

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

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

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-824437>

### 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:** 03.02.2026

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

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

### **Raccordement à la N5 (N6)**

Cette sortie vers Biel 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 - Biel (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 - Günsbrunnen - 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 équivaudrait donc en fait à un simple changement de dénomination. Le tronçon Moutier - frontière cantonale BE/SO Günsbrunnen, 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 - Günsbrunnen - Balsthal - Oensingen route nationale, cela n'exclut pas la possibilité de considérer ce problème différemment à une date ulté-



## **Restaurant de la Poste - Glovelier**

**📞 (066) 56 72 21** - Famille Mahon-Jeanguenat

Bien situé au centre du Jura - Entièrement rénové,  
avec salles à manger et salles pour banquets et  
réunions. Fermé le lundi dès 14 heures



# Hôtel-Restaurant de la Gare

2725 Le Nairmont

G. & A. Wenger - Tél. (039) 531110  
Spécialités selon saison et arrivages  
Menu du jour - Chambres tranquilles

**SAIGNELÉGIER**

HÔTEL BELLEVUE

Cent lits - Chambres (douche et W.-C.)

**Hugo Marini**  
**039 51 16 20**

Hugo Marini  
039 51 16 20

SOULCE

## RESTAURANT DE LA CROIX-BLANCHE “AU PALEU”

Spécialités campagnardes  
Lard - Saucisse - Terrine  
Fermé le lundi

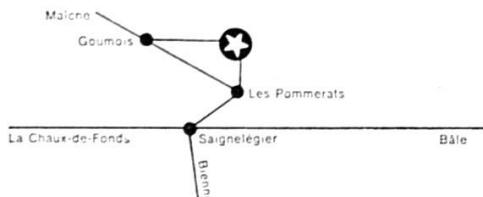
Marianne et  
Marc Beuchat  
066 56 78 18



*Hôtel-Restaurant*

*Son cadre « Belle Epoque »  
Sa salle à manger « Xavier Stockmar »  
Sa pizzeria      Son bar      Son anil*

Fam. G. Borruat-Thiévent  
Fbg de France 5  
2900 PORRENTRUY  
Tél. 066 66 24 24



## AUBERGE DU MOULIN-JEANNOTTAT

Truites aux fines herbes  
Pain de ménage cuit au four à bois  
Dortoirs pour groupes

Famille P. Dubail-Girard  
**Tél. 039 51 13 15**

MONTANA

## RESTAURANT «LE BELVÉDÈRE»

## Cuisine régionale

Laurent  
Degoumois  
027 41 17 63

**MOUTIER**

**HÔTEL-RESTAURANT DES GORGES**

PIZZERIA « LA ROMAGNOLA »

Cuisine à toute heure

Spécialités italiennes

Fam. Montanari

**032 93 16 69**

**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

**032 93 41 61**

**SAIGNELEGIER**

**HÔTEL DE LA GARE ET DU PARC**

Cuisine du marché - Spécialités

Salles pour banquets, mariages et séminaires

Chambres tout confort, tranquilles

M. Jolidon-  
Geering

**039 51 11 21/22**



**«Chez l'Cabri»**

Restaurant de la Couronne

Famille Laurent Maillard

2923 COURTEMAÏCHE

Tél. (066) 66 19 93

CUISINE RÉPUTÉE DANS UN CADRE RUSTIQUE

**Club 138**  
Bars – Dancing – Club



**Courrendlin**  
A 2 minutes de Delémont  
(Canton du Jura)

Téléphone 066 356 138  
Possibilité de se restaurer dès 21 h.

rieure. Si à long terme, il s'avère que cette liaison devrait être classée route nationale pour compléter le système des voies de communication entre le Jura et le Plateau, l'Assemblée fédérale pourrait toujours revenir sur sa décision actuelle.

Des milieux intéressés de la vallée de Tavannes ont demandé, notamment par une pétition, si le tracé de la Transjurane dans la vallée de Tavannes menant à Sonceboz et Biennne ne devrait pas être remplacé par un tunnel reliant la région de Court à Pieterlen/Lengnau et ainsi à la N 5. La vallée de Tavannes ne subirait alors pas les inconvénients que représentent les ouvrages de la route nationale. Il n'y aurait dans cette région que la route principale T 6 à aménager, en réalisant quelques contournements de localités. Un postulat, déposé le 22 juin 1983 par le conseiller national Gehler et qui nous a été transmis, va dans la même direction. Il faudra continuer à suivre sérieusement cette idée de planification au cours de l'établissement des projets et l'examiner sous tous ses aspects. Toutefois, pour fixer le tracé fondamental de la Transjurane dans le réseau des routes nationales, les raisons exposées ci-après nous commandent de ne pas placer cette variante au premier plan; la Transjurane n'est nullement une route de transit à grande distance, mais une voie de communication ayant pour mission de relier entre elles les différentes régions du Jura, de les desservir et de les rattacher au réseau des routes nationales suisses. Si la vallée de Tavannes, les Franches-Montagnes et la vallée de Saint-Imier étaient en quelque sorte coupées de l'artère Transjurane, par un tunnel menant des environs de Court à Pieterlen/Lengnau,

celle-ci ne pourrait pas exercer sa fonction d'axe central de liaison et de desserte du Jura nord-ouest. D'ailleurs, la percée d'un tunnel direct Court - Pieterlen/Lengnau ne résoudrait pas les problèmes de trafic dans la vallée de Tavannes, à Pierre-Pertuis et dans la région de Sonceboz - La Heutte. Des aménagements routiers supplémentaires devraient être réalisés aussi dans la vallée de Tavannes, ainsi que l'exigent clairement les pétitionnaires et le postulat Gehler. Le réseau routier local devrait être amélioré à de nombreux endroits. Considérée dans son ensemble, la solution d'un tunnel Court - Pieterlen/Lengnau n'apporterait donc à la région pas moins de travaux; au contraire, il y en aurait plus.

Comme nous l'avons déjà dit, plusieurs cantons ont proposé, lors de la procédure de consultation, que certaines de leurs routes soient aussi classées routes nationales. Le canton de Berne, notamment, a demandé que conjointement avec la Transjurane, la liaison Biennne (bifurcation de la N 5) - Lyss - Schoenbühl (raccordement à la N 1) soit intégrée dans le réseau des routes nationales. Il n'est pas possible d'examiner toutes ces requêtes dans le cadre de la présente proposition. A l'heure actuelle, seule la Transjurane est en discussion. En relation avec l'initiative populaire «Démocratie dans la construction des routes nationales» déposée à l'époque, vous avez invité le Conseil fédéral, par une motion du 23 mars/22 juin 1977, à réexaminer six tronçons de routes nationales contestés et à vous faire savoir si l'arrêté fédéral du 21 juin 1960 fixant le réseau des routes nationales devait être revu. Le mandat dont vos députés ont chargé le Conseil



AVANT :



APRES :

fédéral ne consiste aujourd’hui donc pas à élargir, mais à redimensionner le réseau des routes nationales. Vouloir ajouter à notre proposition d’inclure une Transjurane dans le réseau des routes nationales une autre demande d’extension de ce réseau par plusieurs autres routes, sans aucun examen préliminaire, ne serait guère compatible avec ce mandat.

### **Tracé général de la Transjurane**

Le groupe de travail a examiné tous les projets et propositions alors connus relatifs à une Transjurane. Il a élaboré un projet qui, tout en ne nécessitant qu’une surface minimale de terrain agricole, déchargerait les routes principales et secondaires du trafic de transit et contribuerait ainsi considérablement à améliorer la sécurité de la circulation et la qualité de la vie dans les régions traversées.

Dans le canton du Jura, la Transjurane est prévue entièrement comme route nouvelle. Elle débutera à la frontière franco-suisse au lieu dit « Queue au loup », 2 km à l’ouest de Boncourt. Au passage de la frontière, elle sera raccordée à la future route express française à deux voies N 19 b Delle - Sévenans - Belfort, et ainsi à l’autoroute A 36 Beaune-Besançon - Belfort - Mulhouse. Après la jonction de Boncourt, la Transjurane atteindra près de Bure l’altitude de 606 m, son point culminant dans le canton du Jura. Il lui aura fallu traverser, avant Le Maira, une colline par un tunnel court. Après quoi elle passera à proximité de la place d’arme de Bure, à laquelle elle sera raccordée directement. Elle descendra ensuite dans la plaine de Courtedoux, contournera Porrentruy par le sud, passera entre Courgenay et Cornol, et mènera à Boécourt par deux tunnels longs de respectivement 4095 et 3225 m. Cette conception supprimera la traversée du Col des Rangiers, haut de 860 m environ et difficile à franchir en hiver. Dans le bassin de Delémont, fortement peuplé, la Transjurane évitera toutes les localités et contournera largement Delémont par le sud pour arriver dans la région de Courrendlin et atteindra le territoire du canton de Berne par le tunnel de Choindez, long de 2780 m.

La longueur totale de la Transjurane dans le canton du Jura sera de 46,9 km.

Après un court tronçon à ciel ouvert, débutant à la frontière cantonale JU/BE, la Transjurane entrera à La Roche-Saint-Jean dans un tunnel de 3300 m de longueur sous le Mont-Raimeux. Moutier sera contournée par le sud. Après la cluse de Court, la route mènera par un tunnel au flanc nord de la vallée de Tavannes. De là, selon les plans du Service des ponts et chaussées du canton de Berne présentés au groupe de travail, la route restera sur le côté nord de la vallée en évitant toutes les localités. La liaison entre la vallée supérieure de la Birse et le bas vallon de la Suze sera assurée par un tunnel sous Pierre-Pertuis. Dans le Bas-Vallon, la Transjurane passera sur le côté sud et atteindra, près de la jonction de La Heutte, le tronçon aménagé de l’actuelle T 6 entre La Heutte et Bienne/Boeziengergfeld. Cette section serait reprise telle quelle dans le réseau des routes nationales.

La longueur totale du tracé de la Transjurane – tel qu’il est proposé par le groupe de travail – sur territoire bernois serait de 37,3 km.

Notamment dans la vallée de Tavannes, le tracé et le degré d’aménagement de la future route nationale doivent encore être étudiés et évalués de façon approfondie. Outre la proposition d’une route nouvelle sur le flanc nord de la vallée, il existe une variante, également sous forme de voie nouvelle, qui éviterait les localités en empruntant le flanc sud. D’autre part, ainsi que nous l’avons déjà mentionné, il est aussi question d’une solution qui ne prévoirait entre Tavannes et Court que des aménagements de la route actuelle, mais envisagerait par la suite la construction d’un tunnel entre Court et Pieterlen/Lengnau. Lors de l’établissement du projet général de ce tronçon, il faudra examiner ces propositions selon tous les critères décisifs, ce qui impliquera une étude complète et une évaluation comparative des différentes variantes possibles. Pour ces raisons, on ne saurait déjà classer définitivement la section Court - Tavannes.

Cette description du tracé général de la Transjurane se rapporte au stade de la planification d’avril 1981 (rapport final du groupe de travail) et, en ce qui concerne la vallée de Tavannes, aux idées de planification nouvellement présentées. Les indications disponibles

pour le projet vont en partie déjà nettement au-delà des exigences que la loi sur les routes nationales requiert pour la décision de l'Assemblée fédérale relative à l'inclusion d'une liaison routière dans le réseau des routes nationales. Si, conformément à notre proposition, la Transjurane est intégrée dans le réseau des routes nationales, toutes les sections devront passer par les divers stades successifs de la procédure d'établissement et de mise au point du projet prévue par la loi sur les routes nationales. Au cours de cette procédure, il s'agira d'apprécier les intérêts d'une utilisation économique du sol et d'élucider les points en relation avec l'aménagement du territoire. D'autre part, conformément aux principes de la loi décidée sur la protection de l'environnement, les différentes sections et variantes devront faire l'objet d'études d'impact sur l'environnement. Enfin, les impératifs de la protection de la nature et du patrimoine ainsi que la protection de l'environnement seront pris en considération, dans la mesure des possibilités. Par conséquent, le tracé de la Transjurane fixé

actuellement sur les plans subira encore quelques modifications, notamment dans certaines sections.

### **Type de la route nationale à construire**

Il est prévu de construire la Transjurane sous forme de route à deux pistes, avec des voies de dépassement et des voies lentes là où le terrain est accidenté et où les conditions permettent de telles voies supplémentaires; les tunnels seront à deux voies. Les différents tronçons devraient être classés comme il suit:

- tronçon dans le canton du Jura: route nationale de 2<sup>e</sup> classe;
- frontière cantonale JU/BE - Moutier: route nationale de 2<sup>e</sup> classe;
- Moutier - Court - Tavannes: route nationale de 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> classe;
- Tavannes - Sonceboz: route nationale de 2<sup>e</sup> classe;
- Sonceboz - Bienne: route nationale de 3<sup>e</sup> classe (avec des sens de circulation séparés).

# **Etat des études sur la Transjurane dans le canton de Berne**



## **1. Introduction**

Au niveau des instances de l'administration du canton de Berne, les compétences en matière de planification routière ont été jusqu'à la fin de 1983 clairement séparées, à savoir

- routes cantonales: Office des ponts et chaussées
- routes nationales: Office des autoroutes

Avec l'entrée en vigueur du nouveau décret sur l'organisation de la Direction des travaux publics, le 1<sup>er</sup> janvier 1984, une fusion progressive de ces deux instances doit se réaliser pour devenir complète à la fin de 1987.

Cela explique pourquoi jusqu'ici, le canton de Berne était placé dans une situation ambiguë en ce qui concerne la Transjurane, promue à devenir une route nationale sans toutefois l'être encore.