



# A16

## T R A N S J U R A N E

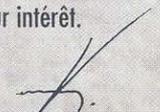
Brochure publiée en commun par  
le Département de l'Environnement et de l'Équipement  
du Canton du Jura et la Direction des Travaux publics du  
Canton de Berne

Septembre 1997 / Numéro 1

### A16, un trait d'union

Qui n'a pas rêvé de la Transjurane? Le projet du siècle, porteur d'espoirs, revendication des générations précédentes, retombée tangible de la création du canton du Jura, se fait de plus en plus présent dans nos vallées: tant au Nord qu'au Sud du Jura, les ouvertures au trafic vont se succéder, Sonceboz - Tavannes cet automne puis Porrentruy - Delémont en novembre 1998. C'est l'occasion, dans ce bulletin commun, de rappeler la volonté des autorités jurassiennes de terminer au plus vite les 48 kilomètres de l'autoroute sis sur son territoire, sans attendre 2012 - ou plus! -, ainsi que certaines programmations le prévoient. L'objectif du Gouvernement jurassien s'articule autour de 2008: à cette date, l'A16 devrait être praticable sur toute sa longueur.

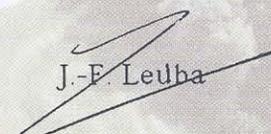
Réalisation inédite, le présent bulletin, fruit d'une collaboration entre les cantons de Berne et du Jura, permettra à tous les Jurassiens de prendre connaissance de l'avancement des travaux. A ce titre, j'espère qu'il suscitera leur intérêt.

  
Pierre Kohler / Ministre  
de l'Environnement et de l'Équipement  
du Canton du Jura

### A16, épine dorsale de la région

C'est une grande satisfaction pour le Président de l'Assemblée interjurassienne de voir paraître ce premier numéro de «Transjurane», Nord et Sud, une réalisation effective d'une résolution de l'AIJ. Merci aux Gouvernements bernois et jurassien de l'avoir permis.

L'A16 rapprochera les populations du Jura et du Jura bernois avant de les relier toutes les deux au Plateau suisse. Elle jouera un rôle essentiel pour le développement économique commun des deux régions. On ne pouvait trouver meilleur symbole pour illustrer l'objectif premier de l'AIJ, rapprocher les gens et les esprits de ce coin de pays et prouver par des faits l'efficacité de la collaboration de tous les Jurassiens, quelles que soient leurs opinions politiques ou leurs convictions.

  
J.-F. Leuba

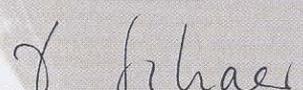
Président de l'AIJ

### Une volonté de collaboration

Jamais l'Assemblée interjurassienne ne mérite aussi bien son nom que lorsqu'une de ses résolutions induit un projet commun aux cantons du Jura et de Berne. C'est le cas de cette brochure, signe tangible d'une volonté de collaboration des Gouvernements des deux cantons. Depuis de nombreuses années, les offices et services compétents se consultent, s'épaulent et se complètent chaque fois que le besoin s'en fait sentir. De cette collaboration naît la Transjurane.

Ouverte par les Romains, cette voie a acquis au cours des siècles une importance grandissante. En 1968, l'idée d'une Transjurane moderne et adaptée aux besoins actuels voit le jour. Aujourd'hui, 29 ans plus tard, la réalisation de cette liaison a pris son rythme de croisière et l'aube du prochain millénaire verra son achèvement.

Ce bulletin commun est le premier d'une série de l'histoire de l'A16. Nous vous en souhaitons bonne lecture.

  
D. Schaefer-Born, Conseillère d'Etat

**1** 14 novembre 1998:  
ouverture de la Transjurane entre  
Porrentruy et Delémont (23,3 kilomètres)



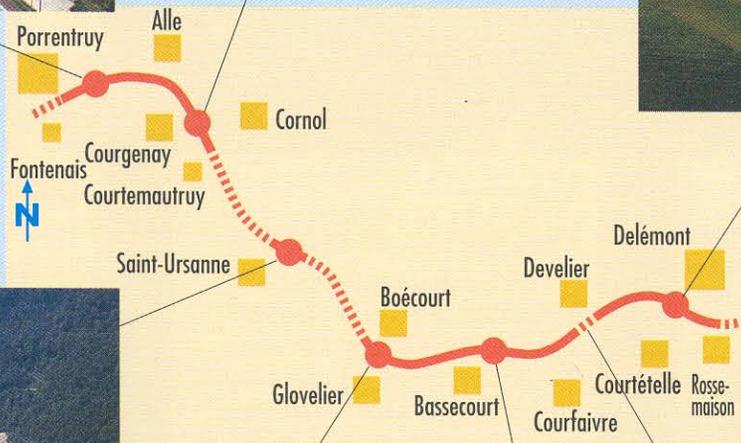
*Jonction de Porrentruy Est*



*Jonction de Courgenay - Portail Terri Nord*



*Centre d'exploitation A16  
et la jonction Delémont Ouest*



*Jonction de Saint-Ursanne  
Les Gripons*

*Tranchée couverte de Develier (810 m)*

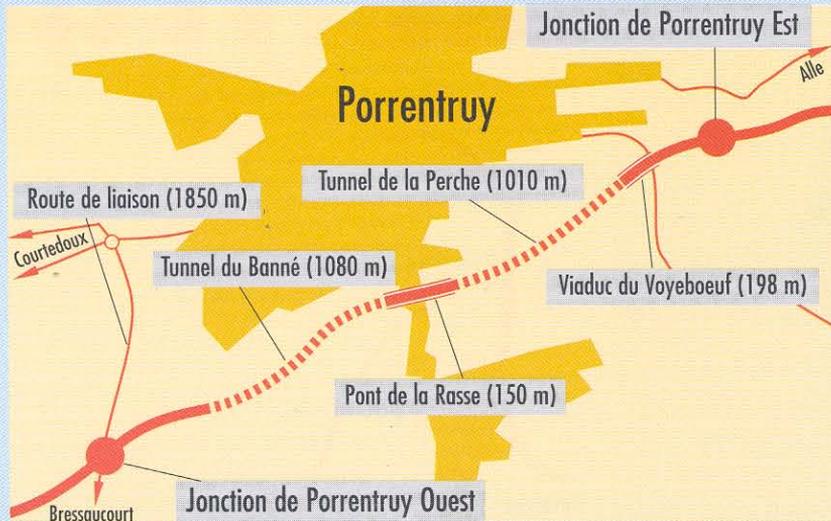


*Jonction de Glovelier  
Portail Russelin Sud  
Travaux de la route d'évitement de Glovelier*



*Jonction de Bassecourt  
et la route d'évitement Est*

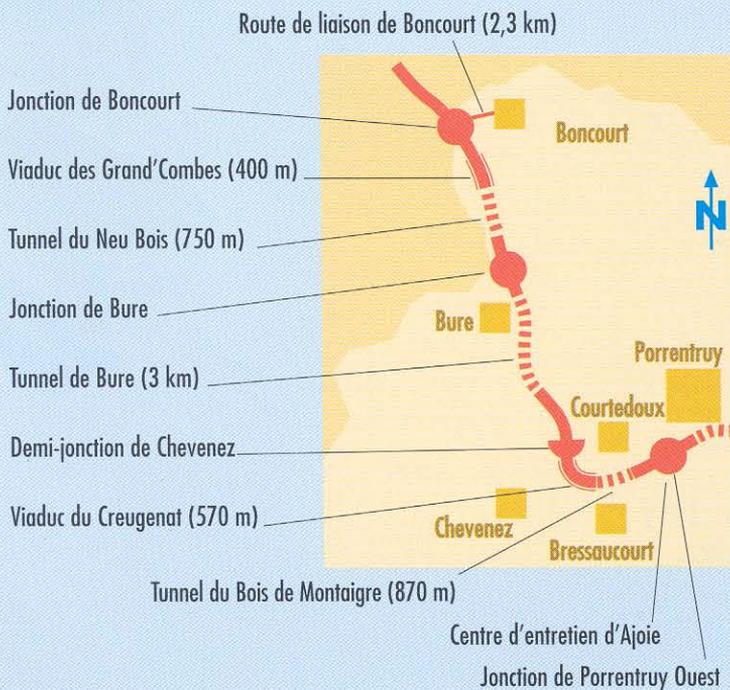
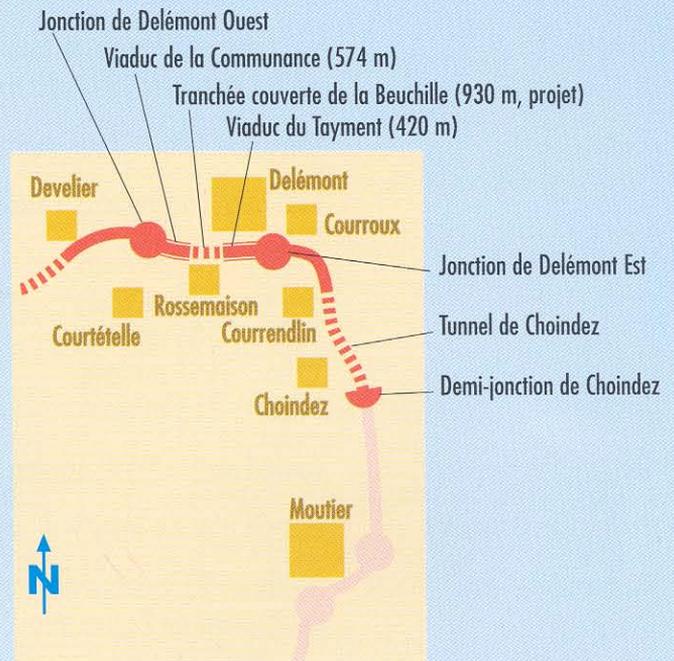
# QUI SE PRÉCISENT



**2** 2002:  
ouverture de l'évitement  
autoroutier de Porrentruy  
(2,9 kilomètres)

**3** 2002:  
ouverture de l'évitement  
autoroutier de Delémont  
(3,2 kilomètres)

2005:  
Delémont Est-Choindez  
(4,9 kilomètres)

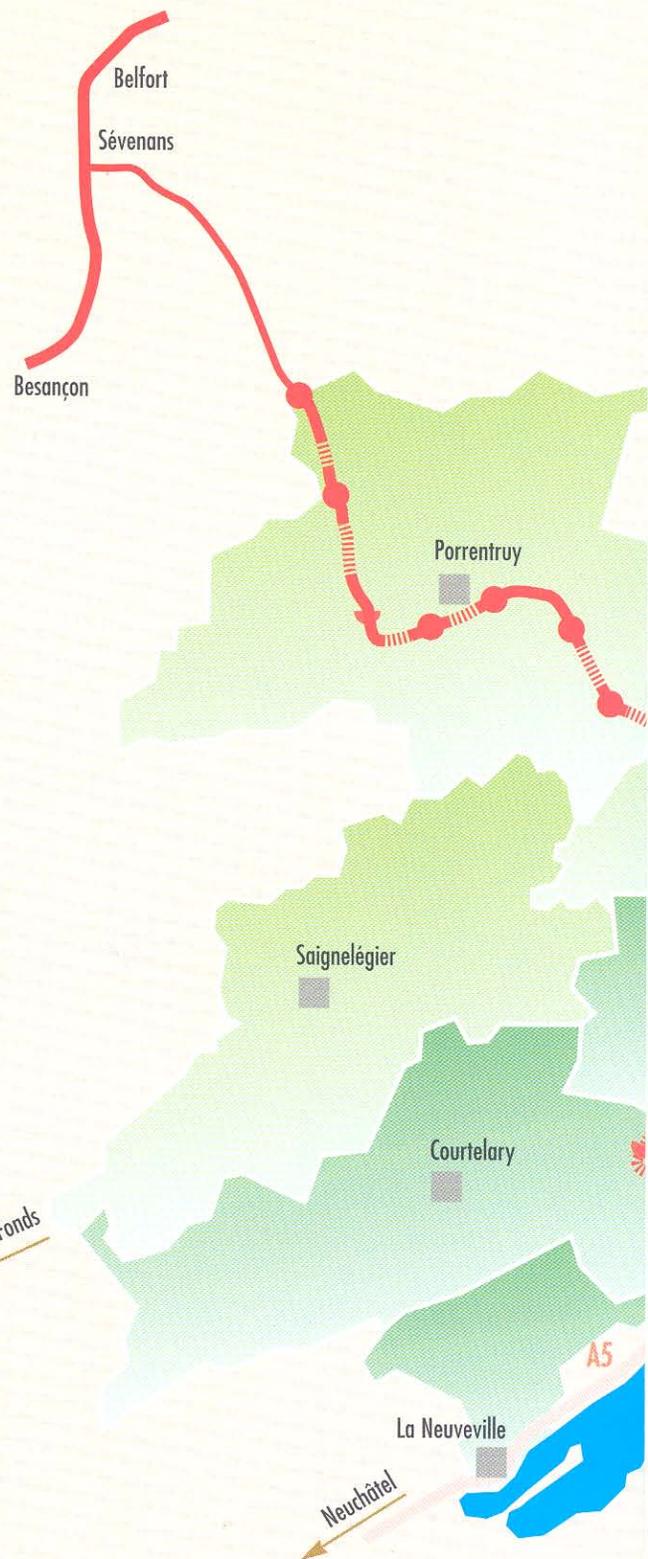


**4** 2008:  
Boncourt-Porrentruy Ouest  
(13,7 kilomètres)

# La Tran

## Canton du Jura

Longueur	48 kilomètres
Gabarit	4 voies avec berme centrale, sauf dans 4 tunnels <ul style="list-style-type: none"><li>- Bure</li><li>- Mont Terri</li><li>- Mont Russelin</li><li>- Choindez</li></ul> à deux voies, avec réalisation à quatre voies possible ultérieurement
Tunnels	11, pour une longueur totale de 18,8 kilomètres (39% du tracé)
Ponts	Longueur totale: 3 kilomètres
Coût	Evaluation actuelle: 3,1 milliards de francs
Investissements	1993 238 millions 1994 224 millions 1995 186 millions 1996 157 millions 1997 155 millions
Répartition des coûts	Confédération 95%; Canton du Jura 5%
Début des travaux	Galerie d'accès Terri Sud, septembre 1987
Avancement des travaux	Octobre 1997: début des travaux de l'évitement de Porrentruy Novembre 1998: ouverture du tronçon Delémont-Porrentruy (23,3 kilomètres)
Aire de repos	Porrentruy Ouest
Point bas	400 mètres à Boncourt
Point haut	560 mètres au Tunnel de Bure
Centre d'exploitation	Delémont Ouest: Route nationale + routes cantonales
Centre d'entretien d'Ajoie	Porrentruy Est: Route nationale + routes cantonales
Projets routiers cantonaux	<ul style="list-style-type: none"><li>• RDU (Route de distribution urbaine), Delémont; ouverture: 1999</li><li>• Evitement de Glovelier; ouverture: 1999</li><li>• Evitement de Saint-Ursanne; fin des travaux: 1998</li></ul>



# sjurane

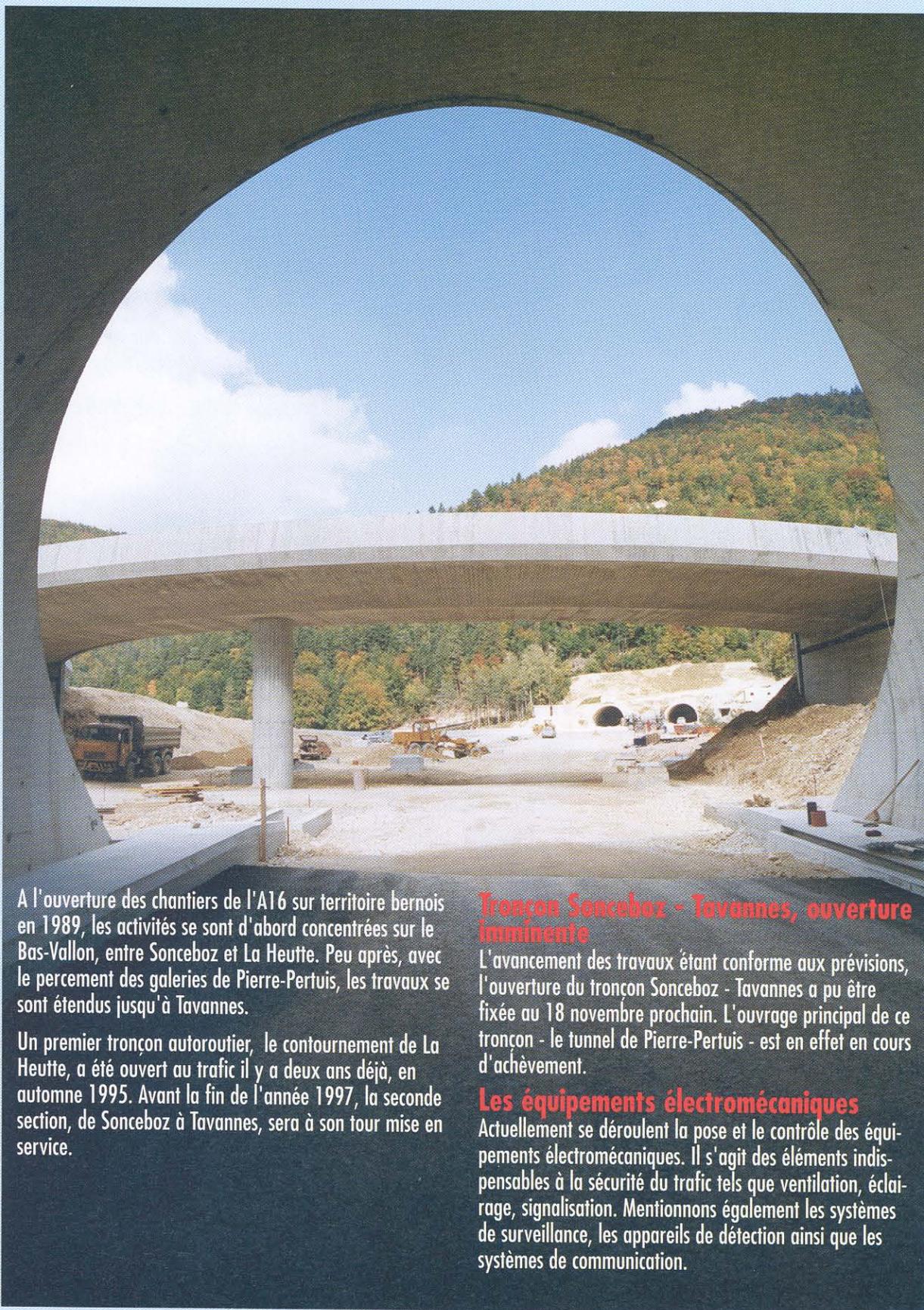
## en bref



### Canton de Berne

Longueur	36 kilomètres
Gabarit	4 voies: contournement de Moutier, y compris le tunnel de Moutier (1,2 kilomètres) Court - Malleray (4,5 kilomètres) Tavannes - Bienna  2 voies: Secteur Malleray - Tavannes Tunnel de Raimeux Tunnel de Graivery Tunnel de Court Tunnel de "Sous le Mont" à Tavannes
Tunnels	17, pour une longueur totale de 16,8 kilomètres (46,5% du tracé)
Ponts	Longueur totale: 3 kilomètres
Coût	Evaluation actuelle: 1,8 milliard de francs
Investissements	1993 66 millions 1994 79 millions 1995 68 millions 1996 53 millions
Dépenses	Route du Taubenloch, reprise dans le réseau A16: 249 millions
Répartition des coûts	Confédération 84%; Canton de Berne 16%
Début des travaux	Galerie de reconnaissance de Pierre-Pertuis, septembre 1989
Avancement des travaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Novembre 1995: ouverture du contournement de La Heutte</li> <li>• Novembre 1997: ouverture du tronçon Tavannes-La Heutte avec le tunnel de Pierre-Pertuis à 4 voies</li> <li>• Septembre 1995: début des travaux de la galerie de reconnaissance * Raimeux +</li> <li>• Fin 1998: début des travaux prévu à Moutier</li> </ul>
Aire de repos	A l'étude dans le cadre du projet définitif de la Vallée de Tavannes
Point bas	440 mètres à Bienna
Point haut	788 mètres à Reconvilier
Centre d'exploitation et d'entretien A5-A16	Bienna, Champs de Boujean
Centre d'entretien A16	Site prévu: Court, dans la vallée de Tavannes

# La Transjurane dans le Canton de Berne



A l'ouverture des chantiers de l'A16 sur territoire bernois en 1989, les activités se sont d'abord concentrées sur le Bas-Vallon, entre Sonceboz et La Heutte. Peu après, avec le percement des galeries de Pierre-Pertuis, les travaux se sont étendus jusqu'à Tavannes.

Un premier tronçon autoroutier, le contournement de La Heutte, a été ouvert au trafic il y a deux ans déjà, en automne 1995. Avant la fin de l'année 1997, la seconde section, de Sonceboz à Tavannes, sera à son tour mise en service.

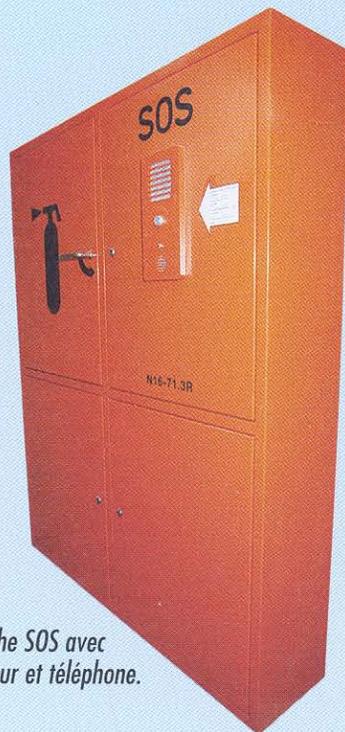
## **Tronçon Sonceboz - Tavannes, ouverture imminente**

L'avancement des travaux étant conforme aux prévisions, l'ouverture du tronçon Sonceboz - Tavannes a pu être fixée au 18 novembre prochain. L'ouvrage principal de ce tronçon - le tunnel de Pierre-Pertuis - est en effet en cours d'achèvement.

## **Les équipements électromécaniques**

Actuellement se déroulent la pose et le contrôle des équipements électromécaniques. Il s'agit des éléments indispensables à la sécurité du trafic tels que ventilation, éclairage, signalisation. Mentionnons également les systèmes de surveillance, les appareils de détection ainsi que les systèmes de communication.

*La construction du tronçon Tavannes - Sonceboz, vue en direction du portail Sud du tunnel de Pierre-Pertuis.*



*Une niche SOS avec extincteur et téléphone.*



*La surveillance des tunnels, par caméra.*



*Le centre d'intervention de la police cantonale à Bienne*

## Supposons ...

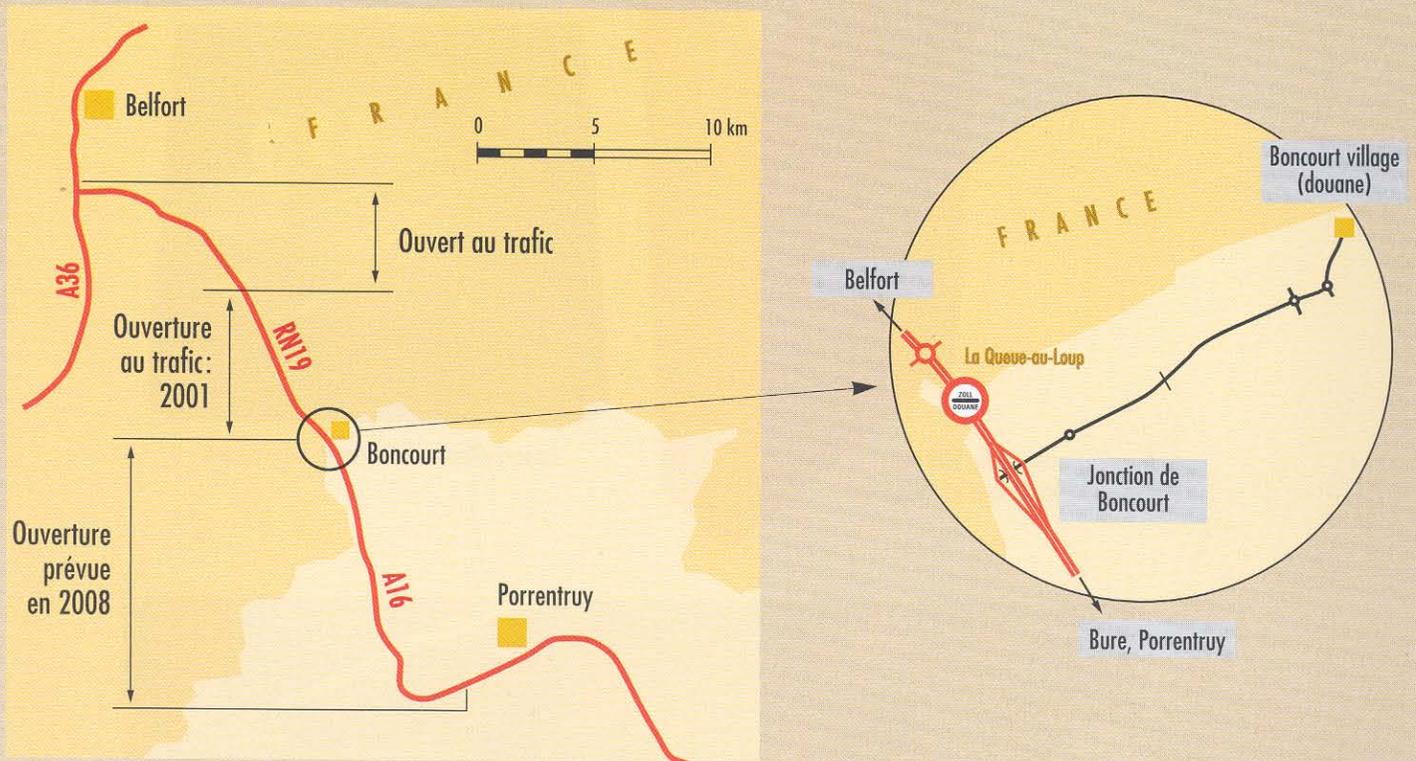
... qu'un automobiliste soit en panne à l'intérieur du tunnel de Pierre-Pertuis:

- il se dirige vers une des niches SOS distantes l'une de l'autre de 300 m. Là, un téléphone le relie directement au centre régional de la police cantonale à Bienne, à l'écoute 24 heures sur 24;
- Le système mis en place permet de localiser immédiatement d'où provient l'appel. La police peut converser avec l'automobiliste et lui indiquer ce qu'il convient de faire, par exemple prendre l'extincteur situé dans la niche en cas de surchauffe du moteur;
- Le contrôleur du système peut ensuite prendre les mesures nécessaires à la sécurité du trafic:
  - modification de la signalisation (éventuellement fermeture du tunnel);
  - modification du système de ventilation en cas d'incendie.
- Notons qu'au moment de l'utilisation d'un des téléphones de secours, la signalisation du tunnel passe automatiquement à l'orange clignotant pour prévenir les autres usagers.

# Liaison avec la France

Une solution provisoire: la route de liaison Boncourt village - jonction autoroutière (2320 mètres)

Ouverture au trafic: 2001



## A5 Contournement de Bienne



\* Bienne-Lyss la rejoint. Elle passe ensuite sous les agglomérations de Bienne et Nidau. Sur ce tronçon se situent les embranchements vers la ville et la bifurcation en direction de la rive Sud du lac de Bienne et du contournement du noyau de la ville de Nidau. Le Faubourg du Lac marque la limite Ouest du projet. Un projet séparé ultérieur mènera l'A5 à travers le tunnel de Vigneules vers la rive Nord du lac.

Le coût du projet général se monte à environ 2 milliards de francs. Sa réalisation devrait prendre entre dix et quinze ans.

En juin 1997, le Conseil Fédéral a adopté le projet général de la branche Est (Champs-de-Boujean - Marais-de-Brugg, jonction de Reuchenette comprise). La mise en service de l'A5 entre Soleure et les Champs-de-Boujean est prévue pour l'ouverture de l'EXPO 2001.

Le Conseil Fédéral a refusé d'adopter le projet en ce qui concerne la branche Ouest (Marais de Brugg-Faubourg du Lac). Il demande que le projet soit

Le projet général du contournement de Bienne a été mis à l'enquête publique en 1994 et remanié en 1995.

Il englobe la partie Est de Bienne, soit les Champs-de-Boujean où débouchent l'A5 en provenance de Soleure et la Transjurane. Puis l'A5 bifurque en direction du Sud, à travers deux tunnels, vers les marais de Brugg où la T6

revu. Il réclame en outre un examen complémentaire de cet embranchement; en particulier, l'étude d'une variante longeant la rive Sud du lac de Bienne entre Thielle/Anet et Lyss/Bienne. Cette étude sera vraisemblablement achevée d'ici la fin 1997, de sorte que la décision du Conseil Fédéral devrait tomber en 1998.