

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 133 (2007)
Heft: 08: Transjurane

Artikel: Une autoroute en devenir
Autor: Nusbaumer, Dominique
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-99567>

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>

Une autoroute **en devenir**

La Transjurane est ouverte depuis moins de dix ans à la circulation entre Porrentruy – au nord de la chaîne jurassienne et au-delà de ce qui fut longtemps considéré comme la « barrière » des Rangiers – et Delémont, la capitale cantonale, sise au carrefour des voies transjurassienne (Bienne - Belfort) et interjurassienne (Bâle - La Chaux-de-Fonds). Voici un rapide aperçu de la situation ainsi que des perspectives en matière de développement du territoire.

Fruit d'une revendication permanente des Jurassiens remontant au début des années 60, la Transjurane n'a été inscrite dans le réseau des routes nationales qu'en octobre 1984. Cette décision a été facilitée par la création du Canton du Jura en 1979, tous les chefs-lieux des Etats confédérés devant être reliés entre eux par une route nationale.

Sortir de la marginalité

La chaîne de moyenne montagne du Jura rend difficile les relations, pourtant essentielles aux échanges et à l'économie. C'est pour sortir de cette forme d'isolement que les Jurassiens se sont depuis longtemps investis dans les moyens de transport : il y a 150 ans en faveur du chemin de fer et depuis 20 ans, pour la réalisation de la Transjurane. Plusieurs autres projets allant dans le même sens sont en chantier : raccordement ferroviaire au TGV Rhin - Rhône près de Belfort, réalisation d'une route nationale entre Delémont et Bâle, intégration du Jura au RER bâlois, etc. Ces diverses actions tendent vers un but commun : accéder au marché mondial, développer l'économie, créer des richesses, améliorer le niveau de vie et le bien-être de la population.

La Transjurane n'est donc pas une fin en soi, mais constitue une intervention majeure en matière d'aménagement du territoire pour sortir le Jura de sa marginalité. Elle a été conçue pour servir au mieux les différentes microrégions du canton et son tracé a été déterminé en cherchant à anticiper les effets de sa réalisation. La route a été pensée puis planifiée comme un vecteur d'échanges devant entraîner un décloisonnement culturel et économique.

Les objectifs du plan directeur cantonal d'aménagement du territoire sont les suivants :

- désenclaver la région jurassienne en la reliant aux réseaux autoroutiers suisse et français par une voie rapide directe, de manière à la rendre attractive également pour le trafic international de transit ;
- relier entre elles de manière optimale les diverses régions du canton du Jura et du Jura bernois ;
- desservir au mieux les communes traversées en créant suffisamment d'accès.

Renforcer le réseau urbain

Le tronçon de 30 km qui relie Porrentruy et Delémont a été mis en service en 1998, alors que les contournements de ces deux villes ont été ouverts en 2005. En commençant la construction de l'A16 par ce maillon, les autorités ont choisi de renforcer le réseau urbain jurassien en misant sur la complémentarité de deux villes trop petites l'une et l'autre – Porrentruy : 6600 habitants, Delémont : 11 300 habitants – pour offrir aux 69000 habitants du canton les prestations qu'ils seraient en droit d'attendre d'un centre urbain fort. Cette décision politique relève par ailleurs d'un juste partage entre deux districts souvent considérés comme rivaux. Dans les faits, ce choix a repoussé de plusieurs années ce qui paraissait alors essentiel aux yeux des Jurassiens – la connexion aux réseaux autoroutiers voisins – alors que la complémentarité voulue entre Delémont et Porrentruy ne s'est pas concrétisée comme espéré.

Un grand potentiel : les zones d'activités

Lors de la planification, conformément à l'objectif de desservir au mieux les communes traversées, de nombreux accès proches des localités ont été retenus et sont en partie réalisés. Ils donnent un accès fin au territoire et optimisent la connexion vers des nouvelles zones d'activités (fig. 1) : la Queue-aux-loups à Boncourt, le Voyeboeuf à Porrentruy, la SEDRAC à Courgenay, la Communance à Delémont, la Zone d'Activités Régionale de Delémont (ZARD). Toutefois, le temps écoulé entre la planification de la Transjurane en 1984

Fig. 1 : Principaux axes pour le développement territorial du Jura
(Document fourni par l'auteur.)

et l'échéance de son achèvement vers 2015, empêche souvent une exploitation des zones d'activités imaginées à l'époque. La zone intercommunale de la Queue-aux-loups est encore en « plein champ », même si elle est accessible depuis le village. Après des années de procédure, la zone communale du Voyeboeuf n'a toujours pas été approuvée. La zone intercommunale de la SEDRAC peine à se remplir rationnellement. En revanche, à Delémont, la zone communale de la Communance connaît un développement réjouissant, alors que la zone intercommunale ZARD, contigüe depuis un an à la jonction est de Delémont, est en voie d'équipement et de promotion.

C'est donc plutôt dès maintenant que l'exploitation du potentiel des zones d'activités et des compétences industrielles de la région doit pouvoir se concrétiser. Avec ses 24 000 habitants (35% de la population du canton) et ses 10 600 emplois (32% des actifs du canton), l'agglomération de Delémont prend corps. Son « Projet d'agglomération » entend tirer parti de sa localisation et des potentialités offertes par la nette amélioration prochaine de son accessibilité. La Microrégion Haute-Sorne planifie actuellement une zone d'activités intercommunale à Glovelier alors qu'en Ajoie, le Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SIDP) étudie une nouvelle zone d'activités aux alentours de son chef-lieu. Le décalage entre l'anticipation du plein usage de l'autoroute et sa mise en service globale est en passe de se résorber. Il aura cependant fallu attendre plus de vingt ans !

té de vie dans le canton du Jura et valoriser les spécialisations des territoires en recomposition, fixe des principes d'aménagement qui devront se traduire dans les politiques publiques et dans les plans d'aménagement des communes.

La perspective d'une prochaine mise en réseau du territoire jurassien par l'autoroute ouvre de nouvelles opportunités et fait jaillir des projets divers. Après avoir rompu le cloisonnement entre ses espaces géographiques, le Canton du Jura attend de l'A16 qu'elle le dégage de sa marginalité, lui ouvre de nouveaux horizons, solidarise les régions qui le composent pour en faire un ensemble économique uni capable de tirer parti de toutes ses potentialités.

Dominique Nusbaumer, architecte-urbaniste
Chef du Service de l'aménagement du territoire
République et Canton du Jura
CH – 2800 Delémont

Anticiper les conséquences

La réalisation de la Transjurane va accroître sensiblement la mobilité routière, ce qui risque notamment d'avoir les conséquences suivantes :

- dispersion accrue de la population par la réduction des temps de parcours,
- perte relative de l'attractivité du chemin de fer,
- accroissement de la pollution atmosphérique et du bruit,
- implantation de centres commerciaux et de loisirs hors des centres urbains,
- dévitalisation des centres traditionnels avec une perte de sociabilité,
- par effets cumulatifs, augmentation de la demande de mobilité,
- accroissement des dépenses publiques.

Selon leur ampleur, ces diverses tendances risquent de devenir préoccupantes en termes de développement durable, d'utilisation du sol et de distribution des services à la population. A cet égard, le plan directeur cantonal (voir <www.jura.ch/plan-directeur>), qui entend garantir la quali-

