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

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts jurassiens

Band: 55 (1984)

Heft: 5: Transjurane (III) : les tracés en question

Artikel: L'idée d'un tunnel direct fait son chemin

Autor: Zwahlen, Jean-Claude

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824447

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: 02.07.2025

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

L'idée d'un tunnel direct fait son chemin

Dans le canton du Jura, l'inscription de la Transjurane dans le réseau national et son tracé proprement dit sont deux questions que l'on peut confondre. Il n'en va pas de même dans le Jura-Sud.

Si l'opportunité d'une route nationale est d'une façon générale largement reconnue, le tracé en tant que tel divise les populations, notamment celle du district de Moutier dont une partie considère le « détour de la Transjurane par Tavannes » comme une aberration. Et dans cette direction, les agriculteurs, les milieux forestiers et ceux de la protection de la nature ont rappelé à ceux qui voulaient au plus vite et « coûte que coûte » une Transjurane sous Pierre-Pertuis que l'on ne construit plus une autoroute en 1984 comme on le faisait en 1970. En cette fin du XXe siècle, l'environnement est devenu une donnée essentielle de tout projet d'infrastructure de communications.

D'où l'idée d'un tunnel Court - Pieterlen émise par le conseiller national Gehler pour réduire au maximum les surfaces agricoles perdues d'une part et pour pouvoir accéder plus rapidement sur le Plateau suisse d'autre part. Parallèlement une vingtaine d'associations, dont l'ADIJ, et de communautés publiques défendent aussi un tunnel, sans toutefois préciser les sorties, entre la région de Moutier / bas de la vallée de Tavannes et le Plateau suisse.

Les propositions multiples déjà avancées il y a plus de quinze ans et qui reviennent d'actualité sont aussi le signe que si l'on prend le temps de réfléchir, une conception rationnelle des voies de communication routières devrait peu à peu s'imposer. Et dans une certaine mesure une dernière preuve nous en est fournie par le projet de « chaussée roulante » par rail entre Moutier et Granges en complément à la Transjurane par Tavannes. Cette idée démontre *a contrario* qu'une route nationale par le haut de la Vallée ne se justifie pas puisque l'automobiliste de Moutier et au-delà aurait à sa disposition une meilleure solution, une solution plus directe. Pourquoi pas dès lors ne pas bien faire les choses dès le départ ?

Ceci dit, il va de soi que la desserte de Reconvilier, Tavannes et Tramelan doit être revue. Moyennant l'aménagement de la route actuelle et un court tunnel de faîte sous Pierre-Pertuis, ces localités seraient au plus à quinze minutes de la Transjurane ; et cela en offrant à l'automobiliste une vallée qui n'aura pas été saccagée.

Sur un plan plus général, la région jurassienne a un besoin urgent d'axes routiers et ferroviaires relativement rapides et bien interconnectés aux réseaux autoroutiers suisses et français. Autrefois, les trains directs Genève - Bâle passaient par Tavannes. Depuis 1915, ils passent par le tunnel de Granges : serait-ce illogique sur le plan routier de travailler à un accès direct sur le Plateau suisse ?

Au moment où d'importantes décisions seront prises cette année par les deux Chambres fédérales à propos de la Transjurane, la commission des transports de l'ADIJ estime que l'inscription de cette dernière dans le réseau national doit se faire dans les délais les plus brefs afin de permettre le début des travaux effectifs dans le canton du Jura où le tracé est accepté. S'agissant de la Transjurane au sud de Moutier, il serait opportun qu'à l'inscription soit associée la

décision de faire procéder à des études complètes quant au choix du tracé optimal entre Moutier et le Plateau suisse, notamment en regard de l'environnement et d'une conception rationnelle des communications et des moyens financiers à engager: sur la base de données chiffrées et comparatives, un compromis sera peut-être possible d'ici à quelques années. Pour l'heure, il y a consensus général pour inscrire la Transjurane: c'est là l'essentiel. En deuxième phase devrait se dégager le tracé définitif. En toute connaissance de cause.

Au nom de la commission des transports de l'ADIJ
Le président:
Jean-Claude ZWAHLEN

Les communications routières dans le bulletin de l'ADIJ

- Les chiffres au bas des notices indiquent d'abord l'année de parution, puis le numéro et en dernier lieu la pagination du bulletin (absente pour les insertions du bulletin de l'ADEP).
- La pagination des articles constitutifs d'un dossier est donnée par des chiffres entre parenthèses.

1. Routes. *(Requête du 29 juillet 1947 au Conseil-exécutif du canton de Berne.)*
   1947 9 156-158
2. **BEURET-FRANTZ, Joseph.** Les grands rouliers jurassiens. Le Jura et son évolution économique. La vieille route de Bâle, route de commerce. Moyens de transport à travers les temps: colporteurs, voyageurs, muletiers. Voies d'eau, voies de terre. Du roulage à l'avion.
   1950 11 193-204
3. Défense de la route du pied du Jura.
   1950 12 215
4. **STEINER, René.** Procès-verbal de la séance constitutive de la Commission routière jurassienne.
   1950 12 217-219
5. **FARRON, Henri.** Le programme routier 1952-1953.
   1951 11 177-182
6. **PETER, Adolphe.** Notices se rapportant à la route N° 6 Pierre-Pertuis - Delémont, pendant la période de 1830 à 1870.
   1954 7 153-155
7. **FELL, René.** Croix routière ou réseau routier actuel.
   1955 1 1-6
8. **TIÈCHE, Charles.** Rapport à la Commission routière du Jura.
   1957 5 111-116
9. Résolution du 18 mai 1957 de l'assemblée générale de l'ADIJ concernant l'aménagement du réseau routier.
   1957 5 118
10. Programme d'aménagement des routes de jonction et des routes secondaires pour les années 1958-1959.
    1957 9 174-176
11. **BACON, Paul.** Historique de la route du Doubs.
    1961 7 148-162
12. **TIÈCHE, Charles-André.** La construction de la route cantonale bernoise N° 6 dans la partie aval des gorges de Court.
    1962 5 119-127

L'ADIJ a contresigné l'intervention de l'Association des propriétaires forestiers du XVe arrondissement et environs auprès du Conseil fédéral. Cette démarche vise à engager l'étude approfondie d'une liaison directe de la région Moutier/bas de la vallée de Tavannes avec le Plateau suisse, liaison à réaliser par le percement d'un ou de plusieurs tunnels.