

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

Autor: Fontana, Fortunat

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824439>

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: 15.07.2025

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

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^e 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,

l'aspect technique des 22 km de tronçon soleurois, de Gänsbrunnen à Oensingen, se limitait à un achèvement et à certains aménagements du tracé existant. Durant les cinq à dix dernières années, le canton de Soleure a mis en œuvre des moyens financiers considérables pour un développement performant de la route du Thal et cela sans aide de la Confédération parce qu'il ne s'agit pas, pour cette liaison, d'une route principale subventionnée.

Le profil final entre Balsthal et Welschenrohr (Rosières) atteint 9 m, dont il faut retrancher 1 m 25 de chaque côté pour les pistes cyclables. De Welschenrohr à Gänsbrunnen, une largeur de 7 m 50 est prise en compte. L'aménagement jusqu'à Welschenrohr est achevé, avec des difficultés considérables d'ailleurs à cause d'un éboulement de versant à l'est de cette agglomération. Durant l'année en cours les travaux seront rondement poursuivis en direction de Gänsbrunnen.

Le groupe de travail recommanda de classer ladite «route du Thal» comme route nationale de troisième catégorie, donc pour un trafic mixte. Des évitements de localités étaient prévus à Welschenrohr, Laupersdorf et dans la région de Balsthal-Klus. Du village de Klus jusqu'à la jonction de l'autoroute N1 à Oensingen une voie directe existe déjà. D'autres améliorations étaient pressenties dans la région de Gänsbrunnen où en particulier le point culminant (770 m) aurait dû pouvoir être franchi par un petit tunnel. Les normes des routes nationales auraient été prises en compte pour la réduction des conditions d'accès latéral (débouchés de chemins vicinaux, etc.). Pour ces travaux, on calculait un coût de l'ordre de grandeur de 105 millions de francs.

Alternativement à ces variantes routières, un tunnel sous le Weissenstein (sur le tunnel ferroviaire existant ou à

côté de celui-ci) ou un tunnel de 2,3 km sous le Balmberg étaient envisagés. Cette voie se séparait de la route du Thal à l'est de Welschenrohr pour traverser le Balmberg à une altitude d'environ 700 m. La sortie sud du tunnel était prévue dans les environs de Günsberg. L'autoroute N1 devait être atteinte à l'échangeur existant Wiedlisbach/Wangen par une rampe de 6,9 km. Les frais de toute cette option étaient devisés à 166 millions de francs. Mais cela ne fut pas le critère principal pour abandonner cette variante. L'emprise importante sur le paysage et la sauvegarde des terres agricoles de qualité sur le versant sud du Jura, aussi bien sur territoire soleurois que bernois, firent pencher la balance. A ce propos, un comité d'initiative de Welschenrohr était en son temps entré en action et avait lancé une initiative populaire. Celle-ci aboutit avec environ 4000 signatures, mais fut retirée peu avant l'organisation d'une votation populaire cantonale en mars 1982.

2. Prise de position du canton de Soleure

Le 16 novembre 1981, le Département fédéral de l'intérieur remit le rapport détaillé du groupe de travail «Transjurane» au canton en le priant de prendre position, particulièrement en ce qui concerne le tronçon sur territoire soleurois. Les cantons de Berne et du Jura furent également intégrés à cette consultation. Le Gouvernement soleurois était appelé à donner à Berne un avis le plus conforme possible aux intérêts de la population. Pour cela il engagea le groupe d'aménagement du Thal à débattre intensivement des questions posées avec le concours des communes concernées. Le groupe d'aménagement en question prit son mandat très au sérieux et répartit la tâche entre trois groupes de travail avec pour thèmes «paysage», «agricul-

ture» et «plan directeur». On put bientôt constater que, dans toute la région du Thal, c'est-à-dire de Gänsbrunnen jusqu'à Balsthal et plus loin encore jusqu'à Oensingen, un refus profondément enraciné et largement répandu se manifestait contre l'idée d'une route nationale. Les arguments principaux, comme ils sont consignés dans le rapport détaillé du groupe d'aménagement régional, sont les suivants :

1. Les fréquences de circulation sur tout le parcours du Thal, mais particulièrement dans la région de Gänsbrunnen, où elles sont représentatives des mouvements de véhicules, paraissent, avec environ 1500 unités par jour, beaucoup trop faibles pour l'élever au rang de route nationale. Ainsi, dans ces conditions, aucune modification de structure ne saurait se justifier. A l'avenir, il se pourrait bien qu'un raccordement au réseau autoroutier français entraîne une augmentation du trafic, sans compter les conséquences de la construction d'un port à Bourogne et l'attrait probable de la nouvelle route pour les automobilistes bâlois. Mais la date d'exécution de ces projets, si tant est qu'ils soient réalisés, est inconnue et leurs effets sont à attendre.

2. Il est de notoriété que l'étendue relativement grande de la chaîne jurassienne et la situation économique partiellement précaire méritent une attention particulière. Mais la région du Thal est aussi manifestement touchée par un développement économique difficile. Il est très douteux que l'extension de l'aménagement de ce tronçon représente le moyen approprié pour une revivification de l'économie. Le danger serait grand, et de nombreux exemples le montrent, qu'un seul supplément de trafic de passage serait ainsi amené. A travers des liaisons meilleures et plus rapides, on renforcerait plutôt les avantages des grandes agglomérations actuelles. Il serait même

possible que des facteurs de développement comme la force de travail, le capital ou le pouvoir de décision passent, en surplus, des régions économiquement faibles vers celles qui ne le sont pas.

3. Pour le développement économique de la région du Thal, une Transjurane n'apporte aucun bénéfice remarquable. En fonction du bon aménagement de la route cantonale existante, on ne peut espérer que des économies de temps et de frais d'entreprises minimales.

4. De grandes craintes sont exprimées au sujet des effets locaux d'une route nationale de transit. Un élargissement de la route actuelle, les contournements et les corrections de tracé à Gänsbrunnen, Welschenrohr et Laupersdorf entameraient beaucoup la surface cultivable qui est déjà limitée dans la région du Thal. En outre on craint de fortes émissions de bruit, étant donné qu'on devrait raisonnablement compter avec une forte augmentation du trafic des poids lourds. En rapport avec le concept d'ouverture de la région, les communes du Thal devraient pouvoir offrir un site privilégié. Cet objectif serait remis en cause par les nuisances dues au bruit, mais aussi par les pollutions croissantes de l'air. Le Thal appartient largement à la zone de protection jurassienne et doit conserver son rôle de région de détente.

Le rapport du groupe d'aménagement régional reconnaît expressément l'intérêt public de meilleures liaisons avec les régions jurassiennes. Dans la population, des dispositions favorables à l'égard de la partie romande du pays seraient profondément enracinées. On est toutefois d'avis que la bonne correspondance routière actuelle pour le trafic des automobiles du Jura devrait suffire encore pour un avenir lointain.

Au vu de cette conception largement soutenue et unanime de la région concernée et en considération d'une opinion



«Lorsqu'il s'agit de placements, on peut compter sur l'UBS»

L'Union de Banques Suisses
met son expérience à votre service.

Prenez contact avec notre conseiller
en placements.
Il vous mettra sur la bonne voie.

UBS: Votre banque tous azimuts.



LOSINGER

Génie civil – Construction de routes – Canalisations – Pavages – Revêtements bitumineux et traitements superficiels – Revêtement souple POLYMATCH pour places de sports

LOSINGER DELÉMONT SA
2800 Delémont

Entreprise de travaux publics

Tél. 066 22 12 43

AMarchand SA

2800 DELÉMONT

INSTALLATIONS SANITAIRES
FERBLANTERIE - COUVERTURES
CHAUFFAGES CENTRAUX
COUVERTURE SARNAFIL
VENTILATION - CLIMATISATION

(Photo Swissair)



Le Thal est appelé à devenir une zone de délassément.

correspondante au Parlement cantonal, il en est résulté pour le Gouvernement une base de décision claire. C'est pourquoi, dans sa prise de position, adressée au Département fédéral de l'intérieur le 26 janvier 1982, il se prononça clairement contre le reclassement de l'axe Moutier - Oensingen de la Transjurane. Dans la prise de position du canton, il fut par ailleurs établi que l'intérêt de l'ensemble du canton pour la route nationale 5 de Soleure à Bienne serait sans conteste plus grand que celui de l'embranchement en question de la Transjurane. Les arguments fondés et les craintes de la population du Thal donnèrent d'autant plus de poids à ce jugement. A la suite des conclusions de cette opinion adoptée dans un cas restreint, le Département fédéral remis le 1^{er} juin 1982, pour consultation, un rapport récapitulatif de l'Office fédéral des routes à l'ensemble des cantons suisses. Entre temps, les critiques contre une route nationale à travers le Thal se multiplièrent, si bien que la prise de position définitive du canton de Soleure, du mois d'octobre 1982, pour le Département fédéral de l'intérieur, n'apporta aucune modification à la conception antérieure.

Il est compréhensible que cette résolution n'ait pas suscité l'enthousiasme du Gouvernement et des habitants du canton du Jura, et cela d'autant plus que les organes techniques de conseil avaient une position favorable à un reclassement. Mais les facteurs politiques pesaient bien plus dans la balance et devaient être considérés comme faisant autorité. Le canton de Soleure engagea finalement, en décembre 1982, le Département fédéral de l'intérieur à faire en sorte que cette prise de position négative au sujet du tracé de Moutier - Oensingen n'entraîne aucun retard dans l'examen de la requête pour l'acceptation par le Conseil fédéral et les Chambres d'une route Transjurane avec un tracé de Moutier à Bienne. Dans l'intervalle, en effet, un message du Conseil fédéral au législatif pour une intégration de la Transjurane de Boncourt à Bienne dans le réseau des routes nationales a été publié.

*Office des travaux publics
du canton de Soleure
L'ingénieur cantonal:
Fortunat FONTANA*

(Traduction ADIJ)

Le point de la situation dans le canton du Jura

Dans le canton du Jura, le projet Transjurane va de l'avant, sans toutefois avoir atteint déjà sa vitesse de croisière. Le projet général est actuellement en cours d'étude; le programme idéal prévoit le premier coup de pioche dès 1987.

Avant d'énumérer les travaux et les activités administratives qui font aujourd'hui l'objet des soins des fonctionnaires jurassiens, rappelons brièvement les

principales étapes franchies par le projet de route nationale dans le nouveau canton.

La création du canton du Jura et l'installation de ses autorités permet en 1979 à celles-ci d'intervenir à Berne: le Gouvernement jurassien demande alors formellement l'inscription de la Transjurane dans le réseau des routes nationales. Défini en 1960, le réseau n'avait jusqu'a-