

# «LA 16 DÉSENCLAVERA ET DÉCLOISONNERA LE JURA ET LE JURA BERNOIS»

Jean-Pierre Graber l'affirme sans détour, l'achèvement de la Transjurane, qui relie sur 85 kilomètres Bienne à Boncourt, à la frontière française, sera profitable sur les plans économique et politique, tout en boostant la qualité de vie.

Comme il le souligne avec force, il a toujours milité en faveur de la complémentarité entre la route et le rail, tout en se définissant comme un ami de l'automobile, «instrument de liberté individuelle». Jean-Pierre Graber, figure politique incontournable de l'Arc jurassien, est un excellent connaisseur des dossiers routiers et des questions de transport. L'ancien conseiller national UDC, qui a parcouru près de 40 000 kilomètres par an en voiture, apporte son éclairage sur la portée géopolitique et économique de la Transjurane, alors que les travaux sur l'autoroute entre Bienne et Boncourt entrent dans la dernière ligne droite.

**Revue Automobile: Que représente l'ouverture de l'A16 pour l'espace jurassien?**  
Jean-Pierre Graber: Le mot clé est celui de désenclavement aussi bien pour le canton du Jura que pour le Jura bernois. Et qui dit désenclavement dit développement économique. Les infrastructures de transport font partie des conditions-cadres de l'essor industriel et de la qualité de vie d'une population, au même titre que la stabilité politique, la fiscalité, la législation applicable aux entreprises, le cadre de vie ou le paysage. Or, l'économie de la région est orientée vers l'exportation. Avec ses 53 000 habitants, le Jura bernois représente 5% de la population du canton de Berne, mais plus de 11% de ses exportations. Une économie de ce type va d'autant plus bénéficier de l'ouverture de l'A16.

**Quels secteurs économiques recueilleront les dividendes de la Transjurane?**  
Toute la sous-traitance dans le domaine de l'horlogerie. Pour écouler la montre comme produit fini, les grandes entreprises ont déjà des canaux de distribution qui fonctionnent bien. L'A16 ne va pas amener de bouleversements majeurs. Mais pour les sous-traitants, les PME qui travaillent pour l'horlogerie en fabriquant de l'outillage, les pièces constitutives des garde-temps, l'autoroute revêt une importance stratégique dans la mesure où ils doivent se déplacer avec des camionnettes et des camions de la vallée de Tavannes ou du vallon de Saint-Imier pour approvisionner les sites de production du Swatch Group à Bienne. L'A16 constituera, dans ce contexte-là, un plus logistique. Parmi les autres bénéficiaires, j'identifie la machine-outil et les entreprises de mécanique.

**Qu'amènera l'A16 dans les rapports entre le Jura et le Jura bernois, marqués par le combat historique entre antiséparatistes et autonomistes, entre ceux qui veulent rester dans le canton de Berne et ceux qui rêvent d'unifier les deux entités?**

La Transjurane contribuera à rapprocher un peu plus le Jura bernois et le canton du Jura. Tavannes, par exemple, ne sera plus qu'à 35 minutes de Porrentruy. Mais ce tronçon de 85 kilomètres rapprochera également le Jura du Plateau suisse et le canton du Jura du canton de Berne, son ancien adversaire politique. La liaison entre Porrentruy et la capitale fédérale, faut-il le rappeler, en sera clairement facilitée.

**Et qu'en est-il de la place de l'autoroute dans le réseau européen?**  
L'A16 représentera la troisième liaison autoroutière en importance entre la Suisse



« Il suffira de 35 minutes pour parcourir la distance entre Porrentruy et Bienne »

et la France, après Genève et Bâle. Mieux, elle sera une voie de communication essentielle entre notre pays et le nord-ouest de l'Europe. Après Belfort, la RN67 permet de filer vers Nancy. De là, on est très vite à Luxembourg, puis à Liège. On peut même poursuivre vers les Pays-Bas. L'important de la Transjurane dans les relations entre le Plateau suisse et le nord-ouest de l'Europe, tant sur le plan du trafic individuel que du transport des marchandises, relève de l'évidence.

**Au-delà des aspects économiques et des questions autoroutières, à quelles améliorations peut-on s'attendre en matière de qualité de vie?**

J'en suis convaincu, l'achèvement de la Transjurane aura des effets très positifs sur ce terrain-là. Le Jura et le Jura bernois sont des régions à la fois périphériques et cloisonnées. Or, l'A16 va non seulement désenclaver le Jura et le Jura bernois, mais également contribuer à les décloisonner. En d'autres termes, on passera plus facilement de la vallée de Tavannes à celle de Delémont ou de l'Ajoie à Bienne, s'il faut citer des exemples. Dans le même ordre d'idées, un habitant de Porrentruy ou de Delémont pourra rejoindre Bienne, Berne, Lausanne ou Zurich plus rapidement. Tel sera le cas du Bienneois ou du Tavannois qui se rendra à Belfort ou Montbéliard.

**Les durées de déplacement vont fondre comme neige au soleil. Pouvez-vous illustrer cela?**

Revenons à 1996. Il y a 20 ans, le parcours entre Porrentruy et Bienne s'apparentait à un chemin de croix. Il fallait se rendre à Courgenay, monter au col des Rangiers, descendre à Develier, emprunter les gorges du Pichoux, rejoindre Bellelay, puis Tavannes, attaquer le col du Pierre-Pertuis pour plonger sur Sonceboz, avant de gagner la capitale suisse. Il fallait une grosse heure pour parcourir une soixantaine de kilomètres, sur la base de vitesses moyennes qui n'excédaient jamais les 60 km/h. Avec l'achèvement de l'A16, il suffira de 35 minutes...

**Bienne, justement, sortira-t-elle aussi gagnante de l'ouverture intégrale de la Transjurane?**

Sans conteste. L'agglomération bienneoise, avec Orpund, Nidau, Safnem, Pielerlen notamment, abrite près de 100 000 habitants. S'il s'agit d'un pôle démographique et économique de premier ordre. Bienne est une ville d'industrie où le secteur secondaire a davantage de poids que dans le reste du pays. De l'autre côté de la frontière, la conurbation Sochaux/Montbéliard/Belfort compte elle aussi quelque 100 000 résidents. Nul doute que la Transjurane favorisera les échanges entre les pôles bienneois et franc-comtois. A mes yeux, l'A16 est profitable à tout le monde.

## UN POLITICIEN D'EXPÉRIENCE

**Nom:** Graber  
**Prénom:** Jean-Pierre  
**Date de naissance:** 8 juillet 1946  
**Origine:** La Fontaine, près de La Chaux-de-Fonds  
**Lieu de résidence:** La Neuveville (BE) depuis 1986  
**Etat civil:** Marié, deux filles, dont la députée UDC au Grand Conseil bernois et au Conseil du Jura bernois Anne-Caroline Graber  
**Carrière:** Jean-Pierre Graber, docteur ès sciences politiques, auteur d'une thèse intitulée «Les péris totalitaires», a ses racines familiales et politiques dans les Montagnes neuchâteloises, au Locle plus précisément. Il a d'abord milité dans les rangs du PS, qu'il a représenté au Grand Conseil neuchâtelois entre 1969 et 1979, avant de rejoindre le Parti libéral-PPN au début des années 1980. Après son arrivée à La Neuveville, sur les bords du lac de Bienne, Jean-Pierre Graber passe à l'UDC Berne, dont il devient membre du comité directeur. En octobre 2007, il est élu au Conseil national, où il siège au sein de la commission des finances. Il ne retrouve pas son fauteuil lors des fédérales de 2011. A la suite de la démission de son collègue de parti Hansruedi Wändfluh, il retourne sous la Coupole le 2 mars 2015 pour achever la législature, mais ne se représente pas à sa succession.

Jean-Pierre Graber est l'une des figures de proue de l'anti-séparatisme dans le cadre de la Question jurassienne.

blème en termes de bouchons, d'engorgements, aux heures de pointe tout particulièrement. Pire, ils peuvent être accidentogènes, notamment pour des automobilistes qui ne connaîtraient pas les lieux.

**Voyez-vous d'autres désagréments?**  
Pas vraiment. Du manière générale, la Transjurane constitue un bol d'air frais pour les localités que l'autoroute contourne. Le trafic entre le nord-est de la France et le Plateau à certes toujours existé. Mais imaginez les bienfaits pour une localité comme Porrentruy qui n'est plus traversée par les poids lourds. Delémont, Moutier, Valbirse, fruit de la fusion entre Malleray, Bévillard et Pontenet, Reconvilier, Tavannes, Sonceboz, peuvent elles aussi se réjouir.

Je l'ai dit, l'A16 apporte des avantages en termes de qualité de vie, entendue comme diminution des nuisances pour les localités traversées, à savoir moins de trafic, moins de pollution. En clair, le nombre d'habitants qui verront leur qualité de vie s'améliorer est beaucoup plus important que le nombre de personnes qui verront leur cadre de vie se dégrader. Le seul village qui pourrait pâtir de l'ouverture de l'A16 est Frimiville, juste avant Bienne, puisqu'il jouxte l'autoroute.

**Peut-on identifier un gros point noir dans la Transjurane?**

Subjectivement, je dirais non. Objectivement, il faut reconnaître que les émissions de CO<sub>2</sub> les émissions polluantes en général, augmenteront légèrement, à mesure que le trafic motorisé prendra l'ascenseur. Mais ce phénomène est inséparable du développement économique. En même temps, le fait de pouvoir rouler sans à-coups sur l'autoroute contribue à une réduction de la pollution.

**Si vous deviez citer un ouvrage de l'A16 qui vous a séduit, lequel serait-il?**

Cette autoroute a été soumise aux standards les plus récents de l'Office fédéral des routes (OFROU). On a tenu compte de la nécessité de préserver la faune, avec des passages sous l'autoroute pour le glibier. L'intégration dans le paysage est assez réussie, si bien que l'autoroute sera en partie cachée aux yeux de la population. Bref, on a minimisé les atteintes à la nature. Et l'esthétique, j'en viens à votre question, n'a pas été oubliée. Je pense aux viaducs du Creugenant, entre Bure et Porrentruy, dans le canton du Jura, que je trouve très beaux. Ils ont été très bien imaginés et conçus avec goût.

**On dit, sous forme de boutade, que l'A16 aspirera davantage de frontaliers dans le Jura et le Jura bernois.**

Ce n'est pas l'ouverture de la Transjurane en soi qui incitera davantage de frontaliers à se rendre en Suisse. Mais on peut imaginer que certains d'entre eux, grâce à l'A16, viendront d'encre plus loin, peut-être de Haute-Saône, et pas seulement du Territoire de Belfort ou du département du Doubs. Ce qui compte en l'espèce, ce ne sont pas les kilomètres, mais bien les temps de parcours.

Eugenio D'Alessio  
eugenio.dalasio@  
revueautomobile.ch

# L'AUTOROUTE QUI REVIGORE L'ESPACE JURASSIEN

La touche finale aux 85 kilomètres de la Transjurane, qui interviendra au printemps 2017, confère un rôle de poids au Jura bernois et au canton du Jura. L'attractivité et l'accessibilité de la région en seront décuplées.



Tunnel du Graiteray



Intégration de l'A16 dans la vallée de Delémont



Viaducs du Creugenat

Transjurane Bienne – Boncourt				
ROUTES NATIONALES SUR TERRITOIRE		2 voies	4 voies	en service années
		[ km ]	[ km ]	
CANTON DU JURA	Tronçon			
	Boncourt – Bure	4.6		2011
	Bure – Porrentruy ouest		8.8	2014
	Porrentruy ouest – Porrentruy est		2.9	2005
	Porrentruy est – Delémont ouest	8.4	15.1	1998
	Delémont ouest – Delémont est		3.2	2005
	Delémont est – Choindez	4.9		2016
	Choindez – Front. JU / BE	0.3		2007
	<b>TOTAL km</b>	<b>18.0</b>	<b>30.0</b>	
CANTON DE BERNE	Front. JU / BE – Moutier Nord	4.1		2007
	Moutier Nord – Moutier Sud		2.0	2011
	Moutier Sud – Court	3.2		2013
	Court – Loveresse	4.1	4.7	2017
	Loveresse – Tavannes	4.1		2012
	Tavannes – Sonceboz Sud		4.0	1997
	Sonceboz Sud – La Heutte		2.8	1995
	La Heutte – Taubenloch		5.2	1980
	Taubenloch – Champs de Boujean		2.2	1975
	<b>TOTAL km</b>	<b>15.5</b>	<b>21.5</b>	

Isolément, enclavement, périphérie: ces corsets géopolitiques ne seront bientôt plus qu'un mauvais souvenir pour la région jurassienne. Avec l'achèvement intégral de la Transjurane (A16), prévu début 2017, le canton du Jura et le Jura bernois occuperont une place stratégique sur l'échiquier des voies de communication du pays. Il faut y voir un sursaut de l'histoire, un juste retour des choses, tant éblouissent leur force de frappe économique (horlogerie, machine-outil, mécanique) et leur richesses paysagères, culturelles et touristiques (Franches-Montagnes, cité médiévale de Saint-Ursanne, abbaye de Bellelay pour ne citer que les exemples les plus flamboyants).

## Les chiffres clés de l'A16

**Premiers coups de pioche:** le 23 septembre 1987 pour le canton du Jura et le 8 septembre 1989 pour le Jura bernois. L'achèvement de la Transjurane est prévu au printemps 2017.

**Spécificité:** route nationale de 2e classe. Les Chambres fédérales l'ont intégrée au réseau en octobre 1984.

**Longueur de l'autoroute:** 85 km entre Bienne et Boncourt, avec 48 km sur territoire jurassien et 37 km sur territoire bernois.

**Routes ouvertes au trafic:** 71,1 kilomètres à ce jour (84%).

**Nombre d'ouvrages:** 15 tunnels, deux galeries à ciel ouvert, trois viaducs et une aire de repos dans le Jura bernois. Neuf tunnels, deux galeries, trois viaducs et deux aires de repos dans le canton du Jura.

**Ouvrages remarquables:** Les viaducs du Creugenat, entre Bure et Porrentruy (JU), ont un

souffle artistique avec leurs rampes de 545 et 559 mètres. Toujours dans le canton du Jura, le tunnel de Bure (un tube à circulation bidirectionnelle) long de 3 km, entre Boncourt et Porrentruy, est incontournable. Il a été ouvert au trafic fin 2014.

Dans le Jura bernois, les viaducs Eaux des Fontaines, au sud du vil-

lage de Court, ont belle allure. Ils mesurent quelque 544 mètres pour un coût total de 35 millions. De par sa longueur, 3,2 km, le tunnel du Raimeux, à Moutier, est de son côté le plus long de l'A16 dans le Jura bernois.

**Facture globale:** 6,6 milliards de francs (4 mil-

liards pour le Jura et 2,6 milliards pour le Jura bernois).

**Coût moyen du kilomètre:** 77 millions de francs (83 mio dans le Jura et 69 mio dans le canton de Berne).

**Durée approximative du trajet Bienne-Boncourt après l'achèvement intégral de la Transjurane:** 55 minutes (80 environ aujourd'hui). Les vitesses sont limitées à 80 et 100 km/h sur territoire bernois. Le 120 km/h n'intervient que dans le canton du Jura.

**Projections de trafic:** En 2018, le trafic journalier moyen devrait se situer autour de 19 000 véhicules pour les gorges du Taubenloch, près de Bienne, le secteur le plus chargé en termes de circulation. On évoque 10 000 véhicules quotidiens pour la vallée de Tavannes, 14 000 pour le tronçon Court-Moutier et 16 000 pour la zone du Pierre-Pertuis. Mais les estimations restent, à ce stade, aléatoires.

EDA



Tunnel de Court

à hauteur de 95% dans le canton du Jura et de 87% en terres bernoises.»

**Deux tronçons demeurent inachevés** Résultat de ce gros coup de pouce de l'Etat, l'A16 sera totalement ouverte à la circulation dans un peu plus d'une année. «Il reste deux tronçons inachevés. Sur territoire jurassien, il s'agit de la section de 4,9 km entre Delémont Est et Choindez, dont l'ouverture est prévue pour fin 2016. Dans le canton de Berne, le tracé entre Court et Loveresse, qui s'étend sur 8,8 km, devrait être finalisé au début du printemps 2017», confie Jean-Pierre Zürcher.

Quant à la spécificité de la Transjurane, l'ingénieur EPFZ la décrit en ces termes: «L'A16 est une route nationale

de deuxième classe à deux voies au maximum par sens de circulation. Elle est réservée au trafic motorisé avec une exception notable: le tronçon des gorges du Taubenloch, six kilomètres entre La Heutte et Bienne, qui relève de la route de troisième classe accessible au trafic mixte. En clair, véhicules agricoles et cyclistes peuvent l'emprunter. Je vous laisse imaginer les risques qu'une telle configuration comporte.» Dans le même registre, «l'alternance entre deux et quatre pistes par chaussée n'est pas chose fréquente sur les autoroutes de deuxième classe», souligne le fonctionnaire cantonal.

**Des normes de sécurité modernes et rigoureuses**



Travaux de peinture

La Transjurane répond aux normes de sécurité les plus sévères. Lors de leur mise en service, tous les ouvrages sont censés satisfaire les directives édictées par l'Office fédéral des routes. «Des contrôles de conformité aux normes de sécurité sont effectués régulièrement. Les exploitants doivent prouver à tout moment qu'ils respectent les prescriptions en vigueur, rappelle Jean-Pierre Zürcher. D'ailleurs, la sécurité a été l'une des préoccupations majeures dès la conception des tunnels. Pour les plus longs d'entre eux, Mont-Terri ou Mont-Russelin dans le canton du Jura, Graiteray ou Raimeux dans le canton de Berne, les galeries latérales de reconnaissance géologique utilisées au moment de l'excavation sont de nos jours utilisées comme chemins de fuite en cas d'incendie, alors que des galeries techniques sont logées sous la chaussée.»

**Le tunnel de Moutier, un souvenir peu agréable**

L'ouvrage qui a posé le plus de difficultés? Jean-Pierre Zürcher n'hésite pas: le tunnel à deux tubes de Moutier, ouvert le 25 novembre 2011, qui permet de contourner la cité prévoitise. Le tunnelier avait été bloqué en février 2003 en raison d'une zone géologique infranchissable après 200 mètres de percement. «Les forages de reconnaissance réalisés avant le lancement des travaux se sont révélés insuffisants. Nous nous sommes retrouvés face à une configuration géologique faite de différents

types de roche calcaire et de marne altérée qui se chevauchent. Et nous avons dû revoir notre méthode d'excavation, avec pour conséquence un sérieux retard dans les travaux.»

On s'en doute, depuis les premiers coups de pioche en 1987, les chantiers de la Transjurane ont dû mobiliser des bataillons d'ouvriers, de collaborateurs techniques et de cadres. «Sans doute plusieurs milliers, même si, en la matière, des chiffres précis sont difficiles à établir», lâche Christophe Riati, ancien délégué à l'information de l'A16. Jean-Pierre Zürcher enchaîne: «Cela dépend de l'importance des sites. Si l'on consulte par exemple les procès-verbaux du tunnel du Graiteray, 2,5 km entre Moutier et Court, dans le Jura bernois, on peut évaluer à une centaine le nombre total de mineurs, d'ingénieurs et de cadres.»

**Eugenio D'Alessio**  
eugenio.dalessio@revueautomobile.ch

