

**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-824435>

### **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:** 02.04.2025

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

# Message du Conseil fédéral du 11 janvier 1984 (extraits)

## **Travaux préliminaires en vue de l'inclusion d'une Transjurane dans le réseau des routes nationales**

Institution du groupe de travail Transjurane  
En 1980, le Département fédéral de l'intérieur a (...) institué un groupe de travail comprenant des représentants de l'Office fédéral des routes (présidence) ainsi que des cantons de Berne, Soleure et du Jura, et l'a chargé de préparer les bases techniques d'un projet d'intégration de la Transjurane dans le réseau des routes nationales. Ce groupe a déposé son rapport en avril 1981. Il propose de compléter le réseau des routes nationales par les liaisons suivantes :

- sous la dénomination N 6  
Boncourt (frontière) - Porrentruy - Delémont  
- Moutier - bifurcation de Moutier - Tavan-  
nes - Bienna (raccordement à la N 5)  
et
- sous la dénomination N 30  
Moutier (bifurcation de la N 6) - Gän-  
sbrunnen - Balsthal - Oensingen (raccorde-  
ment à la N 1).

## **Résultats du rapport du groupe de travail**

La Transjurane aurait une longueur totale de 112 km. Elle serait construite sous forme d'une semi-autoroute à deux voies sur les tronçons qui sont nouveaux, avec des voies additionnelles (voies de dépassement, voies lentes) là où cela est nécessaire et aisément réalisable. Aux endroits présentant des difficultés topographiques, on s'écarterait du principe de la route réservée aux automobiles. Les raccordements de la Transjurane seraient dénivelés là où la place le permet et où les volumes de trafic montrent que cette mesure est indiquée.

Les investissements requis sont estimés au total à 1,64 milliard de francs (prix 1980). La Confédération verserait une contribution de 1440 millions de francs, prélevée sur le produit, à affectation réservée, des droits

d'entrée sur les carburants pour moteurs et de la surtaxe; les parts respectives des cantons de Berne, Soleure, et du Jura seraient de 118, 19 et 63 millions de francs.

Dans son rapport final, le groupe de travail justifie sa proposition comme il suit :

Trois aspects géographiques sont caractéristiques pour de vastes parties des régions desservies par la Transjurane projetée :

- la situation sur le plan des transports,
- la forte structuration interne des régions et leur subdivision par les chaînes et vallées du Jura, ainsi que par les cluses,
- la faible urbanisation.

(Paragraphe rapporté dans l'éditorial)

L'évolution démographique y a subi un renversement de tendance plus marqué que dans l'ensemble du pays. La population a connu non seulement un affaiblissement de sa croissance; de 1970 à 1979, l'espace considéré a perdu presque 7 pour cent de ses habitants. La crise économique au milieu des années 70 a fortement touché ces régions. Si l'on considère le revenu par habitant, on constate que le développement suisse n'a pas pu être suivi et que les économies régionales se sont plutôt relativement détériorées. De 1965 à 1975, le nombre des personnes actives a diminué, et proportionnellement bien plus fortement que dans l'ensemble du pays. Quelque 14000 emplois, soit 15 pour cent de l'offre de 1965, ont disparu. Les trois régions concernées répondent aux critères de la loi fédérale sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne.

Toujours selon le rapport du groupe de travail, il est certain qu'à elle seule, l'amélioration de l'infrastructure ne peut pas promouvoir globalement l'économie régionale. Si l'on veut assurer le démarrage d'un développement positif, il faut influencer une série de facteurs. L'attrait du réseau des transports est généralement jugé d'après le critère de l'accessibi-



**2942 ALLE**

Pour une agriculture  
jurassienne  
moderne et dynamique

**Coopérative agricole CENTRE-AJOIE**

2942 Alle

Téléphone 066 71 24 24

**BANQUE CANTONALE  
DU JURA  5 ANS **

**Dans votre intérêt, plus d'INTÉRÊT...**

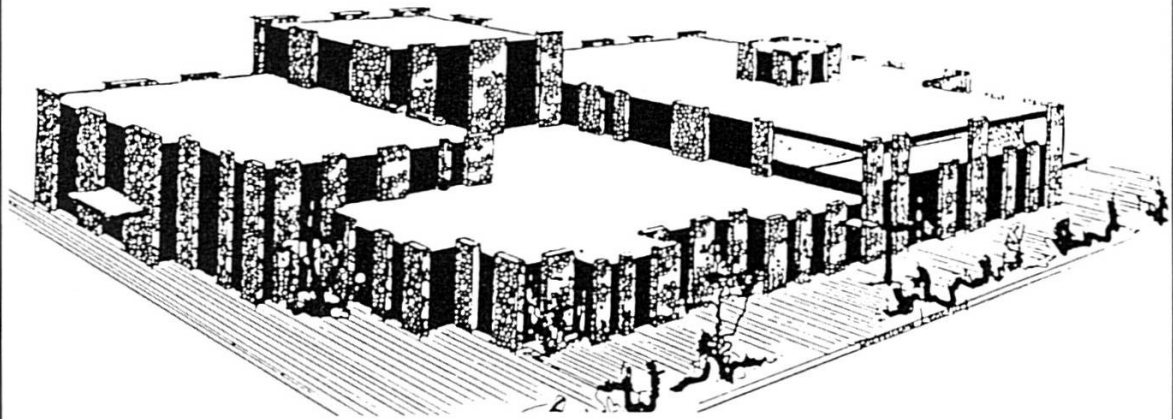
- compte épargne
- compte épargne jeunesse
- compte épargne dès 60 ans
- compte épargne placement
- bons de caisse (intérêts fixes)

**ÉPARGNEZ en toute SÉCURITÉ**

à votre

**BANQUE CANTONALE  
DU JURA    **

GARANTIE  
DE L'ÉTAT



## **Super Centre Coop-Delemont**

Restaurant - Parking

**Etes-vous sûr que votre argent est placé avec autant de conscience professionnelle qu'il vous en faut pour le gagner?**



**Société de  
Banque Suisse**  
Schweizerischer  
Bankverein

lité, c'est-à-dire l'effort requis pour atteindre des buts sélectionnés situés à l'intérieur et à l'extérieur de la région concernée. On peut démontrer qu'il existe normalement une étroite relation entre l'accessibilité (l'attrait des transports) et le niveau du développement régional. Les programmes de développement jurassiens déplorent l'insuffisance de l'offre en matière de transports. Le caractère attrayant des transports, aussi bien sur le plan intrarégional que sur le plan suprarégional, est nettement inférieur à la moyenne suisse. Les résultats de l'étude pilote SGGT le montrent clairement. Aucune région du Plateau ou du Jura suisse n'est aussi difficile d'accès. Le réseau des transports publics n'est pas assez ramifié et l'offre n'est pas suffisante en ce qui concerne les horaires. En raison des difficultés topographiques, le réseau des routes de trafic principal présente de nombreux goulots d'étranglement et les déplacements nécessitent beaucoup de temps. Avec des déclivités qui atteignent 12 pour cent, une chaussée de 6 à 7 mètres de large et de mauvaises conditions de visibilité qui empêchent pratiquement tout dépassement, la route du col des Rangiers constitue une grande entrave à la fluidité du trafic. Par rapport à Delémont et à Porrentruy, sa dénivellation est de 440 m. En hiver, le col est souvent difficile à franchir. Dans le Jura bernois, le passage de Pierre-Pertuis est un gros obstacle; il traverse la première chaîne du Jura, conjointement avec le tronçon du Taubenloch qui est maintenant aménagé. Il manque une liaison attrayante qui rapprocherait les deux centres de Moutier et de Bienne. Pour intensifier le développement économique régional, au sens étroit du terme, et hausser d'une manière plus générale le niveau de la qualité de vie, les programmes de développement exigent une accessibilité améliorée à l'échelon international, suisse et régional.

Toujours selon le groupe de travail, des améliorations peuvent être obtenues par des mesures touchant les transports publics et par l'aménagement du réseau routier. De toutes les études pratiques et théoriques, il ressort cependant que dans les régions faiblement habitées, une accessibilité satisfaisante aux centres par les transports publics

ne peut être assurée que de façon très restreinte si l'on veut rester dans des limites économiques raisonnables. Les Nouvelles Transversales Ferroviaires (NTF) envisagées contourneront également la région du Jura et n'amélioreront donc guère son accessibilité. Compte tenu des résultats d'exploitation fortement déficitaires des compagnies ferroviaires dans l'espace examiné et du fait que la CGST mentionne la possibilité de remplacer les chemins de fer par des services d'autobus sur plusieurs des lignes secondaires dans les régions concernées, il semble qu'une amélioration des conditions de transport essentiellement par le biais du chemin de fer soit peu prometteuse, d'autant plus que les mesures requises à cet effet en matière de construction et d'exploitation exigeraient aussi de gros moyens financiers.

Outre la route de plaine T6 qui assure la liaison nord-sud, les artères ouest-est T18/N°18 La Chaux-de-Fonds - Bâle et T30 La Chaux-de-Fonds - Sonceboz sont également d'importance suprarégionale. Cependant, contrairement à la T6, elles n'assument aucune fonction nationale ou internationale dans le réseau. Ce n'est qu'en relation avec la T6 qu'elles ouvrent le Jura au Plateau. D'autre part, seule la T6 relie les centres régionaux qui parviennent à donner les impulsions nécessaires aux économies locales. Pour cette raison, la Transjurane est l'axe qui apporterait le plus grand bénéfice à l'économie régionale. Sous l'angle de la planification des transports, il y a également lieu d'attacher une plus grande importance à l'amélioration de la liaison nord-sud, parce qu'elle est soumise à un trafic plus intense et que les investissements nécessaires s'amortissent de ce fait plus rapidement, considérés du point de vue de l'économie globale. Pour des raisons écologiques également, la priorité doit être donnée à la Transjurane, parce qu'elle ne relie pas simplement les régions du Jura les plus fortement peuplées, mais contourne aussi les localités.

En résumé, le groupe de travail estime que les points de vue intéressant l'ensemble du pays, qui parlent en faveur de l'inclusion d'une Transjurane dans le réseau des routes nationales, sont les suivants:

– Un canton nouvellement créé sera relié au réseau des routes nationales. Une des

- propositions de la CGST – raccorder chaque chef-lieu de canton au réseau cantonal – sera ainsi réalisé également pour le canton du Jura.
- L'inclusion correspond aux objectifs de la CGST.
  - Le réseau autoroutier français (A36/N19b) pourra être relié à un endroit supplémentaire au réseau des routes nationales suisses (N5/N1).
  - Un raccordement sera créé à la voie fluviale prévue du Rhin au Rhône.
  - Il sera possible de détourner une partie du trafic des tronçons autoroutiers Bâle - Augst (N2) et Luterbach - Härkingen (N1) qui, selon la CGST, seront surchargés avant l'an 2000. Bâle sera délestée, du moins en ce qui concerne le trafic avec la France.
  - Pour des raisons politiques intéressant l'ensemble du pays, il est nécessaire de mieux desservir les régions marginales de la Suisse et de réduire les disparités. A l'exception du territoire étudié, toutes les régions du Plateau sont bien raccordées au réseau des routes nationales suisses.

Les aspects régionaux suivants doivent être pris en considération :

- Le Jura bernois est une région périphérique du canton de Berne. Une amélioration des relations routières intercantionales entre les vallées de Saint-Imier et de la Birse et le pôle régional de Bienne apportera des

avantages aussi bien à ces vallées qu'au canton.

- La liaison par le Thal soleurois ouvrira aux cantons du Jura et de Soleure un débouché sur le Plateau.
- La Transjurane reliera mieux les deux centres complémentaires du canton du Jura, Delémont et Porrentruy, ce qui est souhaitable tant du point de vue politique que sur le plan économique.
- Grâce à une meilleure desserte, la Transjurane apportera un profit supplémentaire aux régions marginales du Jura soleurois.

Mentionnons enfin les répercussions locales de la Transjurane :

- Une route nouvelle agit positivement sur la qualité de la vie dans les localités, en les contournant et en réduisant ainsi les risques d'accidents et les nuisances. Elle est d'autre part en harmonie avec les efforts visant à protéger le patrimoine, parce que les routes traversant les villages ne doivent plus être aménagées et que les aspects typiques des localités sont ainsi conservés.
- L'expérience montre que les remembrements parcellaires nécessités par une route nationale exercent une influence favorable sur l'agriculture. Selon les expériences faites jusqu'à ce jour, les pertes de surface dues à la construction des routes nationales ont été plus que compensées par les hausses de productivité résultant des aménagements fonciers.

