

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: 53 (1982)

Heft: 1: Un choix fondamental : la Transjurane

Artikel: Groupement intervilles franco-suisse pour une voie rapide transjurane : mémoire à l'intention de l'Office fédéral des routes à Berne

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824503>

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: 15.01.2026

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

4. Conclusion

La Transjurane en tant que priorité dans le programme de développement économique du nouveau canton permettra la relance économique d'autant plus que la plupart des facteurs de localisation des entreprises sont déjà réunis actuellement dans le Jura :

- zones industrielles équipées ;
- politique fiscale attrayante ;
- main-d'œuvre qualifiée ;
- infrastructure scolaire et sociale de qualité ;
- services publics à disposition ;

- organisation politique et mentalité favorables à l'idée de développement économique ;
- sens de l'accueil ;
- attraits dans tous les domaines : sports, paysage, etc.

La population jurassienne doit saisir la chance qui lui est offerte aujourd'hui pour donner un second souffle à son économie. Elle doit prendre en main les destinées de son pays tout comme ses ancêtres avaient su le faire lors de la construction des lignes de chemins de fer au 19^e siècle.

Rappelez-vous en 1864 : «Des chemins de fer ou périr».

En 1982, nous disons : «Une Transjurane pour l'avenir».

Groupement intervilles franco-suisse pour une voie rapide transjurane

Mémoire à l'intention de l'Office fédéral des routes à Berne

Présentation du groupement

Etant donné le fait que la réalisation de la voie rapide appelée Transjurane semble devoir se concrétiser à moyen terme, mais qu'un certain nombre de problèmes importants restent à résoudre, les localités énumérées ci-après – représentatives des régions dont elles constituent en quelque sorte le pôle très régional d'attraction – se sont constituées en un groupement intervilles franco-suisse chargé de défendre les intérêts légitimes de toute cette région au niveau des nouvelles voies de communication routière.

Il s'agit de : Delle, Boncourt, Porrentruy, Saint-Ursanne, Delémont, Moutier, Welschenrohr.

Ce groupement entend faire valoir ses arguments dans la conception, le tracé, les

caractéristiques ainsi qu'en ce qui concerne le programme et l'étalement des travaux.

Rappel de la vocation de la voie rapide transjurane

Les promoteurs de ce nouvel axe routier, en particulier *la Commission routière jurassienne et le Comité d'action Pro Transjurane* en ont défini la vocation comme suit :

1. Désenclaver et démarginaliser la région jurassienne entière en la branchant sur les réseaux autoroutiers suisse et français (N1 et A36).
2. Mieux relier entre elles les différentes régions compartimentées et cloisonnées du Jura.
3. Sortir le trafic des localités actuellement traversées par la T18, la T6 et la T30.

En diminuer ainsi la pollution par le bruit, les fumées et les poussières nocives ainsi que les risques d'accidents.

4. Constituer un des éléments de relance économique et touristique dont toute la région a bien besoin. Elle doit en particulier donner accès rapidement et sûrement aux zones et centres industriels, commerciaux, urbains et administratifs, de Belfort - Montbéliard d'une part, et Zurich - Bienne - Berne d'autre part.
5. Par une implantation judicieuse de son tracé, elle devra régler de façon satisfaisante des problèmes ponctuels et régionaux importants, tels que :
 - l'accès au futur port de Boudoir et du canal à grand gabarit Rhône - Rhin ;
 - l'aménagement d'un complexe douanier, avec gare autoroutière efficace et rationnelle dans la région de Boncourt - Delle ;
 - la desserte de la place d'armes de Bure ;
 - de donner à l'Orval (T6) un accès à deux axes importants :
 - a) à Sonceboz (route à 4 pistes, Bienne - Sonceboz)
 - b) à Moutier (voie rapide transjurane).

Tenant compte de ce qui précède, nous formulons les postulats suivants :

a) Tracé :

- si jusqu'à Moutier, depuis la France, tout le monde est d'accord avec le tracé proposé par les Services des ponts et chaussées du Territoire de Belfort et de la République et Canton du Jura, la sortie *naturelle et logique* sur le Plateau ne peut être envisagée que par la vallée de la Dünner (distance, coût, densité urbanistique moindre, proximité des centres) ;
- un tunnel sous le Balmsberg depuis Welschenrohr et permettant l'accès du réseau national près de Wiedlisbach, même s'il poserait certains problèmes, en éliminerait de nombreux autres dans le secteur Laupersdorf - Balsthal - Klus - Oensingen, tout en facilitant le

raccordement de la vallée de la Dünner avec les centres des cantons de Soleure et de Berne.

Le tunnel proposé raccourcira la distance Jura - Berne et Jura - Suisse romande, et n'allongera pas celle de Jura - Zurich et sa région ;

- l'Orval (vallée de Tavannes) devra pouvoir accéder – par une route express évitant si possible les localités – aussi bien à Moutier (voie rapide transjurane) par les gorges de Court, qu'à Sonceboz (terminus de la route à 4 pistes Bienne - Sonceboz) par un tunnel sous le Pierre-Pertuis.

Nous rappelons que la distance séparant Moutier de Sonceboz est de 22 km. Il ne faudra donc que 8 à 12 minutes de voyage pour rejoindre l'un des deux axes depuis le centre de l'Orval (Malleray-Bévilard).

b) Caractéristiques géométriques :

de son embranchement à la A36 jusqu'à la N1 dans la région de Wiedlisbach, la voie rapide transjurane doit être semi-autoroute à 2 pistes. Elle sera en outre dotée sur toute sa longueur d'une voie lente justifiée par les déclivités importantes et le type de trafic actuel et futur. Par ailleurs, deux accotements assez larges et stabilisés y seront prévus, permettant le stationnement de véhicules en panne ou d'entretien. Avec les accotements, il doit être possible plus tard d'aménager la voie rapide en autoroute à 4 pistes sans devoir procéder à de nouveaux achats de terrains.

Le trafic n'y sera que routier et non mixte *sur toute sa longueur*. Cela découle de la *vocation de cette voie rapide*. Il serait également absurde de ne prévoir une semi-autoroute que jusqu'à Moutier (avec trafic routier seulement) depuis l'A36 pour la prolonger sous la forme d'une route principale à trafic mixte, soit vers le Dünnerntal, soit vers Sonceboz - Bienne.

La voie rapide de la A36 à la N1 ne peut être qu'une semi-autoroute à *caractéristi-*



Notre hôtesse vous invite...

...à traverser notre beau Jura, à pousser jusqu'à la pointe de l'Ajoie, à vous arrêter à Boncourt.

La Manufacture de cigarettes F.J. Burrus vous présentera son centre de production ultramoderne. Vous y découvrirez l'étonnante métamorphose des feuilles de tabacs en milliers de cigarettes (Select, Parisienne, Gallant, Twenty, Virginie, etc.).

L'entreprise vous sera présentée en audiovisuel et notre charmante hôtesse vous fera visiter les installations que contrôlent nos 450 collaboratrices et collaborateurs de Boncourt.

Venez en groupe ou en société. Toute l'année, du lundi au vendredi. Téléphonez au préalable au 066/75 55 61 pour fixer une date.

Nous vous attendons avec plaisir.

**F.J. Burrus & Cie SA, Manufacture de cigarettes
2926 Boncourt.**

- Votre épargne
- Vos crédits
- Vos opérations bancaires

BANQUE CANTONALE DU JURA

GARANTIE DE L'ÉTAT  MEMBRE DE L'UNION
DES BANQUES CANTONALES

FORRENTIUY SAIGNELEGIER BASSECOURT
DELEMONT LE NOIRMONT COURRENDLIN

entièrement
au service de l'économie
et de la population
jurassiennes

Club 138

Bar — Dancing — Rôtisserie



Courrendlin

(Canton du Jura)

A 2 minutes de Delémont

Téléphone 066 35 6 138

ouverture:

Rôtisserie 19 h. — 03 h.

Dancing 21 h. — 03 h.

ques géométriques et à trafic homogène sur toute sa longueur.

c) Coordination franco-suisse

Etant donné le caractère international de cette voie rapide, nous demandons la mise sur pied d'un organisme franco-suisse. Les missions qui lui seraient confiées seraient les suivantes :

- harmoniser les caractéristiques géométriques sur tout le parcours (de la A36 à la N1);
- concept et implantation des installations douanières à Boncourt - Delle;
- mise au point d'un programme logique et cohérent des travaux de réalisation, tenant compte des nombreux facteurs économiques régionaux et locaux et des ordres de priorité;
- obtenir la gratuité de l'accès et de l'utilisation de la voie rapide sur le secteur français.

Il appartient aux autorités supérieures des deux pays de mettre sur pied cet organisme et de lui définir sa mission, ses compétences et son articulation.

d) Notre groupement

demande à être consulté

pour tout ce qui touche à :

- jonctions et voies d'accès;
- protection des sites et de la nature;
- problèmes liés à l'urbanisation et à l'aménagement du territoire.

Conclusions

Nous nous sommes efforcés d'être aussi brefs que succincts dans le présent mémoire et d'y formuler nos postulats aussi clairement que possible.

L'aménagement d'une voie rapide transjurane depuis l'autoroute française A36 à la nationale suisse N° 1 est *vital* pour toutes les régions traversées.

Nous entendons pouvoir y apporter une contribution non négligeable et représentant en quelque sorte les revendications de tous les milieux directement intéressés liés à ce problème.

Sa solution, ne l'oublions pas, engagera l'avenir pour de très nombreuses décennies.

Groupement intervilles franco-suisse