

Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura
Band: 34 (1963)
Heft: 11

Artikel: Routes jurassiennes
Autor: Huber, Henri
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-825115>

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: 02.02.2025

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

Routes jurassiennes

Cliché ADIJ N° 486



Il faut préparer : L'usine à gaz de la Neuveville, que l'Etat de Berne a rachetée pour préparer le terrain à la Nationale 5

La route est à l'ordre du jour de la Confédération, du canton et de la commune. Cette route, abandonnée depuis la construction des chemins de fer aux promeneurs, aux chemineaux, aux carrioles des marchés hebdomadaires, a retrouvé sa vie et sa fécondité, grâce à l'automobile.

Et déjà sont nées autour d'elle des disputes d'amoureux jaloux. A qui appartient-elle ? Au piéton, au char, à l'automobile ? Son passé répond : la route fut de tout temps une voie aménagée pour la circulation rapide d'une ville à l'autre. Les bâtisseurs la destinèrent non au riverain mais au voyageur. Aujourd'hui, la route appartient de droit à la vitesse.

L'évolution qu'ont connue les Etats-Unis en matière de circulation automobile dans les années trente gagne aujourd'hui l'Europe. Les prévisions les plus hardies sont impitoyablement dépassées. Le rapport de la Commission fédérale de planification des routes nationales, paru en 1958, estime à environ un million le nombre de véhicules à moteur en Suisse en 1980. Nous sommes en 1963 et le nombre d'un million de véhicules à moteur a été atteint dans le courant de cette année.

Comme l'a relevé Raymond Cartier dans un reportage sur la construction des autoroutes en France, la multiplication des autos est garantie par le nombre et la vitalité des deux-roues. La plupart des deux-roues sont le commencement d'une quatre-roues. Le vélomoteur conduit au cyclomoteur, celui-ci au scooter qui conduit à l'auto. On évalue qu'il y aura entre deux et trois millions de véhicules à moteur en Suisse en 1980.

L'automobile est pour l'homme moderne l'un des besoins les plus impératifs.

Ces idées élémentaires étant admises, il faut également admettre que la route est un instrument de travail national, un outil collectif, qu'elle est aussi utilitaire, aussi intégrée dans l'économie, aussi productrice de richesse que les hauts fourneaux et les usines de toutes catégories.

En Suisse comme ailleurs, l'auto a devancé la route et la route court après l'auto. Devant l'urgence du problème à résoudre, la Confédération est intervenue dans un domaine qui, naguère encore, était de l'entière compétence des cantons et des communes.

Un réseau de routes nationales d'environ 1800 km. de longueur devrait être prêt en 1980. Le canton de Berne aura quelque 230 km. de routes nationales de I^{re}, II^e et III^e classes. Ainsi, l'automobile aura bientôt sa propre voie, comme le chemin de fer reçut la sienne il y a un siècle.

Ces routes pour automobiles, tout spécialement celles de I^{re} et II^e classes seront caractérisées **par des tracés harmonieux, étudiés** selon des considérations économiques et techniques telles que prix de revient, rayons de courbures adéquats, rampes ne coupant pas la vitesse, revêtements aussi roulants que possible, croisements à niveaux différents, etc. La fluidité et la sécurité du trafic seront, par rapport aux routes actuelles, fortement augmentées.

Le Jura n'aura pas de routes nationales, il ne sera qu'effleuré en marge, à La Neuveville précisément, par la route nationale de III^e classe qui reliera Yverdon à Bienne puis rejoindra la grande transversale Genève-Zurich, en aval de Soleure.

Une route nationale de III^e classe étant une voie de circulation à trafic mixte, ne comportant ni chaussées séparées ni obligatoirement de croisements à niveau différents, est par définition une route existante devant simplement être corrigée.

Ainsi, en déclarant le tronçon La Neuveville-Bienne route nationale de III^e classe, la Confédération a tout simplement décidé d'améliorer la sécurité et d'accroître la fluidité du trafic sur la route existante par des corrections et des déviations de localités appropriées.

Dès lors, nous sommes fixés : cette décision ayant acquis force de loi, toute discussion portant sur la construction d'une autre route, indépendante de la route actuelle, n'aurait dans le cas présent aucun sens, pareille construction ne pouvant ni être subventionnée par la Confédération, n'excluant d'autre part en aucun cas l'aménagement de la route existante.

Les projets ont été mis à l'enquête publique. La chaussée sera large de 10 m. 50 entre Bienne et Schlössli. Sur son côté sud, elle sera bordée de trottoirs et de pistes cyclables à double sens. Entre Schlössli et La Neuveville, la chaussée aura 7 m. de large et des bandes cyclables seront aménagées de chaque côté. Des trottoirs seront construits là où la nécessité s'en fera sentir. Entre Bienne et Alfermée, la

route empiétera sur le terrain utilisé actuellement par la voie ferrée et celle-ci sera mise sous tunnel sur la longueur de ce tronçon. Entre Le Landeron et La Neuveville, la nouvelle route enjambrera le rail, traversera La Neuveville entre la voie ferrée et le lac, rejoindra le tracé actuel devant l'asile Mont-Repos en franchissant la voie ferrée par un passage supérieur ou inférieur. Si la solution proposée est retenue, il faudra en gares de Douanne et de Gléresse riper le rail quelques mètres plus au sud, afin que la route trouve sa voie sur le côté nord du rail. Le Conseil municipal de Gléresse a fait opposition aux projets généraux et préférerait que la nouvelle route passât au nord de la localité.

Notre bureau de planification routière étudie actuellement la possibilité de répondre aux vœux de Gléresse. Il procède également à des études pour le comblement du lac devant cette dernière localité et Douanne afin que l'autorité de construction de la route puisse compenser les cessions de terrains des particuliers. Nous devrions être à même de commencer les travaux d'aménagement du tronçon La Neuveville-Bienne l'an prochain. Le creusement du tunnel de chemin de fer Bienne-Alfermée sera entrepris sinon cet automne, du moins au printemps 1964.

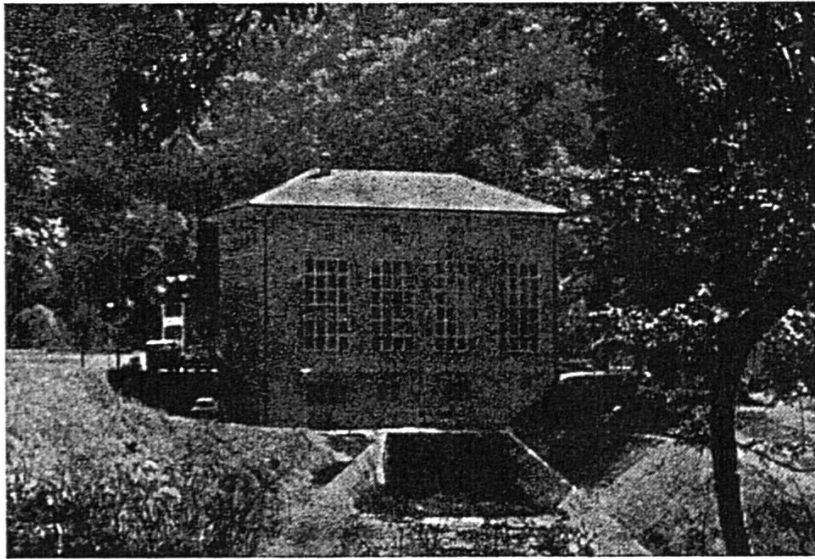
Nous pouvons donner l'assurance que tout sera mis en œuvre de la part de la Direction des travaux publics et de l'Etat pour construire une route qui s'adapte harmonieusement à ce paysage unique de la rive nord du lac de Bienne et soit un enrichissement économique et touristique pour cette région. Espérons que la Confédération nous soutiendra dans nos efforts.

La route principale N° 6 relie l'Ajoie à l'Oberland ; c'est l'artère la plus importante du canton. Elle a été classée route nationale de Berne à Interlaken-Brienzwiler-Brünig. Une nouvelle route, ouverte uniquement aux véhicules à moteur, sera construite comme route principale entre Berne et Bienne ; le tronçon Bienne-Lyss est déjà ouvert à la circulation depuis quelques années.

Que ferons-nous sur le tronçon Bienne-Boncourt ces prochaines années ? Entre Bienne et Delémont, la largeur de la chaussée a été fixée à 9 m. par le Service fédéral des routes et des digues. Deux trottoirs seront construits le long des tronçons intérieurs de chaque localité. De Delémont à Boncourt, les Services fédéraux ont décrété que la largeur de la chaussée comportera 7 m. 50. Nous interviendrons pour qu'une route à trois voies soit construite sur les tronçons à forte déclivité comprenant en particulier les deux rampes qui conduisent aux Rangiers.

Le passage à double virage sous la voie ferrée Bienne-Sonceboz, au haut de la rampe qui oblique à gauche dans la gorge du Taubenloch, sera corrigé et élargi afin d'assurer une fluidité accrue du trafic. En amont de ce passage inférieur, en un endroit qui a nom Mahlenwald, une nouvelle route sera construite qui, par un pont jeté sur la Suze, rejoindra la route Bienne-Soleure à Boujean.

Quelques dizaines de mètres plus haut, le pont actuel, construit en équerre sur la Suze sera remplacé par une nouvelle construction,



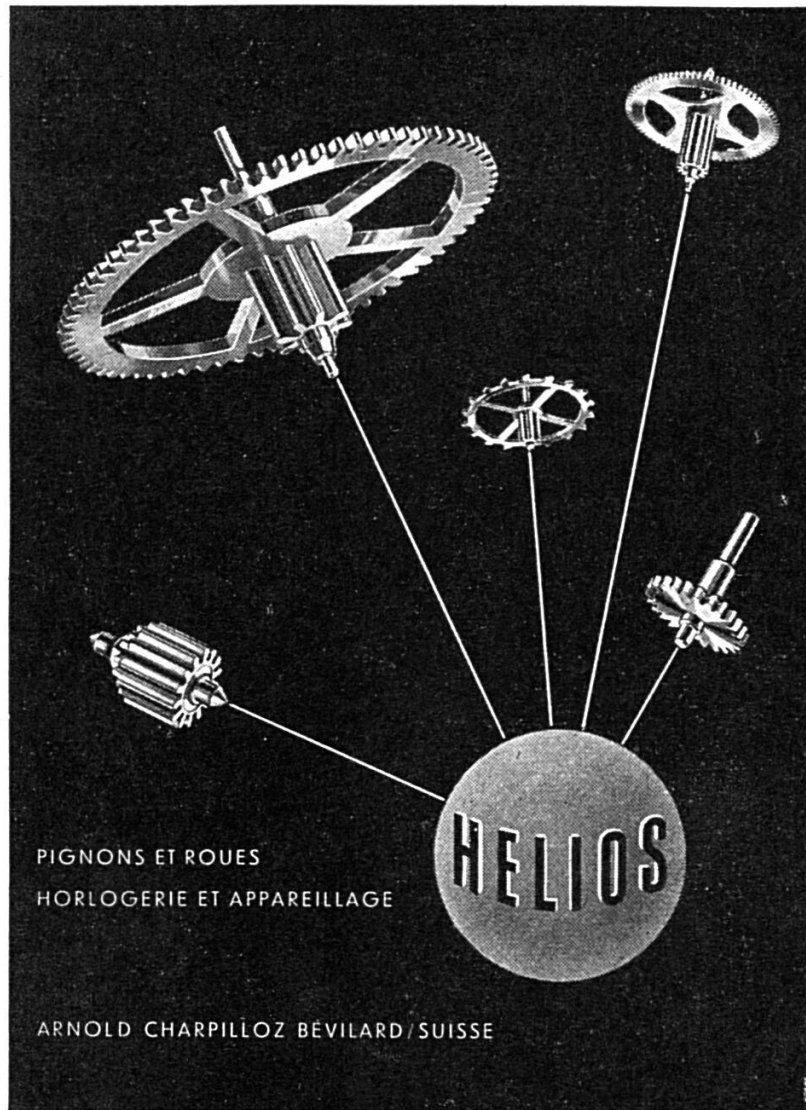
Centrale de Bellefontaine

Les Forces Motrices Bernoises S.A.

s'efforcent de couvrir au mieux les besoins en énergie
électrique du Jura bernois

Siège central à Berne, place Victoria 2 — Bureaux
d'exploitation pour le Jura à Bienne, Delémont et Porrentruy

1148



Faites confiance au



le panneau de bois reconstitué,
connu et apprécié

C'est un produit de la

FABRIQUE DE PANNEAUX FORTS ET BOIS CROISÉS S.A., TAVANNES



Il faut construire : Une photo prise lors des remarquables travaux entrepris dans les gorges de Court

grâce à laquelle seront sinon supprimés, du moins fortement réduits les deux virages en épingle d'entrée et de sortie du pont.

De ce pont à La Reuchenette, la route sera corrigée en maints endroits ; différents tunnels devront être construits qui rendront le tracé plus roulant. La nouvelle route actuellement en construction, qui entraînera la suppression du passage à niveau de La Reuchenette et

dont le coût est devisé à 7,5 millions de francs, sera achevée vers la fin de l'année 1964. Nous comptons que, sur le tronçon Bienne-La Reuchenette ainsi amélioré, l'automobiliste pourra tenir une moyenne de 60 km. à l'heure. Entre La Reuchenette et Sonceboz, le tracé de la route sera également corrigé dans la mesure du possible.

Peu avant Sonceboz, la route N° 108, appelée route horlogère, gagnera la rive gauche de la Suze par un ouvrage d'art et rejoindra la route actuelle entre Sonceboz et Sombeval. La route N° 6 obliquera à droite sitôt après le garage Hürzeler et rejoindra son tracé actuel quelque 300 mètres plus loin. Le fameux virage à angle droit de Sonceboz pourra être ainsi évité.

A Tavannes, nous supprimerons le passage à niveau de la ligne de chemin de fer Tavannes-Tramelan en conduisant cette dernière par-dessus la route. Coût des travaux : 1,5 million de francs. Cet aménagement pourra être entrepris dans le courant de l'année 1964.

Passons à présent à Bévillard où s'avère nécessaire et urgente la suppression du passage à niveau à la sortie de cette localité. Une déviation, quittant le tracé actuel à quelque 150 m. avant le dit passage à niveau, suivra probablement la rive sud de la Birse et rejoindra la route actuelle avant Sorvilier en enjambant la rivière et la voie ferrée par un passage supérieur. Ce nouveau tronçon devisé à 3 millions de francs sera vraisemblablement mis en chantier dans trois ou quatre ans.

On connaît les travaux qui se font à Court, dans les gorges de Moutier ainsi qu'entre Roches et Courrendlin. Arrêtons-nous à cette dernière localité dont la traversée est extrêmement malaisée. Une nouvelle route sera établie à travers Courrendlin. Dépourvue d'accès latéraux, elle sera enjambée en deux passages supérieurs par les routes menant la première à la gare, la deuxième à Châtillon et Vellerat. Devisée à 3 200 000 francs, cette nouvelle route sera mise en chantier en 1964 par la construction des deux passages supérieurs.

Delémont se développant à un rythme réjouissant, il est dès lors nécessaire de penser à assurer la sécurité et la fluidité du trafic venant de Bâle à destination de l'Ajoie et des Franches-Montagnes. Avec l'aide de la ville, nous nous efforcerons de réserver des parcelles au sud de Delémont pour l'établissement d'une nouvelle route. Partant du passage supérieur actuel du Righi, cette nouvelle liaison passera par un viaduc de quelque 650 m. au-dessus des installations ferroviaires et rejoindra au lieu-dit « Les Abues » le tracé actuel après avoir enjambé par un second viaduc les terrains industriels de Dozière, la ligne de chemin de fer et la Sorne. Rappelons que cette déviation n'existe qu'à l'état d'avant-projet et que sa réalisation n'est pas prévue pour un proche avenir.

Est encore envisagée la construction d'un nouveau tronçon de route évitant la traversée de Develier, les rampes périlleuses du « Cras de Develier » et rejoignant la route actuelle au lieu-dit « Le Bois-de-Robes ».

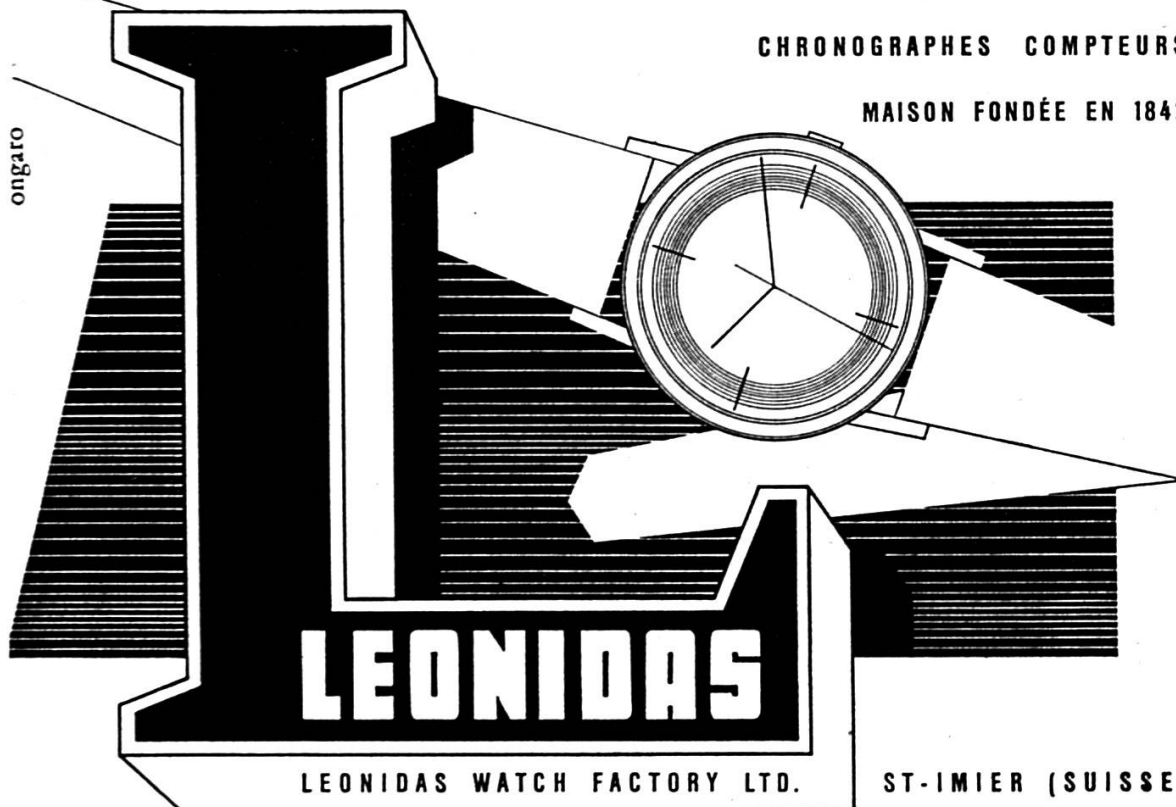
En amont de Develier serait amorcée une nouvelle route évitant les localités de Courtételle, Courfaivre, Bassecourt et Glovelier ainsi que quatre passages à niveau et qui conduirait aux Franches-Montagnes

MONTRES EN TOUS GENRES POUR DAMES ET MESSIEURS

CHRONOGRAPHES COMPTEURS

MAISON FONDÉE EN 1842

origaro



LEONIDAS

LEONIDAS WATCH FACTORY LTD.

ST-IMIER (SUISSE)

EN VENTE DANS TOUS LES BONS MAGASINS D'HORLOGERIE

1149

**pärli
+cie**

Chauffage central

Application de la chaleur
à tout usage

Chauffage par rayonnement

Chauffage au mazout

Climatisation

Installations sanitaires

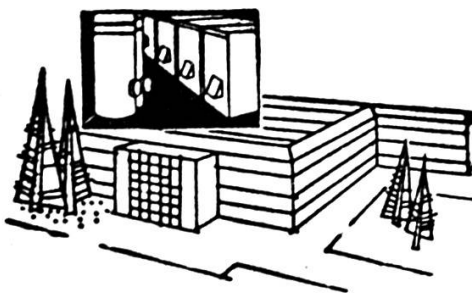
BIENNE

DELÉMONT

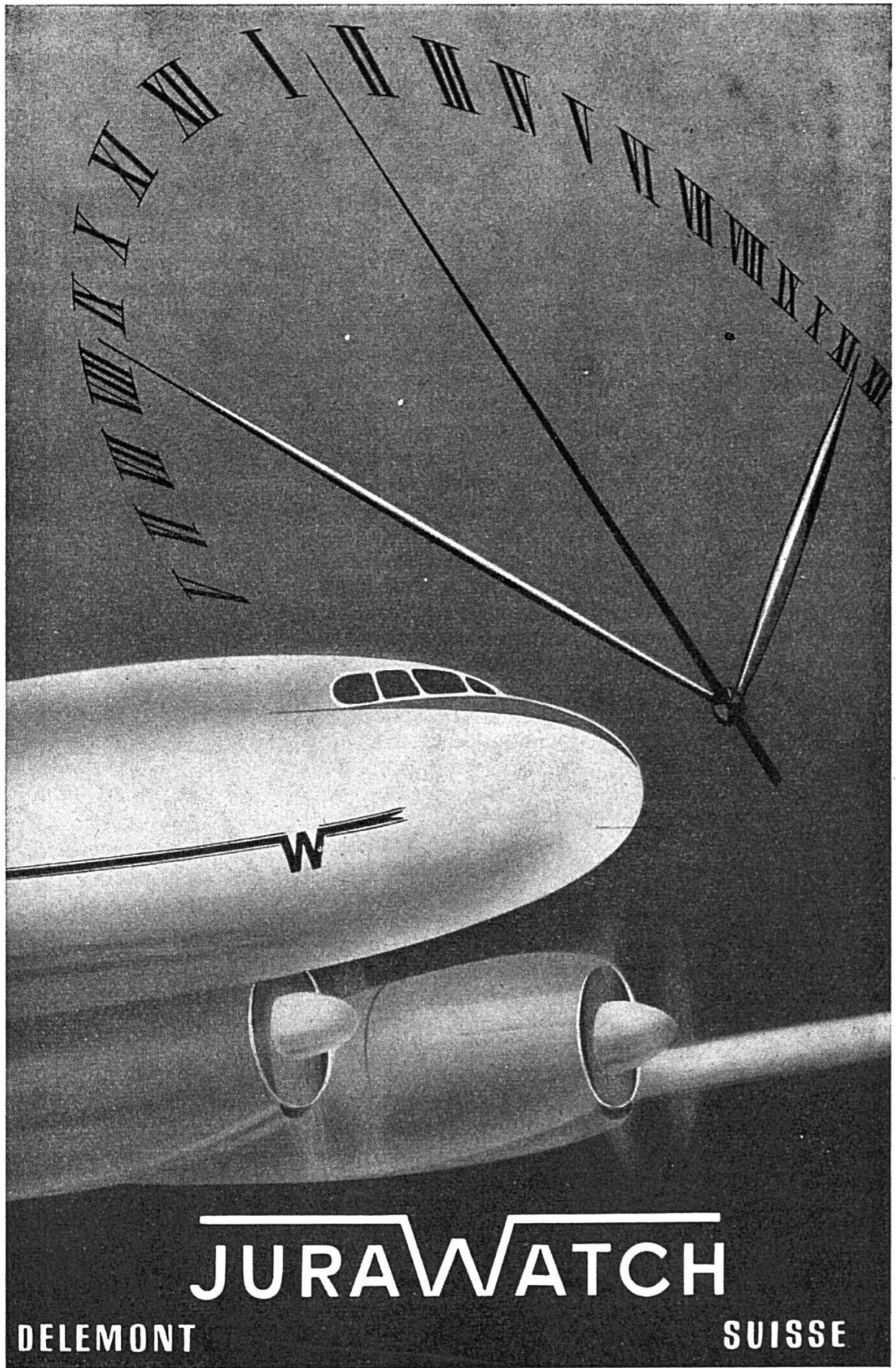
TRAMELAN

PORRENTUY

SAINT-IMIER



1159



JURAWATCH

DELEMONT

SUISSE

par le tracé actuel. La réalisation de ces travaux est encore aléatoire et ne pourrait intervenir que dans quelques années.

Nous procédons toutefois déjà à l'acquisition du terrain pour la construction de la déviation de Develier.

De Develier, passons à Cornol et à Courgenay. Ces traversées de villages étant très sinueuses et malaisées, un projet de construction d'une nouvelle route quittant le tracé actuel à l'est de Cornol et aboutissant à la route Alle-Porrentruy peu avant cette dernière localité a été établi. Cette déviation d'une longueur de 6,2 km., dont la chaussée aurait une largeur de 9 m., coûtera entre 6 et 7 millions de francs. A la construction de cette nouvelle route est liée la suppression du passage à niveau de Saint-Germain, suppression qui est à l'ordre du jour depuis tantôt vingt ans, hélas. Afin de réaliser enfin ce postulat réclamé depuis tant d'années, nous avons soumis à l'Office fédéral des routes et des digues un projet de construction d'un passage supérieur franchissant les voies ferrées prolongé par une boucle de 23 m. de rayon faisant office de distributeur du trafic. Ce projet n'a pas été agréé par l'office précité. Sur ordre de l'instance fédérale compétente, nous avons remis l'ouvrage sur le métier et faisons étudier à présent la possibilité de résoudre le problème de la suppression du dit passage à niveau et de l'entrée dans la cité des princes-évêques par un passage inférieur. Une telle réalisation coûterait toutefois trois fois plus que la solution que nous préconisons. Le retard apporté à la réalisation de ce travail urgent sera de deux ans au moins. Il est très regrettable que la Confédération n'ait pas été en mesure d'homologuer notre projet.

Et nous voilà arrivé, sur le papier du moins, au bout de nos peines en ce qui concerne la route N° 6. Inutile d'ajouter que dans la mesure du possible cette route sera élargie selon les normes en vigueur, que son profil en largeur sera corrigé et que son revêtement sera amélioré.

La route qui va de Delémont à Bâle porte le N° 18. En principe, sur ce parcours, toutes les traversées de localités seront évitées. A Soyhières, le lit de la Birse sera déplacé à la lisière du bois se trouvant au sud de la localité et la route en suivra la rive gauche. Ce nouveau tronçon quittant la route actuelle avant Soyhières la rejoindra à la sortie est du même village par un passage supérieur franchissant la voie de chemin de fer. Dans une étape ultérieure le passage à niveau de la route de Movelier sera remplacé par un passage supérieur ou inférieur. La déviation de Soyhières est devisée à 3 millions de francs. Sa réalisation interviendra sous peu.

La déviation de Laufon, elle, est devisée à 12 millions de francs. Dix variantes au moins ont été étudiées. Les autorités fédérales ont finalement approuvé un projet : la nouvelle route passera sous un tunnel de 300 m. à l'est de Laufon ; elle sera raccordée directement à la route du Passwang.

La déviation de Grellingue coûtera presque autant que celle de Laufon. Elle quittera le tracé actuel peu avant Grellingue, longera la Birse et rejoindra la route existante par un passage de 300 m. sous tunnel. Nous pourrons commencer les travaux de Grellingue avant

ceux de Laufon, du fait que dans cette dernière localité nos projets suscitent pas mal d'opposition de la part de la population.

De la sortie de Grellingue à Bâle, la Confédération prévoit de mener la route en deux chaussées de 7 m. 50 de largeur, séparées par un terre-plein central et bordées de pistes cyclables et de trottoirs.

La route N° 108 est celle qui conduit de Sonceboz à La Chaux-de-Fonds. La nouvelle route quittant son ancien tracé en aval de Sonceboz longera la rive gauche de la Suze et rejoindra la route actuelle entre Sonceboz et Sombeval. Entre Sonceboz et La Cibourg la chaussée de la route sera corrigée et élargie à 7 m. 50. Cormoret sera dévié et le passage à niveau remplacé par un passage supérieur de la route. Cette année encore, ont commencé les travaux pour la construction du passage supérieur au lieu-dit « Sébastopol », à l'entrée de Saint-Imier.

A la sortie de cette localité, près de l'asile des vieillards, nous construirons la route en passage inférieur pour éviter le passage à niveau de la voie de chemin de fer. A Renan également, suppression du passage à niveau par un passage supérieur.

Le tronçon de La Cibourg jusqu'à la limite cantonale est en train d'être corrigé.

Voilà pour ce qui concerne nos routes principales.

Il va de soi que nos routes de jonction et nos routes secondaires ne seront pas délaissées. Chaque année, nous procédons à leur correction, à des améliorations de tracés et nous posons de nouveaux revêtements. Dans ce domaine également, nous devons investir de grandes sommes au cours des prochaines années.

Il n'est pas possible de dire avec précision à quel moment les projets énumérés seront réalisés. Certains sont déjà en chantier ; d'autres seront entrepris incessamment ; d'autres encore, ces prochaines années. Tout dépendra des difficultés que nous rencontrerons pour les acquisitions de terrains et des crédits qui seront mis à notre disposition.

L'essentiel est de ne pas perdre de vue l'ensemble des investissements auxquels l'Etat doit procéder pour promouvoir la vie économique du pays. Il serait d'une dangereuse inconséquence d'investir aujourd'hui des sommes considérables dans des corrections ou dans de nouvelles routes qui ne seront nécessaires au point de vue du trafic que dans quinze ou vingt ans, comme il serait inconséquent de ne pas investir aujourd'hui dans le domaine de la formation scolaire et professionnelle par exemple les montants qu'il est judicieux d'investir aujourd'hui.

L'homme, de piéton et de cavalier qu'il était, est devenu l'homme automobiliste ; il le deviendra encore dans une plus grande mesure. Malgré cela, ce serait une erreur d'élever la route et l'automobile au rang d'idoles et de tyrans devant lesquels devraient s'effacer les autres impératifs de la vie économique et sociale du pays, comme il serait vain j'en conviens de vouloir nier qu'il est de toute nécessité de corriger et d'améliorer le réseau de nos routes principales dans une mesure appropriée. Un pays, quel qu'il soit, n'échappe pas à sa géographie ; dans certaines régions du Jura la construction est difficile et le prix de revient particulièrement élevé.

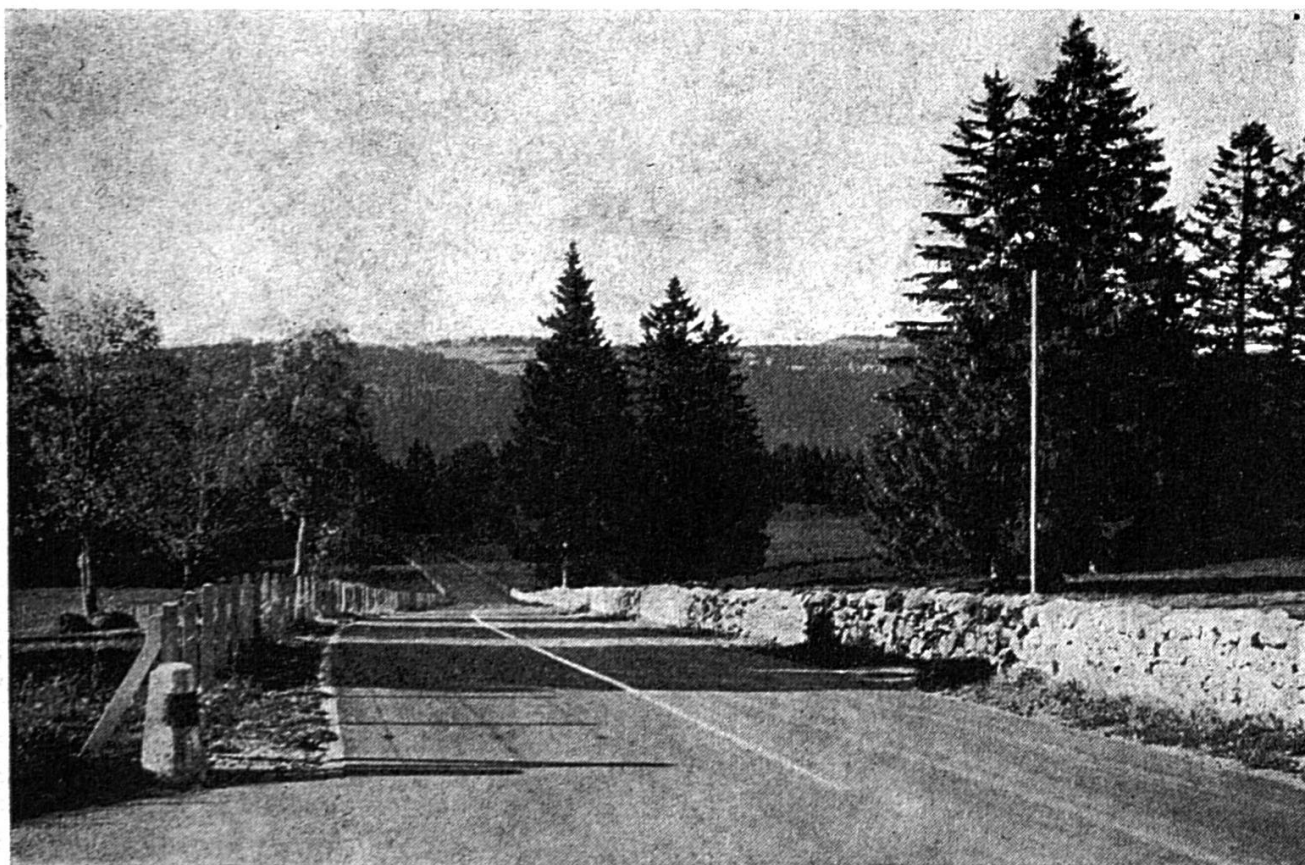
La Direction des travaux publics compte sur l'appui et la compréhension de nos grandes associations économiques et de nos syndicats d'automobilistes. Les uns et les autres, nous sommes voués à travailler la main dans la main avec persévérance, à la réalisation de la même tâche.

L'avenir de nos routes ne nous incite pas au pessimisme. De grands travaux auront lieu ces dix prochaines années sur nos routes en général comme sur nos routes jurassiennes.

Il importe avant tout que des contrées aussi industrieuses, aussi peuplées que le Jura bernois auxquelles n'ont pas été consenties de routes nationales ne soient pas déclassées par rapport aux autres régions du pays. Avec l'aide précieuse de nos collaborateurs, nous veillerons à ce que nos routes restent des voies de circulation propres à assurer l'avenir économique du pays jurassien.

Henri HUBER, conseiller d'Etat
Directeur des Travaux publics

Cliché ADIJ N° 518



Il faut admirer : La belle réussite de la correction routière aux Pontins où l'on a supprimé des virages désagréables et dangereux