

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: Liaisons transjuranes : une conception globale

Autor: Gehler, Jean-Paul

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824445>

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>

Liaisons transjuranes : une conception globale



En date du 11 janvier, le Conseil fédéral publiait le message concernant l'extension du réseau des routes nationales par une Transjurane.

Conformément à l'article 11 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales, c'est l'Assemblée fédérale qui *fixe définitivement*, sur proposition du Conseil fédéral, le tracé général et le type des routes nationales à construire.

Par conséquent, il appartiendra aux parlementaires fédéraux de la région concernée et traversée par la Transjurane de défendre les intérêts et aspirations légitimes des populations qu'ils représentent en ne perdant toutefois par de vue les considérants suivants :

- La situation marginale des régions que la Transjurane desservirait.
- La situation économique plus que précaire qui résulte, actuellement du moins et partiellement, des mauvaises voies d'accès. (N'oublions pas que les régions concernées ont perdu, de 1965 à 1975, environ 14000 emplois et que, durant ces neuf dernières années, la situation a continué à se détériorer sur le marché de l'emploi.)
- Les programmes de développement régionaux déplorent tous, à juste titre, l'insuffisance en matière de transport. Le Conseil fédéral, dans son message, reconnaît d'ailleurs que le caractère attrayant des transports, aussi bien sur le plan intrarégional que suprarégional, est nettement inférieur à la moyenne suisse. Et il ajoute : «Aucune région du

Plateau ou du Jura suisse n'est d'un accès aussi difficile.»

Par conséquent, il est primordial que l'ensemble des responsables politiques des régions et cantons concernés plaident, en matière de tracé, en faveur de solutions permettant de :

- rapprocher du Plateau suisse et de ses concentrations industrielles les régions du Jura bernois et celles du canton du Jura ;
- faciliter les communications entre les différentes vallées de la région concernée.

La réalisation de ces deux objectifs nécessite non seulement la construction de la Transjurane telle qu'elle fut conçue initialement, mais il s'agit encore, avec la collaboration des responsables politiques des régions et cantons intéressés, de promouvoir une conception globale en matière de liaison routière.

Au passage, et sans entrer dans le vif du sujet, nous constaterons que pour des raisons essentiellement économiques, la région jurassienne se prête mal à de notables améliorations ferroviaires. D'ailleurs et c'en est une preuve, les nouvelles transversales ferroviaires envisagées contourneront le Jura et détérioreront encore plus, à moyen et long terme, son accessibilité. Aussi, l'amélioration des conditions de transport passe-t-elle principalement, non par le biais du chemin de fer, mais par l'amélioration du réseau routier.

Cette constatation nous a incité à présenter, d'abord un postulat – signé par 89 conseillers nationaux –, puis dans une seconde phase, une conception routière globale en faveur du Nord-Ouest de la Suisse, région qui a été, à notre vif regret, délaissée en comparaison des efforts consentis en faveur d'autres régions du pays.

En outre, notre conscience politique nous oblige à attirer l'attention de nos concitoyens d'Helvétie sur le fait que le fédéralisme ne saurait être que politique, mais aussi et surtout social et économique.

En résumé, la conception globale que nous avons émise se présente ainsi :

1. Réalisation de la Transjurane Boncourt - Porrentruy - Delémont - Moutier - Court - Pieterlen, ces deux dernières localités devant être reliées par un tunnel (Court - Pieterlen).
2. La liaison Court - Tavannes avec une route qui doit être classée en route nationale de 3^e classe.
3. Réalisation du tronçon Tavannes - Sonceboz - Péry qui doit être classé en route nationale de 2^e classe.
4. Achèvement de la N5, Neuchâtel - Bienne - Soleure - N1.
5. Réalisation de la T18 Bâle - Delémont, demandée par le canton de Bâle-Campagne lors de la procédure de consultation entreprise en mai 1982 par le Département fédéral de l'intérieur. Cette liaison devrait être classée en route nationale de 2^e classe – par endroits de 3^e classe.
6. Réalisation de la liaison Le Col-des-Roches - Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel (tunnel sous la Vue-des-Alpes) - N1 (Chiètres et Löwenberg). Le Gouvernement neuchâtelois a d'ailleurs demandé, dans la procédure de consultation de mai 1982 entreprise par le Département fédéral de l'intérieur, que ce tronçon soit

intégré dans le réseau des routes nationales.

7. Liaison rapide de La Chaux-de-Fonds à Sonceboz.

Cette conception globale présente d'intéressants avantages pour le Nord-Ouest de la Suisse. Nous constatons d'abord que la Transjurane est, en quelque sorte, une des épines dorsales de cette conception globale.

Néanmoins, à elle seule, la Transjurane telle que prévue initialement (sans tunnel de Court à Pieterlen) ne desservirait pas correctement toutes les régions du Nord-Ouest de la Suisse et prêterait, par conséquent, certaines régions qui continueraient, dans une large mesure, de rester dans l'isolement dans lequel elles se trouvent.

Cette conception globale offre également l'avantage de relier entre elles les différentes vallées du Jura bernois, neuchâtelois et du canton du Jura ce qui, incontestablement, est d'un grand intérêt.

D'autre part, elle sortirait toutes les régions susmentionnées de leur cloisonnement et les rapprocherait des grands centres du Plateau suisse et de la région bâloise. Ainsi, par exemple, la liaison Court - Moutier - Delémont - Laufon - Bâle placerait-elle ces régions, par rapport à l'agglomération bâloise et à l'aéroport de Bâle-Mulhouse, dans une situation identique à celle de Zoug par rapport à Zurich-Kloten.

En outre, à long terme, nous ne pouvons pas perdre de vue les avantages que pourrait avoir un jour, pour nos régions, le port de Bourogne, à condition que l'accès à cette voie fluviale soit relativement rapide.

Enfin, de bonnes liaisons routières ne sont pas les seuls éléments qui permettent de sauver une économie régionale chancelante, toutefois, l'ouverture d'une région par de bonnes voies de communi-

cations est un apport décisif qui doit contribuer au redressement économique du lieu concerné.

Il est à relever aussi que les citoyens du Nord-Ouest du pays ont contribué, dans une large mesure, depuis un quart de siècle, à la construction des routes nationales, par le biais des taxes sur les carburants. Aussi, n'est-il que justice, qu'à leur tour, ils puissent enfin être mis au bénéfice des impôts qu'ils ont, par le passé, consentis dans un esprit confédéral dont nous n'avons jamais douté.

De plus, nous considérons qu'il est un acte de solidarité conforme à cet esprit que de venir en aide à une région si durement touchée par une récession sectorielle qui a principalement frappé l'industrie horlogère et celle de la machine-outil. Les licenciements les plus récents dans certaines entreprises régionales en sont l'éclatante démonstration. Aussi, notre conception global est-elle

également, dans une certaine forme, un appel aux Confédérés afin que ceux-ci, dans l'esprit même de la Constitution, sachent reconnaître le bien-fondé d'une requête et expriment, dans le sens de la réciprocité et de l'amitié confédérales, leur volonté de venir à notre aide.

Je formule dès à présent le vœu et l'espoir que tous les responsables politiques sachent reconnaître les effets positifs aux plans social, culturel, politique et surtout économique qu'aurait sur notre région une conception globale en faveur du Nord-Ouest de la Suisse.

En conclusion, nous espérons que la sagesse politique d'une part et le souci de servir les intérêts supérieurs de toute la population d'une région d'autre part, l'emportent sur les disputes partisans aux effets nocifs et dévastateurs au plan de l'intérêt régional.

*Jean-Paul GEHLER,
Reconvilier*

Transport d'automobiles accompagnées dans le tunnel Moutier - Granges

**Une chance à saisir
pour la complémentarité des transports**

Une politique équilibrée des transports devrait garantir la complémentarité des moyens de transport et ne pas susciter entre eux une concurrence effrénée. Aujourd'hui pourtant, cette complémentarité des moyens de transport est sérieusement menacée par le développement d'un réseau routier toujours plus performant. A-t-on vraiment conscience de ce phénomène qui, à terme, pourrait priver notre région d'une partie de son réseau ferroviaire ?



La fringale des routes...

Entre 1970 et 1980, 5000 km de routes supplémentaires ont été ouvertes au trafic. A la fin de l'année 1982, 1287 km ou 70% du réseau des routes nationales étaient en service sur les 1833 km prévus. Avec la Transjurane, on ne sera donc pas loin des 2000 km de routes nationales dans notre pays. De plus, six gouvernements cantonaux ont saisi l'occasion de la procédure de consultation