

Zeitschrift:	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Herausgeber:	Société de communication de l'habitat social
Band:	47 (1974)
Heft:	5
Artikel:	A propos de la Transjurane
Autor:	Eckert, Jean
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-127623

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: 28.12.2025

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

A propos de la Transjurane

19

1. Introduction

La commission chargée d'étudier l'extension et la structuration du réseau des routes principales suisses est en voie d'imposer, sous l'égide de son président, de manière unilatérale, pour ne pas dire dictatoriale, un tracé d'une route transjurane qui, délibérément, ne tiendra aucun compte des données réelles du problème, à savoir: les options prises par la France, le développement économique du pays et la volonté d'un peuple. Le présent article a pour but de mettre les membres de cette commission devant leurs responsabilités et de les rendre attentifs au fait qu'ils n'ont pas le droit de disposer, en méconnaissance de cause et sans consulter les intéressés, d'une région de 140 000 habitants.

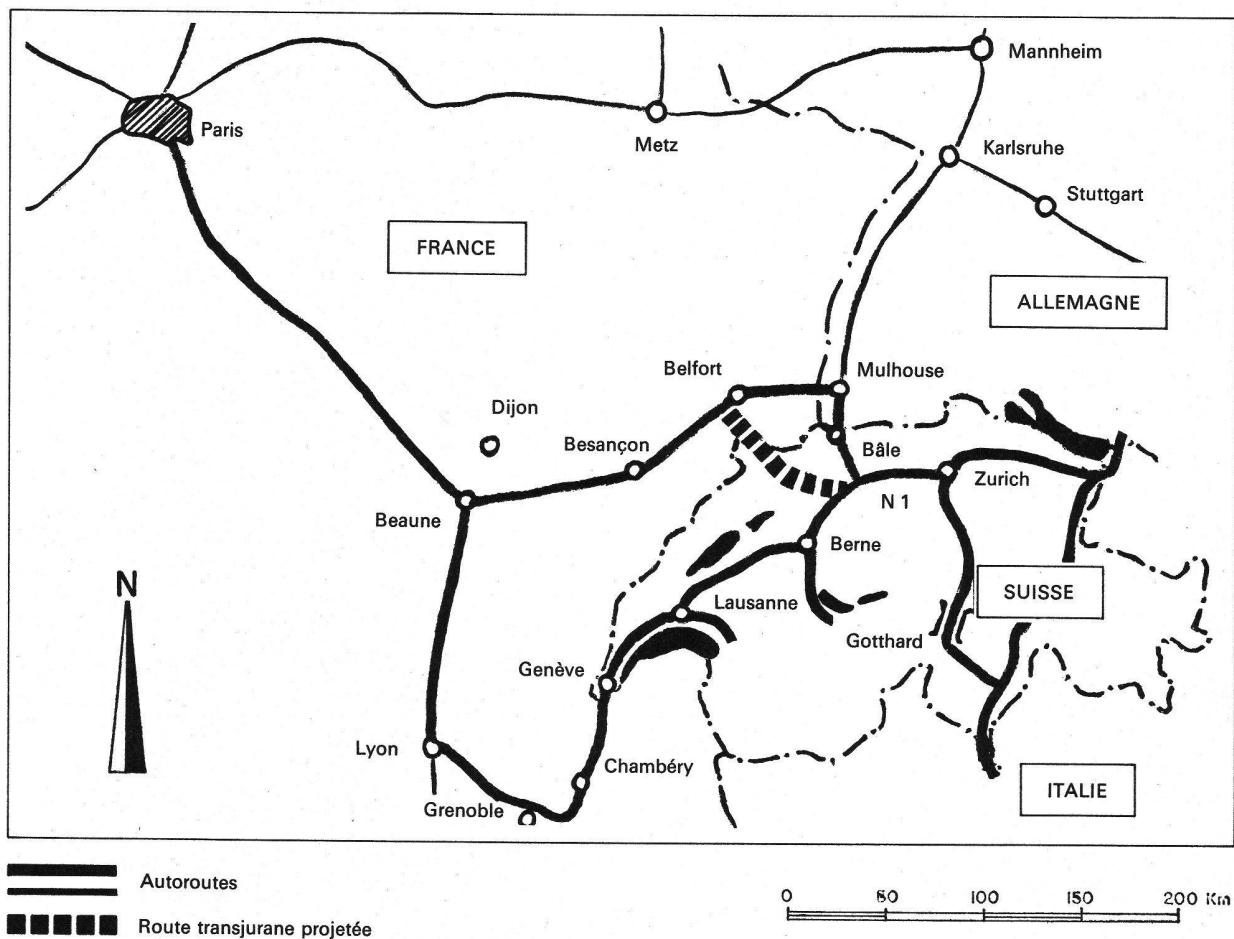
2. Les données du problème

2.1. Situation géographique et politique

Formant la partie septentrionale du canton de Berne, la population du Jura vit dans les vallées, à l'exception du plateau des Franches-Montagnes et de l'Ajoie, tête de pont helvétique en territoire français. On passe d'une vallée à l'autre en franchissant des cols: Les Rangiers, Pierre-Pertuis, Günsbrunnen, ou en traversant des cluses: gorges de Moutier, gorges de Court, Taubenloch.

Le Jura dispose de deux sorties sur le Plateau suisse:

Taubenloch-Bienne et Günsbrunnen-Balsthal. Il possède en outre une ouverture sur Bâle et une autre sur La Chaux-de-Fonds.



A la suite de la modification de l'article 1 de la Constitution bernoise du 29 octobre 1950, il est explicitement reconnu l'existence d'un peuple jurassien, distinct de celui de l'ancienne partie du canton.

2.2 Situation économique

D'une étude faite en 1969 par le Centre de recherches en anthropologie de l'Université de Genève sur «la typologie des communes du Jura bernois», il ressort que les régions de Delémont et de Porrentruy forment deux régions plus ou moins autonomes polarisées par leur chef-lieu, alors que celles de Moutier et de Courtelary sont polarisées par Bienné et Grenchen, les Franches-Montagnes par La Chaux-de-Fonds, Laufon par Bâle et le Clos-du-Doubs par Delémont et Porrentruy.

Cela conduit les auteurs de cette étude à se poser les questions suivantes:

1. Dans quelle mesure ces villes ne drainent-elles pas consommateurs et producteurs habitant le Jura ou qui pourraient s'y établir?
2. Dans quelle mesure le Jura n'est-il pas réduit à un réservoir de main-d'œuvre et à une zone verte?
3. Dans quelle mesure le Jura n'est-il pas une région en passe de devenir marginale?

Le Jura est incontestablement une région prospère, mais les Jurassiens ne participent pas intégralement aux développements sociaux, fondamentaux des sociétés modernes.

Ainsi donc, seul le Laufental appartient à la *Regio basiliensis* et, contrairement au rapport de la Commission de planification des routes nationales, le Jura nord n'appartient pas à la zone d'influence de la localité semi-centrale de Bienné.

2.3. Le réseau ferroviaire

Le Jura bernois est bien desservi par le réseau CFF, dont les lignes sont:

Bâle–Delémont–Grenchen–Bienné–Lausanne
Belfort–Porrentruy–Delémont–Bienné–Berne
Bienné–La Chaux-de-Fonds
Moutier–Sonciboz

Il est bon de rappeler qu'avant la Première Guerre mondiale, alors que l'Alsace était allemande, Delle était une porte d'entrée très importante, puisque le Paris-Orient-Express y pénétrait dans notre pays. Depuis que l'Alsace est française et surtout par suite de la rationalisation de la SNCF, l'importance de Delle a pratiquement disparu, et cela au détriment de toute l'Ajoie.

2.4. Le réseau routier

2.4.1. Le réseau routier jurassien

Le réseau des routes cantonales est très dense. Sa longueur est de 656,6 km., soit 4,69 km. pour 1000 habitants. Il est ouvert toute l'année à la circulation. Son altitude varie entre 306 m. et 1227 m. En particulier le col des Rangiers culmine à 856 m., celui de Gängsbrunnen à 769 m. et celui de Pierre-Pertuis à 827 m., alors que pour sa part le plateau des Franches-Montagnes est situé à une altitude moyenne de 1000 m.

Les routes principales subventionnées par la Confédération sont:

la T6: Boncourt–Delémont–Bienné

la T18: Delémont–Bâle

la T30: Sonciboz–La Chaux-de-Fonds

A l'exception de Bienné–Sonciboz prévu à 4 voies, le profil normal des routes principales est à 2 voies normales ou élargies, selon le trafic deux roues. Les tableaux ci-dessous renseignent sur la provenance du trafic aux deux postes de recensement principaux de Péry (T6) et Zwingen (T18).

a) Trafic moyen journalier en véhicules/jour

Année	Péry				Zwingen			
	Etranger	Autres cantons	BE	Total	Etranger	Autres cantons	BE	Total
1960	710	878	2463	4051	599	1659	964	3222
1965	1130	1245	3748	6123	1004	2556	1565	5125
1970	844	1561	4763	7168	780	3087	2003	5870

b) Trafic moyen journalier exprimé par rapport au trafic des véhicules du canton

Année	Péry				Zwingen			
	Etranger	Autres cantons	BE	Total	Etranger	Autres cantons	BE	Total
1960	0,29	0,36	1	1,65	0,62	1,72	1	3,34
1965	0,30	0,33	1	1,63	0,64	1,63	1	3,27
1970	0,18	0,33	1	1,51	0,39	1,54	1	2,94

c) Accroissement du trafic

Période	Moyenne suisse	Péry	Zwingen	Les Rangiers
De 1955–1960	1,79	1,48	1,54	1,58
De 1960–1965	1,65	1,51	1,59	1,58
De 1965–1970	1,35	1,17	1,14	1,29

Les comptages effectués en 1970 sur la route N° 30 Moutier–Balsthal, au sud de Crémises, ont certes donné des résultats très modestes, puisque la moyenne journalière est de 1188 automobiles par jour. Il est toutefois intéressant de constater que les véhicules non cantonaux et cantonaux ont participé chacun pour 50 % au trafic, et que les trains routiers représentent 4,3 % du trafic total. Le fait qu'entre Moutier et Balsthal, soit sur une longueur de 28 km., il n'y ait pratiquement pas de voies d'accès latérales, hormis la route du Weissenstein, et que la population résidante y est de 7100 habitants répartis entre 11 communes, démontre le caractère prédominant de voie de transit que revêt cette route.

Vu ce qui précède, nous pouvons tirer ce qui suit:

1. L'accroissement du trafic est inférieur dans le Jura à celui de la moyenne suisse. Cela est dû à la part décroissante du trafic des véhicules étrangers et des autres cantons. C'est la conséquence logique de la situation marginale qu'occupe le Jura, par rapport aux grands courants de circulation.
2. La toute T18 est une voie de pénétration Bâle–Jura, qui sert davantage au trafic des véhicules bâlois qu'à celui des véhicules du canton.
3. La route Bâle–Delémont–Bienne n'est pas une route de transit, mais une voie de pénétration Bâle–Jura et Bienne–Jura. Cette tendance s'est accentuée avec l'ouverture de la N2: Augst–Egerkingen.
4. Pour la période 1965–1970, l'augmentation du trafic sur la T6 aux Rangiers est bien plus forte que dans le reste du Jura. Cela est dû à la possibilité de joindre la N1 à Œnsingen par la route N° 30.

2.4.2 Le réseau des routes nationales

Le Jura bernois est la région la plus importante de la Suisse à ne pas être desservie par le réseau des routes nationales. On peut même affirmer, qu'à l'exception d'Appenzell IR, tous les cantons et demi-cantons le sont. Et pourtant, la part des frais de construction des routes nationales à payer par les automobilistes jurassiens s'élève déjà à 150 millions de francs!

2.4.3. Le réseau autoroutier français

L'autoroute A36 Beaune–Mulhouse est en construction entre Belfort et Montbéliard. La section Belfort–Mulhouse devrait être mise en service en 1975. La section Montbéliard–Besançon en 1976 et Besançon–Beaune en 1978. Cette autoroute, qui reprendra le trafic à destination de la Suisse alémanique, issu de la A6 Paris–Beaune, passera à Trétudans à 14 km. de la frontière suisse de Boncourt.

De Trétudans à Boncourt une route express à 4 voies est prévue. La section Morvillars–Delle–Nord figure au VI^e plan pour un montant de 12,3 millions de francs français. La mise en chantier est prévue pour 1974.

2.5. Le développement industriel de la région Belfort–Montbéliard

L'axe mer du Nord–Méditerranée dans ses trois éléments (canal à grand gabarit, autoroute, voie ferrée électrifiée), qui passe par l'Alsace et la Franche-Comté, est l'épine dorsale de toute la construction de l'Europe économique, reliant les zones industrielles du Nord (Ruhr) à l'Europe industrielle du Sud, celle de la Méditerranée, par le chemin le plus court et le plus aisé.

La région industrielle de Belfort–Montbéliard, située à mi-chemin des deux grands ports de Rotterdam et Marseille, tend à se développer autour des ports de Bourgogne et d'Etupes, et l'on estime, qu'en l'an 2000, elle comprendra près de 3 millions d'habitants.

On prévoit qu'en 1985 le canal du Rhône au Rhin sera à grand gabarit sur toute sa longueur.

2.6. Les aspirations du Jura

Le Jura ne veut pas une route «culturelle». Du reste, le réseau des routes principales, convenablement aménagé, satisferait à cette exigence. Ce qu'il désire, c'est un désenclavement, par l'établissement d'un axe à grand trafic, susceptible de promouvoir et de diversifier son développement économique et industriel. Il cherche à s'affirmer en tant que peuple en se regroupant autour de ses centres les plus importants et plus particulièrement des régions autonomes de Porrentruy, Delémont et Moutier. Il ne veut pas donner la priorité à un axe Delémont–Bâle, ce qui conduirait à fin contraire. En résumé, le Jura ne demande rien de plus que ce qui a été accordé ailleurs.

3. Le choix du tracé

3.1. La théorie des centres

Selon la théorie des centres utilisée par la Commission de planification des routes nationales, on pourrait admettre les tracés possibles suivants:

1. Bâle–Bienne
2. Bâle–La Chaux-de-Fonds
3. Bienne–La Chaux-de-Fonds
4. Belfort/Montbéliard–Bienne
5. Belfort/Montbéliard–Plateau suisse

Vu ce qui précède, ces tracés donnent lieu aux remarques suivantes:

1. Bâle–Bienne. Ce tracé double celui constitué par la N2–N1–N5 Bâle–Bienne, distant d'environ 20 km. Il ne remplit pas les conditions d'une route de transit (voir 2.4.1.) et tend à augmenter l'emprise de Bâle sur le Jura (voir 2.5). Impossibilité de créer un cou rant de circulation visant à promouvoir le développement économique du Jura. Pas de désenclavement de l'Ajoie, conséquence de loin la plus grave.

2. Bâle–La Chaux-de-Fonds. La métropole horlogère de La Chaux-de-Fonds est un centre d'importance trop modeste pour que la liaison avec la cité rhénane puisse influencer la promotion industrielle du Jura.

3. Bienne–La Chaux-de-Fonds. Cette liaison existe. Elle est concrétisée par la T6: Bienne–Sonciboz, la T30: Sonciboz–La Cibourg, et la T18: La Cibourg–La Chaux-de-Fonds. Elle n'influencera que la partie sud du Jura.

4. Belfort/Montbéliard–Bienne. Ce tracé ne diffère du suivant qu'à partir de Moutier. Nous exposerons sous 3.2 les raisons pour lesquelles ce tracé ne peut être retenu en tant que partie intégrante de notre Transjurane.

3.2. La Transjurane: Boncourt–Œnsingen

Les principaux avantages que présente le tracé de la Transjurane peuvent être résumés comme suit:

1. Il relie le réseau autoroutier français à son homologue helvétique.
 2. Il joint la région industrielle de Belfort/Montbéliard à celle du Plateau suisse.
 3. Il conduit par la voie la plus courte, le trafic à destination de la Suisse alémanique et du Tessin, au centre de gravité du réseau des autoroutes suisses (économie 27 km.).
 4. Il remplit, par rapport à Bâle, le rôle de route de dégagement.
 5. C'est la prolongation logique de la route express française Trétudans-Dérizy.
 6. C'est une voie de desserte intéressante pour Bourgogne, qui peut être considéré comme le port méditerranéen de la Suisse.
 7. C'est une voie de pénétration franco-suisse intéressante entre Bâle et Vallorbe.
 8. Il tient compte de toutes les données du problème et prend pleinement en considération les aspirations du peuple jurassien.
 9. Il permet la hiérarchisation du réseau des routes principales du Jura, à savoir:
 - La Transjurane en tant que route nationale ou route principale d'ordre supérieur.
 - La T6: Biel-Sonceboz en tant que pénétrante sud avec une bretelle sur La Chaux-de-Fonds (T30) et une bretelle sur Moutier (T6).
 - La T18: Bâle-Delémont en tant que pénétrante est. Pour que la Transjurane remplisse sa mission et ait sa raison d'être, il faut que la construction de l'autoroute A36 et celle de la route express Trétudans-Dérizy soient terminées. Cette condition sera remplie bien avant que la Transjurane ne soit réalisée, c'est-à-dire dès 1978.
- Remarquons enfin que le trafic issu de la A6 à destination de la Suisse romande aura avantage à pénétrer en Suisse à Vallorbe. C'est pourquoi une liaison avec la Suisse romande par la Transjurane n'est intéressante que pour le trafic provenant de la région Belfort-Montbéliard. En conséquence, la Transjurane étant avant tout une liaison France-Suisse alémanique, son tracé doit se diriger sur Cessingen et non sur Biel.

Remarques

On parle, dans certains milieux, de la désaffection envisagée du tunnel de la ligne de chemin de fer SMB entre Günsbrunnen et Oberdorf. N'y aurait-il pas là, la possibilité, après aménagement adéquat en fonction du trafic routier, d'envisager un éclatement

de la Transjurane à Günsbrunnen, avec une branche de raccordement à la N5 dans les environs de Soleure et l'autre branche à la N1 à Cessingen? Cela mérite d'être étudié.

Conclusion

Par ces propos, nous avons voulu démontrer que les comptages de circulation seuls ne sont pas un critère suffisant pour décider du tracé d'une route dont dépend l'avenir économique de tout un peuple. Compte tenu des projets routiers français en voie de réalisation, il est possible de faire des études de trafic sérieuses. A-t-on pu se baser sur des comptages de circulation pour décider du tracé de la route du Rawyl?

La Suisse est maintenant partenaire de la CEE. Il en résulte que l'on s'achemine vers une libéralisation des rapports frontaliers, dont le Jura a tout à profiter. La Transjurane, qui ne sera certainement pas mise en chantier en tant que telle avant 1980, exige une solution valable pour l'an 2000. C'est dire que les critères d'appréciation doivent être adaptés à la situation et qu'il ne faut pas aborder cette étude avec une conception datant de 1959!

Nous osons espérer que ces quelques considérations seront matière à réflexion pour les membres de la commission fédérale chargée d'étudier l'extension du réseau des routes principales et qu'ils en tireront le meilleur profit, pour le bien d'une région trop longtemps délaissée.

Jean Eckert, ing. en chef
du V^e arrondissement,
Delémont