

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: 53 (1982)

Heft: 1: Un choix fondamental : la Transjurane

Register: La Transjurane : 150 ans d'histoire

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>

La Transjurane : 150 ans d'histoire

● 22 février 1838

La députation jurassienne au Grand Conseil bernois crée la «Commission pour le perfectionnement des routes du Jura bernois». Présidée par Xavier Stockmar, elle déclare : «De grands travaux restent encore à établir, entre autres et surtout la percée de la montagne des Rangiers» pour attirer le transit à travers le pays.

● 21 juin 1960

Le Conseil national fixe le réseau des routes nationales.

● 1965

Sous la pression des députés jurassiens et des revendications exprimées dans la presse, le directeur des Travaux publics du canton de Berne charge l'ingénieur en chef du 5^e arrondissement d'étudier le tracé d'une route transjurane pouvant être incorporée au réseau des routes nationales lors de la prochaine révision, soit après 1992.

● 1968

Résolution de Pro Jura demandant qu'une Transjurane Boncourt - Delémont - Moutier - Oensingen puisse être mise en chantier avant 1985.

● Juin 1968

Motion du conseiller national Simon Kohler demandant au Conseil fédéral de «recourir aux solutions qui permettraient de porter remède à cet état de choses (isolement routier du Jura) en intégrant la Transjurane dans le réseau des routes nationales».

● Décembre 1968

Adoption de la motion Kohler au Conseil national.

● 1969-1970

Débats publics sur la Transjurane, résolutions de l'ACS, du TCS, des maires jurassiens.

● Juin 1971

Le Gouvernement bernois décide d'inscrire au budget un crédit annuel de 2 millions et demi pour l'acquisition de terrains pour la Transjurane.

● Novembre 1971

Adoption d'une motion du député Pierre Etique par le Grand Conseil bernois en faveur de la Transjurane.

● Avril 1973

Lors d'une rencontre entre le Gouvernement bernois et le conseiller fédéral Tschudi, le Gouvernement bernois déclare que la Transjurane Boncourt - Delémont - Oensingen est plus importante que la route Bâle - Delémont - Bienne.

● Mai 1973

Postulat de la députation jurassienne pour l'étude d'un tunnel sous les Rangiers.

● Juin 1973

Deuxième motion Kohler sur la Transjurane, acceptée par le Conseil national en septembre, par les Etats en décembre.

● Décembre 1973

Remise aux autorités fédérales d'une pétition en faveur de la Transjurane, revêtue de 24000 signatures.

● 23 juin 1977

La Constituante adopte une résolution chargeant son bureau d'intervenir auprès des autorités fédérales pour l'inscription, à bref délai, de la Transjurane dans le réseau des routes nationales.

● 10 janvier 1978

Le conseiller fédéral Hans Hürlimann se déclare acquis à la Transjurane et, compte tenu du fait que le Jura va accéder au rang de canton suisse, est disposé à tout mettre en œuvre pour l'inscription de cette route dans le réseau national.

● 28 juin 1979

Débat sur la Transjurane au Parlement jurassien qui rejette la motion radicale demandant une consultation populaire.

● Octobre 1979

La FJB se prononce pour une Transjurane Moutier - Bienne; le conseiller d'Etat bernois Gotthelf Bürki appuie cette revendication en inaugurant le Taubenloch.

● **Février 1980**

Lancement d'une initiative dans le canton du Jura demandant une consultation populaire sur le principe de la Transjurane.

● **22 avril 1980**

Dépôt de l'initiative revêtue de 6000 signatures.

● **16 octobre 1980**

Création d'un comité intervilles franco-suisse pour une voie rapide transjurane groupant les communes de Delle, Boncourt, Porrentruy, Saint-Ursanne, Delémont, Moutier, Welschenrohr.

Jura bernois : problème de la construction d'une route transjurane

En ce qui concerne la Transjurane dans le Jura bernois, il n'est pas encore possible de présenter des projets relatifs à la réalisation d'une telle route, car leur stade d'élaboration n'est pas encore assez avancé.

En revanche, nous avons pu recueillir un certain nombre de précisions sur les travaux de planification entrepris dès l'automne 1980.

La Fédération des communes du Jura bernois a fait connaître à la Direction des travaux publics du canton de Berne la décision prise à l'unanimité de l'Assemblée des délégués des communes sur le réseau routier du Jura bernois et tout particulièrement sur la Transjurane. Il fut ensuite décidé d'instituer une Commission interdisciplinaire regroupant des membres de la Commission d'aménagement de la fédération et des experts cantonaux des instances concernées par la construction routière. Cette commission interdisciplinaire est un instrument de planification qui doit permettre d'aboutir à l'élaboration de projets d'exécution sur les aménagements routiers nécessaires. Les travaux d'étude, conduits avec l'aide d'un bureau spécialisé, ont permis de donner en novembre 1981 une première information aux communes concernées par le projet de la Transjurane, sur la base de la documentation réunie pour cerner les possibilités de tracés. Il a notamment pu être précisé qu'en raison des conditions hydrogéologiques rencontrées dans le secteur de Pierre-Pertuis, la localisation la plus favora-

ble d'un tunnel se situait à l'est et légèrement au-dessus du tunnel ferroviaire existant. Dans la vallée de Tavannes, on a démontré que seuls deux tracés évitant les agglomérations pouvaient encore être envisagés, l'un sur les flancs du Moron, l'autre sur les flancs du Montoz et que toute traversée d'un versant sur l'autre ne pouvait raisonnablement être envisagée qu'aux deux extrémités de la Vallée. La traversée du site protégé des gorges de Court demandera une attention toute particulière et nécessitera encore un certain nombre d'études préliminaires (géologie, hydrologie). L'évitement de Moutier ne peut plus guère être envisagé ailleurs que par le sud et l'est de la ville, ce qui situe le départ de l'embranchement en direction du canton de Soleure dans le secteur d'Eschert. Quant aux gorges de Moutier, elles seront entièrement épargnées par la construction d'un tunnel sous le Raimeux, assurant la liaison avec le tracé en provenance du canton du Jura.

Le but de la Commission interdisciplinaire et des autorités cantonales bernoises est de parvenir à mettre à l'enquête publique des plans d'exécution d'une première étape de la Transjurane, dès que la décision des Chambres fédérales sur l'adjonction des tracés prévus au réseau des routes nationales aura été prise.

Mais quoi qu'il en soit, le canton de Berne poursuivra les travaux entrepris sur la T6, à partir des champs de Boujean à Bienne, en tout cas jusqu'à la jonction avec la route