la route Bâle - Delémont - Bienne comme route à trafic mixte, toutes les deux étant classées d'importance nationale?

A partir de Moutier, c'est actuellement déjà par Oensingen, qui se trouve à cinq kilomètres à l'ouest de l'intersection de la N1 avec la N2, donc au centre de gravité du réseau autoroutier suisse, que l'on atteint le plus rapidement toute la Suisse centrale et orientale, ainsi que la N12 à Berne (cf fig. 1).

2. Choix du tracé

2.1. La Commission technique Transjurane

Conscient que la planification d'une route ne peut plus se concevoir séparée de son environnement, le Comité d'action Pro Transjurane a constitué en 1974 la Commission technique Transjurane (commission pluridisciplinaire). Animée par le chef du Service des ponts et chaussées, cette commission se composait de spécialistes en :

- construction routière ;
- développement économique ;
- aménagement du territoire ;
- agriculture ;
- sylviculture ;
- géologie et hydrogéologie ;
- protection de la nature ;
- remaniements parcellaires ;

avec pour mission de :

- fixer les objectifs assignés à la Transjurane ;
- conseiller le Service des ponts et chaussées lors du choix du tracé ;
- suggérer éventuellement de nouveaux tracés ;
- étudier les propositions des communes, des associations diverses et des tiers.

Il faut relever que toutes les décisions prises par cette commission l'ont été à l'unanimité de ses membres, ce qui prouve que les principes d'équité et de proportionnalité ont été pleinement respectés.

2.2. Les objectifs assignés à la Transjurane

La Transjurane et son complément l'Interjurane (route N° 18: Bâle - Delémont - La Chaux-de-Fonds) forment l'infrastructure routière de base à partir de laquelle s'articule le développement économique de l'Association régionale Jura.

Les trois objectifs principaux assignés à la Transjurane par ordre de priorité sont les suivants :

1. relier de manière optimale les diverses régions du canton du Jura (Ajoie, Clos-du-Doubs, vallée de Delémont, Franches-Montagnes) ;
2. desservir au mieux les localités des régions traversées en créant de nombreux accès ;
3. désenclaver le canton du Jura en le reliant aux réseaux autoroutiers franco-suisse par les voies les plus rapides et les plus directes, susceptibles de rendre la Transjurane attractive au trafic international de transit.

2.3. La T6 et ses possibilités d'aménagement

En première analyse, la Commission technique opta pour un tracé évitant les localités, pour des raisons évidentes de sauvegarde du patrimoine architectural, de diminution des nuisances émises par le trafic (bruit, pollution de l'air, trépidations) et de sécurité des usagers locaux de la route. Partant de cette hypothèse, l'étude de l'aménagement de la T6 montre ce qui suit :

- en Ajoie entre Boncourt et Cornol compris, la longueur cumulée des tronçons urbains est de 12,1 km., ce qui représente les 55% de la longueur de cette section ;
- dans la vallée de Delémont, de Develier à la Roche-Saint-Jean, cette longueur est de 7,4 km., soit les 54% de la longueur de cette section ;

- de Cornol à Develier, le col des Rangiers qui culmine à 856 m. a une longueur de 14 km. Sa dénivellation de part et d'autre du sommet est de 370 m. Ses rampes accusent des pentes jusqu'à 12%. Sur 80% de sa longueur, les distances de visibilité insuffisantes ne permettent pas le dépassement.

Compte tenu de ce qui précède et étant donné que :

- les meilleures terres agricoles se trouvent à la périphérie des localités ;
- les tronçons interurbains sont trop courts pour être incorporés valablement au tracé ;
- l'établissement d'un nouveau tracé de la route des Rangiers ou son élargissement à 3 ou 4 voies créerait une atteinte inadmissible aux forêts qui couvrent de part et d'autre les versants du Mont-Terri, sans pour autant apporter une solution valable à la viabilité hivernale ;
- l'utilisation d'un tronçon T6 ouvert à tous les usagers de la route ne permet pas de séparer le trafic rapide du trafic lent (trafic agricole, cycles, piétons) et va à l'encontre des règles de la sécurité du trafic ;
- le bilan énergétique, sur la base du trafic actuel, serait 25% plus favorable pour une solution comportant deux tunnels de base de 4 km. de longueur chacun, que pour celle consistant à aménager la route existante.

Il s'est avéré que seule la planification d'une route nouvelle sur un tracé indépendant de la T6 actuelle était envisageable, car cela permettrait en outre :

- d'emprunter au maximum les terres agricoles à faible rendement ;
- de mieux intégrer la Transjurane dans le paysage ;
- d'éloigner la route des zones bâties et d'y réduire ainsi les nuisances dues au bruit et à la pollution de l'air ;
- de combler les lacunes du réseau routier existant ;
- d'affecter la nouvelle route exclusivement au trafic rapide ;
- d'éviter les zones aquifères vitales.

2.4. Contraintes du tracé

Ce sont celles qui sont fixées bilatéralement aux frontières cantonales, en vue de prendre le relais de la voie rapide Sévenans - frontière suisse et d'assurer la continuation de la Transjurane au-delà de la Roche-Saint-Jean. En particulier, à la frontière franco-suisse au lieu-dit la «Queue-au-Loup», le point de jonction, la direction de la tangente de raccordement ainsi que l'altitude ont été fixés d'un commun accord avec la Direction départementale de l'équipement du Territoire de Belfort. Une zone douanière, à cheval sur la frontière a déjà fait l'objet d'un avant-projet commun des douanes suisses et françaises. Une surface de 2 ha. de terrain est prévue à cet effet de part et d'autre de la frontière.

2.5. Définition du tracé

Le projet général 1980 est l'aboutissement des travaux de la Commission technique après six années d'activité.

Cette commission, par un travail patient et méthodique, a analysé, éliminé, confronté, modifié, adapté et interpolé tous les tracés techniquement possibles qui lui ont été soumis par les spécialistes de la route, pour en sortir la quintessence, c'est-à-dire le tracé, qui tout en respectant au mieux les vœux des communes et associations consultées, a réuni l'unanimité des membres de la commission.

La commission pluridisciplinaire est d'avis que tous les tracés possibles ont été étudiés et que le projet général 1980 est le tracé optimal qui représente le meilleur compromis entre les intérêts divergents de la route et du développement économique d'une part et ceux de l'environnement (agriculture, sylviculture, protection de la nature et des sites, aménagement du territoire, hydrogéologie) d'autre part.

Le tracé retenu, parallèle à celui de la ligne de chemin de fer, accentue la complémentarité des deux modes de transport et confère à l'axe transjurane le caractère d'un axe de développement.

3. Description du tracé

Le tracé décrit ci-après a été admis par le groupe de travail Transjurane présidé par M. Jakob, directeur de l'Office fédéral des routes.

Il fera l'objet en temps et lieu d'une mise à l'enquête publique ordonnée par la Confédération et ne sera susceptible que de modifications sectorielles, qu'exigerait l'application du principe de proportionnalité entre les intérêts publics et privés (cf fig. 1).

3.1. Section frontière franco-suisse - plaine de Courtedoux

Partant de la frontière au point de jonction avec la voie rapide Sévenans - Delle à l'altitude de 406 m., la Transjurane atteint le plateau de Bure par une succession de rampes douces et plus fortes (jusqu'à 6%) pour atteindre l'altitude de 605,83 m., point culminant de toute la Transjurane sur le territoire du canton du Jura. Il aura fallu traverser deux combes au moyen de deux viaducs de 344 et 206 m. et une colline par un tunnel de 682 m. Pour ménager les bonnes terres agricoles, le tracé suit les lisières de forêt, passe à proximité des

casernes de Bure, longe le domaine de la place d'armes et le traverse parallèlement et à la même hauteur que la route cantonale actuelle conformément aux instructions des autorités militaires compétentes.

Du plateau de Bure en empruntant les lisières de forêt et la «Combe-Grand-Richard» à l'est de Courtedoux, la Transjurane plonge dans la plaine de Courtedoux, qu'elle traverse par son milieu pour atteindre la cote de 435,02 m. C'est dans la «Combe-Grand-Richard» que la Transjurane accuse la plus forte et la plus longue rampe: 7,5% sur 1455 m., ce qui nécessite l'établissement de deux voies lentes.

Une forte opposition se fait sentir à Courtedoux à cause de la proximité de la Transjurane et de ses immissions de bruit. Une étude de bruit réalisée par le LAVOC de l'EPFL a démontré que les nuisances restaient dans des limites normales à part trois ou quatre maisons situées dans la zone dite «acceptable». La commission pluridisciplinaire unanime a décidé de s'en tenir à ce tracé, sous réserve de dispositions antibruit adéquates.

Passages au poste de douane de Boncourt

Ce poste de douane, situé sur l'axe d'importance nationale Belfort - Delémont - Berne, est utilisé surtout par du trafic professionnel et dans une moindre mesure, par du trafic touristique (le trafic n'enregistre pratiquement pas de fluctuations saisonnières).

Le trafic journalier moyen, en juillet-août 1978, a été d'environ 2950 vhc/j., avec une pointe maximale de 3850 vhc/j. mesurée un samedi du mois d'août.

On n'observe pas d'augmentation de trafic entre les comptages du mois de mai et ceux de juillet-août 1978, ni entre la période estivale 1977 et celle de 1978. Toutefois, il faut remarquer que c'est entre 1976 et 1977 que le trafic a augmenté de 22%.

L'importance de ce poste se verra encore renforcée avec la mise en service de l'autoroute A36 entre Beaune et Mulhouse, complétée par la voie rapide de Sévenans à Delle. Cette dernière figure parmi les priorités du «Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de l'aire urbaine Belfort - Montbéliard» et se fera simultanément à celle de la liaison fluviale à grand gabarit Rhin - Rhône prévue pour 1985.

Analyse de la circulation et de la planification routières à travers la chaîne du Jura sur le territoire des cantons de Vaud, Neuchâtel et Jura, juillet 1980.

En traversant la plaine de Courtedoux, la Transjurane coupe en deux l'aérodrome de Porrentruy qui devra être déplacé, si comme nous le pensons, son maintien en Ajoie est souhaitable.

Il est à noter que le remaniement parcellaire de Courtedoux a été réalisé, en tenant compte du tracé de la Transjurane selon projet général 1980. Courtedoux est avec Bure la seule commune jurassienne traversée par la Transjurane, dont le remaniement parcellaire est réalisé.

3.2. Section plaine de Courtedoux - Courgenay

De la plaine de Courtedoux, par une succession de trois tunnels (960, 860 et 205 m.) et de deux viaducs (285 et 314 m.), la Transjurane contourne Porrentruy par le sud pour rejoindre et longer la ligne CFF et s'en éloigner lorsque celle-ci prend la direction sud, de façon à sauvegarder l'intégrité du domaine agricole du «Pré-au-Prince», pour se diriger entre Saint-Gelin et Paplemont à travers des terres très humides.

Il est à noter que cette dernière section située sur les communes d'Alle et de Cornol résulte d'une proposition de la Société d'agriculture d'Ajoie. Elle passe à proximité de la zone industrielle régionale de la SEDRAC située au nord-est de Courgenay, et se termine par une rampe de 3,7% à l'altitude de 533 m. pour entrer en tunnel.

3.3. Section Courgenay - Saint-Ursanne - Boécourt

Par deux tunnels longs respectivement de 4095 et 3225 m., la Transjurane mène ensuite à Boécourt, en passant à proximité du Clos-du-Doubs (Saint-Ursanne), avec un raccordement à chacune de ces localités. Les points culminants de ces tunnels de base sont situés à 520 m. Les tunnels sont nécessaires, d'une part, pour abaisser la culmination et réduire ainsi les montées, et d'autre part, pour améliorer la liaison en direction des Franches-Montagnes. La mise en tunnels permet de ménager de précieux peuplements forestiers. L'examen de différentes variantes a démontré que des tun-

nels de base à cet endroit n'entraînaient pas des investissements plus élevés qu'un tunnel de faite avec de longues rampes situées à une altitude élevée. Avec cette conception, la traversée du col des Rangiers, haut de 860 m. environ, est supprimée. Le village isolé de Saint-Ursanne avec le Clos-du-Doubs sera bien desservi depuis la jonction des Grippons.

Les conditions géologiques sont considérées comme difficiles, car il faut dans les deux tunnels s'attendre à rencontrer des couches d'anhydrite. Les dossiers de forage des deux tunnels ferroviaires construits dans le voisinage fournissent de précieuses indications. Les deux tunnels ne présentent qu'une faible pente longitudinale.

3.4. Section Boécourt - Delémont ouest

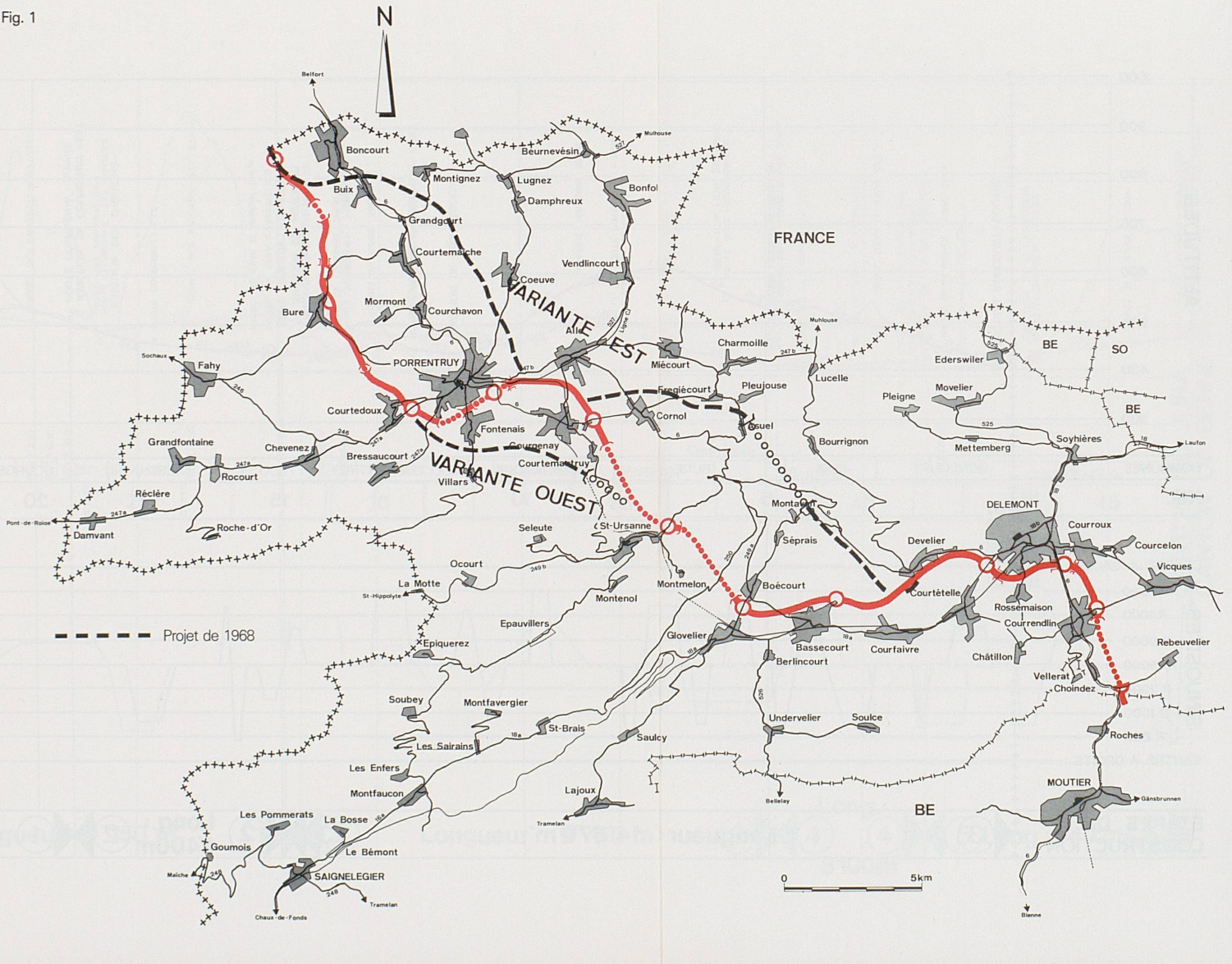
En débouchant dans le haut de la vallée de Delémont, la Transjurane offre une possibilité intéressante de raccordement de la route N° 18 en direction des Franches-Montagnes - La Chaux-de-Fonds et en accentue sa vocation de liaison du Jura - Suisse romande, d'autant plus que le centre de gravité théorique de la population du canton du Jura se trouve précisément au croisement de la Transjurane avec la route Glovelier - Boncourt.

De là, se dirigeant vers l'est, la Transjurane descend la vallée de Delémont, parallèlement à la route N° 18 qui traverse les villages de Bassecourt, Courfaivre et Courtételle et trois fois la ligne CFF par des PN. Empruntant les terres agricoles de moindre qualité, elle laisse à sa droite Bassecourt et Courfaivre, escalade la colline de «Pomprière» par une rampe de 4%, et évitant le flanc sud du «Crat-de-Chaux» géologiquement instable, descend vers «la Pran» par le versant nord plus stable avec une pente de 5%, laissant Develier à sa gauche, pour retrouver la route N° 18 vers «Courtemelon» à l'ouest de Delémont.

3.5. Section contournement de Delémont

Le contournement sud de Delémont qui passe à la limite des communes de Delé-

Fig. 1



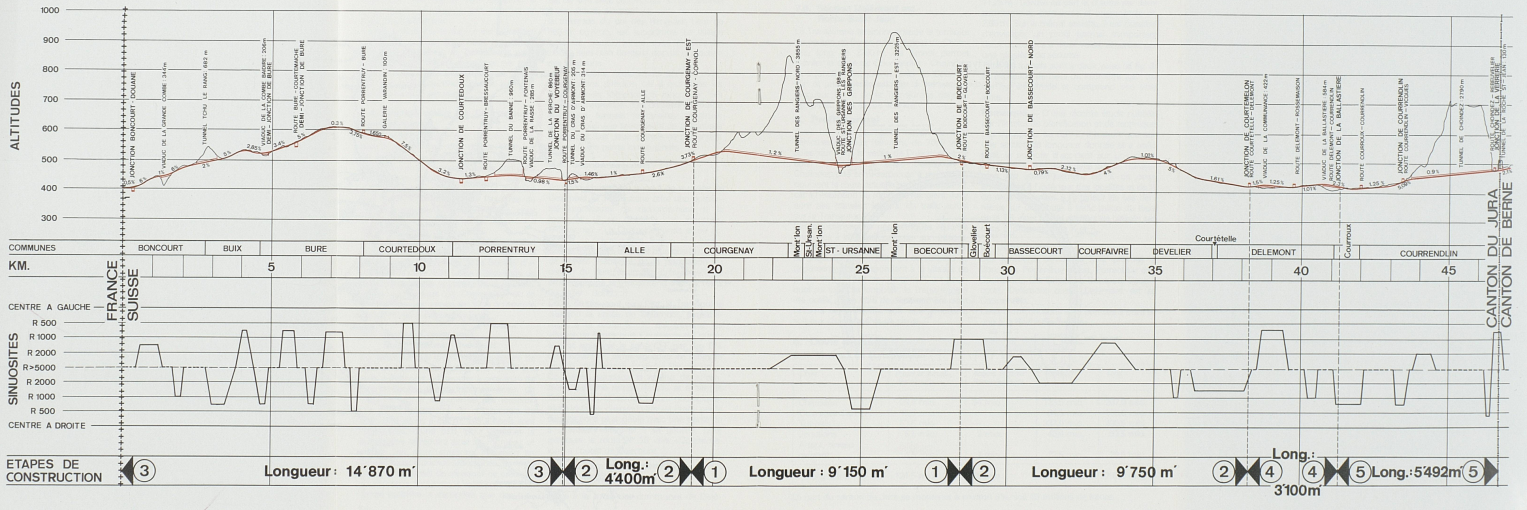


Fig. 2

PROFIL NORMAL

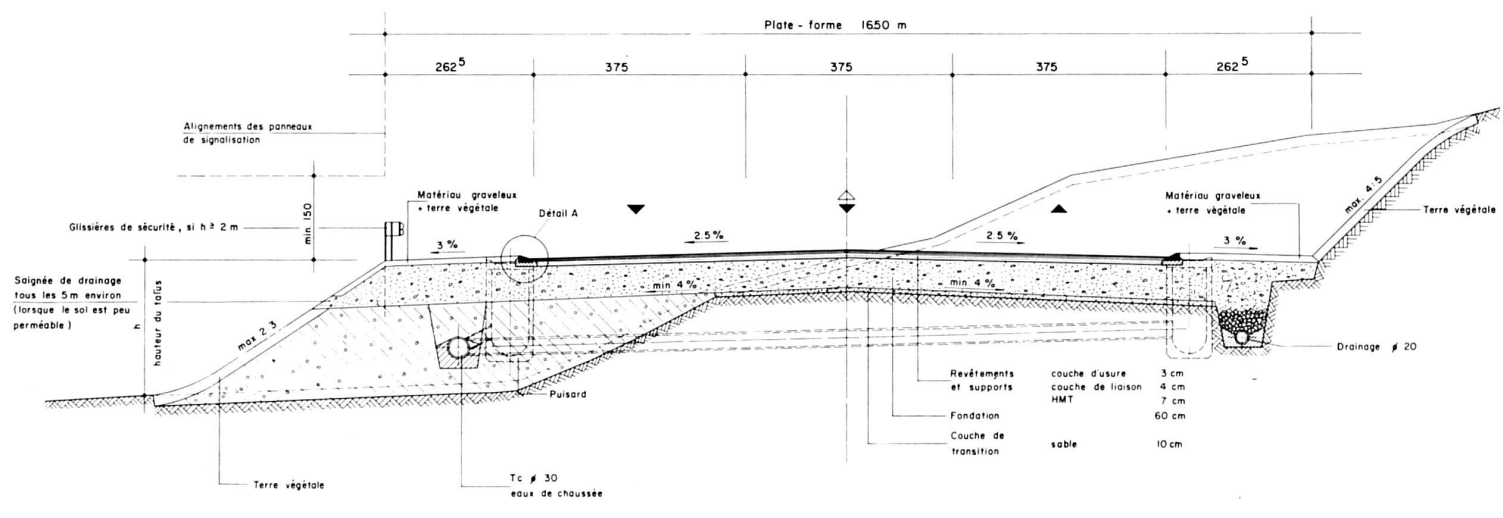
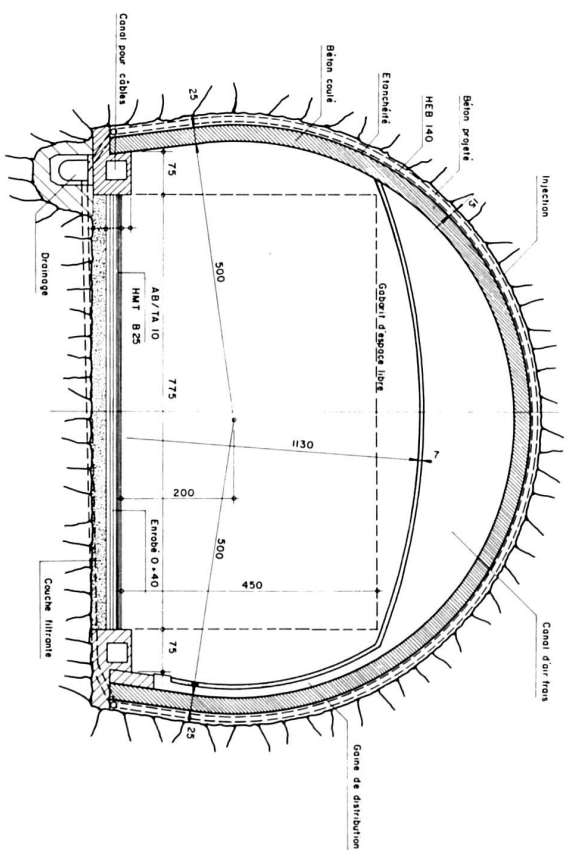


Fig. 3



Profil - type
 Utilisé dans les roches fissurées à très fissurées

Profil avec gaine de ventilation

mont et Rossemaison est doté de deux viaducs de 422 et 584 m. de longueur.

3.6. Section Delémont est - Roche-Saint-Jean

La Transjurane atteindra ensuite le territoire du canton de Berne par le tunnel de Choindez, long de 2790 m. Ce tunnel permet d'éviter la cluse de Courrendlin - Choindez. Une jonction est prévue près de Courrendlin et une demi-jonction à la Verrerie. La longueur totale de la Transjurane dans le canton du Jura est de 46,9 km.

4. Profil normal

Avec un trafic journalier moyen de 4400 véhicules/jour aux Rangiers, de 7000 véhicules/jour dans la vallée de Delémont et de 8000 véhicules/jour entre Delémont et Choindez, une semi-autoroute à trois voies, doublant la route actuelle semble suffisante, car à l'exception du trafic des Rangiers, il n'y aura pas transfert intégral du trafic actuel sur la Transjurane.

Les caractéristiques géométriques réduites imposées à la Transjurane par son intégration dans le paysage, ont toutefois pour conséquence que la distance de visibilité de dépassement correspondant à la vitesse de projet ne peut pas être garantie. C'est pourquoi sur toute sa longueur, la Transjurane a été dotée d'une voie de dépassement dont l'alternance s'effectue soit aux jonctions, soit aux changements de pente.

6. Devis estimatif

6.1. Travaux de construction

Objet	Projet et surveil. des travaux	Acquis. terrains Remaniements	Travaux	Total
Chaussée	29,5 mio.	54 mio.	123,5 mio.	207,0 mio.
Ouvrages d'art	15,5 mio.	—	84,5 mio.	100,0 mio.
Tunnels	63,5 mio.	—	337,0 mio.	400,5 mio.
Jonctions	8,5 mio.	2 mio.	43,0 mio.	53,5 mio.
Adapt. réseau existant	4,5 mio.	2 mio.	22,5 mio.	29,0 mio.
Total général	121,5 mio.	58 mio.	610,5 mio.	790,0 mio.

La part du canton du Jura se monterait à environ 8%, soit 63 millions de francs.

Le profil normal (cf fig. 2) comporte ainsi trois voies de 3,75 m., soit une chaussée de 11,25 m., bordée de part et d'autre par deux accotements empierrés et engazonnés de 2,65 m. Sur la même assiette, il est possible d'envisager un profil normal comportant deux chaussées à deux voies, séparées par une glissière de sécurité.

Tous les tunnels sont à deux voies (cf fig. 3) à l'exception de celui du kilomètre 2,5 - 3,4 qui est en rampe et comprend une voie lente.

Remarque. — D'une récente étude publiée par l'Institut de planification et de technique des transports de l'EPFZ, il ressort que sur une section de longueur donnée et à trafic égal, le nombre d'accident sur une semi-autoroute à trois voies, telle que la Transjurane, est statistiquement de $\frac{1}{3}$ de ceux enregistrés à l'extérieur des localités et de $\frac{1}{2}$ de ceux recensés à l'intérieur de ces dernières sur une route à trafic mixte du type de la T6, alors que le nombre de blessés est dans la proportion de $\frac{1}{2}$ et $\frac{1}{3}$.

5. Jonctions

Des jonctions complètes sont prévues à Boncourt, Porrentruy ouest, Porrentruy est, Courgenay, Les Grippons, Boécourt, Bassecourt, Delémont ouest, Delémont est et Courrendlin.

Deux demi-jonctions sont prévues à Bure et une à la Roche-Saint-Jean.

Comparaison du trafic nord - sud en Suisse par les Alpes avec celui de la chaîne du Jura (années 1975-1976)

<i>Situation du poste de comptage</i>	<i>Trafic journalier moyen annuel (TJM) vhc/j.</i>	<i>Nature du comptage</i>
---------------------------------------	--	---------------------------

1. Trafic à travers la chaîne des Alpes

Forclaz	: 900	Rec. féd. 1975
Grand-Saint-Bernard, tunnel + col	: 2000	Idem / perm. féd.
Simplon, col + tunnel ferroviaire	: 1800	Perm. fédéral + CFF
Nufenen	: 400	Rec. féd. 1975
Saint-Gothard, col + tunnel ferroviaire	: 3300	Perm. fédéral + CFF
Lukmanier	: 900	Rec. féd. 1975
San-Bernardino, tunnel	: 5100	Perm. fédéral
Splügen	: 200	Rec. féd. 1975
Julier	: 2000	Perm. fédéral
Albula, col + tunnel ferroviaire	: 300	Rec. féd. 1975 + RhB
Flüela	: <u>1500</u>	Rec. féd. 1975
	18400 vhc/j.,	soit 7 mio. de vhc/an

2. Trafic à travers la chaîne du Jura (VD, NE, JU, SO)

La Cure	: 1400	Comptage cantonal
Marchairuz	: 800	Comptage cantonal
Mollendruz	: 1300	Comptage cantonal
Vallorbe / Le Creux	: 2800	Perm. fédéral
Col des Etroits	: 2300	Comptage cantonal
Les Verrières	: 1500	Comptage cantonal
La Tourne	: 1100	Comptage cantonal
La Vue-des-Alpes	: 7000	Perm. fédéral
La Cibourg	: 3000	Comptage cantonal
Pierre-Pertuis	: 6000	Comptage cantonal
Gänsbrunnen - Welschenrohr	: 1300	Rec. féd. 1975
Passwang	: <u>1000</u>	Rec. féd. 1975
	29500 vhc/j.,	soit 11 mio. de vhc/an

3. Trafic à travers la chaîne du Jura (BL, SO, AG)

Ober Hauenstein	: 2600	Perm. fédéral
Belchen	: 22900	Perm. fédéral
Unter Hauenstein	: 3600	Perm. fédéral
Staffelegg	: 3000	Rec. féd. 1975
Bözberg	: <u>6800</u>	Perm. fédéral
	38900 vhc/j.,	soit 14 mio. de vhc/an

6.2. Frais d'entretien et d'exploitation

Ils sont estimés annuellement à 3 millions de francs et seront subventionnés par la Confédération (selon la CGST à raison de 90%).

7. Etapes de construction

Les effets du programme de développement et d'investissement régional approuvé et subventionné par la Confédération dans le cadre de la LIM dépendent de la réalisation de la Transjurane. C'est pourquoi la priorité absolue doit être donnée à la section Delémont - Porrentruy et plus particulièrement à la construction des tunnels sous les deux chaînes du Mont-Terri.

Ensuite il s'agira d'aménager les tronçons où les conditions de circulation laissent le plus à désirer, tout en coordonnant au mieux nos travaux avec ceux projetés par le canton de Berne dès la Roche-Saint-Jean, ou par le Territoire de Belfort, dès la frontière franco-suisse. Le programme de réalisation pourrait être le suivant :

- 1^{re} étape: section Courgenay - Boécourt, section Porrentruy est - Courgenay, section Boécourt - Delémont est, durée des travaux* : env. 7 ans ;
- 2^e étape: section Boncourt - Porrentruy est, durée des travaux* : env. 4 ans ;
- 3^e étape: section Delémont est - Roche-Saint-Jean, durée des travaux* : env. 4 ans ;
- 4^e étape: section contournement sud de Delémont, durée des travaux* : env. 3 ans.

* Calculé en fonction d'un volume annuel de travaux de 60 millions de francs.

Remarque. – Les travaux de finition d'une étape coïncidant avec le début des travaux de l'étape suivante, la durée totale des travaux de construction de la Transjurane devrait s'étendre sur 15 années.

8. Remaniements parcellaires

La Transjurane traversera environ 28 km. de terres agricoles et de pâturages, occasionnant une emprise estimée à 60 ha., soit la superficie enlevée en 1½ année dans notre

canton à l'agriculture par l'extension des zones bâties. Les remaniements parcellaires à charge de la Transjurane peuvent être estimés à 1200 ha. Ils devraient permettre, par une meilleure utilisation du sol, de compenser la perte de la superficie de l'emprise de la route. Il serait néanmoins souhaitable pour l'agriculture que des remaniements parcellaires intégraux puissent être réalisés partout.

9. Conclusion

Le canton du Jura avec un grand territoire et une faible densité de population a des charges routières par habitant supérieures aux autres cantons, à l'exception du Valais et des Grisons.

L'aménagement simultané de l'axe nord - sud constitué par la Transjurane et de l'axe est - ouest représenté par la route N° 18 Bâle - La Chaux-de-Fonds dans des délais raisonnables, compatibles avec les objectifs du développement économique, ne peut être réalisé qu'à la condition impérative que la Transjurane soit classée route nationale.

La Transjurane est une semi-autoroute à la mesure de notre canton. Elle améliorera la qualité de la vie dans les localités traversées actuellement par la T6. En quinze ans, elle n'utilisera pas plus de terres agricoles qu'en utilise actuellement l'extension des zones bâties en une année et demie. En revanche, elle nécessitera des remaniements parcellaires dans le périmètre de la route, qu'il serait souhaitable d'étendre à l'ensemble du territoire communal, afin non seulement de compenser largement les inconvénients liés à la Transjurane (emprises, bords de route) mais également d'aider l'agriculture à se restructurer en fonction des impératifs de la motorisation. Le Gouvernement pour sa part encouragera la réalisation de tels remaniements.

Grâce à la séparation du trafic rapide et du trafic lent, le nombre d'accidents et de blessés, à circulation égale, sera deux à trois fois plus faible sur la Transjurane que sur la T6 actuelle. Le trafic y sera plus fluide, les liaisons plus courtes, les dénivellations plus faibles ; il en résultera une économie appré-

cialable de carburant et partant une diminution de la pollution de l'air.

La Transjurane améliorera sensiblement les liaisons routières entre les trois chefs-lieux de district, contribuant ainsi à affirmer leur complémentarité. Le Clos-du-Doubs sera

désenclavé et notre canton facilement et rapidement accessible à partir des réseaux autoroutiers français et suisses, créant ainsi les conditions favorables au développement et à la diversification de notre économie.

Une Transjurane pour l'avenir

par Jean-Claude LACHAT, licencié ès sciences économiques

1. Introduction

«Un système de transport minimal est indispensable lorsqu'il s'agit de réaliser le développement économique et l'intégration sociale de n'importe quel espace géographique.»¹

2. Situation économique du canton du Jura

Cette citation s'applique très bien à notre jeune canton qui souffre depuis plusieurs années de la récession économique mondiale. L'analyse de sa situation économique laisse apparaître deux faiblesses essentielles :

- *un bilan démographique négatif.* – Les jeunes Jurassiens acquièrent des qualifications professionnelles dans leur canton (Ecole professionnelle artisanale ou commerciale) ou à l'extérieur (technicum, université). Arrivés au terme de leur formation, la plupart émigrent car ils ne trouvent pas dans le Jura des postes adaptés à leur qualification.
- *une répartition sectorielle des emplois déséquilibrée.* – Caractéristique frappante de cette répartition sectorielle pour le Jura, le secteur tertiaire (services) est sous-représenté. Il occupe 31% des postes occupés alors que la moyenne suisse atteint 49% (année 1975). Une bonne voie de communication permet d'augmenter sensiblement ce pourcentage ; les activités de service se localisent surtout où elles peuvent disposer d'une clientèle importante. La Transjurane per-

mettra, par les gains de temps réalisés, d'améliorer l'accessibilité de ces services tertiaires.

Il résulte des constatations ci-dessus qu'un programme de développement économique doit être entrepris par les autorités du nouveau canton pour renverser la tendance économique négative de ces dernières années.

Dans cet ensemble de moyens qui doit être mis en œuvre, la Transjurane doit s'y inscrire en priorité car il est admis par tous les économistes que *sans voies de communication, aucun développement économique n'est possible.*

3. Avantages de la Transjurane

Les avantages principaux de la Transjurane sont les suivants :

a) désenclaver la région jurassienne

Dès le 21 juin 1960, lorsque fut connu le réseau des routes nationales à construire, le Jura (Nord + Sud) avec une population de 140000 habitants, se rendit immédiatement compte qu'il était la région la plus importante de la Suisse à ne pas être reliée au réseau des routes nationales. L'économie jurassienne a depuis lors beaucoup souffert de cette situation «marginale» par rapport au Plateau suisse. La construction de la Transjurane permettra au canton du Jura de mettre en évidence sa situation centrale européenne. En effet, la Transjurane reliera deux des autoroutes est-ouest les plus im-

¹ *Les transports*, Laffont, Paris, 1976.