

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Band: 133 (2007)
Heft: 08: Transjurane

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

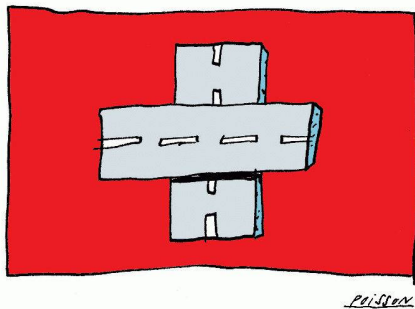
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

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

Une autoroute « **swiss made** »

PETIT CROQUIS DÉPLACÉ



ÉDITORIAL

La diversité des activités touchant à la réalisation d'une autoroute n'est plus à prouver: le présent dossier de *TRACÉS* en offre une nouvelle illustration à travers les travaux de la construction du tronçon jurassien de l'A16. En y regardant de plus près, ce chantier est aussi révélateur de particularismes bien helvétiques.

La Transjurane nous rappelle tout d'abord qu'en Suisse, toutes les capitales cantonales doivent être desservies par une route nationale: de nombreux Jurassiens le reconnaissent eux-mêmes, l'intégration en 1984 de l'A16 au réseau des routes nationales doit beaucoup à la création du

Canton du Jura en 1979. Sans cet événement, les Jurassiens auraient probablement été contraints d'attendre plus longtemps encore une réalisation dont l'achèvement est sans cesse retardé.

Ensuite, le tronçon jurassien est construit sur un territoire accueillant à peine 1% de la population helvétique: cet élément illustre un respect des minorités qui nous honore, même si celui-ci semble souvent remis en question par certaines décisions fédérales.

Plusieurs aspects de l'A16 sont par contre révélateurs des effets néfastes de la « science » suisse du consensus, qui se traduit presque toujours par des demi-mesures. On citera par exemple la décision courageuse de vouloir obtenir une intégration visible et réfléchie de l'A16 dans le paysage jurassien¹, une décision tempérée par le fait que tous les ouvrages n'ont pas été inclus dans cette réflexion. Par ailleurs, l'utilisation de matériaux performants non-normalisés pour la plate-forme douanière de Boncourt est à saluer, mais on n'a pas osé exploiter totalement cette « nouveauté » et réduire l'épaisseur des couches. Troisième exemple avec le « choix » du nombre de voies de circulation de l'A16, qui oscille entre deux et quatre et qui doit probablement plus à des négociations successives entre le Canton et la Confédération qu'à une stratégie mûrement réfléchie. Une impression de compromis qu'on retrouve encore dans l'idée toujours plus en vogue qui consiste à percer des tunnels sans les équiper².

On peut encore se demander si la question de l'aménagement du territoire en Suisse ne se résume pas à un problème de géométrie fractale, tant les problématiques observées entre cantons semblent condamnées à se répéter entre communes.

Finalement, par sa taille, ses particularismes, sa situation périphérique et son savoir-faire minutieux, le Jura est peut-être une sorte de Suisse dans la Suisse. Il constitue en tout cas un parfait ambassadeur du label « swiss made ». Jusque dans son autoroute...

Jacques Perret

¹ Une décision qui s'oppose courageusement à la stratégie de « dissimulation des autoroutes » dénoncée dans notre édito du 20 avril 2005 (*TRACÉS* n° 08/2005)

² La palme en la matière revenant sans aucun doute à la décision absurde concernant le second tube du tunnel de base du Lötschberg.