

FRANÇOIS KOHLER

**LE RESEAU ROUTIER
JURASSIEN
ET LA
TRANSJURANE**

APPROCHE HISTORIQUE

A16 INFO - 2005

Le réseau routier jurassien et la Transjurane

Sommaire

Des voies romaines aux routes de l'Evêché de Bâle	7
Projets utopiques et améliorations routières.....	11
La Transjurane : genèse du projet	17

Le réseau routier jurassien et la Transjurane

Jusqu'au premier tiers du XIXe siècle, tous les moyens de transport, «qui ne pouvaient utiliser que l'énergie très limitée du vent, des eaux courantes ou des animaux de trait», n'ont fait que peu de progrès: on voyageait encore en 1830 comme au temps des princes-évêques de Bâle; on était plus proche de l'époque gallo-romaine que de la fin du XIXe siècle. C'est la révolution industrielle qui va accélérer brusquement l'évolution dans ce domaine avec l'apparition du bateau à vapeur, du chemin de fer, puis de l'automobile et de l'avion.

Au milieu du XIXe, les Jurassiens se sont démenés pour que leur région soit aussi desservie par le nouveau moyen de transport, bien plus performant que le véhicule hippomobile : le chemin de fer. Dans la seconde moitié du XXe, alors que l'automobile redonnait l'avantage à la route et tendait à surclasser le rail, les Jurassiens se sont à nouveau mobilisés pour que leur territoire ne reste pas à l'écart du réseau autoroutier. La construction de la Transjurane est en cours. La mise en service des évitements de Delémont et Porrentruy offre l'occasion d'un coup d'œil rétrospectif.

Ce bref survol de l'histoire du réseau routier jurassien s'articule en trois volets. La première partie consacrée aux routes de l'ancien Evêché de Bâle expose la situation antérieure au XIXe siècle. La seconde rappelle les grands projets de la génération libérale de 1830 pour l'amélioration des voies de communication. La genèse du projet de construction de la Transjurane est esquissée dans la troisième et dernière partie.

Le réseau routier jurassien et la Transjurane

Des voies romaines aux routes de l'Evêché de Bâle

Le territoire de l'ancien Evêché de Bâle - à cheval sur l'arc jurassien - ne s'est jamais véritablement trouvé sur un des grands axes de communication européens. A l'époque gallo-romaine, le Jura était situé entre deux artères importantes : la première reliant Lugdunum (Lyon) à la vallée du Rhin via Vesontio (Besançon) et Epomanduodurum (Mandeure), la seconde traversant le Plateau suisse du bassin lémanique à Augusta Rauracorum (Augst) et Vindonissa (Windisch) en passant par Aventicum Helvetiorum (Avenches) et Petinesca (Studen). Une liaison secondaire traversait le Jura ; partant de Petinesca, elle franchissait le col de Pierre-Pertuis, puis se divisait en deux embranchements : l'un bifurquant sur Mandeure - via Bellelay, Glovelier, La Caquerelle et l'Ajoie - et l'autre se dirigeant sur Bâle en empruntant probablement le nord de la vallée de Tavannes, Champoz, Moutier, Crémines, Vermes, Mervelier, le Fringeli et le Laufonnais.

De l'Antiquité au Moyen Age, un des principaux axes du trafic international, reliant l'Italie à la France et le nord-ouest de l'Europe, par le Grand-Saint-Bernard, utilisait seulement trois passages pour franchir l'arc jurassien : Genève, Jougne-Les Clées et Bâle. A partir du XIV^e siècle, avec la montée en puissance de Berne et des Cantons suisses, on assiste à une permutation des axes de circulation: les échanges principaux se font entre Genève et Constance. Situé, «entre Bâle, irriguée par le Gothard, et Genève, nourrie par les cols savoyards», l'Evêché de Bâle, limité à ses vallées jurassiennes dès la fin du Moyen Age, n'a pas la force d'attraction suffisante pour éviter de rester à l'écart des flux commerciaux continentaux.

Jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, la principauté épiscopale ne possède d'ailleurs pas un réseau routier susceptible d'attirer le trafic de transit entre le nord-est de la France et le Plateau suisse. Les routes, déjà étroites, sinueuses et souvent pentues, sont en mauvais état; elles «manquaient la plupart du temps d'un empierrement de base, si bien qu'elles présentaient une insécurité constante pour les transports, surtout en cas de mauvais temps». C'est le cas non seulement des chemins servant aux échanges locaux, mais aussi des deux routes principales du pays: la voie menant de Porrentruy vers la Suisse, par La Caquerelle, Glovelier, Saulcy, Bellelay, Tavannes, Pierre-Pertuis, Boujean; la voie conduisant de Porrentruy à Bâle, par les Rangiers, Delémont et Laufon. Quant à la liaison de Pierre-Pertuis à Delémont, via Court et Moutier, elle n'était pas carrossable tout le long et ne revêtait qu'une importance locale.

Dans sa thèse sur la politique économique des princes-évêques de Bâle au temps de l'absolutisme éclairé, Franz Abplanalp souligne l'importance de la politique des transports. Influencé par les modèles français et bernois de l'Etat mercantiliste, le prince intervient dans le domaine économique, non seulement en développant l'industrie métallurgique et en soutenant la production indigène contre la concurrence étrangère, mais aussi par une politique commerciale active. Petit pays coincé entre la France et la Suisse, l'Evêché veut faire du transit des marchandises une activité lucrative et une source de revenus pour les caisses de l'Etat. Pour atteindre cet objectif, il faut disposer d'un réseau routier adapté aux exigences de l'époque.

Dans l'entreprise de construction routière des princes-évêques au XVIII^e siècle, Franz Abplanalp distingue trois grandes phases:

- 1) de 1716 à 1722 Travaux de réparations urgentes et d'améliorations du réseau existant
- 2) de 1740 à 1745 Réfection de la route Porrentruy-Bienne, par Bellelay
- 3) de 1746 à 1752 Ouverture des gorges de Court et de Moutier au trafic voyageurs et marchandises

La première phase est l'oeuvre de Jean-Conrad de Reinach, lequel est aussi l'initiateur des deux autres. Il a compris le premier que la diagonale nord-sud Porrentruy-Bienne devait être entièrement réaménagée si l'Evêché ne voulait pas rester un îlot. Les fameuses ordonnances de 1726 qui visent à moderniser l'Etat au détriment des libertés et franchises locales créent aussi une commission des routes chargée de la planification et de toutes les questions relatives à leur entretien. Mais les sujets et les collectivités locales appelées à participer par les corvées et les impôts, non seulement à l'entretien des routes, mais également aux nouvelles constructions, renâclent. Les troubles déclenchés par la promulgation des ordonnances de 1726 retardent d'une décennie la réalisation des projets.

La réfection de la route reliant la capitale épiscopale à la Confédération des XIII Cantons suivant le tracé antique par Bellelay est commencée seulement en 1740. Elle est achevée en 1745, mais deux ans plus tard des plaintes s'élèvent déjà. Un mauvais soubassement, les rigueurs du climat et des véhicules inadaptés entraînent une dégradation rapide. Mais c'est surtout le tronçon entre la vallée de Delémont et Tavannes qui pose problème avec la dénivellation de 400 mètres entre Glovelier et Saulcy: il faut une dizaine de chevaux pour y tirer un véhicule chargé. On décide de contourner l'obstacle.

Sous le règne de Joseph-Guillaume Rinck de Baldenstein et sous la direction de son conseiller François Decker, une nouvelle liaison nord-sud est établie avec la construction entre 1746 et 1752 d'une route principale suivant le cours de la Birse depuis Tavannes à Delémont et ouvrant les gorges de Court et de Moutier au trafic des marchandises. Quoique plus longue que le tracé par Bellelay, la nouvelle route supplante l'ancienne, car elle supprime le plus élevé et le plus pénible des trois cols entre Porrentruy et Bienne. L'élargissement de l'autre route principale traversant le Laufonnais en direction de Bâle et la construction d'un nouveau pont sur la Sorne près de Delémont complètent le réseau jurassien, qu'une comparaison

des coûts de transport fait apparaître comme le trajet le meilleur marché entre l'Alsace et la Suisse.

La préoccupation principale des autorités est le développement du trafic commercial, qu'elles cherchent aussi à encourager par une modération des taxes de péage. Les marchandises étrangères qui empruntent alors les routes de l'Evêché sont d'abord le tabac, les fers (fer forgé, fonte, fer blanc) d'Audincourt et de Belfort; l'étain, le plomb, le poivre et le blé sont aussi mentionnés, De loin le plus important est le transit du sel de France en direction de Soleure, Berne et Neuchâtel.

Le nouveau réseau routier facilite l'organisation du service des postes, établi comme droit régalien dès 1726. Joseph-Guillaume Rinck de Baldenstein, par l'ordonnance du 15 juillet 1753, institue en monopole d'Etat «une poste diligente et bien réglée» qui relie Porrentruy à Bâle et à Bienne par Delémont ainsi qu'à Belfort. En 1781, Le Directeur des postes Jean-Jacques Brodhag ajoute aux messageries le transport des voyageurs. En 1788, quand les Postes aux Lettres, Diligences et Messageries de la Principauté de Bâle s'étendent enfin à tous les bailliages, une nouvelle ordonnance résume et complète toutes les dispositions antérieures. Quelques diligences, tirées par six chevaux et capables d'emmener cinq à six personnes, sillonnent les routes principales de l'Evêché. Arrêts compris, Il faut compter treize heures de Porrentruy à Bâle, et sur des routes qui «occasionnent (parfois) des cahotements et des secousses extrêmes».

La chute de l'Ancien Régime en 1792, suivie de l'annexion du ci-devant Evêché de Bâle à la France révolutionnaire, puis napoléonienne, met fin à l'autonomie jurassienne. Désormais, la politique routière régionale dépendra de centres de décision extérieurs.

Projets utopiques et améliorations routières

De la fin de la principauté épiscopale à la réunion du Jura au canton de Berne en 1815, la domination française aura duré à peine le temps d'une génération, pendant lequel le cadre géopolitique et les institutions changent à plusieurs reprises. Dans la *Nouvelle Histoire du Jura*, André Bandelier relève que ces bouleversements s'accompagnent d'un revers important pour l'économie de l'ancien Evêché de Bâle avec «le recul du transit sur les axes transjurassiens, y compris pour la route de Bâle à Bienne». Il ajoute: «De plus, on est trop à l'écart pour capter une partie du trafic entre les régions rhodaniennes et rhénanes ou pour profiter de la position clé de Strasbourg. Après de longs attermoiments, l'administration préfectorale favorise la restauration du réseau routier local». Le souci primordial de l'administration napoléonienne n'est pas l'extension du réseau, mais la réfection et l'entretien des routes existantes, qui furent améliorées, élargies ou consolidées.

Avec son rattachement à la Suisse, la situation géopolitique du Jura est très différente de celle qui prévalait au siècle précédent. Il se trouve englobé dans le canton de Berne qui s'étend - selon un axe nord-sud - du Jura aux Alpes et qui s'estime sur la voie de communication la plus courte entre l'Europe du Nord-Ouest et l'Italie. «Peu de temps après l'incorporation du Jura au reste du canton, note le directeur de BLS Friedrich Volmar en 1930, on réclama la construction d'une route qui traverserait le canton de

part en part, de Delle jusqu'à la frontière valaisanne. Le Jura récemment "annexé" demandait avec le plus d'insistance l'établissement de cette grande voie de communication.»

En 1833, l'ingénieur jurassien Jean-Amédée Watt lance un projet de grande voie commerciale nord-sud, drainant le trafic venant de France, de Hollande et d'Allemagne pour l'Italie par Belfort et Bâle, Delémont, Bienne, Berne, Thoune, Kandersteg, Brigue, le Simplon. Il prévoit un système de routes, de canaux (Belfort-Porrentruy, Berne-Thoune) et de tunnels (Les Rangiers, Pierre-Pertuis, la Gemmi). Pour acheminer les marchandises de Belfort vers la Suisse orientale, au lieu de Bâle par le Hauenstein, il propose la construction d'une route Moutier - Saint-Joseph - Balsthal. Les plans de Watt préfigurent la grande diagonale ferroviaire Delle-Domodossola par les tunnels de Moutier-Granges et du Lötschberg achevée en 1916 et le projet de route transjurane Boncourt-Oensingen des années 1970.

Privé d'institutions souveraines, les Jurassiens utiliseront les instruments de la démocratie représentative qui triomphe en Suisse après 1830 pour défendre leurs intérêts, en particulier dans le domaine des voies de communication. Par l'action parlementaire et le pétitionnement populaire, ils chercheront inlassablement à obtenir une rénovation du réseau des routes principales et la construction de nouvelles liaisons régionales.

Selon la constitution libérale de 1831, l'Etat veille à l'entretien des grandes routes et à tout ce qui a rapport aux routes en général. Les parts respectives de l'Etat et des communes aux charges qui en résulteront seront déterminées par la législation. La loi sur les ponts et chaussées du 21 mars 1834, qui reste en vigueur durant tout le siècle, divise les routes en quatre classes: les *grandes routes* (1ère classe) qui servent au commerce général avec les autres cantons et avec l'étranger, les *routes* (2e classe) qui assurent les communications entre les districts ou le trafic de moindre importance

avec l'étranger et les cantons limitrophes, les *chemins vicinaux* (3e classe) qui relient les villages non situés sur des routes de première ou deuxième classe et les *chemins communaux* (4e classe). Les routes de Bienne à Bâle par Pierre-Pertuis et de Delémont à Delle par les Rangiers et Porrentruy figurent parmi les axes principaux du canton. La route Sonceboz - La Cibourg est considérée comme une route de 2e classe.

Watt meurt en 1834, mais politiciens et hommes d'affaires jurassiens reprennent le flambeau, conscients de la révolution qui s'opère dans les moyens de transport et des possibilités ainsi offertes au Jura, s'il est en mesure de tirer parti de la proximité du canal Napoléon et du voisinage de Bâle. Le journal *L'Helvétie* de Porrentruy oppose la situation favorable de la Suisse, «terre classique de transit», et l'état déplorable des routes principales dans le Jura.

Le 22 février 1838, les députés jurassiens réunis sous la présidence de Xavier Stockmar forment une *Commission pour le perfectionnement des routes du Jura bernois*, car, estiment-ils, le Jura est menacé de perdre la position que lui confère la géographie, s'il reste «plus longtemps étranger aux améliorations qu'on introduit de toutes parts dans les moyens de transport et les grandes voies de communications commerciales». Pour attirer le transit dans le pays, «de grands travaux restent encore à établir, entre autres la correction de Boujean à La Reuchenette, la percée de Sonceboz à Tavannes, l'achèvement de la route du Pichoux, la construction de celles de Moutier par Crémises à Saint-Joseph et de Soyhières à Ferrette et surtout la percée des Rangiers, ou du Lomont pour unir par une double galerie souterraine, le pays d'Ajoie à la vallée du Doubs et celle-ci à la vallée de Delémont».

Un *Comité pour le percement des galeries du Mont-Terrible* est constitué simultanément sous la présidence de Joseph Choffat, préfet de Porrentruy. Le 26 mars 1838, une soixantaine de personnes réunies à Saint-Ursanne, approuvent le percement de deux tunnels de 1000-1300 mètres

sous la Croix et la Seigne-dessus. En reliant ainsi l'Ajoie, le Clos du Doubs et la vallée de Delémont, cette route favorisera l'industrialisation de ces régions et les échanges entre elles tout en permettant l'essor du trafic de transit «du Havre et du nord de la France pour l'intérieur de la Suisse et de l'Italie». Le comité prie le gouvernement cantonal de faire procéder au plus tôt à l'étude du terrain et à l'élaboration des plans et devis de deux galeries. Le colonel Buchwalder est chargé de rédiger le rapport sur les travaux préliminaires d'une percée du Mont-Terrible, qu'il dépose en 1844. Mais ce «projet gigantesque» sera abandonné à cause de son coût trop élevé.

Dans l'intervalle, une assemblée des délégués de 84 communes, réunie à Moutier le 27 mai 1842, a lancé une pétition pour l'amélioration des routes principales dans le Jura. Afin de «rappeler le transit», que les cantons voisins sont en train de détourner, les Jurassiens demandent la correction de la route Bienne-Bâle sur trois points essentiels: l'élargissement de la chaussée entre Delémont et Bâle, le percement d'une galerie sous Pierre-Pertuis, la correction du tracé entre Boujean et Reuchenette, «afin d'éviter cette longue et pénible montée des selles». Elle signale encore comme réfection indispensable, celle de la route entre Porrentruy et Delémont, car le port de Bourogne est appelé à prendre de l'importance, si au Canal Napoléon vient s'ajouter une voie ferrée.

Les nouvelles liaisons routières, telles que Bienne-La Neuveville (1835-1838), celle des Gorges du Pichoux (1834-1845) et Soyhières-Moulin-Neuf (1852), répondent à des besoins régionaux, mais elles ne remplacent pas les améliorations «indispensables et urgentes» souhaitées sur les axes principaux. Si le Grand Conseil décrète en 1843 des corrections sur la route entre Zwingen et Grellingen, la modification du tracé entre Bienne et Reuchenette ne commencera qu'une dizaine d'années plus tard. L'idée du percement d'une galerie sous Pierre-Pertuis semble après avoir été abandonnée après l'étude de deux variantes de tunnel sous le Montoz, l'un entre Péry et Court, l'autre entre Sonceboz et Tavannes. La correction de la

route du Vallon de Saint-Imier, réclamée depuis 1845 par les communes concernées pour améliorer la liaison entre les régions horlogères, sera progressivement entreprise à partir de la fin des années 1850.

Quant à l'ouverture d'une voie plus directe entre Moutier et Saint-Joseph, capable d'enlever à Bâle et au Hauenstein «le transit des marchandises venant de Besançon et Belfort pour l'orient et le centre de la Suisse», déjà préconisée par Watt et réclamée à plusieurs reprises dès 1822 par les communes du Cornet, il faudra l'intervention énergique du canton de Soleure auprès de la Diète fédérale pour que l'Etat de Berne en décide la construction en 1839, «bien qu'il ne sentit pas, pour sa part, la pressante nécessité de cette route». Au contraire de la société Louis de Roll, qui inspirait certainement les démarches des autorités soleuroises. Elle était intéressée au premier chef, puisque dès 1831 elle extrayait du minerai de fer à Corcelles pour ses hauts fourneaux de la Cluse et de Saint-Joseph et qu'elle était sur le point de s'établir à Choindez (1843), à proximité des gisements de fer de la vallée de Delémont.

En 1855, alors que l'établissement de voies ferrées à la périphérie du Jura menace de lui enlever «l'entière circulation des personnes et des marchandises», les députés jurassiens déposent une motion tendant à ce que la construction et la correction des routes promises en compensation des décisions prises en faveur des chemins de fer dans l'ancien canton, soient immédiatement commencées et continuées sans interruption. Bien que votée par levée de mains, sans opposition, elle restera sans effets tangibles immédiats.

Il faut dire que l'attention des Jurassiens est alors accaparée par la question ferroviaire. Tandis que les trains commençaient à sillonner le Plateau suisse et les pays voisins, le Jura restait à l'écart des projets des compagnies ferroviaires privées. Finalement, une formidable mobilisation régionale - classe politique, milieux économiques, associations et collectivités locales - permettra la réalisation du réseau ferroviaire jurassien

entre 1872 et 1877 : d'abord les tronçons Bienne-Tavannes, Sonceboz-Les Convers, puis Tavannes-Delémont Bâle et Delémont-Porrentruy.

Un siècle plus tard, le Jura, laissé de côté lors de la construction du réseau des routes nationales, revendiquera avec la même unanimité que pour le chemin de fer l'établissement d'une autoroute pour décroiser ses vallées et désenclaver le pays.

La Transjurane : genèse du projet

Après la Première Guerre mondiale, afin de «sauvegarder les intérêts du Jura mis en péril par la politique ferroviaire des CFF», les communes de Delémont, Laufon, Moutier, Porrentruy ainsi que le Comité régional de la vallée de Tavannes fondent en mars 1925 l'Association pour la défense des intérêts du Jura (ADIJ). La modernisation et le développement des communications ferroviaires restera une des préoccupations constantes de l'ADIJ. Mais bientôt s'ajouteront les problèmes routiers, car, comme le constate l'ingénieur Adolphe Peter en 1952: «Aujourd'hui, grâce à l'apparition des véhicules à moteur, de l'automobile, du camion, la route a repris au rail une partie de sa conquête et, plus que jamais, elle joue un rôle très important dans l'économie nationale du pays».

Dans le «cahier de revendications» adressé par l'ADIJ au gouvernement bernois en 1943, «aux questions ferroviaires placées en tête par leur importance et la persistance de voeux bien connus, succède l'amélioration du réseau routier». En septembre 1947, autant qu'au francophone, c'est au porte-parole de ces revendications - Georges Moeckli - que le Grand Conseil bernois refuse de confier le Département des Travaux publics et des Chemins de fer. En 1950, l'ADIJ, Pro Jura et les sections jurassiennes de l'ACS et du TCS mettent sur pied la Commission routière jurassienne, chargé de recueillir les voeux des différentes régions et des

milieux intéressés, et de présenter aux autorités cantonales un programme unique et complet d'aménagement du réseau routier du Jura.

La croissance des transports et la préférence donnée à l'automobile plutôt qu'au train par les entreprises et les individus amènent le peuple suisse à donner à la Confédération en 1958 la compétence d'établir un réseau de routes nationales, afin d'établir des liaisons fluides entre les régions urbaines et d'assurer le raccordement aux autoroutes étrangères. Le réseau de 1840 km fixé par l'arrêté fédéral du 21 juin 1960 contente d'abord les régions les plus peuplées et les plus riches ainsi que les cantons alpins. Le Jura est laissé à l'écart. «Une injustice flagrante par rapport aux autres régions de la Confédération», mais il faudra attendre le milieu des années soixante pour que le projet de Transjurane émerge.

Le Jura ne peut pas se satisfaire de l'inscription des routes Bienne-Delémont-Porrentruy, Delémont-Grellingen et Sonceboz-La Cibourg dans le réseau suisse des routes principales, à l'aménagement desquelles la Confédération participe par des subventions de quelque 30 %, contre 85 % pour les routes nationales, alors que son territoire va se retrouver enserré, comme un siècle plus tôt avec le rail, par l'autoroute française A6 projetée sur l'axe Beaune-Mulhouse et le réseau autoroutier suisse. De tous les milieux et de toutes les régions s'élève cette antienne : le Jura doit être relié aux réseaux des autoroutes suisse et français, sinon il deviendra «irréremédiablement une région marginale». C'est l'affaire de la Confédération, mais rappelle l'ADIJ en 1968: «elle n'agira que sur la pression constante du canton».

Donnant «suite à de nombreuses interventions jurassiennes», Henri Huber, le directeur des Travaux publics du canton de Berne charge en 1964 Jean Eckert, l'ingénieur en chef du Ve Arrondissement des ponts et chaussée, de concevoir une route destinée à désenclaver le Jura et desservir convenablement tous les districts. Partant du postulat que le Jura n'a rien à attendre d'un trafic de transit Bâle-Delémont-Bienne, lequel

empruntera l'autoroute du Hauenstein, le projet prévoit une transversale jurassienne Boncourt-Bienne, à trois voies et ne comportant aucune traversée de localité, passant par Porrentruy, Les Rangiers, La Caquerelle, Saint-Brais, la gare de Lajoux, Tramelan, Tavannes, Pierre-Pertuis, Sonceboz. Mais ce projet sera assez rapidement abandonné au profit du tracé Boncourt - Porrentruy - Delémont - Moutier - Oensingen, avalisé par le gouvernement bernois le 10 mai 1967. Une motion du conseiller national Simon Kohler demandant d'intégrer la Transjurane dans le programme des routes nationales est même adoptée par les Chambres fédérales à fin 1968. Pour sa part, le Canton de Berne demande officiellement à la Confédération l'inscription du tracé Boncourt - Oensingen dans le réseau des routes nationales. Ce projet, «qui présente l'avantage de desservir les trois centres de Porrentruy, de Delémont et de Moutier», est adopté par les grandes associations jurassiennes : ADIJ, Pro Jura, ACS et TCS. Toutefois, dans le Jura méridional, on souhaiterait un raccordement avec Bienne à partir de Moutier.

Au début des années septante, une commission fédérale chargée de la planification des routes principales conclut que le Jura n'a pas besoin de la Transjurane, si ce n'est la liaison Bâle-Delémont-Bienne. La réaction est vive dans le Jura, où l'on a pris conscience d'une stagnation démographique inquiétante et du danger d'écartèlement sous la pression des pôles urbains extérieurs (Bâle, Bienne, La Chaux-de-Fonds). Aussi en 1973, au-delà des divisions politiques engendrées par la Question jurassienne, une série d'initiatives, «traduisant le désir de prise en mains d'un destin régional considéré comme commun», débouchent sur la création d'institutions, telles que la Région Inter-Jura (Porrentruy, Delémont, Moutier), l'Association des communes jurassiennes ainsi que le Comité d'action Pro Transjurane.

Ce dernier, organisme représentatif de toutes les institutions et associations politiques, économiques, sociales et culturelles, lance une pétition qui recueille 24'000 signatures et met sur pied une commission

technique chargée de seconder l'ingénieur d'arrondissement dans l'étude de tous les aspects du tracé de la Transjurane: construction routière, implications économiques, aménagement du territoire, remaniements parcellaires, géologie et hydrogéologie, protection des sites et de la nature. Tandis que ce groupe de travail examine diverses esquisses de tracés techniquement possibles et les soumet à l'appréciation des spécialistes et à l'avis des communes concernées, la création du Canton du Jura modifie les données politiques du problème.

En juin 1977, la Constitutante jurassienne se prononce à l'unanimité, moins huit abstentions, pour la construction de la Transjurane, semi-autoroute à trois voies de Boncourt à Oensingen. Dans le Jura bernois, la nouvelle autoroute du Taubenloch, déjà en chantier, sera à quatre pistes jusqu'à Sonceboz et un tunnel reliera Sonceboz à Tavannes, déclare le gouvernement bernois la même année. Et à l'instigation de la Fédération des communes du Jura bernois, la liaison Moutier-Tavannes sera également à caractère autoroutier. En octobre 1979, le Gouvernement jurassien demande aux autorités fédérales d'inclure la Transjurane dans le réseau des routes nationales; en décembre 1980, le Grand Conseil bernois entreprend la même démarche pour le tronçon Moutier-Bienne par la vallée de Tavannes.

En février 1980, le projet général, élaboré par la Commission technique Transjurane, est transmis à un groupe de travail présidé par le directeur de l'Office fédéral des routes, lequel donne le feu vert à la prise de décision politique. Elle revient au peuple, puisque, contre l'avis du Gouvernement et de la majorité du Parlement, mais à la suite d'une initiative populaire revêtue de plus de 6000 signatures déposée en avril 1980, les citoyennes et citoyens du Jura sont invités à se prononcer sur le principe de la construction d'une route nationale de deuxième classe (semi-autoroute) reliant Boncourt à Choindez. La Transjurane a pour objectifs principaux : premièrement, relier entre elles de manière optimale les

diverses régions du Jura; deuxièmement, sortir le Jura de son isolement en le raccordant aux réseaux autoroutiers français et suisse. Le profil normal comporte trois voies et une dizaine de jonctions sont prévues. Le coût des travaux est estimé à 790 millions de francs, dont 63 millions à la charge du canton. Un calendrier optimiste prévoit la réalisation de la liaison Porrentruy - Delémont en 1992 et l'achèvement de l'ouvrage en l'an 2000.

Les adversaires de la Transjurane, déjà présents dans les débats des années septante, notamment avec un petit journal *Le Dérouteur*, reçoivent le soutien de l'Association suisse des transports (AST), dont la section jurassienne vient de se constituer dans la perspective de la votation. Pour les écologistes, le volume du trafic ne justifie pas une route de cette importance, la charge financière grèvera trop lourdement le budget cantonal et ce projet démesuré entraînera des atteintes irréparables à l'environnement. Ils contestent son impact sur le développement économique et la dynamisation des régions traversées: une autoroute peut aussi favoriser l'exode de la population.

Le 7 mars 1982, par 18'408 voix contre 7'511, soit 71 % de oui contre 29 % de non, le peuple jurassien accepte la construction de la Transjurane. La participation est de 56 %. Le taux d'acceptation des districts varie en fonction de l'importance accordée à cette réalisation: 76 % en Ajoie, 69 % à Delémont et 62 % aux Franches-Montagnes. Sur 82 communes, seules quatre ont refusé; celles «directement touchées par l'autoroute vue comme un moyen de désenclavement ont voté massivement pour le projet».

En janvier 1984, le Conseil fédéral propose aux Chambres d'intégrer la Transjurane dans le réseau des routes nationales. Le tracé de la future N 16 ira de Boncourt à Bienne; la branche Moutier-Oensingen a été abandonnée à la suite du renoncement du Conseil d'Etat soleurois d'investir pour une autoroute dans le Thal. Quant à la traversée de la vallée de Tavannes, le tracé devrait suivre son versant sud, l'idée d'un tunnel sous Montoz n'étant pas écartée. Les travaux sont devisés à 1450 millions de francs, dont 106

millions à la charge du canton de Berne et 63 millions à celle du canton du Jura. Le 1er octobre 1984, après le Conseil des Etats, le Conseil national, par 125 voix contre 22, accorde son aval à la réalisation de la Transjurane.

En 1985, le Gouvernement jurassien met à l'enquête publique le projet général du tronçon Delémont-Porrentruy. Donnant suite à l'acceptation par le Parlement jurassien d'une motion radicale, il propose quatre voies sur l'ensemble du tracé, à l'exception des tunnels. Comme le projet approuvé en votation ne comportait que trois voies, les opposants à la Transjurane, qui s'étaient inclinés devant le verdict populaire, crient au scandale, font opposition, pétitionnent, mais en vain. Aussi décident-ils de lancer une initiative populaire fédérale demandant qu'aucune route nationale ne soit construite dans le canton du Jura. Cette démarche, appuyée par l'AST, le WWF et la Ligue suisse pour la protection de la nature, bénéficie de son apparentement avec trois autres initiatives contre la construction de tronçons d'autoroute Morat-Yverdon, Biemme-Soleure et dans le canton de Zurich. Ces initiatives dites du «Trèfle à quatre» sont déposées en juillet 1987. L'initiative anti-Transjurane sera finalement retirée en 1991 levant ainsi un obstacle juridique de taille.

Cela n'avait pas empêché les autorités compétentes de faire commencer les travaux de construction, avec l'ouverture du premier chantier, la percée du tunnel du Mont-Terri, en septembre 1987. Le premier tronçon – la liaison Delémont-Porrentruy – sera mis en service en novembre 1998.

Sept ans plus tard, le 11 novembre 2005, l'A16 s'allongera de six nouveaux kilomètres avec l'ouverture au trafic des contournements de Porrentruy et Delémont.

François Kohler, historien, Delémont
Novembre 2005