

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: 5: Transjurane (III) : les tracés en question

Artikel: Comité d'opposition à la Transjurane T6/T30
Autor: Charpié, Eric / Lüthi, Jean-René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824444>

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>

Comité d'opposition à la Transjurane T6/T30

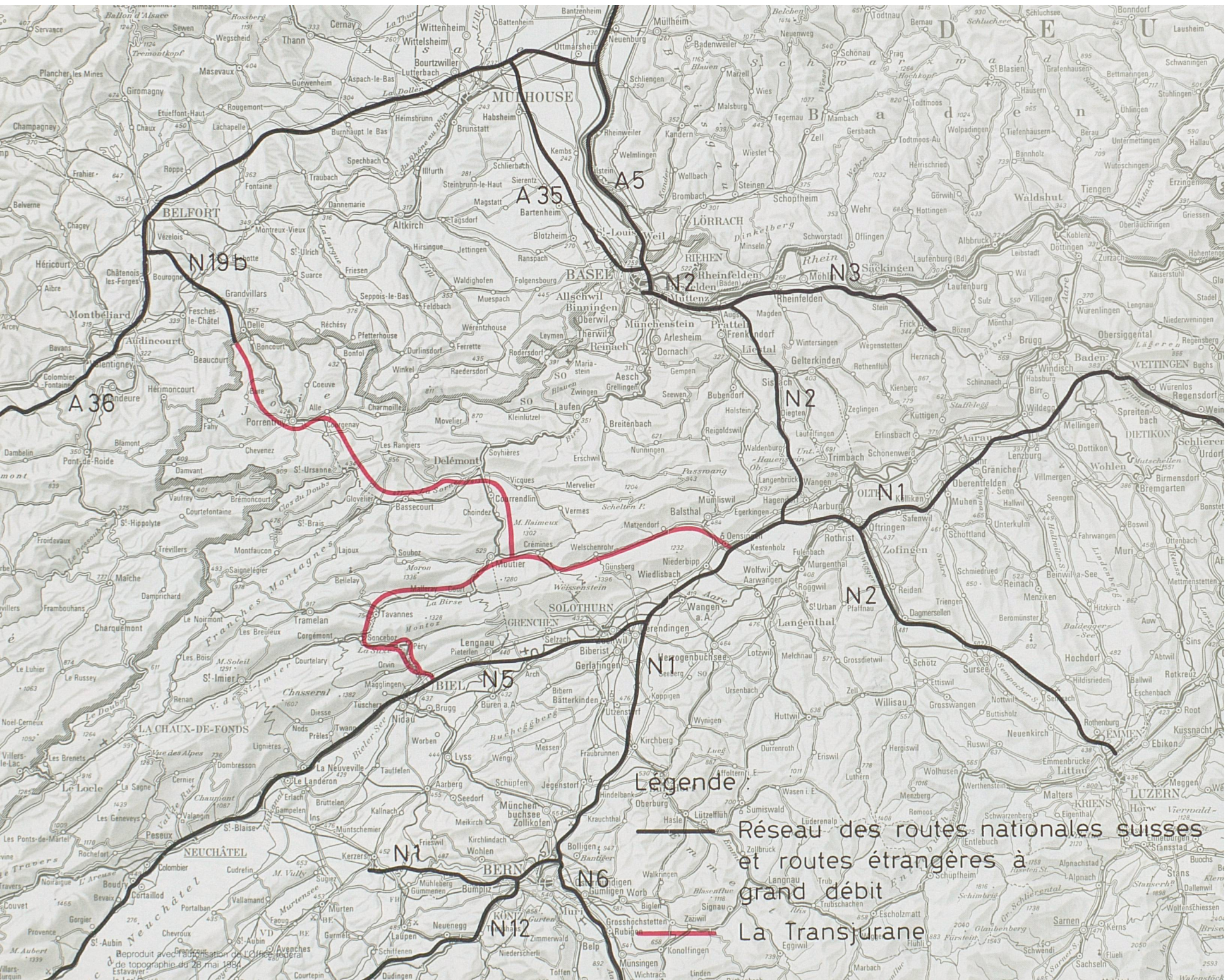
Les motivations du Comité d'opposition à la Transjurane T6/T30 reposent principalement sur les arguments suivants :

- Dégradation grave du milieu et atteintes à l'environnement dans une vallée étroite déjà parcourue par une route cantonale et par une voie de chemin de fer.
- Aucune garantie du respect de la législation en matière de protection de la flore, de la faune et du milieu naturel n'a été donnée.
- Diminution des surfaces cultivables, donc disparition de plusieurs domaines agricoles et spéculation sur les terrains restants.
- Mise en danger d'une partie des ressources en eau potable (source de la Birse et diverses petites sources sous Montoz le long du tracé). Le projet fait bien peu cas des mises en garde des hydrogéologues.
- Aucune étude sérieuse permettant de prouver le bénéfice réel d'une telle route pour l'industrie régionale n'a été faite, par contre le commerce local et l'hôtellerie ont tout à craindre d'une telle réalisation.
- Le volume du trafic dans la Vallée (aucune étude sérieuse n'a été faite) ne nécessite en aucune façon une telle construction. De l'avis même des promoteurs, la circulation dans les localités ne serait diminuée, au mieux, que d'environ 30% par rapport au trafic actuel.
- Les municipalités dans lesquelles une consultation a quand même pu être organisée ont toutes rejeté le projet, alors que toutes les autres ont émis de sérieuses réserves ou ont au moins demandé des modifications du projet présenté, modifications visant toutes à une meilleure protection de l'environnement et à une préservation des terrains agricoles.
- De nombreuses associations apparentées à la FJB, elles aussi consultées, ont émis de nombreuses réserves et ont demandé qu'une consultation véritablement populaire soit organisée.
- Or, dans son rapport final, la CID (Commission interdisciplinaire de la Fédération des communes du Jura bernois chargée d'établir le projet), si elle cite ces diverses réserves et oppositions, n'en tient aucun compte dans ses conclusions.

Nous devons encore préciser que nous ne contestons absolument pas le droit au canton du Jura d'être relié directement par une route nationale au réseau autoroutier helvétique.

1. Arguments économiques

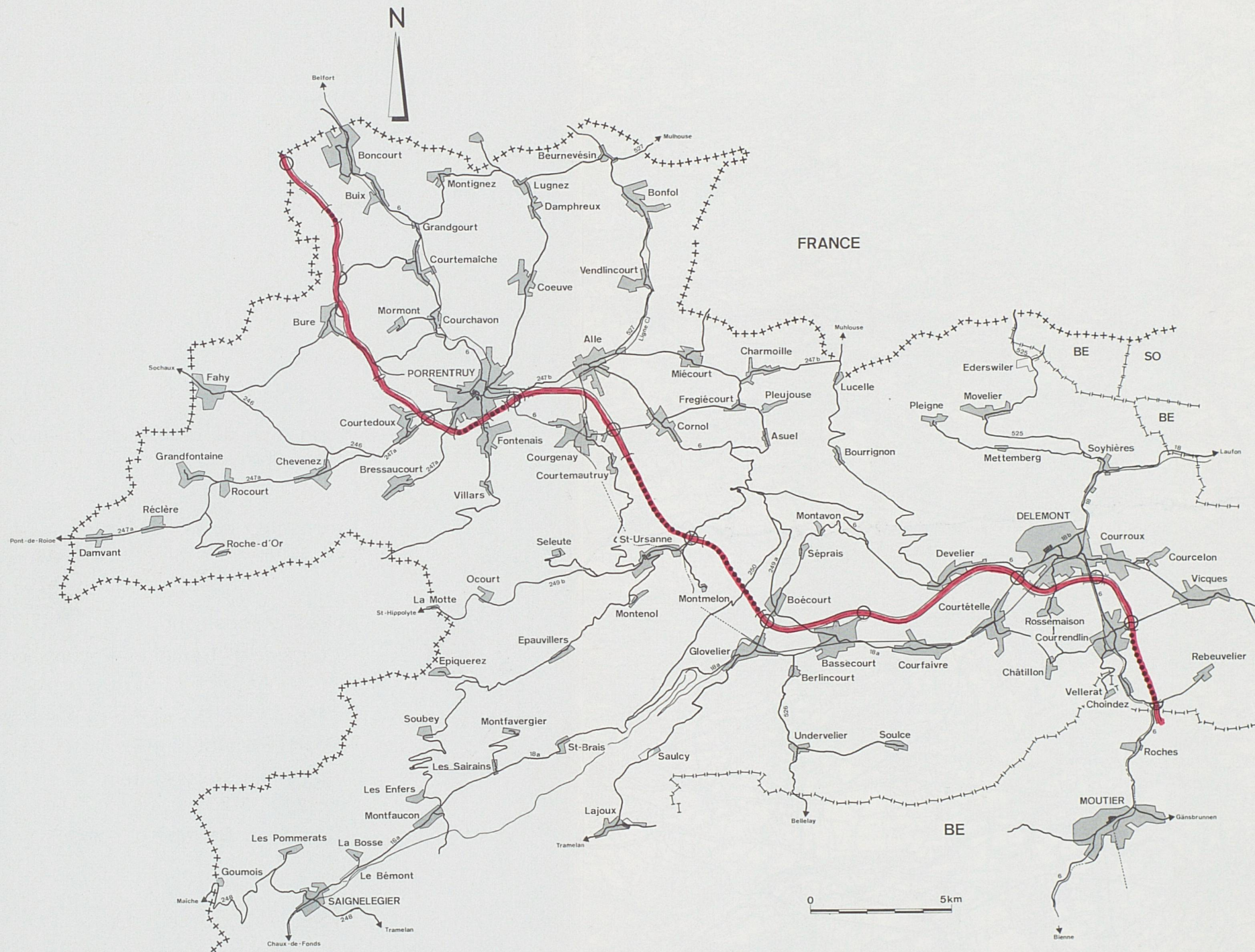
- a) Aucun début de preuve concernant une augmentation de l'activité économique ou l'arrivée de nouvelles industries par la construction de cette route.
- b) Aucune indication du coût des remaniements parcellaires et autres améliorations foncières pour les communes et les propriétaires concernés.
- c) Fort probablement une forte diminution des revenus pour le commerce local (achat plus aisés dans les grandes surfaces de la région de Bienne).
- d) Diminution de la clientèle pour la restauration et l'hôtellerie (on ne sort pas de l'autoroute pour aller boire un



Légende :

- en construction ou en service
- projet
- jonction
- demi jonction
- tunnel
- Proposition du groupe de travail „Transjurane“
- Proposition de la Fédération des communes du Jura bernois
- Autres propositions
 - Corgémont-Tramelan-Reconvilier (P. Kummer 1977)
 - Péry-Bévilard (M. Wahli 1968)
 - Court-Romont (R. Minnig 1966)
 - tunnel du Weissenstein (A. Rotz 1979)
 - tunnel du Balmborg (1979)

Reproduit avec l'autorisation de l'Office fédéral de topographie du 28 mai 1984.

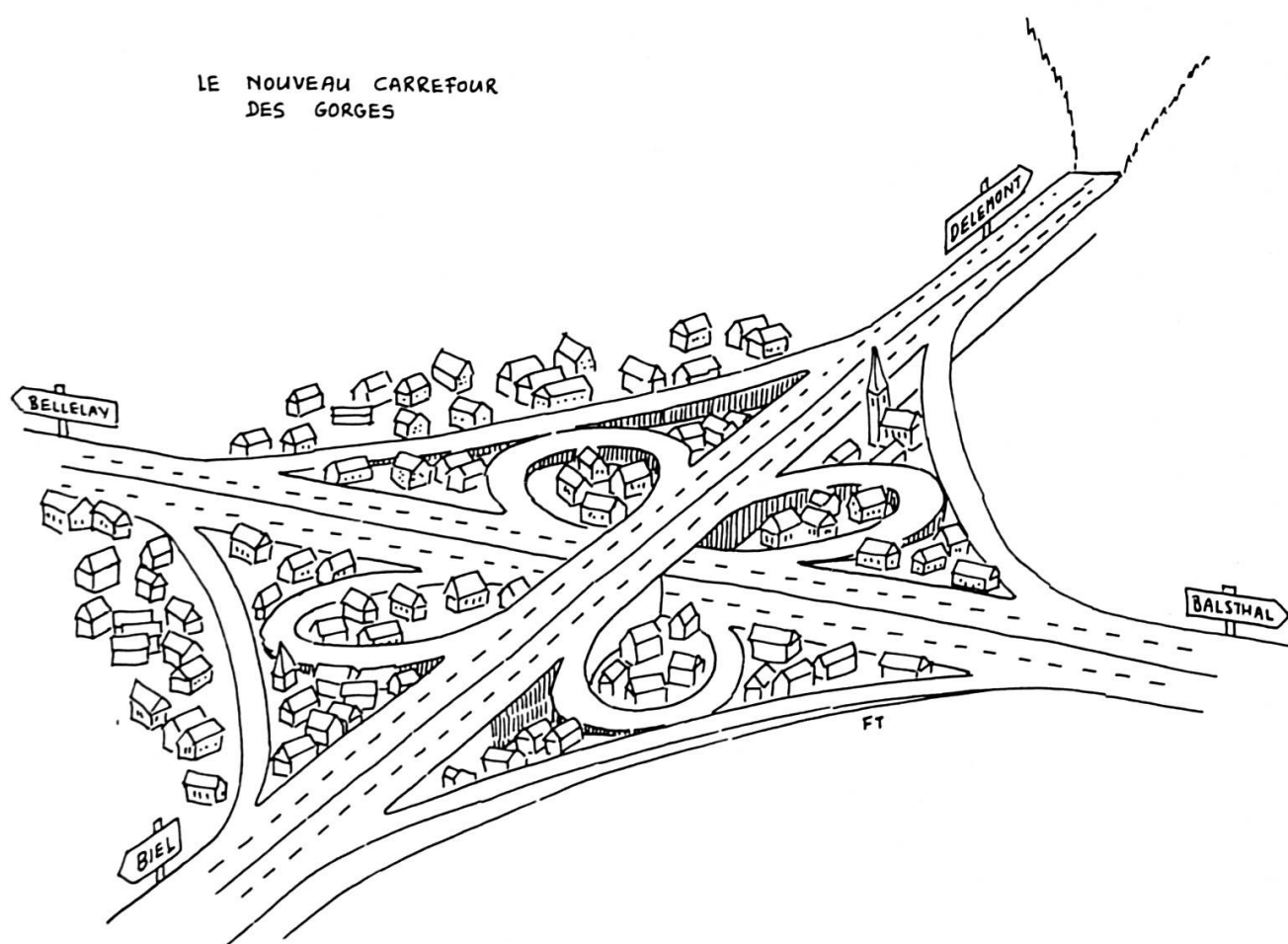


verre, les poids lourds ne s'arrêteront plus dans les relais routiers existants).

- e) Avec les restrictions budgétaires, aucune garantie quant à l'entretien des routes existantes (on constate déjà que les améliorations prévues n'ont pas toutes été réalisées).
- f) Quelle attraction touristique qu'une vallée comme celle-ci parcourue par une autoroute, une route cantonale et une voie de chemin de fer, plus de nombreux échangeurs!

2. Arguments concernant le trafic

- a) Aucune étude sérieuse du trafic actuel n'a été faite, aucune enquête sur les buts des usagers de la route (proportion entre le trafic de transit dans la Vallée et le trafic entre les localités) pour justifier une telle réalisation!
- b) Cette route ne se justifie pas du point de vue du volume du trafic actuel, d'autant plus qu'elle ne détournerait, selon les tenants du projet, que 30 à 40% de la circulation, et cela dans les conditions les plus favorables.
- c) Forte augmentation du trafic de transit, surtout des poids lourds n'entraînant qu'une augmentation des nuisances sans aucun bénéfice.
- d) Comment concilier certains tronçons à très forte pente avec les impératifs de la sécurité, surtout sur une nouvelle route prévue justement pour augmenter cette sécurité?
- e) Actuellement la fluidité du trafic est suffisante et une amélioration des endroits dangereux ou resserrés doit être suffisante pour garantir cette fluidité dans les années à venir.



3. Agriculture et sylviculture

- a) Diminution de la surface des terres cultivables, donc disparition de plusieurs domaines agricoles.
- b) Spéculation sur les terres (des propositions d'achat semblent déjà avoir été faites à certains agriculteurs), d'où hausse du prix des terres agricoles (qui en profite?).
- c) Diminution de la surface forestière. Cette surface devant être maintenue, où va-t-on replanter, si ce n'est sur des terrains agricoles ou sur des terrains dits sans valeur économique mais à valeur écologique élevée (zones humides, prairies sèches, terrains vagues)?

4. Environnement

- a) Aucune garantie quant au respect de la législation en vigueur sur la protection de la flore, de la faune, des eaux et du milieu naturel n'a été donnée. Qui peut la garantir?
- b) Création d'une barrière pour la faune dans une vallée étroite déjà coupée par une route cantonale et une voie de chemin de fer.
- c) Enlaidissement du paysage par les nombreux ouvrages d'art (voir les exemples de Frinvilier et de Péry-Reuchenette).
- d) Utilisation massive de sel pour le déneigement en hiver (pour une route à quatre pistes, il faudra plus du double de la quantité employée actuellement, ce qui reviendra à multi-

plier au moins par trois les quantités déversées chaque hiver, la route actuelle devant de toute façon rester praticable (60 à 70% du trafic). Aucune étude quant à l'impact d'une telle quantité de sel sur la faune et la flore d'une petite rivière comme la Birse.

- e) Le tracé prévu traverse plusieurs zones de détente aux abords des villages. Il faudra donc fuir la Vallée pour trouver un peu de calme.
- f) Aucune garantie des hydrogéologues en ce qui concerne le débit de la source de la Birse lors du percement du tunnel de Pierre-Pertuis.
- g) La route longe une zone de sources et de ruisseaux le long de Montoz. Elle est de plus située sur des terrains alluviaux et des marnes gonflantes. Que faire des eaux de drainage, surtout lors de fortes précipitations? Combien de zones humides et de ruisseaux seront détruits ou mis sous tuyaux?

Ce que les opposants exigent:

1. *L'étude approfondie d'un tracé direct partant de l'axe Moutier - Court en direction du Plateau par un tunnel, tracé préservant au mieux l'environnement et abandonnant ainsi les deux projets T6/T30 à ciel ouvert.*
2. *L'amélioration, dans les plus brefs délais, des routes existantes.*

Eric CHARPIÉ
Jean-René LÜTHI