

## Message concernant l'extension du réseau des routes nationales par une Transjurane

du 11 janvier 1984

---

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous soumettons à votre approbation le projet d'un arrêté fédéral concernant l'extension du réseau des routes nationales par une Transjurane.

En outre, nous vous demandons de classer les postulats et motions suivants:

- 1968 P 9884 Route nationale Porrentruy–Bienne–Berne  
(N 12. 12. 68, Wenger)
- 1983 P 83.495 Tracé de la Transjurane (N 7. 10. 83, Gehler)
- 1969 M 10018 Raccordement du Jura au réseau des routes nationales  
(N 12. 12. 68, Kohler; E 18. 3. 69)
- 1973 M 11698 Transjurane (N 20. 9. 73, Kohler; E 12. 12. 73)
- 1980 M 80.919 Routes nationales (N 19. 6. 81, Houmard; E 17. 12. 81)

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

11 janvier 1984

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Schlumpf  
Le chancelier de la Confédération, Buser

---

## **Vue d'ensemble**

*A la suite d'interventions parlementaires, le Département fédéral de l'intérieur a institué en 1980 un groupe de travail comprenant des représentants de l'Office fédéral des routes ainsi que des cantons de Berne, Soleure et du Jura, et l'a chargé de préparer les bases techniques d'un projet d'intégration de la Transjurane dans le réseau des routes nationales. Ce groupe a déposé son rapport en avril 1981, en proposant une extension du réseau des routes nationales.*

*Selon le droit constitutionnel et législatif en vigueur, l'Assemblée fédérale peut déclarer routes nationales les voies de communication les plus importantes présentant un intérêt pour la Suisse en général. Par le présent message, nous vous proposons de compléter le réseau des routes nationales – que vous avez fixé en 1960 – par une Transjurane, c'est-à-dire d'inclure la liaison routière suivante dans le réseau des routes nationales:*

*N 16    Boncourt (frontière)–Porrentruy–Delémont–Moutier–Tavannes–  
          Bienne (raccordement à la N 5)*

# Message

## 1 Partie générale

### 11 Situation initiale

Par arrêté du 21 juin 1960 (RS 725.113.11), les Chambres fédérales ont fixé en substance le réseau des routes nationales, actuellement en voie de réalisation; sa longueur totale est de 1833 km. A la fin de l'année 1982, les projets généraux étaient établis pour 1670 km de routes nationales, soit pour 91 pour cent de l'ensemble du réseau; 1287,5 km ou 70 pour cent du réseau étaient en service; 185 km ou 10 pour cent du réseau étaient en construction.

C'est certainement essentiellement en raison des avantages évidents qu'apportent les autoroutes et semi-autoroutes au trafic routier et aux régions desservies, que des demandes visant à inclure d'autres tronçons dans le réseau étaient déposées déjà peu après la fixation du réseau des routes nationales, sous forme d'interventions parlementaires ainsi que de requêtes émanant des cantons et du public. Des propositions de ce genre étaient enregistrées en faveur de presque toutes les parties du pays. Chaque fois que nous nous sommes prononcés sur ces interventions, nous avons exposé la politique de construction routière de la Confédération en laissant entendre qu'une extension du réseau des routes nationales ne pourrait sérieusement être envisagée que lorsque la grande partie du réseau fixé aurait été réalisée et que le besoin se ferait nettement sentir d'élargir la définition restrictive du réseau des routes nationales, telle qu'elle est donnée dans l'article 36<sup>bis</sup> de la constitution.

Depuis 1960, le réseau des routes nationales n'a de ce fait été complété que deux fois, à savoir par le tunnel routier du Saint-Gothard (arrêté fédéral du 25 juin 1965, RO 1965 469; FF 1964 II 1622) et par le contournement autoroutier nord et ouest de Zurich (arrêté fédéral du 23 juin 1971; RO 1971 951; FF 1970 II 1549). Le tunnel du Saint-Gothard a été inclus dans le réseau des routes nationales parce que cette extension avait été exigée par une motion des Chambres fédérales déjà lors de la fixation du réseau; le contournement de Zurich, parce que cette liaison routière s'imposait impérativement pour résoudre le problème de la concentration du trafic dans la région de l'agglomération zurichoise.

La question de l'inclusion d'une Transjurane dans le réseau des routes nationales est restée sans réponse jusqu'à ce jour. Depuis 15 ans, cette affaire fait l'objet d'interventions parlementaires qui engagent en partie le Conseil fédéral. Nous citerons les motions et postulats suivants:

## 12 Interventions parlementaires

Postulat du conseiller national Wenger (1968 P 9884):

Les sections Porrentruy-Bienne-Schönbühl de l'artère Nord-Sud à travers le canton de Berne n'ont pas été englobées dans le programme de construction des routes nationales de 1960. Aujourd'hui la construction d'une autoroute à quatre pistes de Lyss à Schönbühl rencontre de graves difficultés d'ordre financier. Des difficultés semblables apparaîtront probablement lorsqu'il faudra mettre en chantier la construction de l'autoroute à quatre pistes allant de Bienne dans le Jura par le Taubenloch.

La construction d'une autoroute à quatre pistes, sans solution de continuité, de l'Ajoie jusqu'à Bienne et Berne, et reliée au réseau des routes nationales du pays, est d'une importance économique considérable pour le Jura.

Il y a aussi un intérêt politique et un intérêt national à développer le réseau routier du Jura et à améliorer ainsi ses communications avec les autres parties du pays. La construction de cette artère serait un acte de sage politique.

Le Conseil fédéral est donc prié de prendre les mesures nécessaires pour que l'artère traversant le Jura en direction de Bienne et Berne soit englobée aussi tôt que possible dans le réseau des routes nationales au sens de l'article 36<sup>bis</sup>, 1<sup>er</sup> alinéa, de la constitution fédérale ou dans le programme additionnel; et, partant, pour que sa construction soit assurée.

Motion du conseiller national Kohler (1968 M 10 018):

L'examen du programme routier de la Confédération fait constater, qu'à partir de 1985, seul le Jura sera tenu à l'écart des autoroutes nationales. Cette situation est vivement ressentie par les populations intéressées, d'autant plus conscientes de l'isolement qui les menace qu'aucune route de 1<sup>re</sup> ou 2<sup>e</sup> classe ne relie de Genève à Bâle la Suisse à la France.

Le Conseil fédéral est invité à recourir aux solutions qui permettraient de porter remède à cet état de chose en intégrant notamment la «Transjurane» dans le programme actuel d'aménagement du réseau national.

Motion du conseiller national Kohler (1973 M 11 698):

Ma motion du 12 décembre 1968 demandant la prochaine construction d'une Transjurane, quand bien même elle a été adoptée par les deux conseils, n'a abouti pour l'instant à aucun résultat concret.

Les raisons qui militent en faveur de ce projet sont devenues depuis lors contraignantes. Cet état de choses provoque l'impatience de l'opinion jurassienne, d'autant plus que le Conseil-exécutif du canton de Berne est entièrement favorable au projet.

Dès lors, et dans l'intérêt bien compris de la région jurassienne qui réclame l'aménagement rapide de son réseau routier de base, le Conseil fédéral est chargé:

- a. D'incorporer dans les routes d'importance nationale le tracé Boncourt-Les Rangiers (tunnel)-Delémont-Moutier avec, de là, des liaisons sur Bienne et Oensingen, sa vocation de route nationale devant finalement être reconnue;
- b. De réaliser cette importante voie de communication, par étapes prioritaires et accélérées, dans les plus courts délais.

Motion du conseiller national Houmard (1980 M 80.919):

Le Conseil fédéral est invité à prendre toutes mesures utiles en vue de l'achèvement, dans les meilleurs délais, de l'axe routier Berne-Bienne-Sonceboz-Moutier-Délémont (T 6). A cette effet, le Conseil fédéral est invité à présenter un projet d'arrêté pour inscrire la T 6 dans le réseau des routes nationales.

Le Conseil fédéral a chaque fois accepté ces interventions parlementaires en vue de leur examen; les motions lui ont été transmises par les deux conseils.

En raison, d'une part, des efforts entrepris pour créer le canton du Jura et, d'autre part, des délibérations et études de la Commission de la conception globale suisse des transports (CGST), sur les résultats desquelles on ne voulait pas anticiper, il ne fut pas possible de discuter immédiatement et de façon concrète la demande de caractère politique visant à inclure une Transjurane dans le réseau des routes nationales.

### **13 Travaux préliminaires en vue de l'inclusion d'une Transjurane dans le réseau des routes nationales**

#### **131 Institution du groupe de travail Transjurane**

En 1980, le Département fédéral de l'intérieur a néanmoins institué un groupe de travail comprenant des représentants de l'Office fédéral des routes (présidence) ainsi que des cantons de Berne, Soleure et du Jura, et l'a chargé de préparer les bases techniques d'un projet d'intégration de la Transjurane dans le réseau des routes nationales. Ce groupe a déposé son rapport en avril 1981. Il propose de compléter le réseau des routes nationales par les liaisons suivantes:

- sous la dénomination N 6  
Boncourt (frontière)-Porrentruy-Délémont-Moutier-bifurcation de Moutier-Tavannes-Bienne (raccordement à la N 5)  
et
- sous la dénomination N 30  
Moutier (bifurcation de la N 6)-Gänsbrunnen-Balsthal-Oensingen (raccordement à la N 1)

#### **132 Résultats du rapport du groupe de travail**

La Transjurane aurait une longueur totale de 112 km. Elle serait construite sous forme d'une semi-autoroute à deux voies sur les tronçons qui sont nouveaux, avec des voies additionnelles (voies de dépassement, voies lentes) là où cela est nécessaire et aisément réalisable. Aux endroits présentant des difficultés topographiques, on s'écarterait du principe de la route réservée aux automobiles. Les raccordements de la Transjurane seraient dénivelés là où la place le permet et où les volumes de trafic montrent que cette mesure est indiquée.

Les investissements requis sont estimés au total à 1,64 milliard de francs (prix 1980). La Confédération verserait une contribution de 1440 millions de francs, prélevée sur le produit, à affectation réservée, des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs et de la surtaxe; les parts respectives des cantons de Berne, Soleure et du Jura seraient de 118, 19 et 63 millions de francs.

Dans son rapport final, le groupe de travail justifie sa proposition comme il suit:

Trois aspects géographiques sont caractéristiques pour de vastes parties des régions desservies par la Transjurane projetée:

- la situation marginale sur le plan des transports,
- la forte structuration interne des régions et leur subdivision par les chaînes et vallées du Jura, ainsi que par les cluses,
- la faible urbanisation.

La situation marginale des régions concernées est évidente. Les voies de communication existantes ont plutôt tendance à contourner les chaînes jurassiennes qu'à les traverser. Les principales lignes ferroviaires et les autoroutes forment un grand quadrilatère autour du Jura. Les rares axes traversant le Jura sont de deuxième ordre. Les inconvénients de la situation marginale sont accentués par le fort compartimentage intrarégional. Les régions sont cloisonnées par le relief montagneux, formant ainsi des unités démographiques et économiques qui ne couvrent que de modestes espaces. Cette structuration freine le développement de l'économie, notamment dans le contexte de la concentration des industries et des localités, observée partout ailleurs dans le pays. L'isolement et les petits espaces rendent la vie culturelle et sociale difficile et empêchent la réalisation d'un réseau routier à grande capacité. Le troisième point, la faible densité et la grande dispersion de l'urbanisation, représente également un obstacle au développement économique. Mettre à disposition et entretenir un réseau très ramifié de voies de communication coûte cher et celui-ci offre peu d'attrait.

L'évolution démographique y a subi un renversement de tendance plus marqué que dans l'ensemble du pays. La population a connu non seulement un affaiblissement de sa croissance; de 1970 à 1979, l'espace considéré a perdu presque 7 pour cent de ses habitants. La crise économique au milieu des années 70 a fortement touché ces régions. Si l'on considère le revenu par habitant, on constate que le développement suisse n'a pas pu être suivi et que les économies régionales se sont plutôt relativement détériorées. De 1965 à 1975, le nombre des personnes actives a diminué, et proportionnellement bien plus fortement que dans l'ensemble du pays. Quelque 14 000 emplois, soit 15 pour cent de l'offre de 1965, ont disparu. Les trois régions concernées répondent aux critères de la loi fédérale sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne.

Toujours selon le rapport du groupe de travail, il est certain qu'à elle seule, l'amélioration de l'infrastructure ne peut pas promouvoir globalement l'économie régionale. Si l'on veut assurer le démarrage d'un développement positif, il faut influencer toute une série de facteurs. L'attrait du réseau des transports est généralement jugé d'après le critère de l'accessibilité, c'est-à-

dire de l'effort requis pour atteindre des buts sélectionnés situés à l'intérieur et à l'extérieur de la région concernée. On peut démontrer qu'il existe normalement une étroite relation entre l'accessibilité (l'attrait des transports) et le niveau du développement régional. Les programmes de développement jurassiens déplorent l'insuffisance de l'offre en matière de transports. Le caractère attrayant des transports, aussi bien sur le plan intrarégional que sur le plan suprarégional, est nettement inférieur à la moyenne suisse. Les résultats de l'étude pilote CGST le montrent clairement. Aucune région du Plateau ou du Jura suisse n'est aussi difficile d'accès. Le réseau des transports publics n'est pas assez ramifié et l'offre n'est pas suffisante en ce qui concerne les horaires. En raison des difficultés topographiques, le réseau des routes de trafic principal présente de nombreux goulots d'étranglement et les déplacements nécessitent beaucoup de temps. Avec des déclivités qui atteignent 12 pour cent, une chaussée de 6 à 7 mètres de large et de mauvaises conditions de visibilité qui empêchent pratiquement tout dépassement, la route du Col des Rangiers constitue une grande entrave à la fluidité du trafic. Par rapport à Delémont et à Porrentruy, sa dénivellation est de 440 m. En hiver, le col est souvent difficile à franchir. Dans le Jura bernois, le passage de Pierre-Pertuis est un gros obstacle; il traverse la première chaîne du Jura, conjointement avec le tronçon du Taubenloch qui est maintenant aménagé. Il manque une liaison attrayante qui rapprocherait les deux centres de Moutier et de Bienne. Pour intensifier le développement économique régional, au sens étroit du terme, et hausser d'une manière plus générale le niveau de la qualité de vie, les programmes de développement exigent une accessibilité améliorée à l'échelon international, suisse et régional.

Toujours selon le groupe de travail, des améliorations peuvent être obtenues par des mesures touchant les transports publics et par l'aménagement du réseau routier. De toutes les études pratiques et théoriques, il ressort cependant que dans des régions faiblement habitées, une accessibilité satisfaisante aux centres par les transports publics ne peut être assurée que de façon très restreinte si l'on veut rester dans des limites économiques raisonnables. Les Nouvelles Transversales Ferroviaires (NTF) envisagées contourneront également la région du Jura et n'amélioreront donc guère son accessibilité. Compte tenu des résultats d'exploitation fortement déficitaires des compagnies ferroviaires dans l'espace examiné et du fait que la CGST mentionne la possibilité de remplacer les chemins de fer par des services d'autobus sur plusieurs des lignes secondaires dans les régions concernées, il semble qu'une amélioration des conditions de transport essentiellement par le biais du chemin de fer soit peu prometteuse, d'autant plus que les mesures requises à cet effet en matière de construction et d'exploitation exigeraient aussi de gros moyens financiers.

Outre la route de plaine T 6 qui assure la liaison nord-sud, les artères ouest-est T 18/N° 18 La Chaux-de-Fonds-Bâle et T 30 La Chaux-de-Fonds-Sonceboz sont également d'importance suprarégionale. Cependant, contrairement à la T 6, elles n'assument aucune fonction nationale ou internationale dans le réseau. Ce n'est qu'en relation avec la T 6 qu'elles

ouvrent le Jura au Plateau. D'autre part, seule la T 6 relie les centres régionaux qui parviennent à donner les impulsions nécessaires aux économies locales. Pour cette raison, la Transjurane est l'axe qui apporterait le plus grand bénéfice à l'économie régionale. Sous l'angle de la planification des transports, il y a également lieu d'attacher une plus grande importance à l'amélioration de la liaison nord-sud, parce qu'elle est soumise à un trafic plus intense et que les investissements nécessaires s'amortissent de ce fait plus rapidement, considérés du point de vue de l'économie globale. Pour des raisons écologiques également, la priorité doit être donnée à la Transjurane, parce qu'elle ne relie pas simplement les régions du Jura les plus fortement peuplées, mais contourne aussi les localités.

En résumé, le groupe de travail estime que les points de vue intéressant l'ensemble du pays, qui parlent en faveur de l'inclusion d'une Transjurane dans le réseau des routes nationales, sont les suivants:

- Un canton nouvellement créé sera relié au réseau des routes nationales. Une des propositions de la CGST – raccorder chaque chef-lieu de canton au réseau cantonal – sera ainsi réalisée également pour le canton du Jura.
- L'inclusion correspond aux objectifs de la CGST.
- Le réseau autoroutier français (A 36/N 19b) pourra être relié à un endroit supplémentaire au réseau des routes nationales suisses (N 5/N 1).
- Un raccordement sera créé à la voie fluviale prévue du Rhin au Rhône.
- Il sera possible de détourner une partie du trafic des tronçons autoroutiers Bâle–Augst (N 2) et Luterbach–Härkingen (N 1) qui, selon la CGST, seront surchargés avant l'an 2000. Bâle sera délestée, du moins en ce qui concerne le trafic avec la France.
- Pour des raisons politiques intéressant l'ensemble du pays, il est nécessaire de mieux desservir les régions marginales de la Suisse et de réduire les disparités. A l'exception du territoire étudié, toutes les régions du Plateau sont bien raccordées au réseau des routes nationales suisses.

Les aspects régionaux suivants doivent être pris en considération:

- Le Jura bernois est une région périphérique du canton de Berne. Une amélioration des relations routières intercantionales entre les vallées de Saint-Imier et de la Birse et le pôle régional de Bienne apportera des avantages aussi bien à ces vallées qu'au canton.
- La liaison par le Thal soleurois ouvrira aux cantons du Jura et de Soleure un débouché sur le Plateau.
- La Transjurane reliera mieux les deux centres complémentaires du canton du Jura, Delémont et Porrentruy, ce qui est souhaitable tant du point de vue politique que sur le plan économique.
- Grâce à la meilleure desserte, la Transjurane apportera un profit supplémentaire aux régions marginales du Jura soleurois.

Mentionnons enfin les répercussions locales de la Transjurane:

- Une route nouvelle agit positivement sur la qualité de la vie dans les

localités, en les contournant et en réduisant ainsi les risques d'accidents et les nuisances. Elle est d'autre part en harmonie avec les efforts visant à protéger le patrimoine, parce que les routes traversant les villages ne doivent plus être aménagées et que les aspects typiques des localités sont ainsi conservés.

- L'expérience montre que les remembrements parcellaires nécessités par une route nationale exercent une influence favorable sur l'agriculture. Selon les expériences faites jusqu'à ce jour, les pertes de surface dues à la construction des routes nationales ont été plus que compensées par les hausses de productivité résultant des aménagements fonciers.

#### **14 Prises de position des cantons de Berne, Soleure et du Jura sur le rapport du groupe de travail Transjurane**

En novembre 1981, le rapport du groupe de travail Transjurane a été soumis aux cantons directement concernés: Berne, Soleure et Jura, pour qu'ils donnent leur avis.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne se rallie sans réserves au rapport du groupe de travail. Il demande cependant que la Transjurane, qu'on propose d'intégrer dans le réseau des routes nationales, soit complétée par le tronçon Biemme-Berne. Il s'agit d'un vœu qu'il a déjà exprimé à maintes reprises.

Se fondant sur l'unanimité des avis exprimés dans le Thal soleurois, le Conseil d'Etat du canton de Soleure s'oppose, dans sa communication du 26 janvier 1982, à ce que la liaison Moutier (bifurcation de la N 6)-Gänsbrunnen-Balsthal-Oensingen (raccordement à la N 1) soit classée route nationale. Il estime que le volume de trafic actuel, et aussi celui prévisible dans un proche avenir, est trop faible et ne justifie pas de classer cette artère route nationale; qu'une route nationale - ne serait-elle que de 3<sup>e</sup> classe - nuirait trop fortement à la qualité de la vie dans la région de Thal; et enfin, qu'une route nationale dans le Thal serait en contradiction avec le concept de développement élaboré par cette région.

Dans sa prise de position, le Gouvernement du canton du Jura accueille favorablement les propositions du groupe de travail. La Transjurane proposée sous forme de route nationale répond parfaitement aux besoins économiques du canton du Jura, à condition cependant que les branches situées sur territoires bernois et soleurois soient aménagées conformément aux caractéristiques de l'ensemble de la liaison. Le 7 mars 1982, à la suite d'une initiative populaire, les citoyens jurassiens se sont prononcés en faveur de la construction et, ainsi, du raccordement du canton au réseau des routes nationales.

#### **15 Procédure de consultation**

En mai 1982, le Conseil fédéral a pris connaissance du rapport final du groupe de travail «Transjurane» et autorisé le Département fédéral de l'intérieur à entamer une vaste procédure de consultation.

Par la suite, le Département a soumis ce document à 85 destinataires pour prise de position: aux gouvernements des 26 cantons, à 12 partis politiques, à 20 groupements économiques, patronaux et de salariés, à 20 associations s'occupant de transports, de questions techniques et d'autres domaines, et à 7 organisations de protection de l'environnement, de la nature et du patrimoine. Malgré l'avis négatif du canton de Soleure, la branche de route nationale Moutier-Balsthal-Oensingen (raccordement à la N 1) proposée par le groupe de travail Transjurane a aussi été expressément incluse dans la procédure de consultation.

Les 26 avis recueillis (74,5% des destinataires) donnent en résumé l'image suivante:

- Avec 7 abstentions, 48 avis sont positifs, 4 plutôt positifs, 5 plutôt négatifs et 1 est entièrement négatif. Ainsi, 80 pour cent des organismes consultés se prononcent en faveur de l'intégration d'une Transjurane dans le réseau des routes nationales.
- La plupart des partisans s'opposent cependant – notamment le canton de Soleure, directement concerné – à un tracé double de la route nationale pour relier Moutier au Plateau, l'un menant à Bienne (N 6) et l'autre à Oensingen (N 30), et donnent la préférence à l'itinéraire Moutier-Tavannes-Bienne.
- Avec deux absentions, 21 des cantons qui se sont exprimés approuvent l'inclusion d'une Transjurane dans le réseau des routes nationales. 11 cantons se prononcent en faveur d'une Transjurane avec deux bifurcations, Moutier-Bienne et Moutier-Oensingen: Berne, Lucerne, Nidwald, Fribourg, Schaffhouse, Appenzel Rh.-Int., Grisons, Vaud, Valais, Genève et Jura. 10 cantons sont opposés à la réalisation de deux branches et se prononcent uniquement pour une liaison vers le Plateau. 8 d'entre eux sont partisans de la liaison Moutier-Bienne: Uri, Schwyz, Glaris, Soleure, Bâle-Campagne, Saint-Gall, Argovie et Thurgovie; deux cantons, Neuchâtel et le Tessin, donnent par contre la préférence à la liaison menant à Oensingen et recommandent la solution prévoyant un tunnel sous le Balmberg.
- Quant aux partis politiques et autres organisations, 7 d'entre eux se sont abstenus; 14 se sont prononcés en faveur d'une Transjurane reliée au Plateau par 2 branches; 17 sont partisans d'une seule branche et 6 refusent le projet.
- Les cantons directement touchés ainsi que plusieurs associations économiques, techniques et de transport soulignent l'urgence de la nécessité d'une route nationale à travers le Jura. D'autre part, les cantons de Fribourg et du Valais expriment le vœu que la construction d'une Transjurane n'ait pas de répercussions fâcheuses sur le programme de construction du réseau des routes nationales fixé.

Six gouvernements cantonaux ont saisi l'occasion de cette procédure de consultation pour demander que certaines de leurs propres voies de communication soient également intégrées dans le réseau des routes nationales.

Il s'agit des cantons suivants:

– Berne:

T 6 Bienne–Schönbühl;

– Lucerne:

T 10 Lucerne–frontière cantonale LU/BE;

– Bâle-Campagne:

T 18 Bâle–Delémont;

– Grisons:

Prättigau–Flüela–Ofenpass; aménagement et construction nouvelle de la liaison Ilanz–Reichenau (N 13); contournements de localités dans l'Engadine;

– Tessin:

Bellinzone (N 2)–Locarno–Brissago; Lugano (N 2)–Ponte Tresa; Mendrisio (N 2)–Stabio/Gaggiolo; Locarno–Camedo (Centovalli);

– Neuchâtel:

Le Col-des-Roches–Le Locle–La Chaux-de-Fonds–N 1 (Chiètres ou Löwenberg).

La Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage, également consultée dans le cadre de la procédure, a dressé une appréciation très détaillée des itinéraires envisagés, établie dans l'optique de la protection du paysage et des forêts. Elle propose diverses modifications du tracé dont les principales sont: mise en tunnel dans la gorge de Moutier, percement d'un tunnel direct menant de Moutier à la région de Bienne au lieu d'une route nouvelle par Tavannes et Sonceboz. Pour elle, la solution de rechange du tunnel du BalMBERG n'entre cependant pas en ligne de compte.

Se fondant sur tous les documents qui lui ont été soumis, la Commission consultative pour la construction des routes nationales s'est également prononcée sur la question de l'inclusion de la Transjurane dans le réseau des routes nationales. Après discussion approfondie des problèmes qui se posent dans ce contexte, la commission a décidé de recommander au Département fédéral d'intégrer la liaison routière Boncourt (frontière)–Delémont–Moutier–Tavannes–Bienne (raccordement à la N 5) comme Transjurane dans le réseau des routes nationales, mais de renoncer à classer route nationale la liaison existante Moutier–Balsthal–Oensingen (N 1).

## **2      Partie spéciale**

### **21     Proposition**

Selon l'article 11 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (RS 725.11), l'Assemblée fédérale fixe définitivement, sur la proposition du Conseil fédéral, le tracé général et le type des routes nationales à construire. Nous fondant sur cette disposition légale, en considérant les propositions du groupe de travail Transjurane et après avoir apprécié les résultats de la procédure de consultation, nous vous proposons d'inclure la route Boncourt (frontière)–Porrentruy–Delémont–Moutier–Tavannes–Bienne (raccordement à la N 5) dans le réseau des routes nationales. Cela dans le but

de raccorder le canton du Jura, situé à la périphérie du pays, à ce réseau et au Plateau et de stimuler ainsi l'économie des régions marginales du territoire national, conformément aux objectifs de l'aménagement du territoire et de la conception globale des transports.

Par contre, nous vous proposons de ne pas classer route nationale la route Moutier-Gänsbrunnen-Balsthal-Oensingen (raccordement à la N 1) que le groupe de travail Transjurane recommande d'intégrer également dans le réseau des routes nationales. Le canton de Soleure s'est clairement prononcé contre l'inclusion de cette route dans le réseau national. Son opinion a été très largement partagée lors de la procédure de consultation. Cette proposition se justifie d'ailleurs par le fait que la liaison en question existe déjà et qu'elle est en grande partie aménagée selon des critères modernes. Sur territoire soleurois, la route actuelle dans le Thal n'aurait nécessité que des améliorations locales et les évitements de Welschenrohr, Laupersdorf et de Klus (qui fait partie de Balsthal). Classer cette liaison route nationale équivaldrait donc en fait à un simple changement de dénomination. Le tronçon Moutier-frontière cantonale BE/SO Gänsbrunnen, sis sur territoire bernois, est en moins bon état. Dans la région de Moutier, la liaison menant à Oensingen doit toutefois être raccordée correctement, sur le plan technique de la circulation, à la Transjurane. Des études seront nécessaires pour trouver une solution adéquate. Si nous proposons par conséquent de ne pas classer la route Moutier-Gänsbrunnen-Balsthal-Oensingen route nationale, cela n'exclut pas la possibilité de considérer ce problème différemment à une date ultérieure. Si à long terme, il s'avère que cette liaison devrait être classée route nationale pour compléter le système des voies de communication entre le Jura et le Plateau, l'Assemblée fédérale pourrait toujours revenir sur sa décision actuelle.

Des milieux intéressés de la vallée de Tavannes ont demandé, notamment par une pétition, si le tracé de la Transjurane dans la vallée de Tavannes menant à Sonceboz et Biemme ne devrait pas être remplacé par un tunnel reliant la région de Court à Pieterlen/Lengnau et ainsi à la N 5. La vallée de Tavannes ne subirait alors pas les inconvénients que représentent les ouvrages de la route nationale. Il n'y aurait dans cette région que la route principale T 6 à aménager, en réalisant quelques contournements de localités. Un postulat, déposé le 22 juin 1983 par le conseiller national Gehler et qui nous a été transmis, va dans la même direction. Il faudra continuer à suivre sérieusement cette idée de planification au cours de l'établissement des projets et l'examiner sous tous ses aspects. Toutefois, pour fixer le tracé fondamental de la Transjurane dans le réseau des routes nationales, les raisons exposées ci-après nous commandent de ne pas placer cette variante au premier plan; la Transjurane n'est nullement une route de transit à grande distance, mais une voie de communication ayant pour mission de relier entre elles les différentes régions du Jura, de les desservir et de les rattacher au réseau des routes nationales suisses. Si la vallée de Tavannes, les Franches-Montagnes et la vallée de Saint-Imier étaient en quelque sorte coupées de l'artère Transjurane, par un tunnel menant des environs de Court à Pieterlen/Lengnau, celle-ci ne pourrait pas exercer sa fonction

d'axe central de liaison et de desserte du Jura nord-ouest. D'ailleurs, la percée d'un tunnel direct Court-Pieterlen/Lengnau ne résoudrait pas les problèmes de trafic dans la vallée de Tavannes, à Picrre-Pertuis et dans la région de Sonceboz-La Heutte. Des aménagements routiers supplémentaires devraient être réalisés aussi dans la vallée de Tavannes, ainsi que l'exigent clairement les pétitionnaires et le postulat Gehler. Le réseau routier local devrait être amélioré à de nombreux endroits. Considérée dans son ensemble, la solution d'un tunnel Court-Pieterlen/Lengnau n'apporterait donc à la région pas moins de travaux; au contraire, il y en aurait plus.

Comme nous l'avons déjà dit, plusieurs cantons ont proposé, lors de la procédure de consultation, que certaines de leurs routes soient aussi classées routes nationales. Le canton de Berne, notamment, a demandé que conjointement avec la Transjurane, la liaison Bienne (bifurcation de la N 5)-Lyss-Schönbühl (raccordement à la N 1) soit intégrée dans le réseau des routes nationales. Il n'est pas possible d'examiner toutes ces requêtes dans le cadre de la présente proposition. A l'heure actuelle, seule la Transjurane est en discussion. En relation avec l'initiative populaire «Démocratie dans la construction des routes nationales» déposée à l'époque, vous avez invité le Conseil fédéral, par une motion du 23 mars/22 juin 1977, à réexaminer six tronçons de routes nationales contestés et à vous faire savoir si l'arrêté fédéral du 21 juin 1960 fixant le réseau des routes nationales devait être revu. Le mandat dont vos députés ont chargé le Conseil fédéral ne consiste aujourd'hui donc pas à élargir, mais à redimensionner le réseau des routes nationales. Vouloir ajouter à notre proposition d'inclure une Transjurane dans le réseau des routes nationales une autre demande d'extension de ce réseau par plusieurs autres routes, sans aucun examen préliminaire, ne serait guère compatible avec ce mandat.

## 22 Tracé général de la Transjurane

Le groupe de travail a examiné tous les projets et propositions alors connus relatifs à une Transjurane. Il a élaboré un projet qui, tout en ne nécessitant qu'une surface minimale de terrain agricole, déchargerait les routes principales et secondaires du trafic de transit et contribuerait ainsi considérablement à améliorer la sécurité de la circulation et la qualité de la vie dans les régions traversées.

Dans le canton du Jura, la Transjurane est prévue entièrement comme route nouvelle. Elle débutera à la frontière franco-suisse au lieu dit «Queue au loup», 2 km à l'ouest de Boncourt. Au passage de la frontière, elle sera raccordée à la future route express française à deux voies N 19b Delle-Sévenans-Belfort, et ainsi à l'autoroute A 36 Beaune-Besançon-Belfort-Mulhouse. Après la jonction de Boncourt, la Transjurane atteindra près de Bure l'altitude de 606 m, son point culminant dans le canton du Jura. Il lui aura fallu traverser, avant Le Maira, une colline par un tunnel court. Après quoi elle passera à proximité de la place d'arme de Bure, à laquelle elle sera raccordée directement. Elle descendra ensuite dans la plaine de Courtedoux, contournera Porrentruy par le sud, passera entre Courgenay et

Cornol, et mènera à Boécourt par deux tunnels longs de respectivement 4095 et 3225 m. Cette conception supprimera la traversée du Col des Rangiers, haut de 860 m environ et difficile à franchir en hiver. Dans le bassin de Delémont, fortement peuplé, la Transjurane évitera toutes les localités et contournera largement Delémont par le sud pour arriver dans la région de Courrendlin et atteindre le territoire du canton de Berne par le tunnel de Choindez, long de 2780 m.

La longueur totale de la Transjurane dans le canton du Jura sera de 46,9 km.

Après un court tronçon à ciel ouvert, débutant à la frontière cantonale JU/BE, la Transjurane entrera à La Roche-Saint-Jean dans un tunnel de 3300 m de longueur sous le Mont-Raimeux. Moutier sera contournée par le sud. Après la cluse de Court, la route mènera par un tunnel au flanc nord de la vallée de Tavannes. De là, selon les plans du Service des ponts et chaussées du canton de Berne présentés au groupe de travail, la route restera sur le côté nord de la vallée en évitant toutes les localités. La liaison entre la vallée supérieure de la Birse et le bas vallon de la Suze sera assurée par un tunnel sous Pierre-Pertuis. Dans le Bas-Vallon, la Transjurane passera sur le côté sud et atteindra, près de la jonction de La Heutte, le tronçon aménagé de l'actuelle T 6 entre La Heutte et Bienne/Bözingerfeld. Cette section serait reprise telle quelle dans le réseau des routes nationales.

La longueur totale du tracé de la Transjurane – tel qu'il est proposé par le groupe de travail – sur territoire bernois serait de 37,3 km.

Notamment dans la vallée de Tavannes, le tracé et le degré d'aménagement de la future route nationale doivent encore être étudiés et évalués de façon approfondie. Outre la proposition d'une route nouvelle sur le flanc nord de la vallée, il existe une variante, également sous forme de voie nouvelle, qui éviterait les localités en empruntant le flanc sud. D'autre part, ainsi que nous l'avons déjà mentionné, il est aussi question d'une solution qui ne prévoirait entre Tavannes et Court que des aménagements de la route actuelle, mais envisagerait par la suite la construction d'un tunnel entre Court et Pieterlen/Lengnau. Lors de l'établissement du projet général de ce tronçon, il faudra examiner ces propositions selon tous les critères décisifs, ce qui impliquera une étude complète et une évaluation comparative des différentes variantes possibles. Pour ces raisons, on ne saurait déjà classer définitivement la section Court-Tavannes.

Cette description du tracé général de la Transjurane se rapporte au stade de la planification d'avril 1981 (rapport final du groupe de travail) et, en ce qui concerne la vallée de Tavannes, aux idées de planification nouvellement présentées. Les indications disponibles 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'élucider 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.

## **23 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-Bienne: route nationale de 3<sup>e</sup> classe (avec des sens de circulation séparés).

## **24 Réalisation par étapes**

Le groupe de travail a examiné l'éventualité d'une réalisation par tronçons, en se fondant sur deux critères: la faculté de raccordement au réseau existant et l'efficacité. En présentant la possibilité d'une exécution par étapes de certaines parties de la Transjurane, il a en premier lieu démontré que la nouvelle route nationale aura un sens non pas uniquement lorsqu'elle sera continue sur toute sa longueur, mais que déjà des tronçons isolés faciliteront considérablement le trafic et amélioreront la qualité de la vie dans les localités contournées.

Les étapes prioritaires prévues sont les suivantes:

- Dans le canton du Jura, la liaison Ajoie-Delémont, c'est-à-dire avant tout les deux tunnels des Rangiers (Courgenay-Saint-Ursanne-Boécourt) avec leur continuation sur Porrentruy et Delémont. Ce tronçon relie les deux centres du canton, évite la montée des Rangiers et réduit considérablement les temps de parcours.
- Dans le canton de Berne, le tronçon Tavannes-Sonceboz-La Heutte avec le raccordement de la T 30 vers La Chaux-de-Fonds. Ce tronçon prolonge la section La Heutte-Bözingerfeld, déjà aménagée selon des critères modernes. Il assure la liaison avec la T 30 en direction du Vallon de

Saint-Imier et La Chaux-de-Fonds, et constitue la condition, imposée par la nature du réseau, pour réaliser le tunnel proposé de Pierre-Pertuis. Le contournement de Moutier est également urgent.

## 25 Numérotation

La nouvelle route proposée pour l'inclusion dans le réseau des routes nationales a reçu du groupe de travail Transjurane la désignation N 6, par analogie avec la route principale actuelle, numérotée T 6. Cette numérotation n'est cependant pas possible. En effet, selon l'annexe à l'arrêté de l'Assemblée fédérale du 21 juin 1960 fixant le réseau des routes nationales (RS 725.113.11), la N 6 est formée par la route Berne-Thoune-Rawyl-Sion/Sierre. La Transjurane ne peut pas être désignée par le même numéro. Nous proposons par conséquent de numérotter la Transjurane N 16.

## 3 Répercussions financières et effets sur l'état du personnel

### 31 Répercussions financières pour la Confédération, les cantons et les communes

Les deux cantons concernés ont évalué les frais de construction de leurs sections de la Transjurane. Le groupe de travail a chargé une commission d'experts de l'Office fédéral des routes et des services cantonaux des ponts et chaussées de revoir ces coûts quant à leur précision et intégralité. Il résulte de cet examen que les frais de construction de la Transjurane, telle qu'elle est maintenant proposée, devaient être estimés à 1450 millions de francs (prix de fin 1980). Ce montant se compose comme il suit:

<i>Tronçon dans le canton du Jura, environ 47 km</i>	Mio. fr.
Kilomètres 0 à 46,940 .....	790
soit approximativement 17 millions de francs le kilomètre	
 <i>Tronçon dans le canton de Berne (selon proposition du groupe de travail), environ 37 km</i>	
Kilomètres 46,940 à 84,240 .....	660
soit approximativement 18 millions de francs le kilomètre	
Total des coûts .....	1450

L'investissement de 136 millions pour l'aménagement de la section Bienne-La Heutte, longue de 6,8 km, qui est terminé ou en cours, est inclus dans le devis des coûts qui incombent au canton de Berne. Les coûts par km de cette section très difficile, à quatre voies, atteindront ainsi environ 20 millions de francs.

Une estimation des dépenses à partager entre la Confédération et les cantons donne les chiffres suivants (les coûts de tronçons déjà aménagés étant inclus dans les calculs):

	Mio. fr.
Part fédérale .....	1281
Part du canton de Berne .....	106
Part du canton du Jura .....	63
Total .....	<u>1450</u>

Dans cette répartition, on a admis une part fédérale de 84 pour cent pour le tronçon situé dans le canton de Berne et – sous toutes réserves – de 92 pour cent pour les tronçons sur territoire jurassien. Selon l'article 36<sup>bis</sup> de la constitution, les frais de construction des routes nationales sont répartis entre la Confédération et les cantons, compte tenu des charges imposées aux différents cantons par les routes nationales, ainsi que de leur intérêt et de leur capacité financière. Nous fixerions en détail les parts fédérales.

La Confédération verse ses parts en les prélevant sur le produit des droits d'entrée sur les carburants pour moteurs réservé à la construction routière.

Pour estimer les frais d'entretien, on s'est fondé sur les chiffres calculés de façon empirique. Ainsi, les coûts annuels de l'exploitation et de l'entretien de la Transjurane peuvent être évalués de 5 à 6 millions de francs. Ce montant se décompose comme il suit:

	Mio. fr.
Tronçon dans le canton du Jura .....	3,00
Tronçon dans le canton de Berne .....	2,66
Total des frais d'entretien et d'exploitation .....	<u>5,66</u>

La Transjurane n'apportera aucune charge financière aux communes; plusieurs d'entre elles profiteront cependant d'une route nationale, car elles n'auront plus besoin d'aménager leur propre réseau routier qui sera considérablement délesté par la nouvelle artère.

### 32 Effets sur l'état du personnel

La réalisation d'une Transjurane n'exercera aucun effet sur l'état du personnel de l'administration fédérale.

### 33 Charge qu'apportera l'exécution aux cantons et communes

Selon l'article 36<sup>bis</sup> de la constitution, les cantons construisent et entretiennent les routes nationales conformément aux dispositions arrêtées par la Confédération et sous sa haute surveillance.

L'exécution de cet arrêté fédéral n'apportera pratiquement aucune charge au canton de Berne, déjà propriétaire de routes nationales et disposant de l'organisation requise pour l'établissement des projets, la construction et l'entretien de ces routes.

Quant au canton du Jura, il devra créer une organisation ad hoc pour les travaux d'étude et la construction de sa route nationale.

L'exécution de cet arrêté fédéral n'aura qu'un effet insignifiant sur l'état du personnel des communes.

#### **4 Grandes lignes de la politique gouvernementale**

La proposition ne figure pas dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale durant la législature 1979–1983 (FF 1980 I 586), mais elle correspond aux idées en matière de politique de trafic, telles que nous les avons exposées dans le chapitre 323 de la première partie, où nous déclarons notamment:

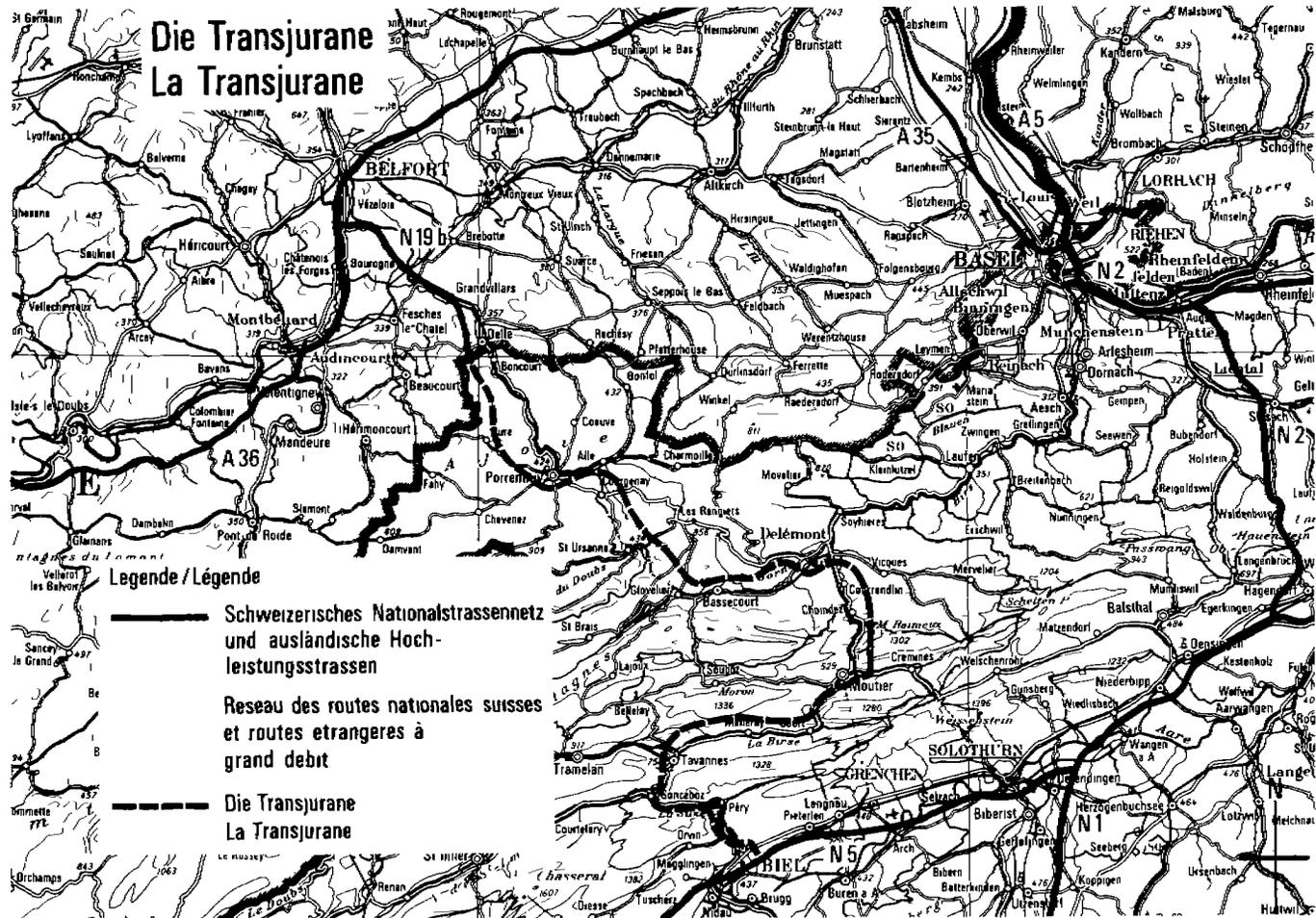
Même s'il faut admettre, au vu des enquêtes de la Commission fédérale de la conception globale des transports, que l'impétueux développement des transports durant la période d'après-guerre s'atténuera notablement ces prochaines années, il y a lieu de s'attendre, durant la prochaine décennie (abstraction faite de fluctuations conjoncturelles), à une augmentation de la demande en matière de transport, tant en ce qui concerne le trafic des personnes que celui des marchandises.

La nécessité de réexaminer l'infrastructure des transports en résulte inéluctablement. Il convient de surcroît de mieux tenir compte non seulement des exigences de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement, de l'encouragement du développement économique régional, mais encore des problèmes que posent les grandes agglomérations. D'autre part, les transports internationaux s'intensifieront encore en Europe au cours de ces prochaines années... (FF 1980 I 600)

#### **5 Constitutionnalité et légalité**

La compétence de la Confédération d'édicter l'arrêté fédéral proposé découle de l'article 36<sup>bis</sup> de la constitution. L'arrêté fédéral se fonde en outre sur les articles 1<sup>er</sup> et 11 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales (RS 725.11), desquels il résulte d'autre part que l'Assemblée fédérale statue définitivement sur l'affaire; l'arrêté fédéral de portée générale n'est par conséquent pas soumis au référendum.

# Die Transjurane La Transjurane



# Arrêté de l'Assemblée fédérale fixant le réseau des routes nationales

Projet

## Complément du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu le message du Conseil fédéral du 11 janvier 1984<sup>1)</sup>,

*arrête:*

### I

La liste des routes nationales suisses figurant dans l'annexe de l'arrêté de l'Assemblée fédérale du 21 juin 1960<sup>2)</sup> fixant le réseau des routes nationales, est complétée comme il suit:

Route et sections

Classe

N 16 **Boncourt (frontière)–Delémont–Moutier–Bienne**

Boncourt (frontière)–Porrentruy–Delémont–Moutier–

Tavannes–Bienne (raccordement à la N 5) ..... 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup>

### II

<sup>1</sup> Le présent arrêté est de portée générale; cependant, conformément à l'article 11 de la loi fédérale du 8 mars 1960<sup>3)</sup> sur les routes nationales, il n'est pas soumis au référendum.

<sup>2</sup> Il entre en vigueur dès sa publication dans le recueil des lois fédérales.

28919

<sup>1)</sup> FF 1984 I 69

<sup>2)</sup> RS 725.113.11

<sup>3)</sup> RS 725.11

## **Message concernant l'extension du réseau des routes nationales par une Transjurane du 11 janvier 1984**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	84.003
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.02.1984
Date	
Data	
Seite	69-88
Page	
Pagina	
Ref. No	10 103 934

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.