

Jura bernois : problème de la construction d'une route transjurane

Autor(en): [s.n.]

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-824499>

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.

● **Février 1980**

Lancement d'une initiative dans le canton du Jura demandant une consultation populaire sur le principe de la Transjurane.

● **22 avril 1980**

Dépôt de l'initiative revêtue de 6000 signatures.

● **16 octobre 1980**

Création d'un comité intervilles franco-suisse pour une voie rapide transjurane groupant les communes de Delle, Boncourt, Porrentruy, Saint-Ursanne, Delémont, Moutier, Welschenrohr.

Jura bernois : problème de la construction d'une route transjurane

En ce qui concerne la Transjurane dans le Jura bernois, il n'est pas encore possible de présenter des projets relatifs à la réalisation d'une telle route, car leur stade d'élaboration n'est pas encore assez avancé.

En revanche, nous avons pu recueillir un certain nombre de précisions sur les travaux de planification entrepris dès l'automne 1980.

La Fédération des communes du Jura bernois a fait connaître à la Direction des travaux publics du canton de Berne la décision prise à l'unanimité de l'Assemblée des délégués des communes sur le réseau routier du Jura bernois et tout particulièrement sur la Transjurane. Il fut ensuite décidé d'instituer une Commission interdisciplinaire regroupant des membres de la Commission d'aménagement de la fédération et des experts cantonaux des instances concernées par la construction routière. Cette commission interdisciplinaire est un instrument de planification qui doit permettre d'aboutir à l'élaboration de projets d'exécution sur les aménagements routiers nécessaires. Les travaux d'étude, conduits avec l'aide d'un bureau spécialisé, ont permis de donner en novembre 1981 une première information aux communes concernées par le projet de la Transjurane, sur la base de la documentation réunie pour cerner les possibilités de tracés. Il a notamment pu être précisé qu'en raison des conditions hydrogéologiques rencontrées dans le secteur de Pierre-Pertuis, la localisation la plus favora-

ble d'un tunnel se situait à l'est et légèrement au-dessus du tunnel ferroviaire existant. Dans la vallée de Tavannes, on a démontré que seuls deux tracés évitant les agglomérations pouvaient encore être envisagés, l'un sur les flancs du Moron, l'autre sur les flancs du Montoz et que toute traversée d'un versant sur l'autre ne pouvait raisonnablement être envisagée qu'aux deux extrémités de la Vallée. La traversée du site protégé des gorges de Court demandera une attention toute particulière et nécessitera encore un certain nombre d'études préliminaires (géologie, hydrologie). L'évitement de Moutier ne peut plus guère être envisagé ailleurs que par le sud et l'est de la ville, ce qui situe le départ de l'embranchement en direction du canton de Soleure dans le secteur d'Eschert. Quant aux gorges de Moutier, elles seront entièrement épargnées par la construction d'un tunnel sous le Raimeux, assurant la liaison avec le tracé en provenance du canton du Jura.

Le but de la Commission interdisciplinaire et des autorités cantonales bernoises est de parvenir à mettre à l'enquête publique des plans d'exécution d'une première étape de la Transjurane, dès que la décision des Chambres fédérales sur l'adjonction des tracés prévus au réseau des routes nationales aura été prise.

Mais quoi qu'il en soit, le canton de Berne poursuivra les travaux entrepris sur la T6, à partir des champs de Boujean à Bienne, en tout cas jusqu'à la jonction avec la route

T30 en provenance du vallon de Saint-Imier à Sonceboz. Ensuite, la priorité sera sans conteste donnée à l'élimination de l'obstacle que constitue le col de Pierre-Pertuis. Après la réalisation des objectifs prioritaires, une coordination judicieuse des travaux entrepris sur les différentes sections de la Transjurane devra viser à obtenir une efficacité du nouvel axe routier, déjà aux différents stades de réalisation partielle. Voilà donc ce qui peut être dit à l'heure actuelle sur le projet de la Transjurane dans

le Jura bernois. Nous pouvons ajouter également qu'une information au niveau des communes sera organisée dès ce printemps, après qu'un premier rapport de la Commission interdisciplinaire aura été présenté à la Fédération des communes du Jura bernois, ainsi qu'à la Direction des travaux publics du canton de Berne. Il est certain qu'à l'occasion de cette information des communes d'autres détails auront été éclaircis et pourront être présentés au public.

Comité d'initiative

par MM. Denis BOLZLI, Muriaux, et Hubert FROIDEVAUX, Buix

Une entorse aux principes démocratiques...

La politique fut d'abord l'art d'empêcher les gens de se mêler de ce qui les regarde. A une autre époque, on y adjoint l'art de contraindre les gens à décider sur ce qu'ils n'entendent pas.

Paul VALÉRY, *Regards sur le monde actuel*

Dans sa session du 28 juin 1979, le Parlement jurassien rejetait une motion qui prévoyait une consultation populaire sur la Transjurane et le tunnel des Rangiers.

Cette décision constituait sans nul doute une entorse aux principes démocratiques que les Jurassiens ont de tout temps défendus et le 25 février 1980, la première initiative cantonale était lancée. Le comité d'initiative était d'avis que l'option fondamentale concernant le principe de la construction d'une route de deuxième classe allant de Boncourt à Moutier devait être prise par l'ensemble des citoyennes et des citoyens des trois districts.

Conscient qu'il s'agit, pour le canton du Jura, d'un choix politique décisif qui aura des incidences très importantes sur l'environnement, l'économie et l'agriculture, le

comité est donc d'avis qu'une telle décision ne peut être prise que par le souverain lui-même, en l'occurrence le corps électoral.

Le comité n'oublie pas qu'en 1973 une pétition en faveur de la Transjurane avait été signée par 24 000 personnes. Mais il estime que les conditions politiques, économiques et autres ont notablement changé. Aujourd'hui, on évoque la croissance zéro alors que la protection de l'espace naturel et la préservation des sites et paysages sont des préoccupations largement partagées. D'autre part, cette pétition ne constituait pas uniquement un appel en faveur de la route, mais surtout un soutien à la lutte menant à l'autonomie, une sorte de signe de ralliement.

Enfin les initiateurs constatent qu'il n'y a pas si longtemps, tout le monde s'accordait à