

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 117 (1991)
Heft: 24

Artikel: La Transjurane: de Boncourt à Choindez: une idée qui fait son chemin
Autor: Gury, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-77677>

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: 16.03.2025

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

La Transjurane : de Boncourt à Choindez

Une idée qui fait son chemin

Longtemps souhaitée par les Jura-siens, la construction de la N16 devient enfin réalité. Depuis trente ans, le projet de la Transjurane a fait l'objet de nombreux débats. Mais c'est l'année 1979 et l'entrée en souveraineté de

PAR MICHEL GURY, DELÉMONT

la République et canton du Jura qui devait finalement débloquer la situation. Depuis lors, l'affaire est rondement menée. Mais malgré la pression permanente du pouvoir politique, il est impossible de brûler les étapes: les premiers kilomètres ne seront pas ouverts au trafic avant 1996.

Un réseau routier déficient

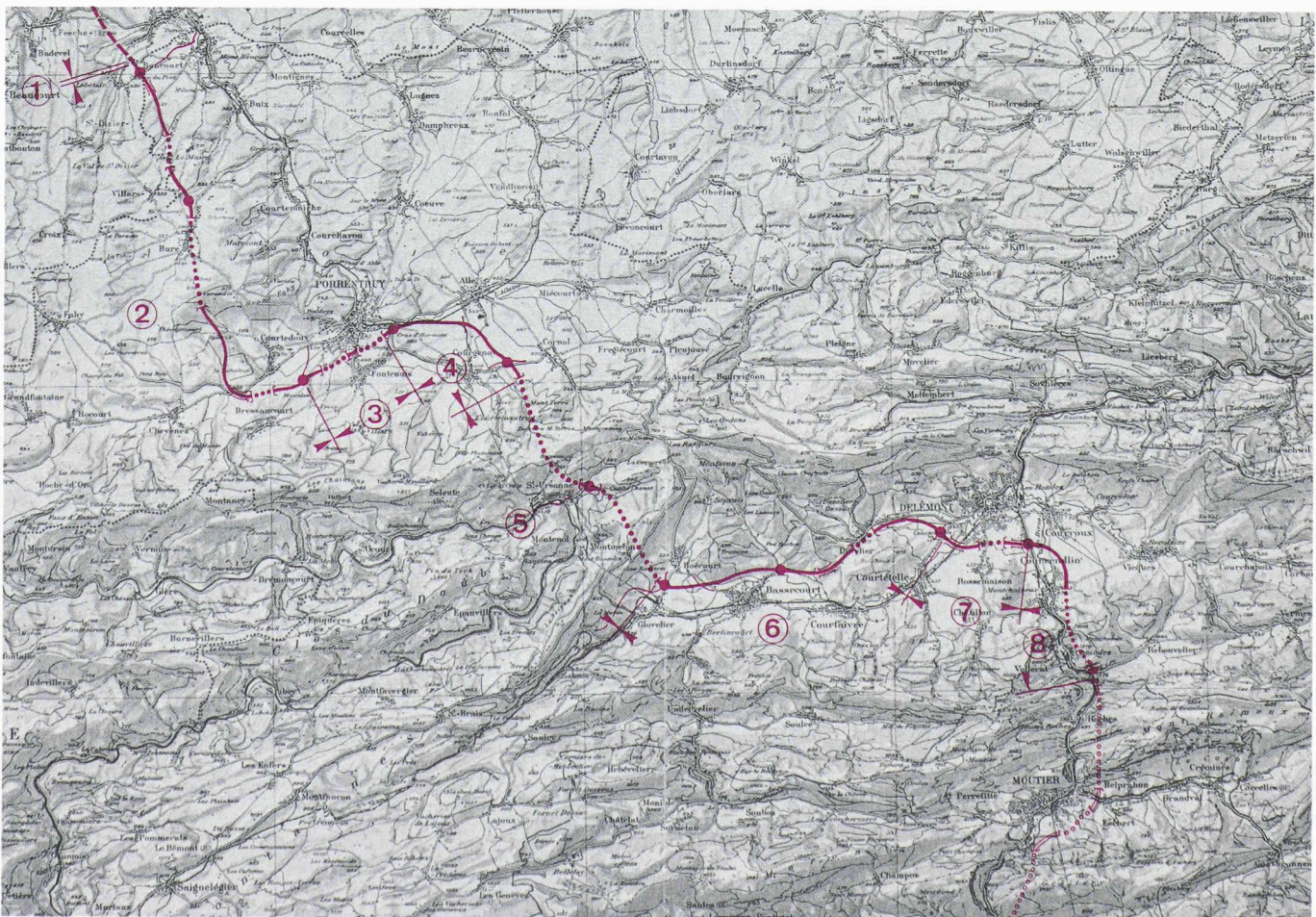
Il est de notoriété publique que le réseau routier du canton du Jura ne répond plus aux besoins du trafic. Malgré l'important effort de rattrapage consenti par les autorités, les routes subissent le contre-coup de l'augmentation constante et régulière du trafic: 4,5% par an, sans signe de fléchissement. Porrentruy et Delémont atteignent, aux heures de grande affluence, le point de saturation. De plus, le réseau routier, très sinueux, est mal adapté aux exigences actuelles de la circulation. Et pour compléter le tableau, n'oublions pas les difficultés

inhérentes à la géographie tourmentée qui est celle de la chaîne du Jura: cols, routes à 1000 m d'altitude, etc. D'où l'idée de réaliser une nouvelle liaison routière de plaine qui, au prix d'importants ouvrages souterrains, permettra à l'automobiliste de se jouer des obstacles naturels. Ainsi naquit le projet de la Transjurane qui, après de très nombreuses études, allait devenir la N16 inscrite en 1984 dans le réseau des routes nationales.

Des obstacles politiques à lever

Le premier Parlement jurassien, issu des élections de 1978, presse le gouvernement pour obtenir une réalisation rapide de la Transjurane. Toutefois, les écologistes entrent en scène pour en contester la nécessité. Ils lancent une initiative cantonale afin que le peuple jurassien se prononce. C'est chose faite, et très nettement, le 7 mars 1982: 18426 voix (71%) contre 7514. Les Jura-siens marquent ainsi leur volonté de moderniser leur réseau routier. On retrouvera régulièrement, lors de chaque mise à l'enquête publique d'une nouvelle section de la Transjurane, les oppositions de différentes organisations de protection de la nature. Mais la grande remise en cause devait encore venir: on apprend, le

Tracé de la N16 dans le canton du Jura.



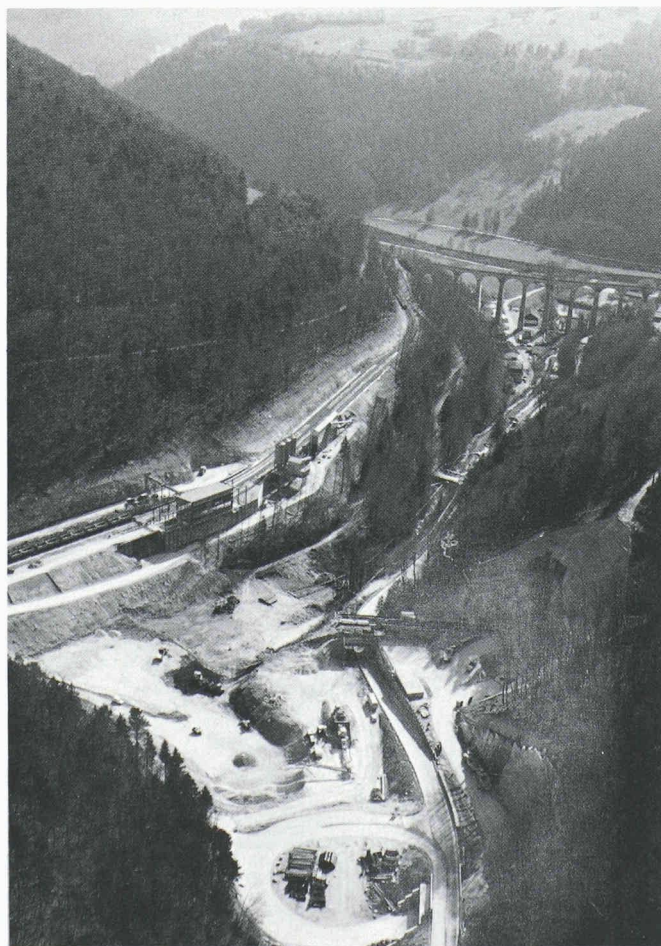
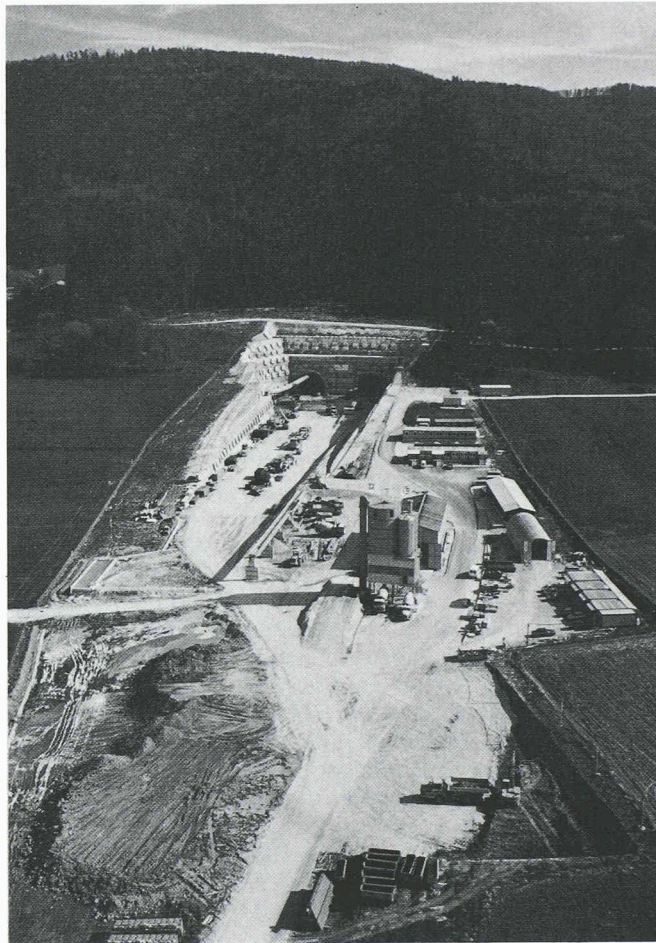
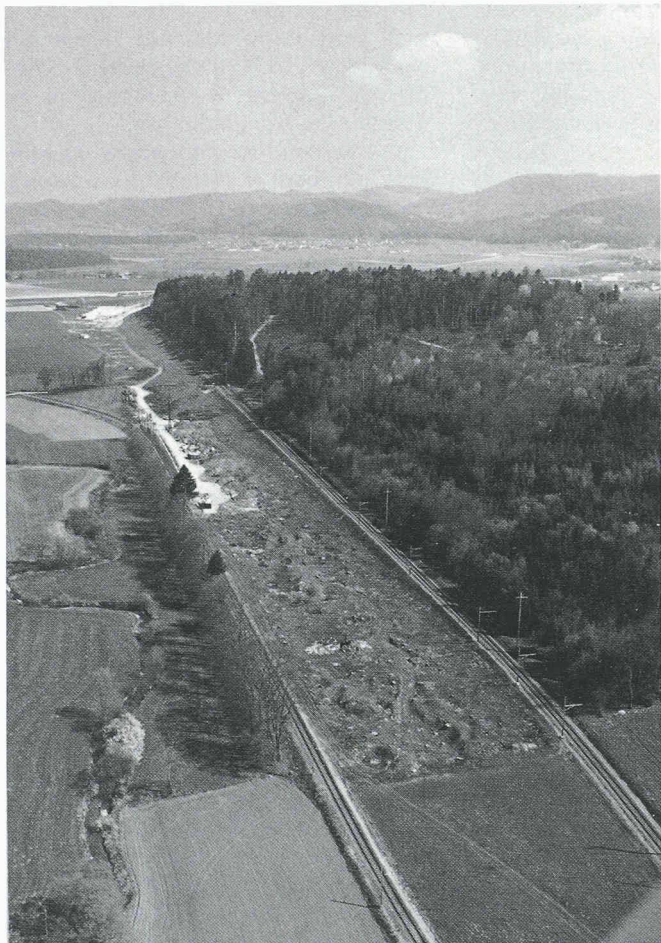


Fig. 1 (en haut à gauche). – Une géographie provisoirement malménée. Situons le chantier: en haut, Cornol; à gauche, les méandres de l'Allaine. La ligne de chemin de fer de gauche, ligne CJ à voie normale, conduit de Porrentruy à Bonfol. Celle de droite, propriété des CFF, rejoint Delémont. Elle sera déplacée sur 1500 m et accolée à la voie CJ. La Transjurane sera construite sur le site laissé libre. Les travaux de terrassement débutent actuellement: extraction, concassage, réalisation de la digue CFF. Dans ce secteur du Noir Bois, la nappe phréatique alimentant Porrentruy est mise sous protection, d'où un ensemble de mesures techniques appropriées qui éviteront toute pollution provoquée par le trafic autoroutier.

Fig. 2 (en haut à droite). – De la molasse au menu. Le chantier du tunnel du Mont Terri se trouve, pour sa partie nord, entre Cornol et Courgenay. La galerie de droite, profonde d'environ 500 m et de diamètre restreint (3,6 m) est réalisée parallèlement au tunnel routier. Elle permet l'évaluation géologique puis sera utilisée comme galerie de sécurité. A gauche, l'ouverture visible sur la photo représente le futur tunnel routier (circulation bidirectionnelle). Creusé actuellement dans la molasse, l'ouvrage impose des précautions particulières: avancement à la haveuse, pose de cintres métriques, etc. La centrale de ventilation sera accolée à la paroi frontale puis le tunnel se prolongera par une galerie couverte de 100 m afin d'assurer une parfaite intégration de l'ouvrage dans le site.

Fig. 3 (à gauche). – Une vallée en plein chambardement. 130 000 m² de forêts déboisées: la vallée des Gripons, en amont de Saint-Ursanne, sera comblée afin d'accueillir la jonction du Clos du Doubs. Conformément aux dispositions de la loi fédérale en la matière, la forêt sera replantée sur place et dans les environs. On distingue nettement le viaduc CFF et le Doubs, de même que la voie de chantier aménagée à flanc de coteau. Tout le matériel lourd utilisé sur le chantier ou évacué en décharge emprunte la voie ferrée: six trains par jour en moyenne transportent quotidiennement jusqu'à 4000 t de matériel. L'installation sera démontée à la fin des travaux. Le comblement de la vallée, sur 400 m, est en cours: les matériaux utilisables sortis du tunnel du Mont Terri y sont concassés puis mis en place. La jonction sera ensuite construite sur le remblai qui aura nécessité le compactage de 450 000 m³ de matériaux pierreux. A droite, dans l'ombre, on devine l'entrée sud du tunnel du Mont Terri ainsi que l'imposant volume excavé qui recevra la centrale de ventilation.

2 juillet 1987, que la Transjurane fait partie des initiatives dites du « Trèfle à quatre ». Avec trois autres tronçons autoroutiers (N1, N4 et N5), la N16 (sur territoire cantonal jurassien seulement) risque de se voir rayée du réseau autoroutier suisse. A relever que, sur 132 564 signatures déposées, 1000 seulement proviennent du Jura. Après plusieurs contacts entre les autorités cantonales et le comité d'initiative, celle visant la N16 est retirée le 8 novembre 1989. Lors du vote fédéral sur les trois initiatives restantes et sur celle intitulée « Halte au bétonnage », le peuple jurassien fait preuve de solidarité : 85 % de refus contre 67 à 72 % seulement dans les autres cantons.

Des objectifs clairement définis

Les objectifs assignés à la future route nationale sont définis par les autorités politiques, en accord avec les techniciens de l'Office fédéral des routes et ceux du Service cantonal des ponts et chaussées. Ainsi, la Transjurane

- reliera en priorité Delémont à Porrentruy en supprimant le passage par le col des Rangiers ;
- assurera le désenclavement du Clos du Doubs grâce à la jonction de Saint-Ursanne et favorisera l'accès aux Franches-Montagnes par une nouvelle route d'évitement de Glovelier qui aboutit à la jonction de Glovelier-Boécourt ;
- provoquera une diminution très importante de la circulation - et des nuisances - dans les localités proches du tracé ;
- réalisera la jonction avec les réseaux autoroutiers suisse (N5) et français (A36).

A la lecture de ces objectifs, le tracé se dessine lentement sur la carte du Jura. Il fera l'objet de très nombreuses consultations. Les communes, notamment, seront associées très tôt à sa définition. De plus, une structure originale, la commission pluridisciplinaire, est désignée par le gouvernement. Formée des chefs des services et offices des ponts et chaussées, des forêts, de l'aménagement du territoire, des eaux et de la protection de la nature, du patrimoine historique et de l'économie rurale, elle aboutit à la définition d'un tracé qui sera peu contesté lors des

prises à l'enquête publique. Depuis quatre ans, l'information a été renforcée : conférences de presse, brochures, expositions, visites de chantiers permettent aux Jurassiens de se familiariser avec le projet.

Des échéances définies

Sur le territoire du canton du Jura, entre Boncourt sur la frontière avec la France et Choindez sur la frontière avec le canton de Berne, la Transjurane s'étendra sur 48 km. Or, malgré des subventions fédérales importantes (95 %), il est impossible pour le canton du Jura d'envisager une mise en chantier aussi importante. Le Gouvernement jurassien, en accord avec les ingénieurs des ponts et chaussées, a, en conséquence, défini l'ordre de priorité dans la réalisation des trois secteurs de l'autoroute :

Première étape

De Porrentruy à Delémont. Les deux villes seront reliées le plus tôt possible (début 1996) avec les avantages immédiats suivants :

- liaison directe supprimant le passage par le col des Rangiers (tunnels du Mont Terri et du Mont Russelin)
- accès au Clos du Doubs et route d'évitement de Saint-Ursanne
- nouvel accès aux Franches-Montagnes (évitement de Glovelier)
- diminution importante de la circulation dans des localités peuplées : Courgenay, Bassecourt, Courfaivre, etc.

Deuxième étape

De Porrentruy à la frontière française. L'ouverture de ce tronçon permettra de réaliser la jonction avec la route française reliant le carrefour de Sévenans près de Belfort sur l'autoroute A36 à Delle - par un nouveau tracé de la N19 - qui sera terminée en 1996. La ville de Porrentruy sera contournée par la route nationale et la jonction de Bure, près des casernes, évitera l'emprunt, par les véhicules militaires, du réseau routier cantonal.

Troisième étape

De Delémont à Choindez, à la frontière avec le Jura méridional. Ce secteur, dont l'ouverture au trafic jusqu'à

Moutier est prévue pour 2002, paraît moins urgent en raison de la mise en chantier, en 1991, d'une route d'évitement de Delémont (RDU : route de distribution urbaine).

Une vingtaine de kilomètres de tunnels jalonnent la N16 sur le territoire cantonal jurassien ; il semble donc réaliste d'estimer à une quinzaine d'années la durée nécessaire aux travaux. Devisée actuellement à deux milliards de francs, la Transjurane exigera du canton du Jura un investissement d'environ cent millions de francs. Même répartie sur plus de dix ans, une telle dépense laisse des traces dans les budgets de l'Etat !

Question de gabarit

Le gabarit de la Transjurane a fait couler beaucoup d'encre. D'abord prévu à trois voies dans le message du Gouvernement au peuple jurassien avant le vote consécutif à une initiative des associations de protection de la nature (7 mars 1982), il a subi une évolution dictée par l'augmentation régulière de la circulation et par une meilleure approche des problèmes liés à la sécurité. Ainsi, par décision du Conseil fédéral, la N16 sera construite à quatre voies, sans berme centrale et sans bande d'arrêt d'urgence (route nationale de 2^e classe). Seuls rétrécissements sur le parcours jurassien, les longs tunnels (Bure, Mont Terri, Mont Russelin et Courrendlin) seront réalisés provisoirement à un seul tube, à circulation bidirectionnelle. Jonctions, accès et ventilation sont toutefois dimensionnés en prévision d'un développement ultérieur des tunnels à deux tubes et à quatre voies.

De très nombreux ouvrages d'art, rendus indispensables par la géographie, seront les seuls éléments visibles d'une autoroute dont l'intégration dans le paysage a constamment guidé la démarche de ses concepteurs.

Adresse de l'auteur :

Michel Gury
Transjurane N16
Presse et information
Rue Saint-Maurice 7
2800 Delémont