

A16, Section 8 – 2^{ème} partie

Galerie de reconnaissance du tunnel de Choindez

Manifestation de démarrage des travaux d'excavation

Lundi 2 octobre 2006, Courrendlin

Allocution de M. Pascal Mertenat, ingénieur responsable A16

(seule la version parlée fait foi)

Mesdames et Messieurs les représentants des Autorités cantonales et communales
Monsieur le Ministre,
Messieurs les représentants de l'Office fédéral des routes,
Mesdames et Messieurs les représentants des mandataires, de la direction des
travaux et de l'entreprise,
Mesdames et Messieurs les représentants de la presse,
Mesdames et Messieurs les invités,
Chers collègues,

Je vous souhaite à mon tour une cordiale bienvenue pour marquer le début de l'excavation de la galerie de reconnaissance du tunnel de Choindez, qui constitue le premier ouvrage souterrain important à réaliser dans ce massif situé entre la plaine et la Verrerie de Choindez.

Nous nous retrouvons aujourd'hui à l'emplacement de la future tranchée couverte Nord du tunnel de Choindez.

En effet, lorsque la galerie de reconnaissance sera totalement excavée, nous pourrons poursuivre avec la réalisation d'un des plus longs tunnel de la Transjurane sur territoire jurassien. Celui-ci comprendra comme je le disais une tranchée couverte, construite à ciel ouvert et remblayée ensuite, qui aura l'allure définitive d'un tunnel. Elle fait d'ailleurs partie intégrante du tunnel de Choindez et de ses 3,2 kilomètres.

Le tunnel de Choindez a été prolongé vers le Nord par une tranchée couverte afin de réduire les nuisances sonores dans les habitations proches de Courrendlin, situées dans un quartier en plein développement.

Revenons à l'ouvrage qui nous réunit aujourd'hui. La galerie pilote, d'une longueur d'un peu plus de 3 kilomètres et située à une quarantaine de mètres à l'Ouest du tube principal qui accueillera le trafic, a un diamètre minimum de 3,60 mètres et aura 2 fonctions principales.

Tout d'abord de définir avec précision les caractéristiques géologiques du massif qui devra accueillir plus tard le tunnel avec sa section presque 4 fois plus grande que celle de la galerie de reconnaissance.

Les investigations géologiques sont des investissements importants, mais très utiles pour pouvoir élaborer un projet de tunnel adapté aux conditions du site et apportant toute la sécurité nécessaire à sa réalisation. Les quelques forages réalisés ces dernières années ne suffisent pas pour garantir cet objectif et je suis convaincu que la dépense de plus de 16 millions prévue ici est un investissement nécessaire.

Cette galerie servira ensuite en phase d'exploitation, de galerie de sécurité. Nous serons alors dans le même cas de figure que dans les tunnels sous les Rangiers.

Elle pourra donc être utilisée pour l'éventuelle évacuation des usagers et permettra aux services de secours d'atteindre les lieux d'accidents.

Avant de commencer les travaux d'excavation de la galerie de reconnaissance, le terrassement de quelques dizaines de milliers de m³ ainsi que la mise en place de parois de soutènement ont été effectués. Ces travaux ont été réalisés par des entreprises de la région et se sont terminés il y a quelques semaines. Ils ont permis de constater que la géologie n'est pas une science exacte, puisqu'il a fallu quelque peu adapter la méthode prévue initialement.

En effet, la géologie composée de molasse marneuse est relativement médiocre dans cette partie Nord de la galerie, ce qui nécessite d'excaver en méthode conventionnelle les quelques 600 premiers mètres à l'aide d'une hacheuse, en posant un soutènement relativement lourd qui reprendra les pressions du massif. Cette première étape de travaux durera, à coup de 3 mètres par jour, une petite année.

L'excavation se poursuivra en montant vers le Sud – ce qui permet au passage de récolter les eaux du massif par gravité – à l'aide du tunnelier dont l'installation durera environ 3 mois - et qui pourra commencer à creuser à partir de début 2008.

Après avoir parcouru les quelques 2400 mètres dans les calcaires de relativement bonne qualité à un rythme journalier d'environ 20 mètres, le tunnelier sortira au sud dans le secteur de la Verrerie avant le milieu de l'année 2008 à condition que des mauvaises surprises ne soient pas venues entraver son avancement.

Nous constatons une fois de plus que le sous-sol jurassien est constitué en majeure partie de calcaires durs, mais qu'il faut compter également avec des secteurs difficiles et présentant de forts risques d'instabilités.

Nous pouvons donc mesurer toute l'importance des travaux qui débutent actuellement, puisqu'ils permettront de construire dans un peu plus de 2 ans un des plus grands tunnels de l'A16 dans notre canton.

C'est l'occasion de rappeler que la Transjurane est constituée de près de 20 km de tunnels souterrains - ce qui représente 40 % de sa longueur – ainsi que de nombreux ouvrages d'art complexes tels que viaducs et autres tranchées couvertes.

Les travaux de cette importance provoquent, à n'en pas douter, des perturbations, des gênes et des nuisances pour la population concernée ainsi que pour les usagers de la route. Je rappelle que nous sommes tenus de respecter toute la législation en vigueur en ce qui concerne les nuisances.

Je pense en particulier à celles provoquées par les chantiers tels que les ébranlements et le bruit, pour lequel l'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit fixe les valeurs admissibles à ne pas dépasser.

Toute une série de contrôles a été mise en place pour que le chantier se déroule conformément aux normes et autre législation clairement mentionnées dans le cahier des charges de l'entreprise.

Nous avons établi en outre un cadastre des fissures des bâtiments les plus proches du chantier et des mesures de vibrations dans plusieurs bâtiments se poursuivront jusqu'à la fin des travaux.

Je profite de remercier ici les autorités communales et la population de leur compréhension vis à vis des gênes générées par ces travaux.

Quelques mots sur les procédures d'approbation en cours de la section 8.

La première partie, qui comprend le tronçon à ciel ouvert entre la jonction de Delémont Est ouverte au trafic l'année dernière et le front d'attaque Nord du tunnel de Choindez, devrait enfin être approuvée dans la première partie de l'année prochaine. La 2^{ème} partie, entre le front d'attaque Nord du tunnel de Choindez et la frontière cantonale de la Roche St-Jean a été mise à l'enquête publique en 2002.

Cette mise à l'enquête avait fait l'objet de quelques oppositions, en particulier de la commune de Courrendlin et de plusieurs riverains, au sujet de l'accès au chantier de la cheminée de ventilation du tunnel. Pour aller dans le sens des opposants, nous avons recherché d'autres alternatives qui permettraient d'éviter les quartiers d'habitation. Des solutions étaient envisagées par un accès partant de la route Courrendlin –Vicques.

En parallèle et suite à une adaptation des directives sur la ventilation des tunnels, l'Office fédéral des routes nous a demandé de revoir le concept du tunnel de Choindez. Cette décision a conduit à la suppression du puits haut de plus de 250 mètres et de la cheminée de ventilation prévus dans le projet initial.

Cette suppression engendre des modifications sur l'aménagement des installations de sécurité et de ventilation au portail Nord.

Le tunnel de Choindez fera donc l'objet d'une mise à l'enquête complémentaire au début de l'année prochaine. En effet, l'élaboration du nouveau projet considérant un concept de ventilation différent, complété par une étude d'impact sur l'environnement est en cours de finalisation. Il sera prochainement soumis à l'Office fédéral des routes qui l'approuvera en vue d'une autorisation de mise à l'enquête donnée par le DETEC.

Une séance d'information qui permettra d'éclairer les autorités et la population de Courrendlin sera mise sur pied avant que le projet ne soit déposé publiquement. Le conseil communal a d'ailleurs déjà eu connaissance de cette adaptation de projet.

Il faut espérer que ce nouveau dépôt public ne fera pas l'objet d'oppositions, ce qui pourrait retarder l'établissement des projets d'exécution et des travaux du tunnel de Choindez.

Du point de vue de la planification des travaux et des prochaines échéances de la section 8, je confirme ici que, sauf imprévus importants liés à la météo, la demi-jonction de Choindez sera ouverte au trafic à fin 2007.

Si tout se passe normalement au niveau de la mise à l'enquête complémentaire dont je viens de parler, de l'approbation des projets par la Confédération, des adjudications des travaux pour lesquelles des risques de recours ne peuvent être totalement exclus, ainsi que de la mise à disposition des crédits par la Confédération, l'A16 sera ouverte au trafic à fin 2014 entre Moutier et Delémont.

Je suis conscient que le défi est de taille et je remercie toutes celles et ceux qui s'engagent à sa réalisation.

Je remercie vivement l'Office fédéral des routes qui supervise les projets et approuve les crédits, les mandataires ingénieurs, direction de travaux, géologues et autres spécialistes, les représentants des différents Services cantonaux, ainsi que les entreprises qui participent à cette réalisation.

Je souhaite plein succès à l'entreprise et tout particulièrement à tous les ouvriers qui oeuvrent sur ce chantier de galerie, eux qui sont réellement au front à travailler dans des conditions souvent difficiles, afin que tout se déroule dans les meilleures conditions de sécurité et dans le respect des délais et des coûts prévus.

Je n'aimerais pas terminer sans relever également l'engagement des collaborateurs de la section route nationale du Service des ponts et chaussées, qui sont mis à rude épreuve pour faire respecter la planification et les engagements financiers prévus.

Merci de votre attention.

Pascal Mertenat
Ingénieur responsable A16