

**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:** Etat des études sur la Transjurane dans le canton de Berne

**Autor:** Durler, René

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-824438>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.07.2025

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

pour le projet vont en partie déjà nettement au-delà des exigences que la loi sur les routes nationales requiert pour la décision de l'Assemblée fédérale relative à l'inclusion d'une liaison routière dans le réseau des routes nationales. Si, conformément à notre proposition, la Transjurane est intégrée dans le réseau des routes nationales, toutes les sections devront passer par les divers stades successifs de la procédure d'établissement et de mise au point du projet prévue par la loi sur les routes nationales. Au cours de cette procédure, il s'agira d'apprécier les intérêts d'une utilisation économique du sol et d'évaluer les points en relation avec l'aménagement du territoire. D'autre part, conformément aux principes de la loi décidée sur la protection de l'environnement, les différentes sections et variantes devront faire l'objet d'études d'impact sur l'environnement. Enfin, les impératifs de la protection de la nature et du patrimoine ainsi que la protection de l'environnement seront pris en considération, dans la mesure des possibilités. Par conséquent, le tracé de la Transjurane fixé

actuellement sur les plans subira encore quelques modifications, notamment dans certaines sections.

### **Type de la route nationale à construire**

Il est prévu de construire la Transjurane sous forme de route à deux pistes, avec des voies de dépassement et des voies lentes là où le terrain est accidenté et où les conditions permettent de telles voies supplémentaires; les tunnels seront à deux voies. Les différents tronçons devraient être classés comme il suit:

- tronçon dans le canton du Jura: route nationale de 2<sup>e</sup> classe;
- frontière cantonale JU/BE - Moutier: route nationale de 2<sup>e</sup> classe;
- Moutier - Court - Tavannes: route nationale de 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> classe;
- Tavannes - Sonceboz: route nationale de 2<sup>e</sup> classe;
- Sonceboz - Biemme: route nationale de 3<sup>e</sup> classe (avec des sens de circulation séparés).

## **Etat des études sur la Transjurane dans le canton de Berne**



### **1. Introduction**

Au niveau des instances de l'administration du canton de Berne, les compétences en matière de planification routière ont été jusqu'à la fin de 1983 clairement séparées, à savoir

- routes cantonales: Office des ponts et chaussées
- routes nationales: Office des autoroutes

Avec l'entrée en vigueur du nouveau décret sur l'organisation de la Direction des travaux publics, le 1<sup>er</sup> janvier 1984, une fusion progressive de ces deux instances doit se réaliser pour devenir complète à la fin de 1987.

Cela explique pourquoi jusqu'ici, le canton de Berne était placé dans une situation ambiguë en ce qui concerne la Transjurane, promue à devenir une route nationale sans toutefois l'être encore.

Dès la fin de l'année en cours, aussi bien du point de vue des compétences que de l'organisation de la Direction des travaux publics du canton de Berne, la situation se sera décantée et clarifiée, si bien que les travaux d'études pourront fonctionner à plein rendement.

Il faut cependant relever, en ce qui concerne la Transjurane, que les instances cantonales ne sont aucunement restées inactives jusqu'ici et même que cette future route nationale fait depuis ces derniers mois l'objet d'études intenses menées conjointement par les deux offices mentionnées plus haut.

## 2. Le niveau fédéral

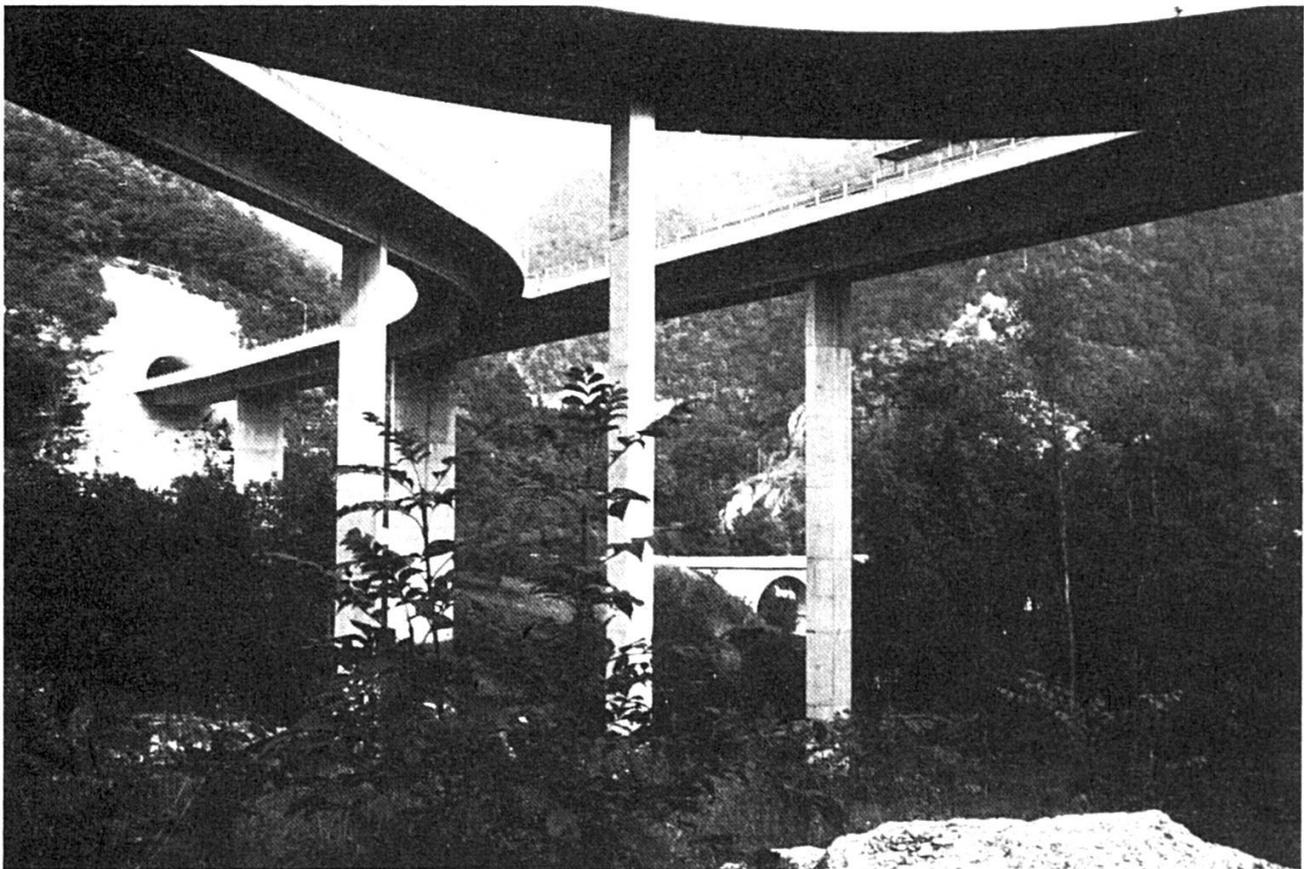
Après la mise en action d'un groupe de travail fédéral réunissant les hauts responsables des ponts et chaussées des trois cantons concernés, sous la houlette du Directeur de l'Office fédéral des routes, entre novembre 1979 et avril 1981, le Conseil fédéral s'est livré à une

vaste procédure de consultation auprès des cantons et de toutes les institutions pouvant être concernées par l'adjonction d'une nouvelle route nationale au réseau décidé en 1960. Ces consultations ont permis au Conseil fédéral d'adresser en date du 11 janvier 1984, un message aux Chambres fédérales, dont la teneur a été largement diffusée.

Les propositions du Conseil fédéral sont claires et concises :

«La liste des routes nationales suisses figurant dans l'annexe de l'arrêté de l'Assemblée fédérale du 21 juin 1960 fixant le réseau des routes nationales, est complétée comme il suit: Route et sections: N 16, **Boncourt (frontière) - Delémont - Moutier - Bienne** Boncourt (frontière) - Porrentruy - Delémont - Moutier - Tavannes - Bienne (raccordement à la N5), 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classe.»

On constate au passage que l'opposition du canton de Soleure à la section de la



(Photo C.-A. Mathys)

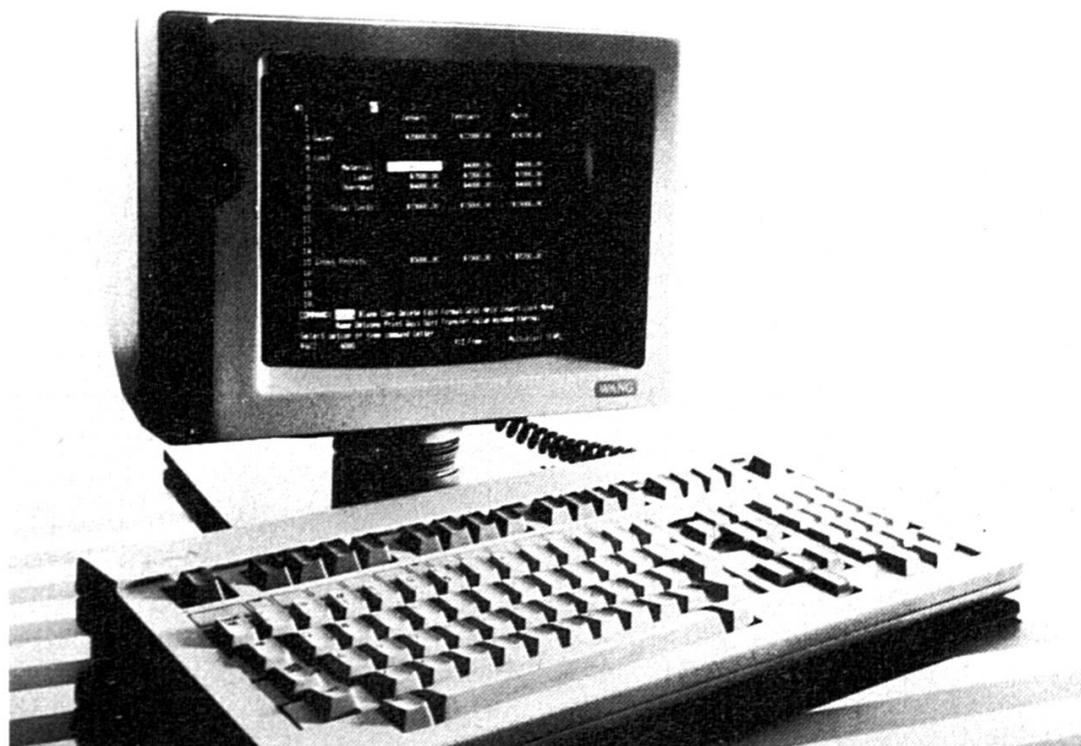
*Taubenloch: des réalisations qui pèseront dans les choix des tracés.*

# Sur l'ordinateur professionnel

**WANG**

Un traitement de texte haut de gamme  
et utilisable par chaque secrétaire

- Correspondance
- Rapports
- Mailing
- Minifabrication



Egalement d'autres applications commerciales

Démonstrations, conseils et vente chez le revendeur agréé  
de votre région :



**COMPUPLOT S.A.**

Dr-Schwab 9

2610 Saint-Imier

Tél. 039/41 13 19

# Marcel Berger SA

2740 MOUTIER

Entreprise de maçonnerie  
et de travaux publics,  
béton armé

Téléphone 032 93 57 47

## Fiduciaire PROBITAS SA



Membre de la Chambre suisse  
des sociétés fiduciaires et des  
experts-comptables

- Révisions
- Expertises comptables et judiciaires
- Organisation et tenue de comptabilité
- Révisions de comptes communaux et paroissiaux
- Conseils en matière fiscale
- Constitutions, liquidations et organisations de sociétés

**Bienne**, rue Hugi 3  
Téléphone 032 23 77 11

**Porrentruy**, rue A.-Merguin 6  
Téléphone 066 66 48 49

Transjurane se raccordant au réseau actuel des routes nationales à Oensingen a eu pour effet que cette branche ne figure pas dans le message du Conseil fédéral. Cela a pour conséquence que la nouvelle N 16 se raccordera impérativement à la N 5 au pied sud de la chaîne du Jura.

### 3. Les travaux cantonaux

Dès 1979, soit au moment où les perspectives de faire de la Transjurane une route nationale se sont concrétisées, le canton de Berne, s'est engagé sur deux plans :

- a) En prenant une part active aux travaux du groupe de travail fédéral Transjurane.
- b) En contribuant, par la mise à disposition d'experts cantonaux et des fonds nécessaires, aux études d'une commission interdisciplinaire placée sous l'égide de la Fédération des communes du Jura bernois, organe régional disposant de droits de coopération étendus avec le Gouvernement du canton de Berne. La Direction des travaux publics dispose ainsi d'une part importante des données nécessaires à l'étude des projets généraux, qui pourront être élaborés et mis à l'enquête publique selon le droit fédéral, dès que la décision de classification de la Transjurane comme route nationale aura été prise.

En outre, dès la fin de 1983, une liste complète des bases de planification nécessaires à l'élaboration des projets généraux a été dressée et les démarches préliminaires les plus urgentes ont été engagées.

Il s'agit avant tout de compléter et préciser les données géologiques qu'on possède actuellement aux endroits d'éventuels tunnels, de réunir des bases cadastrales et topographiques suffisantes pour permettre l'élaboration de projets généraux et de procéder à des analyses

de trafic pouvant être mises en relation avec les recensements périodiques du canton et de la confédération.

### 4. Prochaines étapes

Pour le canton de Berne, il s'agira, après les décisions de classification de la Transjurane comme route nationale par les Chambres fédérales, d'être en mesure de procéder à la mise à l'enquête publique d'un projet général à l'échelle 1: 5000 pour la section La Heutte - Pierre Pertuis dans les meilleurs délais, à savoir dans les quelques mois qui suivront la décision en question.

Pour le reste du tracé de la Transjurane, située sur le territoire cantonal bernois, on tentera d'établir un projet général global dans le courant de l'année suivant la mise à l'enquête publique du projet général de la première section.

Selon la législation fédérale, les mises à l'enquête publiques des projets de routes nationales se passent en deux temps :

1. Les projets généraux à l'échelle 1: 5000, pour ce qui concerne le droit public.
2. Les projets de détail ou d'exécution, généralement à l'échelle 1: 1000, pour ce qui concerne le droit privé (limites de construction).

Ces mises à l'enquête publiques sont précédées de consultations de toutes les instances officielles concernées et suivies des procédures d'approbation des projets de la part des instances cantonales et fédérales :

Projets généraux, arrêtés du Conseil exécutif et approbation du Conseil fédéral

Projets de détail, approbation du département fédéral compétent.

Ces démarches durent, à partir de la mise au point des projets généraux, environ 30 mois, ce qui signifie que pour la première section envisagée, par le

canton de Berne, soit le tronçon La Heutte - Pierre Pertuis, les travaux pourraient commencer en 1987, dans le meilleur des cas.

C'est dans le cadre des études des projets généraux et en fonction des décisions des Chambres fédérales, qu'on procédera à l'examen et à l'évaluation d'éventuelles variantes encore en lice, en se livrant par exemple à des études d'opportunité et de valeur utile. Il est permis de rappeler à cette occasion, que le trafic ne sera ni le seul critère, ni même l'élément primordial des études comparatives. La sécurité de tous les usagers des régions concernées, l'amélioration de l'accessibilité du plus grand

nombre de localités, les possibilités de mise en service par étapes, l'utilisation de tronçons existants répondent déjà aux exigences posées, de même que les résultats des études d'impacts de tous genres seront autant d'éléments dont l'importance pourra être décisive.

Comme on le constate, il reste d'une part un très gros travail à fournir, mais d'autre part la machine est aujourd'hui bien en marche.

*Ponts et chaussées,  
III<sup>e</sup> arrondissement  
Le chef du service  
pour le Jura bernois  
René DURLER*

## **Prise de position du canton de Soleure au sujet du trajet Moutier - Oensingen**

### **1. Aspect technique**

En 1979, le Gouvernement du canton du Jura a demandé au Département fédéral de l'intérieur d'admettre dans le réseau des routes nationales la liaison Boncourt - Porrentruy - Delémont - Moutier et ses deux ramifications de Bienne (N5) et de Oensingen (N1). A la suite de quoi ledit département mit sur pied un groupe de travail «Transjurane» qui fut présidé par le directeur de l'Office fédéral des routes. Les ingénieurs cantonaux de Berne, du Jura et de Soleure étaient représentés dans ce comité.

Le groupe de travail technique a examiné d'une manière approfondie les variantes possibles d'une route Transjurane aussi bien pour le tracé dans le canton du Jura que pour le raccordement de cette voie au réseau actuel des routes nationales. Des documents et études existants fu-

rent consultés, dont le «Rapport de synthèse 1977 de la commission technique du Comité d'action Pro Transjurane» qui livra des données de valeur. Les résultats d'un rapport du 31 mai 1979 concernant les fréquences de circulation aux passages frontières jurassiens furent également d'une grande utilité. Finalement, une estimation fondamentale des différentes combinaisons de tracés fut faite sur la base de nombreux critères. De là sortit, sur la proposition du groupe de travail, la solution recommandée (rapport récapitulatif de mai 1982).

Les réalisations en question sont mises en cause sur l'embranchement Moutier - Oensingen via Gänsbrunnen (Saint-Joseph) et Balsthal (route principale N° 30). Alors que de Moutier à Gänsbrunnen, sur le territoire cantonal bernois, un nouveau tracé à deux chaussées était prévu,