

**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:** 4: Transjurane (II) : les points de vue officiels

**Artikel:** Prises de position de la Société suisse des ingénieurs et architectes et de ses sections concernées dans le cadre de la procédure de consultation (octobre 1982)

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

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-824436>

### **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:** 04.02.2026

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

# Prises de position de la Société suisse des ingénieurs et architectes

**et de ses sections concernées**

**dans le cadre de la procédure de consultation (octobre 1982)**

## SIA suisse

(...) Le Comité central a engagé les sections de Berne, du Jura et de Soleure à examiner le problème. Nous nous appuyons sur l'opinion de spécialistes en prise directe avec la réalité et nous vous remettons en annexe les rapports écrits des trois sections.

Après examen des aspects économiques, politiques et techniques, les trois sections arrivent à la conclusion que la Transjurane et son inscription dans le réseau des routes nationales est nécessaire. Sa réalisation doit absolument être menée rapidement. La structure économique des régions concernées qu'une meilleure accessibilité avantagerait, exige à bref délai un acte de solidarité du reste de la Suisse.

L'intégration au paysage, l'importance de la protection de l'environnement et les besoins de l'agriculture sont à considérer soigneusement lors de chaque construction de route. On réussira certainement à concilier ces éléments avec les plans d'aménagement. Nous tenons à souligner l'importance de ces dispositions d'accompagnement.

Le trajet N 6 (Boncourt - Porrentruy - Delémont - Moutier/embranchement Moutier - Tavannes - Bienne - raccordement à la N 5) n'est pas contesté. Pour des tronçons particuliers, la section de Berne a formulé des requêtes concrètes. L'embranchement de Moutier au raccordement à la N 1 a donné lieu à des discussions internes. Le Gouvernement du canton de Soleure a soulevé des

objections. Malheureusement le rapport pour l'inscription d'une route Transjurane dans le réseau des routes nationales ne contient pas de proposition qui, par la construction d'un tunnel dans la zone du Balmburg, permettrait à cette voie d'acquiescer plus de crédit. Ainsi, le sentiment pourrait naître, parmi ceux qui sont appelés à donner leur avis, qu'il n'existe aucune alternative possible. On ne peut donc s'attendre à ce que des points de vue soient exprimés au sujet des possibilités d'aménagement d'une route dans le secteur du Balmburg. Après étude du rapport d'un groupe de travail que vous nous avez signalé, les représentants de nos trois sections sont arrivés à la conclusion qu'une liaison Moutier - Günsbrunn avec raccordement à la N 1 est absolument nécessaire. Elle créerait une correspondance bénéfique avec le réseau des routes nationales suisses et plus particulièrement avec la Suisse centrale, la région zuricoise et la Suisse orientale.

Nous vous engageons à étudier à fond les solutions qu'il serait possible de trouver à cet embranchement et à les prendre en compte dans votre requête aux Chambres. Le texte de loi correspondant est à rédiger de la sorte qu'une issue appropriée demeure concevable et que le tracé Welschenrohr - Matzendorf - Balsthal - Oensingen ne soit pas le seul à entrer en ligne de compte. La section de Berne ne pouvait se déclarer d'accord avec la variante de la jonction de Wangen conformément au document N° 16

du rapport d'avril 1981 du groupe de travail. Nous sommes persuadés qu'un tracé dans la région du Balmberg est possible, tracé qui prendrait en considération les intérêts de l'aménagement du territoire et les impératifs de la protection de l'environnement.

## Résumé

- a) La construction de la Transjurane avec ses deux liaisons Moutier - Gänsbrunnen, raccordement à la N 1 est nécessaire.
- b) La mise en chantier rapide est souhaitable.
- c) L'intégration dans le réseau des routes nationales est à soutenir.
- d) Nous vous proposons de prévoir dans le texte de loi les tronçons suivants:  
N 6: Boncourt (frontière) - Porrentruy - Delémont - Moutier/embranchement Moutier - Tavannes - Bienne (raccordement à la N 5)  
et  
N 30: Moutier (jonction avec la N 6) - Gänsbrunnen, raccordement à la N 1.  
(...)

(Traduction ADIJ)

## SIA bernoise

### (...) Considérations

Déjà, lors de la planification du réseau des routes nationales, une liaison Bâle - Bienne à travers le Jura fut examinée et finalement abandonnée parce que considérée comme secondaire.

C'est pourquoi, du point de vue actuel, nous devons d'abord montrer quels changements se sont produits dans le «bassin» de la Transjurane depuis la détermination du réseau en 1960, et si ceux-ci justifient une extension du réseau des routes nationales.

Les modifications décisives sont:

La création du canton du Jura qui, pour l'instant, ne dispose encore d'aucun rac-

cordement au réseau des routes nationales. Cet état de choses est suffisamment connu et n'est pas contesté comme fondement de la revendication du canton du Jura d'inclure la Transjurane dans le réseau des routes nationales.

### Aspects économiques

#### *La situation économique dans le canton du Jura*

En tant que région marginale avec une structure économique traditionnellement faible, le nouveau canton du Jura a fait part d'une volonté claire de stimuler le développement économique.

#### *La situation économique dans le Jura bernois*

Il s'agit ici d'une région avec une proportion au-dessus de la moyenne de places de travail dans l'industrie (secteur secondaire) dont la branche la plus importante était l'horlogerie. Dans les années 1970-1980, presque la moitié des places dans l'horlogerie disparaissait déjà, ce qui entraîna une émigration de la population.

Aujourd'hui nous sommes témoins d'un effondrement dramatique plus étendu de l'activité horlogère. L'opinion publique est en outre pénétrée de l'illusion qu'il ne s'agit là que de difficultés passagères. Il est pourtant établi que l'effondrement en question est irréversible parce qu'à l'avenir, par suite de la pression de la concurrence internationale, des montres pourront être fabriquées en grandes quantités avec des frais salariaux beaucoup plus restreints. Les phases suivantes de cette restructuration obligée coïncident maintenant avec la récession dans l'industrie des machines qui aurait pu, au besoin, encore absorber une partie des chômeurs. Les conséquences en sont une crise économique avec une perte correspondante de population. Cette émigration ne peut être combattue que par l'établissement de *nouvelles industries*.

---

Banque universelle  
et dynamique  
profondément enracinée  
dans la région,  
la Banque Cantonale  
de Berne fête  
ses 150 ans d'activité.



**BANQUE CANTONALE DE BERNE**



---

SPÉCIALISTE EUROPÉEN DES PETITES DIMENSIONS POUR LE DÉCOLLETAGE

Tradition dans la haute qualité

Un personnel particulièrement qualifié

Techniques modernes de fabrication

**BOILLAT SA**

BARRES, FILS, PROFILÉS, BANDES  
EN LAITON ET  
AUTRES ALLIAGES DE CUIVRE

RECONVILIER-SUISSE



TÉL. 032 91 31 31 TÉLEX 934128

---

# Bons hôtels et restaurants jurassiens

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



**DELÉMONT**

**HÔTEL DU MIDI**

Spécialités: poissons de mers  
Menu gastronomique

Oscar Broggi  
**066 22 17 77**

**BONCOURT**

**HÔTEL DE LA LOCOMOTIVE**



Salle pour banquets 80 à 90 places  
Petite salle avec carte: spécialités,  
scampis, grenouilles, truites, etc.  
Vins des meilleurs crus

M. Gatherat  
**066 75 56 63**

**TAVANNES**

**HÔTEL ET RESTAURANT  
DE LA GARE**

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  
**032 91 23 14**

**DEVELIER**

**HÔTEL DU CERF**

Cuisine jurassienne - Chambres - Salles

Charly Chappuis  
**066 22 15 14**

**DELÉMONT**

**HÔTEL VICTORIA**

Restaurant de spécialités

Famille  
Roger Kueny  
**066 22 17 57**



**HÔTEL DE LA GARE**

Spécialités jurassiennes  
Petite et grande cartes  
Grand choix de vins  
Salles pour sociétés (jusqu'à 200 personnes)

M. + D. Collon  
**032 93 10 31**

**MOUTIER**

**HÔTEL SUISSE**

Accueillant  
Grandes salles  
Chambres tout confort

Famille  
C. Brioschi-Bassi  
**032 93 10 37**

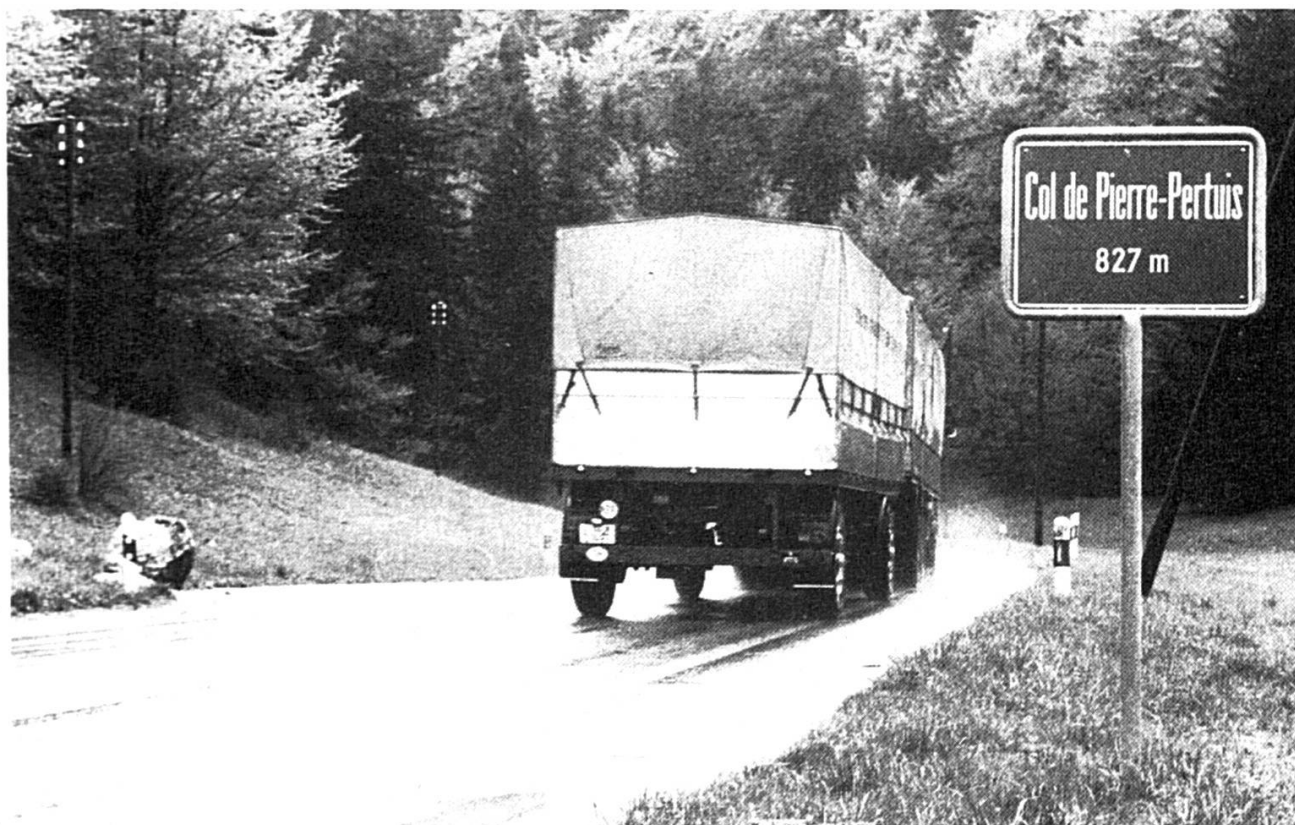


Une condition indispensable à la solution des problèmes économiques dans le Jura en général se trouve dans une infrastructure comparable à celle d'autres régions industrielles.

L'industrie horlogère, par exemple, implique des besoins de transport très limités

chef du III<sup>e</sup> arrondissement du Service cantonal des ponts et chaussées) le 19 août 1982 et avec MM. Haag (planificateur régional) et Durler le 26 août 1982, la commission pour la conception du développement de la région Jura bernois - Bienne prend connaissance des conclu-

(Photo D. Dumas)



*Un des nombreux goulets du réseau actuel.*

et, avec un écoulement indigène de seulement 3 à 5 %, était à peine pourvue de bonnes liaisons avec le Plateau suisse.

Entrée en vigueur de la loi  
sur l'aménagement du territoire  
du 23 juin 1979

Les objectifs (art. 1) obligent (al. 2, lettre c) la Confédération, les cantons et les communes à entre autres... «développer la vie sociale, économique et culturelle dans les différentes régions du pays et soutenir une décentralisation appropriée de l'habitat et de l'économie».

Aménagement régional

Après deux entretiens d'information, avec M. Durler, (adjoint à l'ingénieur en

sions du groupe de travail interdisciplinaire mis sur pied par la Fédération des communes du Jura bernois au sujet du tracé de la Transjurane. Ce groupe de travail recommande d'aménager la route sur le côté sud de la vallée de Tavannes (au pied du Montoz).

La SIA se rallie à cette proposition afin que la partie nord (partie ensoleillée) de la vallée soit réservée à l'habitat et à l'utilisation agricole.

Protection de l'environnement

Les impératifs de la protection de l'environnement au sens le plus large sont devenus une donnée généralement reconnue. Aujourd'hui, les besoins du trafic n'ont plus cette signification primor-

diale qu'ils avaient encore au début de la construction des routes nationales. Au contraire, la protection de l'environnement exige toujours davantage de ménagement et d'économie, et particulièrement lorsque des routes doivent pourtant être construites pour d'autres raisons.

Ces considérations justifient la révision du réseau établi en 1960.

### **Incidences techniques sur la circulation**

En premier lieu la Transjurane répond aux besoins interrégionaux et renforce la liaison du Jura avec le Plateau suisse.

Le trafic international est secondaire. Il prendra tout de même de l'importance avec le raccordement, à Delle, au réseau des routes nationales françaises et en tout cas avec l'aménagement du port de Bourogne. Ce trafic s'écoulera en majorité par Oensingen, parce que cette jonction se trouve à un point central du réseau des routes nationales suisses.

De ces réflexions nous pouvons encore tirer les conclusions suivantes :

La Transjurane est réalisée en règle générale à deux voies, avec un profil réduit, complété par des voies de dépassement, conformément aux propositions du D<sup>r</sup> Dietrich, de l'EPFZ. Les fréquences prévisibles autorisent une solution économique.

Les vitesses de circulation sont à déterminer de telle sorte que la route puisse être bien intégrée au paysage et qu'en même temps la consommation d'énergie soit optimale et les nuisances minimales.

L'allègement de la traversée des localités doit être considéré comme une contribution essentielle à la qualité de la vie dans les agglomérations et à la sécurité routière.

Pour éviter d'une manière décisive les risques d'accident sur la route même, il faut séparer le trafic rapide et le trafic

lent, c'est-à-dire envisager un degré d'aménagement correspondant à celui d'une route nationale de deuxième classe. Conséquence : entre Court et Moutier la solution du tunnel est à retenir.

Les tunnels, dont la construction est onéreuse, offre une contribution importante à la protection de la nature et du paysage et viennent à bout des barrières géographiques qui contrarient le développement économique.

### Raccordement au réseau autoroutier français

La N 19 b de Belfort à Delle (passage frontière) a été publiquement présenté. Le début de la construction est prévu pour 1985.

Le raccordement au réseau autoroutier français est ainsi assuré.

La résolution de principe de construire le canal du Rhône au Rhin et d'aménager un port de grande envergure à Bourogne est pendante à l'Assemblée nationale française. Une décision formelle à ce sujet n'a jusqu'à maintenant pas été prise.

L'importance de ce projet peut être décrit de la manière suivante : du point de vue économique très souhaitable, pourtant dans la situation actuelle, on ne saurait encore y compter.

## **Conclusions**

### La Transjurane est nécessaire

#### Justification

- On est en droit d'en attendre une influence positive sur le développement économique.
- Une partie du pays qui, jusqu'à aujourd'hui, a été désavantagée par la politique d'investissement dans la construction des routes nationales obtient une meilleure liaison avec le Plateau suisse.
- Amélioration de la qualité de l'habitat à la suite de l'allègement du réseau rou-

tier actuel par un trafic de transit éloigné des localités.

- Réduction des inconvénients dus aux obstacles topographiques.
- Le trafic de transit justifie un raccordement à Oensingen. La variante «raccordement à Wangen» n'entre pas en ligne de compte pour des raisons d'aménagement du territoire.

La Transjurane est à intégrer  
dans le réseau des routes nationales

*Justification*

- La liaison du nouveau canton avec le réseau des routes nationales suisses est établie.
- La maîtrise de la situation de crise économique dans les régions horlogères est une requête d'importance nationale.
- Le projet n'est réalisable que dans le cadre de la construction des routes nationales.

Une réalisation opportune en tant que route cantonale apparaît impossible pour des raisons financières.

Seule une intégration de la Transjurane dans le réseau des routes nationales permet aux pouvoirs publics de pratiquer une politique d'investissement anticyclique. La décision en elle-même améliorera déjà économiquement et psychologiquement la situation.

Pour mettre totalement à profit l'investissement important que représente la Transjurane – réparti toutefois sur environ 20 ans – les mesures concomitantes suivantes sont recommandées :

- L'aménagement du territoire et l'activation de l'économie qui poursuivent les mêmes buts de développement, sont autant importants que l'aménagement de la route.
- L'emprise sur la nature et le paysage est à maintenir dans des limites les plus restreintes possibles.
- Les conséquences pour les transports publics sont à examiner. L'infrastructure

des chemins de fer est à maintenir dans tous les cas.

- Le tronçon Moutier - Bienne a, en dehors du canton du Jura, une importance primordiale.

(Traduction ADIJ)

## **SIA soleuroise**

### **(...) Requêtes pour la construction d'une Transjurane**

Le projet ne peut être réalisé que dans le cadre de la construction des routes nationales. Le financement est ainsi assuré. Les erreurs du passé aidant, on doit tendre vers des solutions optimales qui en premier lieu ne prennent pas en compte les coûts d'investissement, mais les conséquences sur l'homme et le paysage. Il est un fait que le trafic de transit entraîne de fortes augmentations de mouvements avec de grandes difficultés de circulation. C'est pourquoi, pour des raisons de sécurité, on devrait renoncer largement aux tronçons prévus à circulation mixte. Une telle planification, surtout sur le trajet Moutier - N 1, pourrait conduire à des résultats néfastes, puisque c'est ici justement que l'influence à long terme du trafic de transit devrait être la plus importante, ce dernier, en relation avec la France, étant orienté vers le Gothard par la jonction de deux réseaux nationaux d'autoroutes.

### **Restrictions sur l'axe Moutier - N 1**

La SIA soleuroise reconnaît l'importance future de la liaison Moutier - N 1 pour le Jura et pour le trafic de transit. Elle comprend également l'opposition de la population du Thal qui a influencé d'une manière déterminante la décision négative du canton de Soleure.

Pour satisfaire aux critères de la loi fédérale sur les investissements de montagne, le Thal a élaboré une conception de développement régionale qui vise à mettre en évidence trois éléments



(Photo Chloé)



Oensingen: un panneau que les Soleurois ne voudraient pas voir virer au vert.

essentiels: l'agriculture, l'habitation et l'industrie. Deux de ces trois aspects, dans la vallée relativement étroite du Thal, seraient compromis par une route nationale. De la même manière, les regroupements parcellaires pour lesquels le peuple soleurois a accordé des crédits extraordinaires et qui ne prennent pas en considération le tracé de la Transjurane, seraient remis en cause.

A notre avis, la Confédération doit s'en tenir aux conceptions de développement introduites par elle-même dans ses propres planifications. *C'est pourquoi nous proposons d'inclure la variante du tunnel sous le Balmburg dans le réseau des routes nationales.*

#### Justification

Les suites d'un raccordement de deux réseaux nationaux d'autoroutes sont aujourd'hui encore imprévisibles. On ne

saurait affirmer avec certitude que, pour l'embranchement important Moutier - N 1, l'aménagement prévu en route nationale de 3<sup>e</sup> classe (avec trafic mixte) suffise. Il n'est pas à exclure que, de la même manière, sur le tronçon du canton du Jura, un aménagement subsidiaire en route nationale de 2<sup>e</sup> classe (sans trafic mixte) sera nécessaire. Mais une telle disposition aurait des conséquences dévastatrices dans l'étroite vallée du Thal. Etant donné qu'en ce moment le défilé de Klus pourrait déjà être aménagé en tant que route nationale, un changement ultérieur en faveur de la variante du Balmburg ne serait plus guère envisageable. C'est pourquoi, dès aujourd'hui déjà, cette alternative du tunnel sous le Balmburg élevée au rang de route nationale de 2<sup>e</sup> classe est à prévoir dans l'élaboration du réseau. (...)

(Traduction ADIJ)

## **SIA jurassienne**

### **(...) Prise de position**

Notre commission approuve pleinement les propositions du rapport de mai 1982 de l'Office fédéral des routes, à savoir :

- l'intégration de la Transjurane au réseau des routes nationales
  - un tracé avec un raccordement à la N1 (prioritaire) et un raccordement à la N5.
- Ces points développés ci-dessous ont particulièrement retenu notre attention.

### **Eléments généraux**

#### Rôle économique

La situation économique difficile des régions jurassiennes est bien connue et une amélioration ne se conçoit pas sans un développement des communications avec le reste du pays. La réalisation de la Transjurane est souhaitée tant par le Jura bernois (décision de la Fédération des communes) que par le canton du Jura (vote populaire).

Elle s'inscrit comme élément de base majeur dans le cadre d'une volonté cohérente de développement économique. A court terme, la stimulation du secteur de la construction par la mise en œuvre de la route est également précieuse.

#### Liaisons transjurassiennes

Leur développement est nécessaire, justifié par le trafic et souhaité par les cantons du Jura, Neuchâtel et Vaud, selon le rapport intercantonal de juillet 1980 (Routes transjurassiennes. Groupe de travail des Services cantonaux des routes VD, NE, JU, juillet 1980).

La Transjurane est un des éléments primordiaux de ces liaisons.

#### Décloisonnement des vallées jurassiennes

Même si primairement la Transjurane doit relier le canton du Jura au reste de la Suisse, elle peut en même temps améliorer les liaisons internes des vallées jurassiennes (Saint-Imier, Tavannes, Moutier, Delémont, Ajoie).

### Environnement et énergie

Dès les premières études, ces éléments ont été largement pris en compte. (Groupes d'études pluridisciplinaires). Les tracés envisagés sont aussi peu dommageables que possible à l'environnement. En contrepartie, les avantages offerts sont grands. Il en résulte notamment une réduction de la consommation d'énergie des usagers par rapport aux tracés actuels, et une réduction des immixtions dans les traversées de localités et de régions habitées.

### **Tracés**

#### Boncourt-Moutier

Le tracé proposé correspond à un optimum qui résulte de la comparaison de multiples variantes et il n'appelle pas de commentaire particulier.

### **Raccordement à la N1 (N30)**

Cette sortie empruntant la vallée de la Dünne (Le Thal) depuis Gänsbrunnen vers la N1 nous paraît très importante pour les raisons suivantes :

#### Desserte internationale

Il s'agit de la liaison la plus directe entre l'autoroute française A36 et la N1 au centre de gravité du réseau suisse des routes nationales. Elle permet accessoirement un certain délestage du point frontière de Bâle.

#### Desserte intercantonale

Cette route joue un rôle économique important, démontré par la forte proportion de poids lourds, comme voie de ravitaillement du canton du Jura et d'une bonne partie du Jura bernois (Moutier, vallée de Tavannes).

Il s'agit également de la liaison la plus courte des régions susmentionnées vers les centres économiques du Plateau depuis Berne en direction de l'est.

Une variante intermédiaire de tracé, avec tunnel sous le Balmberg, paraît également très intéressante :

- Distance Moutier-Schönbühl par Bienne: 75 km.
- Distance Moutier-Schönbühl par Oensingen: 74 km.
- Distance Moutier-Schönbühl par le tunnel de Balmburg: 62,5 km.

### **Raccordement à la N5 (N6)**

Cette sortie vers Bienne nous paraît également tout à fait justifiée pour les raisons essentielles suivantes:

#### Desserte interrégionale (au sens large)

Rôle important à l'intérieur de la chaîne jurassienne d'une part et vers la région biennoise d'autre part. La population ri-

veraine est importante et génère un trafic important à destination de la région biennoise.

La route actuelle est dangereuse, inconfortable et lente. Sa seule amélioration sans modification du tracé reste une solution inacceptable.

### **Dimensionnement**

Nous approuvons la proposition du rapport de mai 1982 d'une Transjurane comme semi-autoroute à deux voies avec voie de dépassement ou voie lente. Pour des raisons de sécurité des usagers, nous souhaitons un dimensionnement aussi *homogène* que possible. (...)

## **Message du Conseil fédéral du 11 janvier 1984 (extraits)**

### **Proposition**

Selon l'article 11 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (RS 725.11), l'Assemblée fédérale fixe définitivement, sur la proposition du Conseil fédéral, le tracé général et le type des routes nationales à construire. Nous fondant sur cette disposition légale, en considérant les propositions du groupe de travail Transjurane et après avoir apprécié les résultats de la procédure de consultation, nous vous proposons d'inclure la route Boncourt (frontière) - Porrentruy - Delémont - Moutier - Tavannes - Bienne (raccordement à la N 5) dans le réseau des routes nationales. Cela dans le but de raccorder le canton du Jura, situé à la périphérie du pays, à ce réseau et au Plateau et de stimuler ainsi l'économie des régions marginales du territoire national, conformément aux objectifs de l'aménagement du territoire et de la conception globale des transports.

Par contre, nous vous proposons de ne pas classer route nationale la route Moutier - Gänsbrunnen - Balsthal - Oensingen (raccordement à la N 1) que le groupe de travail Transjurane recommande d'intégrer également dans le réseau des routes nationales.

Le canton de Soleure s'est clairement prononcé contre l'inclusion de cette route dans le réseau national. Son opinion a été très largement partagée lors de la procédure de consultation. Cette proposition se justifie d'ailleurs par le fait que la liaison en question existe déjà et qu'elle est en grande partie aménagée selon des critères modernes. Sur territoire soleurois, la route actuelle dans le Thal n'aurait nécessité que des améliorations locales et les évitements de Welschenrohr, Laupersdorf et de Klus (qui fait partie de Balsthal). Classer cette liaison route nationale équivaldrait donc en fait à un simple changement de dénomination. Le tronçon Moutier - frontière cantonale BE/SO Gänsbrunnen, sis sur territoire bernois, est en moins bon état.

Dans la région de Moutier, la liaison menant à Oensingen doit toutefois être raccordée correctement, sur le plan technique de la circulation, à la Transjurane. Des études seront nécessaires pour trouver une solution adéquate. Si nous proposons par conséquent de ne pas classer la route Moutier - Gänsbrunnen - Balsthal - Oensingen route nationale, cela n'exclut pas la possibilité de considérer ce problème différemment à une date ulté-