

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 49 (1969)
Heft: 3: Liaisons routières

Artikel: Projet d'une route transjurane
Autor: Eckert, Jean
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888081>

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>

Projet d'une route transjurane

Jean ECKERT

*Ingénieur en chef du V^e Arrondissement
des Ponts et Chaussées du Canton de Berne*

1. INTRODUCTION

Selon les prévisions, les réseaux autoroutiers français et suisses seront achevés en 1980. Ils communiqueront à Bâle et à Genève. La liaison par Genève intéressera avant tout le trafic venant de Suisse et du nord de l'Europe, à destination du sud de la France ou de la péninsule ibérique, et réciproquement. Quant au trafic issu de la région parisienne, du Nord de la France, de la Grande-Bretagne et de la Belgique, à destination de la Suisse, de l'Italie du nord ou de l'Adriatique, il se dirigera avantagement vers Bâle.

Considérons la position particulière de Bâle située exactement au point de jonction des trois frontières franco-germano-suisse. Si Bâle possède un port fluvial important et est desservie par un aéroport intercontinental en plein développement, elle est avant tout un nœud de communications routières et ferroviaires de très grande importance. Bâle est donc à l'échelle européenne une plaque tournante des grands courants de circulation. En particulier, l'interpénétration du rail et de la route pose des problèmes techniques sinon difficiles à résoudre, du moins conduisant à des solutions onéreuses.

2. NÉCESSITÉ D'UNE ROUTE TRANSJURANE

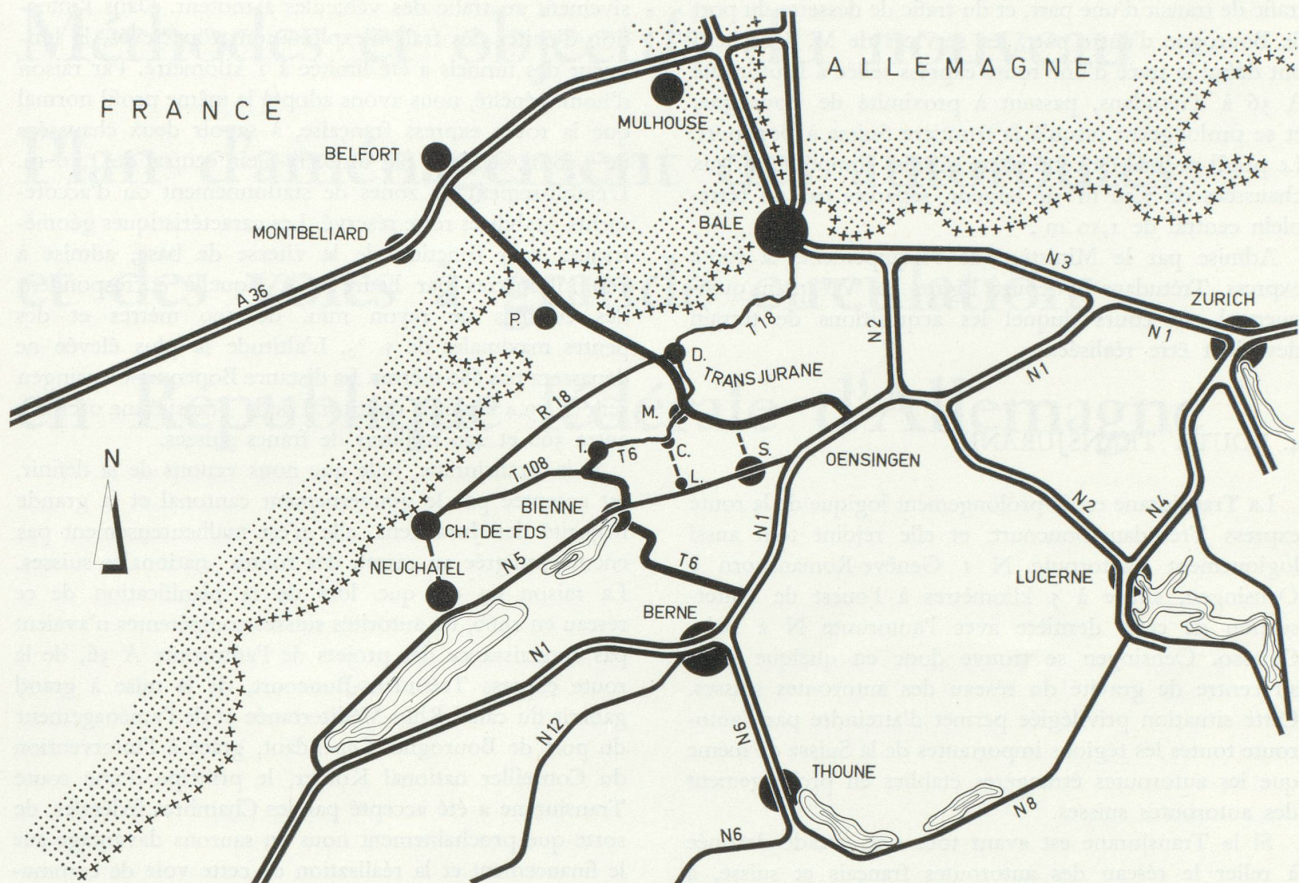
Examinons plus en détail les courants de circulation routière convergeant sur Bâle. De la France aboutissent l'autoroute A 35 Strasbourg-Bâle qui reprend à Mulhouse la circulation de l'autoroute A 36 Chalon-Mulhouse, la N 19 Belfort-Bâle et la N 66 Mulhouse-Bâle. Venant de l'Allemagne, nous trouvons l'autoroute E 4 appelée

également Hafraba, les routes fédérales N° 3 Fribourg-Bâle et N° 34 Waldshut-Bâle ainsi que la route principale N° 317 qui dessert la région de la Forêt-Noire. De la Suisse convergent l'autoroute N° 2 Bâle-Chiasso qui reprend à Kaiseraugst la circulation de l'autoroute N 3 Bâle-Zurich, les routes principales N° 3 Bâle-Zurich, N° 2 Bâle-Olten et N° 18 Bâle-Delémont-Bienne. En résumé, ce sont donc trois autoroutes et sept routes principales à grande circulation qui convergent sur Bâle.

Il est évident que la concentration et la distribution de ces courants de circulation créeront par interaction des perturbations dans la fluidité du trafic, auxquelles il convient d'ajouter celles et non des moindres, dues au passage des frontières, tant il paraît aléatoire dans la situation politique européenne actuelle que les barrières douanières soient bientôt levées. Les principales victimes des formalités douanières sont les transports routiers internationaux qui subissent, par forte affluence, des attentes de plus d'une journée, à telles enseignes qu'actuellement déjà, certains transports n'hésitent pas à faire le détour par Delle où le poste de douane est moins chargé.

De ce qui précède, il apparaît qu'une trop grande concentration du trafic routier à Bâle est préjudiciable à la fluidité du trafic et au déroulement normal des formalités douanières. Pour remédier partiellement à cette situation, il conviendrait de dévier avant Bâle le trafic de transit par une artère dont les caractéristiques géométriques et les mesures de sécurité seraient comparables à celles d'une autoroute; la direction générale de ce trafic ne devrait pas être modifiée et l'éventuelle augmentation de la longueur du parcours qui en résulterait devrait être compensée par un gain de temps.

Ces considérations nous conduisent tout naturellement



à la recherche d'une déviation susceptible de remplir ces conditions.

En dressant l'inventaire des voies de communications franco-suisse entre Bâle et Genève et, en les soumettant chacune aux deux critères susmentionnés, l'on s'aperçoit immédiatement que seul l'itinéraire Belfort-Delle-Porrentruy-Delémont-Moutier-Oensingen y satisfait entièrement. Cet itinéraire donne la direction générale de la déviation recherchée, que nous dénommerons dès maintenant Transjurane, puisqu'elle traverse complètement la chaîne du Jura de Porrentruy à Oensingen.

Pour donner de la consistance à notre Transjurane, il est nécessaire de définir l'origine du trafic susceptible d'avoir un intérêt à l'emprunter, étant bien entendu que la destination de ce trafic est la Suisse, l'Italie du Nord et l'Adriatique. Remarquons qu'étant à prédominance touristique, nous aurons affaire à un trafic pendulaire, ce qui rend superflu dans une première étude la détermination de l'origine du trafic en sens inverse.

Nous référant au réseau des autoroutes françaises tel qu'il est prévu en 1980, nous constatons que l'autoroute A 36 reliera Chalon-sur-Saône à Mulhouse en passant par Besançon, Montbéliard et Belfort. Cette autoroute est susceptible de reprendre à Chalon le trafic intéressant la Transjurane et provenant de la région parisienne, du nord de la France, de la Grande-Bretagne et de la Belgique. D'autre part, en empruntant la N 57 et la N 19,

le trafic issu de Metz et Nancy peut avoir un certain intérêt à rallier la Transjurane à Belfort. Il apparaît donc que la Transjurane, outre le trafic originaire des régions de la France et des pays déjà mentionnés, intéresse le nord-est de la France jusqu'à Nancy et Metz. L'utilité d'une telle artère est donc justifiée et le soulagement souhaité du trafic à Bâle partiellement réalisé.

3. ROUTE EXPRESS TRÉTUDANS-BONCOURT

Bien avant nous, M. Moschetti, Directeur de l'aménagement du territoire à Belfort, a reconnu la nécessité d'une liaison directe de l'autoroute A 36 à la frontière suisse à Boncourt. Cette nécessité était d'autant plus évidente que, sous l'égide de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Belfort, le port de Bourogne est revalorisé et aménagé en vue de la mise à grand gabarit du canal Rhin-Méditerranée. Autour de ce port une zone industrielle de 100 hectares est réservée, dont 8,5 ha ont été achetés par l'État de Berne. Les plus grands espoirs sont permis quant au développement industriel de cette région, développement qui devrait avoir d'heureuses influences économiques dans le Jura bernois puisque Bourogne, distant de 10 kilomètres de la frontière, sera en quelque sorte le port méditerranéen de la Suisse.

Tenant compte de la concomitance des nécessités du

trafic de transit d'une part, et du trafic de desserte du port de Bourogne d'autre part, les services de M. Moschetti ont défini le tracé d'une route express reliée à l'autoroute A 36 à Trétudans, passant à proximité de Bourogne, et se prolongeant jusqu'à la frontière Suisse à Boncourt. Le profil normal de cette route express comprendra deux chaussées de 7,50 m de largeur, séparées par un terre-plein central de 1,50 m.

Admise par le Ministère de l'Équipement, la route express Trétudans-Boncourt figure au VI^e plan quinquennal, au cours duquel les acquisitions de terrain devraient être réalisées.

4. ROUTE TRANSJURANE

La Transjurane est le prolongement logique de la route express Trétudans-Boncourt, et elle rejoint tout aussi logiquement l'autoroute N 1 Genève-Romanshorn à Oensingen, située à 5 kilomètres à l'ouest de l'intersection de cette dernière avec l'autoroute N 2 Bâle-Chiasso. Oensingen se trouve donc en quelque sorte au centre de gravité du réseau des autoroutes suisses. Cette situation privilégiée permet d'atteindre par l'autoroute toutes les régions importantes de la Suisse de même que les autoroutes étrangères établies en prolongement des autoroutes suisses.

Si la Transjurane est avant tout une rocade destinée à relier le réseau des autoroutes français et suisse, à desservir le port de Bourogne et à soulager les conditions du trafic à Bâle, elle n'en revêt pas moins une importance politique et économique considérable pour les régions qu'elle traverse. En particulier, le Jura bernois francophone souffre d'un complexe d'isolement, séparé qu'il est du reste de la Suisse par la chaîne du Jura et ne disposant que de deux voies d'accès, insuffisamment aménagées, vers le Plateau.

Eu égard à ces considérations et si tant est que charité bien ordonnée commence toujours par soi-même, la Transjurane pour être agréée par la population jurassienne devait impérativement satisfaire aux critères suivants :

- a) Servir au maximum les intérêts économiques du Jura.
- b) Créer de nouveaux débouchés susceptibles de diversifier et d'intensifier le développement économique du Jura.
- c) Sortir le Jura de son isolement.
- d) Assurer une viabilité sûre et permanente, même en hiver.

La Transjurane remplit pleinement ces conditions.

Nous avons esquissé plus haut le tracé général de la Transjurane, nous venons d'en définir la mission, il reste à en préciser les caractéristiques géométriques, le profil normal et certaines conditions particulières.

La Transjurane est une nouvelle voie de communication, indépendante du réseau existant et affectée exclu-

sivement au trafic des véhicules à moteur. Dans l'intention d'éviter des frais d'exploitation trop élevés, la longueur des tunnels a été limitée à 1 kilomètre. Par raison d'homogénéité, nous avons adopté le même profil normal que la route express française, à savoir deux chaussées de 7,50 m, séparées par un terre-plein central de 1,50 m. L'établissement de zones de stationnement ou d'accotements stabilisés reste réservé. Les caractéristiques géométriques sont fonction de la vitesse de base, admise à 100 kilomètres par heure et à laquelle correspondent des courbes de rayon min. de 500 mètres et des pentes maximales de 5 %. L'altitude la plus élevée ne dépassera pas 680 mètres. La distance Boncourt-Oensingen sera de 79,4 km et le coût total de la Transjurane oscillera entre 360 et 400 millions de francs suisses.

Si la Transjurane, telle que nous venons de la définir, est acceptée par le gouvernement cantonal et la grande majorité des Jurassiens, elle n'est malheureusement pas encore intégrée au réseau des routes nationales suisses. La raison en est que lors de la planification de ce réseau en 1960, les autorités suisses compétentes n'avaient pas connaissance des projets de l'autoroute A 36, de la route express Trétudans-Boncourt, de la mise à grand gabarit du canal Rhin-Méditerranée et de l'aménagement du port de Bourogne. Cependant, grâce à l'intervention du Conseiller national Kohler, le principe d'une route Transjurane a été accepté par les Chambres fédérales, de sorte que prochainement nous en saurons davantage sur le financement et la réalisation de cette voie de communication importante entre la France et la Suisse et vitale pour le Jura bernois.

5. CONCLUSION

Il ne fait aucun doute que la route express Trétudans-Oensingen sera une voie de communication franco-suisse très intéressante.

C'est du reste le trafic de transit qui conditionne le profil normal et les caractéristiques géométriques de la Transjurane, car sans lui, le Jura bernois qui compte 140.000 habitants pourrait se contenter d'un tracé à deux voies. C'est pourquoi il est extrêmement important pour l'avenir de la Transjurane telle que nous l'avons conçue, que la France manifeste un intérêt certain à sa réalisation. Puisque du côté français le tracé et le profil normal de la route express Trétudans-Boncourt sont approuvés par le Ministère de l'Équipement, ne serait-il pas judicieux et opportun que des contacts officiels soient établis sans délai entre les autorités françaises et suisses compétentes, afin de définir de quelle manière le trafic français sera repris à Boncourt? Nous le souhaitons ardemment.

Nous ne voudrions pas terminer cet article sans adresser nos plus vifs remerciements à M. Moschetti, Directeur de l'aménagement du Territoire de Belfort, de tous les renseignements qu'il nous a aimablement communiqués et de l'intérêt qu'il porte à notre projet.