A16 TRANSJURANE

Bulletin interjurassien d'informations

Bulletin publié conjointement par

le Département de l'environnement et de l'équipement de la République et Canton du Jura

et la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du Canton de Berne.

n° 8

Juillet 2003

Sommaire

Pages 2-3 A16 : état des lieux, secteur par secteur

Pages 4-5 A16-JU : tour d'horizon des principaux chantiers en cours
- Le point sur les sections 1, 2 et 8
- Pistes de chantiers : danger
- Conseil sécurité : respect des distances et de la vitesse dans les tunnels

Pages 6-7 A16-BE : tour d'horizon des principaux chantiers en cours
- Zoom sur : le tunnel de Moutier
- Le tronçon de la Vallée de Tavannes approuvé
- M.Walter Dinkel à la tête de l'OPC

Page 8 Aux extrémités de l'A16 : RN19 (F) et A5 (Bienne)
- Mesures environnementales sur les chantiers
- Contact – visites – infos complémentaires
- Impressum

«Respectons les délais»

Editorial

Laurent Schaffter, Ministre de l'environnement et de l'équipement de la République et Canton du Jura

Entré en fonction au début de cette année, j'ai très vite été confronté aux tentatives fédérales de réduire la part des crédits réservés à la construction de l'A16 dans le Canton du Jura. La planification de la construction d'un tel ouvrage doit être faite à long terme et ne peut pas être constamment remise en question au gré des désirs et doléances d'autres régions plus revendicatrices. Les entreprises qui oeuvrent sur le plus grand chantier du Jura se sont dimensionnées en équipement et en personnel, en fonction des délais à tenir et convenus avec l'Office fédéral des routes. Les reports de crédits ont pour effet de les mettre en péril et les conduisent à réduire leurs effectifs.

La réalisation de voies de communication autoroutières a un effet dynamisant sur le développement économique régional, ce qui s'est confirmé dans toutes les régions qui ont bénéficié de telles infrastructures. Cet effet d'entraînement attendu par l'économie jurassienne ne portera véritablement ses fruits qu'une fois l'A16 complètement réalisée.

Les Jurassiennes et les Jurassiens ont hâte de voir se terminer au plus vite la construction de « leur » route nationale. Un souhait qui passe par une mise en chantier rapide des sections 2 (Porrentruy-Boncourt) et 8 (Delémont-Roche St-Jean) afin de respecter les délais convenus avec Moritz Leuenberger. Les attentes sont également fortes au sujet de la plate-forme douanière à Boncourt, dont les retombées économiques, commerciales et financières seront certainement très porteuses pour la région. Enfin, le Plateau suisse a tout à gagner d'un raccordement rapide à la France et par définition à l'Europe. C'est l'ensemble des activités économiques et sociales du nord-ouest de la Suisse qui pourront alors bénéficier de « l'effet A16 ».

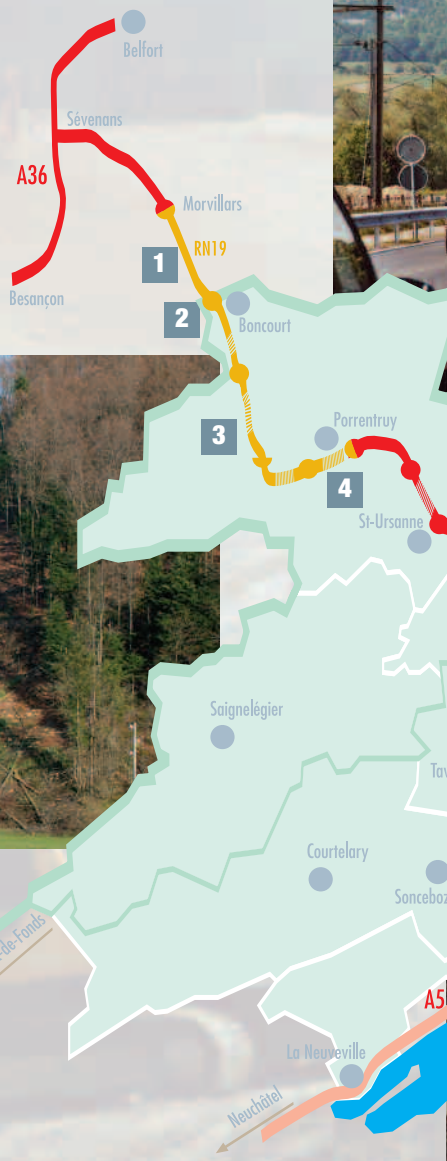
Tracé A16
Boncourt – Bienne

1 RN19 – Morvillars-Delle (F)

Le tronçon de la RN19 qui reliera l'A16 au réseau autoroutier français (A36) est en construction. Plusieurs ouvrages sont déjà réalisés. Ce tronçon d'une longueur de 6,7 km est devisé à CHF 70 millions. Il sera à 4 voies sur près de 2 km. Sa mise en service est prévue pour le printemps 2005.

5 Section 7 – Evitement de Delémont

La construction de l'évitement de Delémont (3,2 km) suit son cours. Plusieurs ouvrages sont terminés ou en passe de l'être. Entre Delémont et Courrendlin, la route cantonale a été rétablie dans sa configuration précédente et la jonction de Delémont Est prend progressivement forme. La mise en service de ce tronçon est prévue en 2005.



2 Section 1 – Plate-forme douanière de Boncourt-Delle

La plate-forme douanière en est encore au stade du projet. La Confédération et le canton du Jura sont actuellement dans l'attente d'une réponse des autorités françaises sur leur engagement financier définitif pour cette réalisation. Suivront alors les procédures de ratification et de mise en soumission dans le cadre de la loi sur les marchés publics. Il n'est dès lors pas sûr que les travaux puissent démarrer cette année encore, et que la plate-forme soit opérationnelle dans trois ans. Affaire à suivre.

3 Section 2 – Boncourt – Porrentruy Ouest

Longue de 13,5 km, la section 2 a été approuvée en décembre 2001. Or, les reports de crédits de la Confédération ont pour conséquence que les grands travaux sur ce tronçon sont retardés. Certains chantiers devraient toutefois démarrer cette année encore, en fonction des crédits alloués. Mise à part la route de liaison de Boncourt, terminée à fin 2002, seuls des travaux de défrichements et d'installations (pistes de chantiers) ont pu être entrepris. La mise en service complète des 4 pistes de la section 2 est prévue pour 2013-2014, promet la Confédération.

4 Section 3 – Evitement de Porrentruy

Un recours contre l'adjudication par le Gouvernement jurassien des travaux concernant l'équipement en canalisations des tunnels de la Perche et du Banné est venu contrecarrer en avril dernier la progression des travaux sur l'évitement de Porrentruy. Prévue en 2005, la mise en service de ce tronçon de 2,8 km pourrait être repoussée en 2006.

6 Section 8 – Delémont Est – frontière Jura/Berne

La section 8 (4,9 km) n'est pas encore approuvée par la Confédération. Le dépôt public de la 2e partie de cette section a suscité quelques oppositions qui sont en passe d'être levées. L'approbation de ce tronçon par le Département fédéral des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) est attendue pour cet automne. Le premier grand chantier à démarrer sur ce tronçon sera le percement de la galerie de reconnaissance du tunnel de Choindez (2,9 km), en 2004. La mise en service de la section 8 interviendra à l'horizon 2010 pour autant que les crédits nécessaires soient mis à disposition par la Confédération.

7 Tronçon Roches–Court

Long de 9,5 km, ce tronçon est partiellement en construction. Les grands travaux se concentrent actuellement entre la Roche-St-Jean et la jonction Moutier sud, avec deux tunnels (Raimeux, 3,2 km; Moutier, 2 x 1,2 km), plusieurs ponts et 3 jonctions. La jonction Moutier nord est quasiment terminée alors que la jonction Moutier sud est en cours de réalisation. La route d'accès à cette dernière, qui comprend le tunnel Aux Laives (200 m), est également en construction. Pour ce qui est du tunnel de Graitery (2,4 km) et de la jonction de Court, le début des travaux a été reporté pour des raisons financières. La mise en service du tronçon Roches-Moutier nord est prévue en 2006 et celle de l'évitement de Moutier en 2008. Ce n'est qu'à partir de 2010 que l'A16 reliera Moutier à Court. Les délais dépendent également des crédits fédéraux qui seront mis à disposition.

8 Tronçon Court–Tavannes

Le projet définitif de l'A16 dans la Vallée de Tavannes (12,8 km) a été approuvé en mars 2003 par le DETEC. Ce tronçon sera construit en deux étapes : Loveresse - Tavannes (3,7 km) à partir de fin 2004 pour une mise en service prévue en 2009-2010. Le tronçon Court - Loveresse (9,1 km) sera mis en chantier en 2006 et ouvert au trafic en 2015.

A16-JU : tour d'horizon des principaux chantiers en cours (du nord au sud)

Section 2 : défrichements en cours

La construction de la section 2 entre Porrentruy ouest et Boncourt nécessite le défrichement de près de 45 hectares de forêts le long du tracé A16. Les défrichements définitifs touchent 24 ha, contre 21 ha de défrichements temporaires. Ces derniers seront reboisés à l'issue des travaux. Les 24 ha définitivement défrichés seront compensés par l'affectation d'importantes surfaces de forêts à des buts écologiques prioritaires, ce qui renforcera la conservation des biotopes et des espèces végétales et animales. Une partie de ces défrichements (18,6 ha) a eu lieu au printemps 2003, le reste (22,3 ha) sera effectué durant l'hiver 2003-04.

Section 3 : l'évitement de Porrentruy prend forme

D'importants travaux de terrassements et de remblayage sont actuellement en cours pour la construction du secteur de la **Jonction de Porrentruy ouest**. Selon le principe de l'équilibre des masses, 170'000 m³ auront été terrassés entre la future jonction et le tunnel du Banné et remblayé sur le site de la jonction. Ce sont au total 300'000 m³ qui doivent être déplacés pour les remblais nécessaires à la construction de la jonction et de ses bretelles d'accès. A cet endroit, la route cantonale menant à Bressaucourt passe sous l'A16 dans un petit tunnel (ou passage inférieur) déjà construit. Ces travaux dépendaient de l'avancement du chantier de la décharge de Mavalau qui est désormais assainie.

La construction des **tunnels du Banné et de la Perche** suit son cours, avec la réalisation par étapes des gaines techniques, du bétonnage de l'anneau intérieur et de la mise en place des coffres de route. Les infrastructures des portails comportant les centrales de ventilation et les galeries couvertes qui prolongent les tunnels sont également en cours d'exécution. Une grande partie des travaux de gros-œuvre de ces tunnels sera achevée cette année. En parallèle ont débuté les premiers travaux d'équipement (second-œuvre, électromécanique). Suivront enfin les travaux de finition (clôtures, glissières, marquages).

Le **viaduc du Voyeboeuf**, qui reliera le tunnel de la Perche à la jonction de Porrentruy Est, sera terminé dans le courant de l'été, avec le bétonnage des parapets et la pose des glissières, puis de l'étanchéité.

Section 7 : des ouvrages qui modèlent le paysage

Le **viaduc de la Communance** ne passe pas inaperçu : il aura fallu près de deux ans et demi pour la construction de cet ouvrage majestueux qui permettra au trafic A16 de franchir la Sorne, une piste cyclable, une ligne CFF et la future route d'accès à la zone industrielle de la Communance. Le second pont sera en effet terminé cet été. Suivront l'étanchéité de l'ouvrage et la pose des dispositifs de retenue (garde-corps ou barrières de sécurité).

Le **tronçon à ciel ouvert** entre ce viaduc et la tranchée couverte de la Beuchille prend forme, en particulier la butte antibruit d'une hauteur de 4 mètres environ qui protégera le village de Rossemaison des nuisances sonores provoquées par le trafic autoroutier.

La construction de la **tranchée couverte de la Beuchille** se poursuit, de même que le remblayage de la partie ouest déjà réalisée de l'ouvrage. Le gros-œuvre de cet ouvrage devrait être terminé à la fin de cette année. Suivront le second-œuvre et les finitions en 2004 et 2005.

Les travaux du **viaduc du Tayment**, en prolongement de la tranchée couverte de la Beuchille, seront achevés dans le courant de l'année 2003.

Le **passage de la Ballastière** est le premier ouvrage de la section 7 dont le gros-œuvre est terminé (avril 2003). Sa réalisation a permis de rétablir le trafic sur la route cantonale Delémont-Courrendlin. Cet ouvrage permet en outre au trafic de chantier de franchir la route cantonale et la ligne CFF sans gêne pour les usagers.

La réalisation du passage de la Ballastière permet également aux travaux de la **jonction de Delémont Est** de se poursuivre, avec la mise en place des remblais et la prochaine construction du pont (passage supérieur) de la jonction. Dans le courant de l'été 2003, le giratoire définitif de la RC6 entre Delémont et Courrendlin, qui permettra l'accès à la future jonction de Delémont Est, sera réalisé et mis en service.

Section 8 : pistes de chantiers et fouilles archéologiques

Les premiers travaux préparatoires de la section 8a (entre la jonction de Delémont Est et le **portail nord du tunnel de Choindez**, à l'est de Courrendlin) ont démarré ce printemps. Il s'agit principalement de la construction de pistes de chantiers, de pose de conduites d'amenées d'eau, de fouilles archéologiques et de l'assainissement d'un ancien clos d'équarrissage. Des travaux préparatoires débuteront également dans le secteur de la Verrerie de Choindez, à l'endroit où sera construite la demi-jonction de Choindez.

Le point sur les sections 1, 2 et 8 : procédures et finances

Section 1
Plate-forme douanière de Boncourt-Delle : les Suisses dans les starting-blocks

La plate-forme douanière sera construite à cheval sur la frontière franco-suisse, dans le secteur de la Queue-au-Loup, à Boncourt et Delle. Le projet, qui prévoit la construction de l'infrastructure routière ainsi que des bâtiments nécessaires aux activités douanières, est pour le moment en attente d'une décision des autorités françaises en matière de répartition financière. Dès que cette répartition sera avalisée par tous les intervenants suisses et français (douanes, équipement, constructions), les soumissions des travaux pourront être lancées dans le cadre de la loi sur les marchés publics, avec l'espoir de pouvoir démarrer les travaux autoroutiers côté suisse au début 2004. L'ensemble des travaux de construction de la plate-forme douanière devraient durer près de 3 ans. Ce n'est donc pas avant le début 2007 qu'elle sera mise en service. Des solutions intermédiaires pourraient être mises en place au moment de l'ouverture au trafic de la RN19 entre Morvillars et la frontière franco-suisse à Delle-Boncourt, en 2005.

Section 2
Porrentruy ouest-Boncourt : début des travaux en 2003 ?

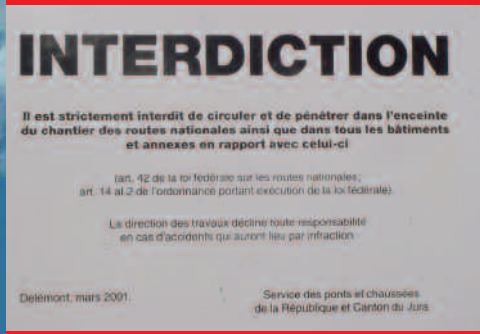
La construction de la section 2 subit de plein fouet les reports de crédits décidés par la Confédération. Pour mémoire, cette section se construira en deux étapes (2 pistes qui seront ouvertes en 2009, puis les 2 autres pistes de 2009 à 2013-2014). Au lieu de démarrer au début 2003, c'est à la fin de cette année et en 2004 que devrait débuter la construction des principaux ouvrages de cette section. Et il aura fallu plusieurs interventions politiques auprès du Département de Moritz Leuenberger, et en particulier celle du Ministre de l'environnement et de l'équipement, Laurent Schaffter, pour que la Confédération renonce (momentanément ?) à un projet de répartition des crédits avantageant le canton de Zurich et défavorisant la construction de l'A9 en Valais et de l'A16. Pour l'heure, seuls des travaux préparatoires sont en cours sur la section 2 : pistes de chantiers, pose et/ou déplacement de conduites, alimentation des zones d'installations de chantiers et de portail des tunnels, fouilles archéologiques et paléontologiques.

Section 8
Delémont Est-frontière Jura-Berne

La section 8 (4,9 km) a été scindée en deux parties. La section 8a, longue de 1,7 km entre la jonction de Delémont Est et le portail nord du tunnel de Choindez, a fait l'objet d'un dépôt public en octobre 1998, en parallèle à la section 7, en raison du fait que ces deux tronçons sont à ciel ouvert. La section 7 a été approuvée en 1999. La section 8a est en procédure d'approbation. La section 8b (3,2 km du portail nord du tunnel de Choindez à la frontière Jura-Berne), a été déposée publiquement au printemps 2002. La demande d'approbation de la section 8b est faite sous le régime d'une procédure nouvelle qui prévoit notamment le traitement des oppositions directement par les autorités fédérales. Le projet définitif de ce tronçon est actuellement en cours d'analyse auprès des services fédéraux concernés. L'approbation est attendue pour cette année encore. Des travaux préparatoires sont actuellement en cours, comme la construction de pistes de chantiers par exemple. Premier grand chantier à s'ouvrir sur ce tronçon, le percement de la galerie de reconnaissance du tunnel de Choindez devrait intervenir durant l'été 2004. Quant aux travaux préparatoires liés à la demi-jonction de Choindez, ils débuteront cette année encore.

Pistes de chantiers A16 : danger

Pour des raisons évidentes de sécurité, il est formellement interdit d'emprunter les pistes de chantiers A16 et de pénétrer sur les chantiers, pour tous les usagers non munis d'autorisation. Cette interdiction vaut pour tous les véhicules, mais aussi pour les cyclistes et les piétons. Les nombreux transports de matériaux et autres déplacements d'engins de chantier sur ces pistes les rendent dangereuses. Merci de votre compréhension.



INTERDICTION

Il est strictement interdit de circuler et de pénétrer dans l'enceinte du chantier des routes nationales ainsi que dans tous les bâtiments et annexes en rapport avec celui-ci

(art. 42 de la loi fédérale sur les routes nationales ; art. 14 al.2 de l'ordonnance portant exécution de la loi fédérale)

La direction des travaux décline toute responsabilité en cas d'accidents qui auront lieu par infraction

Delémont, mars 2001

Service des ponts et chaussées de la République et Canton du Jura

Circulation en tunnel : conseil sécurité

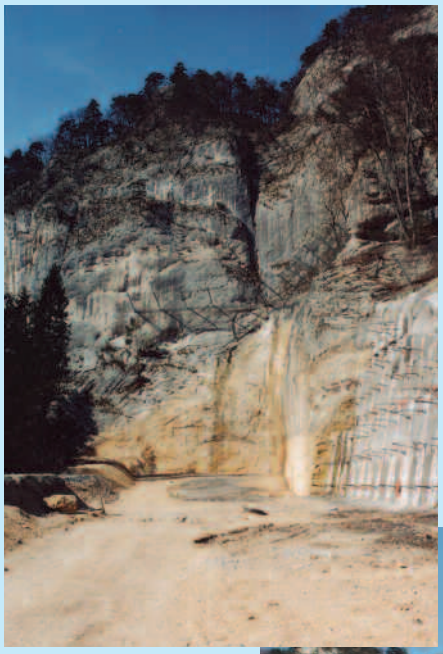
La circulation dans les tunnels est soumise à toute une série d'obligations qui, si elles sont respectées, diminuent fortement les risques d'accidents. Parmi les plus importantes de ces obligations, le respect des distances et de la vitesse. Les distances de sécurité sont de 50 m entre les véhicules légers et 100 m entre les camions. La vitesse dans les tunnels à circulation bidirectionnelle est limitée à 80 km/h en situation normale. Excéder cette vitesse, de même que rouler à moins de 60 km/h, peut être à l'origine d'accidents qui peuvent prendre une ampleur dramatique en raison du confinement de l'espace trafic.

A16 – BE: tour d'horizon des principaux chantiers en cours (du nord au sud)

Le tronçon de l'A16 dans le canton de Berne actuellement en phase de construction débute à la frontière Jura-Berne (Roche St-Jean) et se termine à Court. Ce tronçon d'une longueur de 9,5 km est principalement composé de quatre tunnels (Roche St-Jean, Raimeux, Moutier, Graitery) et de trois jonctions complètes (Moutier nord, Moutier sud, Court).

Tunnel de la Roche St-Jean

Ce tunnel d'une longueur de 210 m est à cheval sur la frontière cantonale (env. 105 m JU / 105 m BE). Le maître d'ouvrage pilote de ce tunnel est le canton de Berne. Le canton du Jura participe en tant que maître d'ouvrage associé. Jusqu'à présent, des travaux de stabilisation des blocs des arêtes rocheuses de la Roche St-Jean ont été réalisés. Les travaux d'excavation de l'ouvrage débuteront à l'automne 2003.



Tunnel du Raimeux

Le plus long tunnel de l'A16 dans le Canton de Berne (3200 m) a été percé le 31 octobre 2002, après plus de 2 ans et demi d'excavation. Les travaux actuellement en cours consistent à terminer l'excavation de la partie inférieure de l'ouvrage (stross), construire la centrale en caverne, poser l'étanchéité du tunnel et bétonner l'anneau intérieur à partir du portail sud. La réalisation de la partie construite à ciel ouvert qui prolongera l'ouvrage au portail sud est également en cours.

Jonction Moutier nord

La jonction Moutier nord est quasiment terminée. Manquent encore les revêtements définitifs, les marquages et la signalisation. Les talus sont végétalisés et passent progressivement au vert. Le ruisseau du Torrent a été réaménagé et coule déjà dans son lit définitif le long de la jonction avant de se jeter dans la Rauss.

Jonction Moutier sud

Les travaux de terrassement, de stabilisation des talus et de construction des bretelles de la jonction se poursuivent. La réalisation du passage inférieur de la jonction devrait débuter au printemps 2004.

Route d'accès à la jonction Moutier sud

Le tunnel Aux Laives, qui permettra au trafic de franchir la voie CFF Moutier-Court, est en cours d'excavation. La géologie rencontrée dans cette zone est également perturbée et nécessite des travaux supplémentaires de consolidation. Quant au raccordement à la route cantonale, les travaux de construction du giratoire ont débuté en avril 2003 pour se terminer cette année encore.

Pont de la Combe Chopin

Après la stabilisation de la zone en glissement de la Combe Chopin réalisée en 2002 suivra la construction du pont de la Combe Chopin à partir de 2004. Les piles de ce pont d'une longueur de 150 mètres seront construites dans des puits assurant la stabilité à long terme de l'ouvrage.

Zoom sur : le tunnel de Moutier

Pour la première fois dans le Canton de Berne, un tunnel autoroutier est excavé au moyen d'un tunnelier : il s'agit du tunnel de Moutier, formé de deux tubes d'une longueur égale d'environ 1200 mètres chacun. Cet ouvrage permettra à l'A16 d'éviter la ville de Moutier et de relier les jonctions Moutier nord et Moutier sud. Les travaux d'installation du tunnelier ont débuté à l'été 2001 par l'excavation de la zone du portail sud. Durant 9 mois, des milliers de mètres cube de terrain ont été évacués pour préparer le berceau du tunnelier, son point de départ. A chaque portail, les 66 premiers mètres des deux tubes ont été excavés dans leur partie supérieure selon la méthode traditionnelle de la voûte parapluie au moyen d'une haveuse (machine à attaque ponctuelle, une sorte de grande fraiseuse). Il s'agissait d'assurer la stabilité de la zone du portail avant l'installation du tunnelier.

L'imposante machine a été transportée de Colombey (VS) à Moutier par une soixantaine de transports spéciaux. Il a fallu plusieurs semaines pour assembler tous les éléments du tunnelier qui a effectué son premier tour le 31 octobre 2002.

Ce tunnelier, qui a déjà creusé plus de 17 km de tunnels (tunnel CFF du Grauholz, tunnel de Pomy/A1, tunnel de Gorgier /A5), présente un poids total supérieur à 2000 tonnes. La tête du tunnelier à elle seule pèse 180 tonnes, le bouclier 1000 tonnes et le train suiveur 850 tonnes, pour une longueur totale de 120 mètres. Le diamètre de la tête mesure 11,7 mètres avec une vitesse de rotation de 2 tours/minute environ. La vitesse d'excavation du tunnelier en situation normale est de 13 à 15 mètres par jour. Tous les 1,8 mètres, l'avancement de la machine dans la montagne s'interrompt pour la pose des éléments préfabriqués en béton, les voussoirs, au nombre de 5 par anneau. Les voussoirs numérotés sont mis en place au bon endroit au moyen d'un érecteur. Les voussoirs sont fabriqués sur mesure à Klus-Balsthal et transportés au fur et à mesure à Moutier.

Le fonctionnement du tunnelier est comparable à celui d'une usine : une vingtaine d'ingénieurs et ouvriers spécialisés (mécaniciens, électriciens, ferblantiers, informaticiens) travaillent à l'exploitation et à la surveillance des différentes activités produites par le tunnelier, sans jamais être en contact avec le rocher. Les matériaux écrasés et broyés par les outils de la tête du tunnelier sont évacués au moyen d'un ruban transporteur jusqu'à l'extérieur du tunnel où ils sont chargés sur camion.

La géologie du tunnel de Moutier est principalement composée de molasses altérées (marneuses, gréseuses et calcaires), avec plusieurs zones de fracture. L'une de ces zones fracturées a nécessité des injections de mortier pour stabiliser la zone à franchir par le tunnelier, ce qui a immobilisé la machine pendant quelques semaines. La planification de l'ouvrage qui prévoit une mise en service de l'évitement de Moutier en 2008 n'est toutefois pas mise en péril par les aléas de la géologie…

Feu vert pour l'A16 dans la Vallée de Tavannes

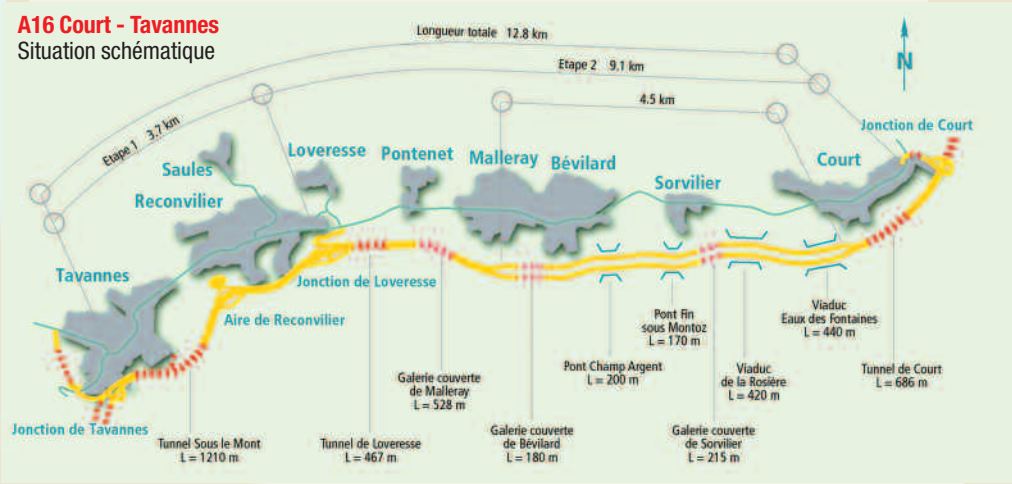
Avec l'approbation par le Département fédéral des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) en mars dernier du projet définitif du tronçon Court-Tavannes, c'est la troisième et dernière étape du programme de réalisation de l'A16 dans le canton de Berne qui obtient le feu vert. La mise à l'enquête publique de ce tronçon à fin 1999 avait engendré 76 oppositions et 4 réserves de droit, qui ont été levées le 14 novembre 2001 par le Conseil-exécutif à l'issue des séances de conciliation avec tous les opposants. L'un d'eux a interjeté un recours auprès du tribunal administratif contre le décision du Conseil-exécutif, recours qui a finalement été rejeté le 18 décembre 2002 par jugement de la cour du tribunal administratif du canton de Berne.

L'approbation par le DETEC a permis à l'Office des ponts et chaussées d'engager les études nécessaires à la préparation du projet de détail, des soumissions et des dossiers d'exécution.

Devisé à Frs. 587 millions, le tronçon Court-Tavannes est long de 12,8 km dont 3,3 km en tunnels et galeries, 1,3 km en ponts et viaducs et 8,2 km à ciel ouvert. Les 4,5 km compris entre Court et Malleray seront réalisés à 4 voies. Les jonctions de Court et de Tavannes ne font pas partie de ce tronçon et sont intégrées dans les tronçons adjacents. Une jonction complète sera réalisée à Loveresse et une aire de repos à Reconvilier.

En raison des crédits limités mis à disposition par la Confédération, le coup d'envoi des grands travaux sur ce tronçon n'est pas envisageable avant l'automne 2005. Seuls les travaux d'installations et de petits ouvrages d'art pourront être entrepris jusque-là. A partir de la fin 2005, les travaux seront exécutés en deux étapes. Sous réserve de disponibilité suffisante de crédits, la première étape entre Loveresse et Tavannes (3,7 km) devrait être ouverte au trafic en 2009-2010. La seconde étape, entre Court et Loveresse (9,1 km) sera mise en chantier en 2006 et pourrait être ouverte au trafic en 2015.

A16 Court - Tavannes
Situation schématique



M. Walter Dinkel à la tête de l'OPC

Le Conseil-exécutif du canton de Berne a nommé en mars dernier le nouveau chef de l'Office des ponts et chaussées en la personne de Walter Dinkel. Ingénieur civil diplômé EPF, M. Dinkel dirige l'Office des services industriels du canton de Bâle-Campagne depuis 14 ans. Agé de 56 ans, M. Dinkel a obtenu un diplôme post-grade à l'EPF de Zurich en organisation de projets de construction et gestion d'entreprise. Il succédera le 1er juillet 2003 à M. Rudolf Dieterle, qui a été nommé directeur de l'Office fédéral des routes.

Aux extrémités de l'A16

RN19 : ouverture du tronçon Morvillars Est – Delle en 2005

L'un des buts de la construction de l'A16 est de relier le réseau suisse des routes nationales au réseau autoroutier français. C'est donc avec un plaisir non dissimulé que nous voyons actuellement la progression du chantier de la RN19 entre Morvillars et Delle qui reliera au printemps 2005 la frontière franco-suisse au tronçon déjà réalisé de Bourogne à l'autoroute A36, à Sévenans. Ce tronçon s'inscrit dans le cadre du projet général d'aménagement à moyen terme de la RN19 entre Langres (A31), Sévenans (A36) et Delle-Boncourt (A16). Des réalisations routières qui sont étroitement liées au développement que provoquera dans la région la construction de la gare TGV Rhin-Rhône à Méroux-Moval.

Le tronçon entre Morvillars et Delle, dont la construction est chapeautée par la Direction départementale de l'équipement du Territoire de Belfort, présente une longueur de 6,7 km pour un coût total devisé à 45,3 millions d'euros (CHF 68 millions). Il comptera trois accès : le giratoire de la Queue-au-Loup, entre Lebetain et Delle ; l'échangeur de Delle; l'échangeur de Morvillars Est, partiellement en service aujourd'hui. Sur près de 1800 mètres, entre l'échangeur de Delle et le sud de Grandvillars, ce tronçon comportera un créneau de dépassement (deux fois deux voies). Cinq des dix ponts du tronçon sont en cours d'achèvement. L'ouvrage le plus important de ce tronçon est un viaduc de 316 mètres qui enjambe l'ancien lit de l'Allaine, à l'est de Morvillars. Un nouveau lit pour la rivière a été créé à l'identique pour permettre la construction de ce viaduc. L'Allaine y coule en méandres depuis quelques mois déjà. Quant aux fouilles archéologiques effectuées sur le tracé de la RN19 dans la zone de la Batte, entre Lebetain et Delle, elles ont permis de mettre au jour une importante **villa gallo-romaine** particulièrement bien sauvegardée. Ces travaux n'entraînent toutefois pas de retard sur les chantiers de construction du tronçon.

Protection de l'environnement sur les chantiers A16

La protection de l'environnement durant la phase de réalisation des ouvrages de l'A16 fait partie intégrante des conditions contractuelles qui lient les entreprises au maître d'ouvrage. Des techniques toujours plus performantes et la sensibilisation constante des personnes impliquées permettent d'atteindre les buts fixés en matière de protection de l'environnement sur les chantiers A16.

Protection de l'air

Les poussières et les gaz d'échappement engendrés par les véhicules et machines de chantier sont néfastes pour la santé et pour l'environnement. En optimisant les déplacements et en équipant les engins de **filtres à particules**, les émissions polluantes sont ainsi largement réduites.

Protection des eaux

L'évacuation conforme et rationnelle des eaux de chantier est souvent l'un des facteurs de pollution les plus difficiles à gérer sur le plan technique. Ces eaux parfois troubles ou alcalines (béton) nécessitent un traitement particulier (**décantation et neutralisation**) avant d'être rejetées dans des cours d'eau.

Protection contre le bruit

Pour la majorité des Suisses, c'est le bruit qui est subjectivement considéré comme l'élément de pollution principal. Des choix de méthodes de construction à faible émissions sonores, des limitations d'heures de travail, la mise en place d'écrans antibruit ou encore des voies de transport à l'écart des zones habitées permettent de réduire fortement les nuisances.

Protection des sols

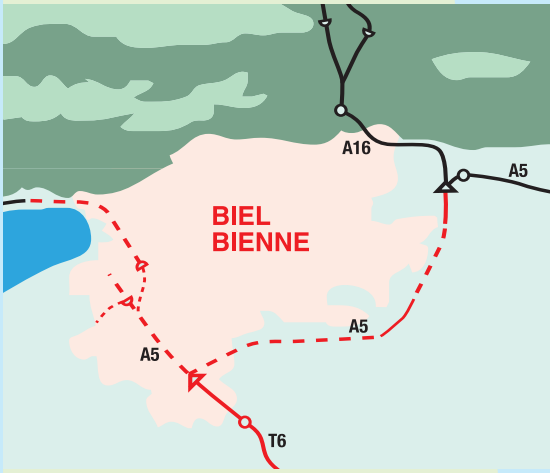
Le sol est fragile et sa fertilité doit être préservée à long terme. Des engins adaptés, des limitations de manipulation et des procédures de travail spécifiques permettent de sauvegarder la valeur des sols et fournissent les conditions nécessaires pour une réutilisation rapide des terrains réaménagés.

A5 – Le point sur l'évitement de Bienne

Les derniers travaux dans la région de l'échangeur des Champs de Boujean en direction du tunnel du Buttenberg vont se terminer en été 2004.

S'agissant de la branche Est du contournement de Bienne, les décisions relatives aux oppositions contre le projet définitif seront bientôt prises par le DETEC. Après une phase d'optimisation détaillée, l'élaboration du projet définitif et de l'étude d'impacts inhérents à la branche Ouest de l'A5 à Bienne devrait se terminer à la fin 2004.

Le projet général de l'élargissement de la T6 en direction de Berne sur le territoire des communes de Brügg et d'Aegerten devrait être mis à l'enquête publique à la fin de l'année 2003. Le projet général du prolongement de l'A5 en direction de Neuchâtel prévoit un tunnel de contournement du site de Vigneules (Vingelz). La longueur de ce dernier tunnel, protégeant les rives du lac, atteindra 2,7 km. Tous les délais de réalisation dépendent des décisions qui seront prises au sujet du 7ème programme à long terme de la Confédération.



Contact – Visites – Infos

Pour en savoir plus sur l'**A16**, consultez notre site www.a16.ch.

Vous pouvez entrer en contact avec le délégué à l'information A16 pour l'organisation de visites de chantiers et des pavillons d'information de Porrentruy et de Moutier, ainsi que pour toute demande d'informations concernant la **Transjurane**:

Christophe Riat – 079 239 10 74
Service des ponts et chaussées
de la République et Canton du Jura
Rue St-Maurice 7b – CP 971 – 2800 Delémont
Tél.: 032 420 73 00 / Fax: 032 420 73 01
christophe.riat@jura.ch
christophe.riat@bve.be.ch

Impressum
Juillet 2003 – Rédaction: Christophe Riat
Graphiste: Teddy Nusbaumer, Delémont
Imprimerie: Le Démocrate SA, Delémont
Photos: J. Bélat, Porrentruy; F. Enard, Delémont; CIP, Tramelan; C. Riat