

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: 39 (1968)
Heft: 2

Artikel: La "Transjurane"
Autor: Eckert, Jean
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825214>

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: 12.01.2026

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

Remarquons encore que dans le Jura, par rapport à la population totale, il y a peu de ressortissants d'autres cantons ou d'étrangers.

Conclusion

La population du Jura est sensible et même vulnérable aux crises économiques. La progression totale du nombre des habitants est lente, en dépit d'un excellent taux de natalité : la raison en est un départ important principalement vers le reste de la Suisse. Si un effort de planification, d'implantation d'activités nouvelles n'est pas tenté, le Jura risque de ne plus être qu'un réservoir de main-d'œuvre. Et pourtant, sa position géographique, malgré certain handicap d'un relief trop cloisonné, n'est pas mauvaise entre ces deux couloirs de prospérité que sont l'axe Rhône-Rhin et le Plateau suisse.

En somme, il se pose là le même problème que dans beaucoup d'autres régions d'Europe : faut-il implanter les entreprises là où sont les hommes, ou faut-il déplacer les hommes vers des centres industriels parfois à la limite de l'engorgement ?

VI. La « Transjurane »

**(Résumé de l'exposé de M. Jean ECKERT,
ingénieur en chef du V^e arrond. des ponts et chaussées, Delémont)**

Le réseau des routes nationales prévu et approuvé par la Confédération a rencontré la faveur des automobilistes en général, mais non des Jurassiens. Un certain mécontentement règne parmi eux.

Les grandes voies de pénétration dans le pays ne peuvent être choisies unilatéralement : il est nécessaire pour les Suisses de consulter leurs voisins étrangers. En Suisse romande, il y a trois routes pénétrantes importantes : celles de Bâle, Vallorbe et Genève, et six routes secondaires. Des éléments nouveaux sont intervenus : la décision française de construire une autoroute Mulhouse-Belfort-Montbéliard (terminée à fin 1970) en est un exemple. Dès 1976, une route « express » reliera Belfort à Delle. Aussi M. Henri Huber, conseiller d'Etat bernois, a-t-il chargé une commission jurassienne d'étudier le problème posé par cette route « express », son prolongement à travers le Jura et son raccordement au réseau suisse des autoroutes. Les critères de base seront les suivants :

1. Construire une artère ne servant pas seulement au trafic de transit, mais répondant également aux besoins régionaux et locaux.
2. Déterminer le chemin le plus rapide vers les autoroutes suisses.
3. Viabilité sûre et permanente, même en hiver.
4. Frais d'entretien réduits.
5. Bas coût de construction.

REIFLER & GUGGISBERG, ing. S.A.

Entreprise de construction

BIENNE

Téléphone (032) 4 44 22

24, rue Gottstatt



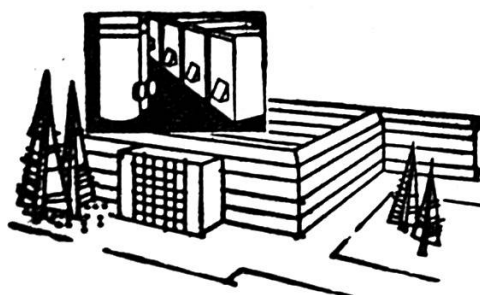
Ponts et chaussées
Voies ferrées
Revêtements de routes
Bâtiments industriels

1407

pārli+cie

Chauffage central
Application de la chaleur
à tout usage
Chauffage par rayonnement
Chauffage au mazout
Climatisation
Installations sanitaires

BIENNE LA CHAUX-DE-FONDS
DELÉMONT PORRENTROY
MALLERAY TRAMELAN
SAINT-IMIER NEUCHÂTEL



1409



FIDUCIAIRE P. GOBAT

Membre de l'Association suisse des experts-comptables

Comptabilité

Fiscalité

Expertises

Téléphone (032) 93 15 61

MOUTIER

Rue Centrale 47

1413

La commune de Muriaux

dans les Franches-Montagnes, cherche à implanter une industrie. Conditions favorables.

Adresser les offres à

M. André Aubry, maire, 2311 Les Emibois.

1414

Deux tracés possibles

Il y avait deux tracés possibles :

- a) Déridez - Mont-de-Cœuve - Alle - Cornol - Les Rangiers - La Roche - Saint-Brais - Le Bois-Rebetez - Tramelan - Tavannes - Pierre-Pertuis - Sonceboz - Bienne ;
- b) Déridez - Mont-de-Cœuve - Alle - Cornol - La Malcôte - Ferme du Creux - Montavon - Bois-de-Robes - Develier - Delémont - Moutier - Gänsbrunnen - Klus - Oensingen.

Caractéristiques principales de chaque tracé :

- a) altitude moyenne entre 800 et 1000 m. ; longueur 64 km. ; coût estimé : 250 millions de francs, soit environ 4 millions de francs au kilomètre, ce qui est considérable ;
- b) altitude maximale : 728 m. ; longueur : 57,4 km. ; coût estimé : 160 millions de francs, soit environ 2,8 millions au kilomètre.

Avec parcours sur le territoire soleurois :

longueur : 84 km. ; coût estimé : 190 millions de francs.

Variantes de tracés : — tunnel Court - Romont, long de 5 km. Economie de 9 km., mais 75 millions de francs de coût ;
— tunnel Gänsbrunnen - Oberdorf, de 3 km., avec raccordement à Wiedlisbach ou Kriegstetten. Cette réalisation pourrait être faite ultérieurement.

Conclusions : C'est le tracé b) qui sert le mieux les intérêts du Jura. Le tracé a) comporte de nombreux désavantages : coût élevé, gros frais d'entretien (surtout en hiver en raison de l'altitude : neige) ; de plus, Moutier et Delémont sont laissés de côté.

Type de la route : Au début, on avait prévu une route à trois voies, comme les Français la projetaient. Mais ces derniers ont changé d'avis : ils construiront une route à quatre voies, avec terre-plein. Aussi le Directeur des travaux publics préconise-t-il aujourd'hui une route à quatre voies.

En date du 29 mars 1966, les projets ont été présentés à une assemblée composée de maires du Jura, de représentants du TCS, etc. C'est le tracé b) qui a obtenu la faveur de la majorité. Les autorités du canton de Soleure ont été contactées. Des difficultés surgiront inévitablement, surtout quant au financement. Pour mener à bien le projet, il est nécessaire d'instituer une collaboration étroite entre tous les représentants des différents intérêts du Jura. La Députation jurassienne a d'ailleurs déposé une motion à ce sujet.

(Voir figure 5 : la « Transjurane » Boncourt - Delémont - Moutier - Oensingen et son raccordement aux autoroutes françaises et suisses.)

Discussion

Une discussion fut ouverte qui permit aux auditeurs d'exposer leurs avis ou de poser des questions. Elle fut dirigée par M. Marcel Faivre, directeur du stage.

M. Denis situa le problème de la « Transjurane » du point de vue démographique. Il proposa quelques arguments supplémentaires en faveur de la création de cette route : celle-ci pourrait restaurer la prospérité qu'avait apportée la ligne de chemin de fer Delle - Delémont.

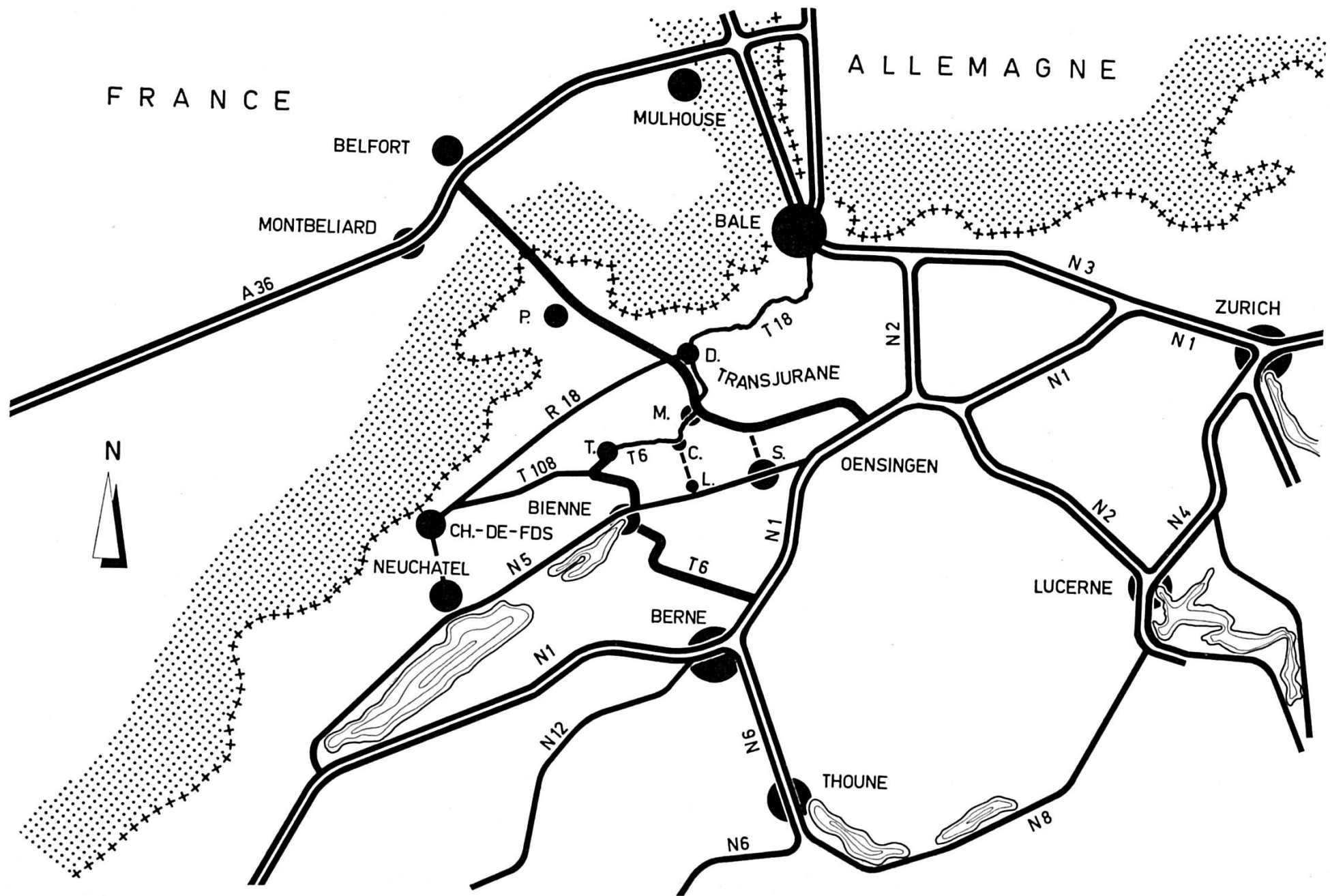


Figure 5

D'autre part, il faut prendre en considération un fait nouveau important : l'ouverture du tunnel sous la Manche, prévue pour 1976 environ. Ce tunnel amènera un trafic routier considérable : on prévoit le passage de 4000 à 5000 voitures à l'heure. Or une partie de ce trafic se dirigera vers la Suisse. Il est donc de toute urgence de construire une grande voie d'accès à travers le Jura.

M. Liechti appuya et développa les arguments de M. Denis. Il rappela le projet d'un grand axe routier européen, allant de Rome à Amsterdam par Paris - Lille (tronçon déjà terminé) avec un embranchement pour le tunnel sous la Manche. Il ne faudrait pas que la Suisse reste à l'écart. C'est donc une nécessité que de créer de grandes voies d'accès en Suisse. Le développement de certaines régions du Jura est dû essentiellement aux voies de communications existantes. Au début de ce siècle on a construit en Suisse un vaste réseau de voies ferrées qui a permis le développement du pays. Aujourd'hui il faut faire la même chose avec les autoroutes. Sur le plan du développement du Jura, il est nécessaire que la « Transjurane » desserve les centres de gravité. Aussi M. Liechti préconise-t-il le tracé suivant : Delle - Porrentruy - Courtételle - Moutier - Court - Bienne.

Le problème du port de Bourogne (près de Delle, en France) fut aussi soulevé : ce port sera développé prochainement. Il faut donc une grande voie de communications pour le desservir.

M. Tièche, président de la Commission routière jurassienne, énuméra les différents critères pour la création des routes dans le Jura :

1. Effectuer des liaisons.
2. Servir les intérêts économiques.
3. Faciliter la liaison entre le Jura et l'ancien canton.
4. Relier les zones industrielles du nord et du sud du Jura.

Au cours des dix prochaines années, des travaux sont prévus, dans le programme routier du canton de Berne, sur les routes suivantes :

- a) Bienne - Sonceboz - Moutier - Delémont - Boncourt ;
- b) Delémont - Bâle ;
- c) Moutier - Balsthal - Oensingen ;
- d) Sonceboz - La Chaux-de-Fonds ;
- e) Saignelégier - Delémont.

La route Delémont - Saignelégier - La Chaux-de-Fonds devrait être reconnue comme route principale et subventionnée par la Confédération. En ce qui concerne la « Transjurane », il faut dès maintenant tenir compte de nombreux facteurs : prévoir l'achat des terrains, interdire les constructions sur les terrains qui seront utilisés. Il faut aussi fixer dès maintenant la largeur de la route, son gabarit. La planification financière est aussi essentielle : le canton de Berne construit les routes avec l'argent versé par les automobilistes. Cette conception est surannée : la construction routière touche des secteurs beaucoup plus larges.

M. Eckert répondit en conclusion que de toute façon il existera un réseau de routes auxquelles sera raccordée la « Transjurane ». Celle-ci ne doit pas faire double emploi avec les routes déjà existantes. Au contraire, elle doit créer de nouvelles liaisons et favoriser les échanges.