

Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 16 (1945)

Heft: 4

Artikel: Les projets d'aménagement du réseau routier suisse et la route Delémont-Bâle

Autor: Lévy, Irmin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825447>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

surtaxe pour trains directs est à payer intégralement à l'aller et au retour. Pour de plus amples renseignements ainsi que pour les trains spéciaux mis en circulation pendant la Foire, prière de se reporter aux affiches jaunes placardées dans les gares.

Les tramways de Bâle délivrent pendant la Foire des cartes journalières à fr. 1.50, valables pour un nombre illimité de parcours sur l'ensemble du réseau.

Le catalogue de la Foire, qui sera en vente dès fin mars, est un excellent guide pour se diriger dans les 11 halles de la Foire et donne un clair aperçu des différents groupes. Il rend de signalés services tout au long de l'année comme source de documentation sur la production indigène.

Le service de logement, à condition d'en recevoir la demande à temps, se charge de retenir des chambres à l'hôtel et chez le particulier. Il aura son bureau, du 14 au 24 avril, dans l'immeuble de la maison Danzas, vis-à-vis de la gare des CFF, tél. 3 00 40.

Les bureaux et services auxiliaires suivants sont à la disposition des visiteurs : office d'exportation, service des étrangers, bureau de renseignements des chemins de fer et du tourisme, poste, télégraphe et téléphone, banque, correspondance, garderie d'enfants : à côté de la halle XIII a.

Restaurant de ville et autres locaux de restauration dans les bâtiments mêmes de la Foire.

Les projets d'aménagement du réseau routier suisse et la route Delémont-Bâle

I. Aménagement du réseau routier suisse

Dans l'ensemble des mesures prises par nos autorités fédérales pour parer à un chômage possible après la guerre, il est prévu de créer un grand nombre de possibilités de travail, parmi lesquelles l'aménagement du réseau des routes suisses de plaine jouera un rôle considérable, puisqu'une première évaluation du coût des travaux donne le chiffre respectable de 540 millions de francs.

Au début de l'année 1941, les autorités fédérales ont désigné une commission d'experts et l'ont chargée d'une étude d'ensemble de la question. Cette commission a présenté le résultat de ses travaux dans un rapport au Président de la Confédération le 31 mars 1942. Elle est arrivée à des conclusions précises en se basant sur :

- les caractéristiques du trafic routier avant la guerre,
- le développement probable du trafic routier au cours des prochaines décennies,
- le coût probable des travaux,
- un code d'urgence,
- la nécessité de raccorder le réseau routier suisse aux réseaux de l'étranger.

Le problème de l'aménagement du futur réseau routier suisse présentait d'emblée une grande difficulté. Fallait-il prévoir des autostrades ou se contenter de routes automobiles ? Le développement futur du trafic routier est déterminant pour trancher la question. Que sera ce trafic ? La statistique permet d'éclairer la question, sans cependant fournir des éléments d'une sûreté absolue. Si l'augmentation du trafic a suivi depuis 1920 une courbe assez régulière, où cette courbe reprendra-t-elle après la guerre et quel sera le rythme de l'augmentation du trafic routier et de sa densité ? L'appauvrissement général de l'Europe ne sera-t-il pas un frein sérieux de longue durée à la reprise du trafic automobile et à son développement ultérieur ? L'aviation, dont l'utilisation commerciale et touristique, tendra à se généraliser, n'absorbera-t-elle pas une partie du trafic automobile ?

Il n'est peut-être pas inutile de préciser ce qu'il faut entendre par « autostrade » et par « routes pour autos ».

Une *autostrade* est une artère à quatre voies, sans croisement à niveau, avec des points de jonction spécialement aménagés pour y éviter tous les croisements. Elle est réservée au trafic automobile et relie des grands centres.

Une *route pour autos* est, selon la définition de la commission, une route à trois voies au minimum, si possible sans croisements, réservée uniquement aux véhicules à moteur. Des pistes spéciales y sont réservées aux cyclistes.

Une troisième catégorie de routes prévues est celle des *routes améliorées*, ouvertes aussi au trafic hippomobile. Le trafic y sera séparé pour les cyclistes et les piétons.

Le réseau routier suisse est déjà très dense. Faut-il le compléter en lui superposant des autostrades ? La question de principe a été résolue négativement. En effet, l'amélioration du réseau actuel peut suffire aux exigences d'un trafic automobile moderne, soit :

- vitesse moyenne élevée,
- sécurité suffisante,
- rendement économique suffisant,
- commodité.

Le trafic automobile interne est en général un trafic à courte distance. Le trafic automobile étranger en Suisse est avant tout touristique. Il n'est pas question d'un trafic marchandises important en transit par la route à travers la Suisse. La construction d'un système d'autostrades absorberait des capitaux considérables. Les travaux devraient être terminés dans un temps minimum parce qu'une autostrade n'a de sens que quand elle est construite d'un bout à l'autre. Cela est peu conciliable avec les mesures prises pour absorber le chômage.

La commission prévoit donc uniquement l'aménagement des routes existantes en routes pour autos et en routes améliorées.

Il est prévu d'aménager les *routes de grand transit*, c'est-à-dire celles qui sont raccordées aux artères principales des pays limitrophes, les *routes principales*, assurant les communications internes les plus importantes entre nos grandes villes, les *routes d'accès aux routes alpestres*.

Nous ne les énumérerons pas, et nous nous contenterons de citer des exemples :

Route de grand transit: Bâle-Sissach-Olten-Sursee-Lucerne-Schwyz (puis route alpestre Schwyz-Andermatt-Saint-Gotthard-Biasca)-Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso.

Route principale: Yverdon-Neuchâtel-Bienne-Soleure-Olten.

Route d'accès aux routes alpestres: Boncourt-Porrentruy-Delémont-Sonceboz-Bienne-Berne-Thoune-Spiez.

Le Jura ne figure dans le plan d'aménagement du réseau routier établi par la commission que par la route Boncourt-Bienne. Il est prévu d'aménager cette artère entre Boncourt et Delémont, à deux voies de 7 m. de large, sans pistes cyclables, entre Delémont et Bienne, à deux voies de 7 m. de large avec pistes cyclables, là où elles sont réalisables sans frais excessifs.

La route Bâle-Delémont, avec un trafic routier cependant intense ne figure pas dans ce plan, bien qu'elle ait eu en 1936-1937 un tonnage moyen de 2000 To par jour contre 1000 To par jour sur la route Porrentruy-Delémont. A titre de comparaison la route Bâle-Liestal avait 7000 To par jour de trafic.

Des démarches ont été faites dès la publication du rapport de la commission par le canton de Bâle-Ville et par l'Association pour la défense des intérêts du Jura pour que l'artère Bâle-Delémont soit englobée au plan d'aménagement des routes suisses. L'importance de cette artère n'échappera à personne. Elle constitue la voie de communication naturelle entre Bâle et le Jura bernois, Bienne, La Chaux-de-Fonds, Neuchâtel, Lausanne et Genève. Le Col de Pierre-Pertuis ne constitue pas un obstacle qui puisse faire donner la préférence pour le franchissement du Jura à la route Bâle-Waldenbourg-Oensingen. Grâce aux efforts de MM. les conseillers d'Etat Wenk (Bâle) et Grimm (Berne), l'aménagement de la route Bâle-Delémont a aussi été mis à l'étude. Nous ignorons quand elle sera incorporée au programme d'aménagement des routes de plaine, dont la réalisation est prévue en trois étapes. La route Boncourt-Bienne y figure dans la deuxième étape. Il serait rationnel qu'il en fût de même de la route Bâle-Delémont. Nous croyons savoir cependant que l'attribution aux différentes étapes n'a rien de définitif et aussi longtemps que les étapes ne seront pas délimitées dans le temps, il peut être oiseux de s'y arrêter.

II. Route de grand transit Delémont-Bâle

La Société suisse de construction de routes automobiles (S.S.R.A.), créée et dirigée par M. le conseiller aux Etats Wenk, de Bâle, ne prévoyait à l'origine dans son programme que les routes de grand transit d'intérêt international. Le Jura bernois y était touché par l'artère Delle - Porrentruy - Delémont - Bienne - Berne-Interlaken.

La Commission d'études de la S.S.R.A., appuyée plus tard par les Associations des intérêts de Bâle et par l'Association pour la défense des intérêts du Jura a obtenu des autorités compétentes, soit de l'Inspectorat fédéral, que le tronçon Bâle-Delémont figure également au programme des routes de grand transit.

Les études furent mises en soumission et adjudgées comme suit :

Lot I Bâle-Grellingue 10.170 m. à MM. W. et J. Rapp, ingénieurs à Bâle,

Lot II Grellingue-Laufon 10.650 m. à MM. Dr Burgdorfer et Lauterburg à Berne,

Lot III Laufon-Delémont 13.652 m. au Bureau I. Lévy, ingénieur à Delémont.

Ces projets ont été remis à la S.S.R.A. en janvier 1944. Ils furent approuvés par la sous-commission B, sous réserve de ratification par l'Assemblée générale qui tiendra ses assises au Rialto le 18 avril 1945. Les plans de détails seront exposés à cette occasion ; ils intéresseront beaucoup de Jurassiens. Les rapports techniques ont été publiés dans un numéro spécial de mars 1945 de l'organe officiel de l'Association « Die Autostrasse ».

Les Jurassiens qui s'intéressent au développement de leur pays prendront volontiers connaissance de quelques données du projet. Ils seront reconnaissants aux Associations touristiques qui ont pris l'initiative de ces projets.

L'artère Bâle-Delémont, lorsqu'elle sera modernisée sera une des voies de communication des plus importantes de la Suisse occidentale. Du temps des Romains déjà, elle jouait son rôle en raccordant les colonies d'Aventicum et Augusta-Rauracorum par le col de Pierre-Pertuis.

Au moyen âge, cette voie avait conservé toute son importance et les ruines de châteaux-forts et de bourgs qui bordent la vallée de la Birse attestent qu'un grand trafic devait se dérouler le long de cette artère naturelle.

Immédiatement après la première guerre mondiale, la circulation automobile prit un essor que ne pouvaient supporter les routes d'alors. Il s'agissait tout d'abord de combattre la plaie de la poussière en dotant la chaussée d'un revêtement goudroneux

ou bitumeux. Allant au plus pressé et pour donner satisfaction au plus grand nombre d'intéressés, on aménagea le maximum de longueurs possibles avec des budgets insuffisants. Très souvent des tronçons à bombement trop accentué et à mauvais virages non relevés reçurent un revêtement superficiel. La circulation automobile y est dangereuse et les embardées nombreuses. La largeur varie de 6 m. à 7 m. Des travaux de modernisation plus importants ont été apportés plus tard sur certains parcours et nous citerons en particulier celui à la sortie de Bâle où l'Etat de Bâle-Campagne a construit une nouvelle route avec chaussée de 8,00 m. de largeur, deux pistes cyclables et deux trottoirs. Tous les travaux entrepris entre les années 1920-1959 sur le reste du parcours Bâle-Delémont en font une route suffisante au trafic régional. Les autos peuvent y circuler avec une vitesse acceptable.

Les bases du projet d'aménagement sont les suivantes :

Largeur de la chaussée 7,00 m.

Deux pistes cyclables de 1,80 m. chacune,

Dans les agglomérations deux trottoirs de 1,50 m.,

La pente de la route ne dépassera pas 5 ‰ et les rayons des virages auront au minimum 100 m.

Examinons rapidement les tracés proposés dans les trois projets :

Le lot I comprend en grande partie la traversée de la banlieue de la ville de Bâle. Il s'agissait dans ce cas spécial de trouver un tracé évitant les agglomérations existantes et permettant une extension aisée des localités traversées. La solution proposée résout parfaitement et élégamment ce double problème. La route actuelle est maintenue sur 5 km. dès la sortie de Bâle. A 1500 m. avant Reinach, la nouvelle voie oblique à gauche et après avoir évité Reinach et Aesch retrouve la route existante à Angenstein. Cette déviation de 4,5 km. est à peu près en ligne droite. Les voies secondaires traversent la nouvelle voie par des passages inférieurs ou supérieurs. Elle aura donc toutes les caractéristiques d'une route réservée au grand trafic automobile. Du château d'Angenstein à l'entrée de Grellingue, rien de spécial à part quelques contours améliorés. La traversée de Grellingue, village à constructions rapprochées, n'est pas facile. Pour maintenir le gabarit de la nouvelle route, quelques bâtiments devront être supprimés. Le raccordement à la station exigera toujours au milieu de la localité le carrefour dangereux et sans visibilité bien connu des usagers de la route. C'est pourquoi une variante avec déviation au sud du village sur la rive gauche de la Birse a été envisagée. Le chemin de la station serait traversé par un passage inférieur. Trois bâtiments devraient être démolis. Cette proposition intéressante mérite un examen approfondi surtout de la part des autorités communales de Grellingue.

De Grellingue à l'entrée de Laufon pas de grands travaux sauf la galerie de 250 m. sous l'éperon de rocher barrant le défilé de Kessiloch. La cité de Laufon avec ses portes médiévales n'est pas faite pour favoriser un grand trafic automobile. Les auteurs du projet du lot II MM. Burgdorfer et Lauterburg ont proposé une solution intéressante évitant la propriété bâtie et permettant l'extension de la ville. La nouvelle voie de 2,5 km. de long, qui ne se prêtera qu'au grand trafic automobile, passera au nord-est de Laufon, enjambrera la route de Röschenz par un passage supérieur à proximité de l'Eglise catholique pour retrouver la route actuelle près des Moulins jurassiens. Cette proposition provoquera des discussions intéressantes dans la petite ville de Laufon. La solution définitive devra former la base du plan d'extension de la cité.

De Laufon à l'entrée de Liesberg, le tracé actuel est maintenu avec les corrections d'usage des virages et naturellement avec aménagement de la chaussée pour la largeur utile de 7,00 m. plus les deux pistes cyclables de 1,80 m.

L'Etat de Berne avec l'aide des C.F.F. a supprimé il y a dix ans les deux passages à niveau en aval de Liesberg. La route corrigée contourne le promontoire qui barre la vallée de la Birse. Le nouveau projet prévoit une variante avec un tunnel-route de 170 m. de long sous la montagne. Les contours brusques seraient évités et la route raccourcie de 400 m. Ce projet a peu de chance d'être pris en considération vu les grands frais qu'il occasionnerait et surtout à cause des sommes dépensées pour la première correction.

A travers l'agglomération de Liesberg jusqu'à l'entrée de Soyhières, la route actuelle est maintenue. Soyhières avec son passage à niveau, ses croisements de route et sa mauvaise visibilité représente un obstacle à éviter. Nous avons proposé il y a quelques années, avant d'étudier la suppression du passage à niveau sous le Vorbourg de construire une nouvelle route longeant la voie des C.F.F. (côté nord et ouest) en aval de Soyhières pour retrouver la route actuelle en amont du passage à niveau sous le Vorbourg. La nouvelle route avait une longueur de 2500 m. Son tracé eût été favorable, sans contours, sans pentes appréciables. Les deux passages à niveau des C.F.F. entre Delémont et Soyhières auraient été supprimés. Pour des raisons financières, ce projet ne fut pas accepté. Il serait possible aujourd'hui encore, mais difficile de reprendre cette idée.

La nouvelle solution permet d'éviter le village de Soyhières par une nouvelle route de 1465 m. Elle traverse la voie ferrée avant l'entrée du village par un passage supérieur oblique et enjambe deux fois la Birse par des ponts en béton armé. Aucun bâtiment n'est touché. La route cantonale est reprise près de la

Fabrique de ciment. La solution, bien qu'un peu plus coûteuse, est radicale si on ne s'occupe que de la route de grand transit sans tenir compte des voies de raccordement.

Jusqu'à l'entrée de la vallée de Delémont, la route actuelle est maintenue avec le passage supérieur sous le Vorbourg. Malgré le peu de place disponible sur un certain parcours entre la voie des C.F.F. et la Birse, il a été possible de maintenir la largeur de la route à 10,60 m. (chaussée plus deux pistes). Le trafic piéton sera détourné sur la rive droite de la Birse. Le sentier existant est à remettre en état et à prolonger depuis la ferme de Bellerive jusqu'à proximité de la station de Soyhières.

Les études pour la continuation sur Bienne et Porrentruy ne sont pas encore entreprises. Le détournement de la ville de Delémont et l'amélioration du dangereux passage supérieur près des Rondez seront deux problèmes intéressants. Les autorités locales devront faire preuve de largeur de vue et de sagesse pour accepter les solutions d'avenir d'envergure. On ne saurait oublier que le tracé des routes de transit dans une localité doit être étudié et fixé avant d'établir des plans d'alignement à courte vue.

Les devis des trois lots sont basés sur les prix d'unité de 1932. En voici les résumés :

Lot	Longueur	Devis fr.	Par km. fr.
I	10,170	5,852,000	580,000
II	10,650	5,700,000	538,000
III	13,652	6,307,000	462,000
Totaux	34,452 m.	15,860,000 fr.	

Calculée au prix de ce jour, la dépense s'élèverait à environ 25,000,000 fr. On ne doit pas s'attendre à voir les chantiers s'ouvrir à l'annonce d'un chômage éventuel. Des tractations nombreuses sont encore en vue. Les études, dont le mérite principal revient à la S.S.R.A., formeront la base des projets d'exécution. Elles éviteront les solutions à la petite journée en créant un programme d'avenir des plus intéressants.

Delémont, avril 1945.

Irmin Lévy.