

**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:** La Transjurane en question

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-824504>

#### 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:** 13.01.2026

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

# La Transjurane en question

*Commission de protection de la nature et du patrimoine de l'ADIJ*

On est aujourd’hui conscient du fait que le débat sur l’environnement «naturel» et «anthropisé» répond à l’une des grandes interrogations de notre temps. Malheureusement, ce débat est souvent utilisé à des fins partisanes et véhicule des peurs irraisonnées. Tel est le cas notamment lorsqu’apparaissent des transformations jugées trop rapides ou mal assimilées, des dégradations qui semblent irréversibles. Il est vrai que ces peurs répondent souvent à un sentiment d’écrasement, voire d’angoisse, devant l’évolution de notre environnement. Il existe, à n’en pas douter, un dossier à charge impressionnant dans l’appréciation de notre essor technologique. Mais cette prise de conscience ne peut sans autre être associée à une peur de catastrophes de grande ampleur, une peur de la technique et du progrès.

Dans l’analyse des phénomènes qui sont en cause et des processus qui en résultent, il est essentiel de se libérer des idées reçues et des craintes irrationnelles, pour dégager avec le maximum d’objectivité les limites à ne pas franchir.

Il est manifeste que le projet de la Transjurane va changer définitivement quelque chose dans le réseau régional des voies de communication. Mais cette transformation s’inscrit dans le cadre de phénomènes socio-économiques tels que le développement régional, les impératifs de la concurrence pour vivre chez soi, etc. On ne peut purement en faire abstraction sous peine de sombrer dans l’isolement sans issue. C’est en effet une nécessité pour notre région d’être désenclavée.

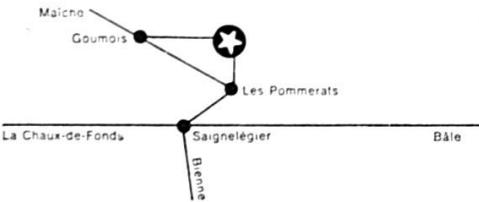
Le projet de réalisation de la Transjurane part du postulat que les Ajoulots attendent depuis longtemps un tunnel pour accéder plus facilement au réseau des autoroutes suisses. Il en va de même pour les régions de Delémont, de Moutier, de la vallée de Tavannes et du vallon de Saint-Imier, y compris les régions périphériques.

On ne peut passer sous silence le projet de Transjurane élaboré en 1968 (dont le tracé figure en pointillé sur la carte annexée), qui prévoyait un passage au nord-est de Porrentruy, par la Haute-Ajoie. Ce tracé endommageait les vergers de Fregiécourt et traversait des plaines d’un haut intérêt pour la culture, comme la plaine longeant l’Allaine. Les solutions pour rejoindre Delémont ne présentaient pas non plus de perspectives réjouissantes, tant sur le plan géologique que sur celui de la protection de la nature, en particulier quant au respect des forêts. Le projet actuel prend en considération le point de raccordement du réseau autoroutier français que nos voisins ont fixé impérativement à l’ouest de Boncourt. L’étape suivante est la place d’armes de Bure; on connaît les implications des convois militaires sur les Rangiers et les villages qui précèdent ou qui suivent. La traversée de la vieille ville de Porrentruy singulièrement de sa partie basse doit être évitée. Raccorder la zone industrielle de Courgenay s’impose évidemment. Ensuite, oserait-on s’opposer à rendre un peu de tranquillité à Cornol, ce long village-rue exposé à toutes les nuisances routières?

Au-delà du premier tronçon du tunnel important sous le Mont-Terri, on a peu parlé du désenclavement du Clos-du-Doubs. Saint-Ursanne va défendre ce qu’elle a obtenu par le hasard d’un bon tracé géologique. On se rappelle encore qu’en hiver 1942, avec les frontières fermées, le tunnel de la Croix obstrué, les routes des cols enneigées, la situation fut quelquefois difficile, voire dramatique. Deux communications directes avec les plaines d’Ajoie et celles de la Vallée sont pour cette cité une aubaine. De plus, on s’est sérieusement habitué à l’idée de l’évitement de la vieille ville par deux ponts supplémentaires sur le Doubs, en amont et en aval, comme travaux complémentaires à la Transjurane. La vieille ville pourra redevenir agréable à

# Bons hôtels et restaurants jurassiens

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements ci-dessous et les recommander à vos amis

MOUTIER	HÔTEL-RESTAURANT DES GORGES PIZZERIA « LA ROMAGNOLA » Cuisine à toute heure Spécialités italiennes	Fam. Montanari <b>032 93 16 69</b>
MOUTIER	HÔTEL OASIS Chambres tout confort Cuisine française Spécialités de poissons et fruits de mer Salles pour banquets de 30 à 120 personnes	François Pose <b>032 93 41 61</b>
SAIGNELÉGIER	HÔTELS DE LA GARE ET DU PARC Cuisine française - Spécialités Salles pour banquets, mariages et séminaires Chambres tout confort, tranquilles	M. Jolidon-Geering <b>039 51 11 21 / 22</b>
SAIGNELÉGIER	HÔTEL BELLEVUE Cent lits - Chambres (douche et W.-C.) Sauna - Jardin d'enfants - Locaux aménagés pour séminaires - Tennis - Prix spéciaux en week-end pour skieurs de fond	Hugo Marini <b>039 51 16 20</b>
	 <p><b>HOTEL-RESTAURANT MOULIN-JEANNOTTAT</b></p> <p>Truites aux fines herbes Pain de ménage cuit au four à bois Dortoirs pour groupes Famille P. Dubail-Girard Tél. 039 51 13 15</p>	
DELÉMONT	CAFÉ-RESTAURANT-BRASSERIE HÔTEL SUISSE Chambres tout confort Spécialités: saucisse d'Ajoie sur le gril, entrecôte aux morilles, gratin de pommes de terre	<b>066 22 14 21</b>

# Bons hôtels et restaurants jurassiens

**Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements  
ci-dessous et les recommander à vos amis**

<b>SAINT-IMIER</b>	<b>HÔTEL DES XIII-CANTONS</b>  Relais gastronomique du Jura	C. et M. Zandonella <b>039 41 25 46</b>
<b>BONCOURT</b>	<b>HÔTEL-RESTAURANT</b> <b>LA LOCOMOTIVE</b> Salles pour sociétés - Confort	L. Gatherat <b>066 75 56 63</b>
<b>TAVANNES</b>	<b>HÔTEL ET RESTAURANT</b> <b>DE LA GARE</b>  Hôtel réputé de vieille date pour sa cuisine soignée et ses vins de choix - Petites salles pour sociétés - Parc pour autos et cars	Fam. A. Wolf-Béguelin <b>032 91 23 14</b>
<b>DEVELIER</b>	<b>HÔTEL DU CERF</b>  Cuisine jurassienne - Chambres - Salles	Charly Chappuis <b>066 22 15 14</b>
<b>DELÉMONT</b>	<b>HÔTEL VICTORIA</b>  Restaurant de spécialités	Famille Roger Kueny <b>066 22 17 57</b>
<b>MOUTIER</b>	<b>HÔTEL DE LA GARE</b>  Spécialités jurassiennes Petite et grande cartes Grand choix de vins Salles pour sociétés (jusqu'à 200 personnes)	M. + D. Collon <b>032 93 10 31</b>

habiter et la protection du patrimoine y gagnera indiscutablement. On favorisera aussi l'acheminement des matériaux et des produits traités par les industries locales : c'est un avantage direct.

Pour Delémont, capitale, et ses faubourgs importants, la route rapide évitant les carrefours encombrés du centre commercial est une nécessité vitale.

Relier Moutier au nord et au sud, dans des conditions optimales, ressort d'une politique régionale et fédérale bien pensée.

Reconnaissons par ailleurs que la rampe de Saint-Joseph, les gorges de Court et le col de Pierre-Pertuis sont rarement engageants pour ceux qui les utilisent régulièrement et que, là aussi, il est justifié de prévoir une liaison routière valable.

Le réseau suisse des autoroutes étant en voie d'achèvement, le Jura doit pouvoir bénéficier d'une infrastructure routière répondant enfin à ses besoins.

Cependant, le projet de Transjurane ne résout pas les liaisons avec les Franches-Montagnes. Les gens du Haut-Plateau ont raison de faire valoir la nécessité d'un réseau routier les desservant également. En reliant ce district directement à la sortie du tunnel entre Boécourt et Glovelier, on pourrait améliorer sensiblement la rampe montant vers Saint-Brais. Par des améliorations de points critiques actuels, des déviations de localités, des suppressions d'obstacles, la transversale La Chaux-de-Fonds - Bâle deviendra un axe important, même du point de vue économique.

En outre, l'évitement de Soyhières, tel qu'il est prévu, pourrait décider les Bâlois à améliorer le tronçon reliant la région jurassienne à Bâle.

Dans le Jura bernois, les études sont moins avancées que dans le canton du Jura. Cela provient essentiellement du fait qu'avant la création dudit canton, on s'est attaché avant tout à l'idée d'une Transjurane reliant Boncourt à Oensingen sur la nationale 1.

Parvenue sur territoire bernois par un tunnel débouchant dans la combe sous Rebeuvelier, la Transjurane se prolonge ensuite par un nouveau tunnel arrivant à la sortie

est de Moutier et de Grandval jusqu'au dessous d'Eschert. Depuis Moutier, on pourrait imaginer de relier Bienne ou le canton de Soleure. Récemment, les autorités bernaises ont pris position en faveur de deux axes à partir de Moutier (bretelle), l'un débouchant sur la N1 tandis que l'autre parvenant à Sonceboz reliera Bienne par la nouvelle autoroute du Taubenloch.

Au vu de l'étroitesse de la vallée de Tavannes, seules deux solutions peuvent être envisagées. Un premier tracé situé au sud de la Vallée sur la pente de l'envers. Moins dommageable envers la nature, un tel projet amenuiserait l'empiètement sur les terres agricoles du bas de la Vallée. Mais ce tracé présente l'inconvénient majeur de passer semble-t-il près des principaux secteurs de captage d'eau de toute la vallée de Tavannes. Le second tracé (endroit) qui peut être pris en considération se situe sur le versant nord de la Vallée, un peu sur la hauteur. Mais cette variante ne manquerait pas d'entrer en conflit avec les plans d'extension des localités. Les zones traversées sont en effet convoitées aussi bien pour l'agriculture que pour l'aménagement de quartiers d'habitation. Comme on le voit donc, l'implantation d'une voie rapide dans la vallée de Tavannes, si elle est nécessaire, ne constitue pas moins un problème délicat.

Les deux variantes que nous venons d'évoquer se rejoignent ensuite et s'engouffrent dans un tunnel sous Pierre-Pertuis, à l'est et légèrement au-dessus du tunnel ferroviaire actuel. Le tunnel est projeté à un endroit où le risque de captage des eaux de la Birse en direction de la Suze ne se présente plus. Notons au passage qu'une route à trois pistes dans la vallée de Tavannes faciliterait également les liaisons routières des Francs-Montagnards avec le reste de la Suisse. Le tunnel sous Pierre-Pertuis doit être construit à l'instar de celui sous le Mont-Terri, en toute première priorité. L'autre bretelle partant de Moutier passerait au sud de Grandval et de Créminal pour traverser ensuite la gorge de la Rauss, pour se terminer par un passage dénivelé entre la route et la ligne

de chemin de fer. Se pose ensuite le problème délicat de la jonction avec le canton de Soleure. La population de la vallée de la Dünnerg s'oppose en effet au passage d'une route à grand trafic dans cette vallée ainsi que dans la cluse de Balsthal. Reste donc ouverte la question du tunnel sous le Balmberg. Cette solution éviterait bien entendu les problèmes posés par une route nationale traversant les localités de la vallée de la Dünnerg. La solution du tunnel sous le Balmberg nous semble bien être la meilleure. Sa construction raccourcirait le tracé de la route nationale reliant le Jura et le Jura bernois à la Suisse romande, à Berne et à l'Oberland. Cette solution n'allongerait pas

les distances séparant nos vallées de Zurich ou du Tessin. Une initiative à ce sujet a été déposée dans le canton de Soleure. Ce projet de tunnel sous le Balmberg sera donc soumis prochainement en votation au peuple soleurois. Nous ne pouvons donc que souhaiter le ralliement du peuple et des autorités soleurois à la solution du tunnel sous le Balmberg.

La modestie des gabarits des futurs tronçons de l'autoroute transjurane nous autorise à affirmer que la protection de la nature y trouvera son compte, pour autant que le choix des tracés définitifs se fasse en harmonie avec l'indispensable sauvegarde des sites et de l'environnement.

## Soleure dit non à la Transjurane

par Yves PETIGNAT

On peut renoncer à une élévation de la route du Thal, de Gänsbrunnen à Oensingen, au rang des routes nationales, répond le Conseil d'Etat soleurois à la Confédération. A n'en pas douter, c'est un coup dur pour la Transjurane dont les Jurassiens espéraient avant tout un débouché à Oensingen précisément. Même si la décision n'appartient pas, finalement, au canton de Soleure, «on ne voit pas la Confédération imposer une route malgré l'avis d'un canton», estimait dans une interview l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées soleurois, M. Fontana.

Va-t-on au-devant d'une nouvelle affaire du Rawyl? Le ministre jurassien François Merrenat espérait que non. «J'attends de connaître la réponse intégrale du Gouvernement soleurois, disait-il, mais dans la mesure où il y aurait divergences entre les trois cantons, Berne, Soleure et Jura, il y aura lieu de réunir les intéressés sous l'égide de la Confédération pour discuter et trouver des voies propres à satisfaire les uns et les autres.» Pour le Jura, on sait que le dé-

bouché sur la N1 a son importance. D'abord parce qu'il permet au Jura d'être en relation directe avec le Triangle d'Or helvétique, mais aussi parce que l'on ne croit guère à une exécution rapide de la Transjurane dans la vallée de Tavannes (voir ci-contre l'exposé de M. Jean Eckert) en raison des difficultés géographiques. C'est pourquoi on continuait à espérer que le non soleurois ne soit pas totalement catégorique, en ménageant, par exemple, d'autres solutions, comme le tunnel sous le Balmberg.

Or, à ce sujet, M. Fontana a été ferme: «Il n'y a pas de solution pour la Transjurane dans le canton de Soleure. Le tunnel sous le Balmberg, ce n'est pas sérieux. Personne n'y croit ici. Rien n'a été étudié en ce sens. Bien sûr, il existe une initiative lancée par Welschenrohr pour réaliser cet ouvrage, mais je puis vous dire que les autorités cantonales n'y sont pas très favorables. Cette initiative ne repose d'ailleurs que sur Welschenrohr.»