

**A16 Transjurane**

Section 2, Boncourt - Porrentruy ouest

**Tunnel de Bure****Manifestation de démarrage du tunnelier**

Courtedoux, le lundi 21 janvier 2008.

**Allocution de M. le Ministre Laurent Schaffter,  
chef du Département de l'environnement et de l'équipement**

*(seule la version parlée fait foi)*

Mesdames Messieurs les membres de la Commission de l'environnement et de l'équipement,  
Messieurs les Maires et Mesdames et Messieurs les représentants des autorités communales de Courtedoux et de Bure,  
Messieurs les représentants de l'Office fédéral des routes,  
Messieurs les représentants de la Place d'armes fédérale de Bure,  
Mesdames Messieurs les représentants des mandataires et des entreprises,  
Mesdames Messieurs les représentants des autorités cantonales,  
Mesdames Messieurs les collaborateurs de consortium GTB,  
Mesdames Messieurs les représentants des médias,  
Mesdames et Messieurs les collaborateurs du Département de l'environnement et de l'équipement,  
Chers invités,

Je tiens en préambule à remercier le consortium GTB pour la mise sur pied de la manifestation d'aujourd'hui. Il est en effet peu commun d'assister au démarrage d'une machine aussi impressionnante que ce tunnelier, et ce d'autant plus qu'il s'agit du plus grand tunnelier jamais utilisé sur la Transjurane. Et quand vous saurez que sur toute la surface de la tête de ce tunnelier a été peint le plus grand drapeau jurassien jamais réalisé, avec un diamètre de 12,6 mètres, vous comprendrez pourquoi je considère que la manifestation d'aujourd'hui est à marquer d'une pierre blanche.

Je ne sais pas si comme moi, en venant jusqu'ici, au portail sud du tunnel de Bure, vous avez été frappé par les profondes modifications qui ont été apportées depuis trois ans environ au paysage de ce secteur de l'Ajoie. Du virage du Creugenat jusqu'ici, et le constat que je vous livre est le même entre Bure et Boncourt, l'A16 Transjurane avance d'une façon soutenue. On dira bien entendu qu'elle n'avance pas assez vite, et je serai d'accord avec vous. Mais force est de constater que les travaux sur la section 2 ont de quoi nous apporter de la satisfaction. Tous les chantiers en cours se déroulent selon les programmes prévus.

Les viaducs des Grand'Combes, à Boncourt, sont bientôt terminés. L'excavation du tunnel du Neu-Bois, sur les communes de Boncourt et de Buix, en dépit du recours qui nous a fait perdre 8 mois en 2006, avance de façon significative : les deux tubes sont percés et l'excavation par alésage suit son cours de façon satisfaisante malgré une géologie tourmentée.

Entre Le Maira et Bure, la construction du tracé à ciel ouvert se poursuit et, plus au sud, la jonction de Bure progresse. Nous sommes dans les temps pour ouvrir au trafic le tronçon Boncourt-Bure en 2011.

Un peu plus au Sud encore, plusieurs ouvrages mineurs sont soit terminés soit en construction. Les travaux dans le secteur de la demi-jonction de Chevenez, que vous avez traversés pour venir jusqu'ici, sont en pleine activité. De même pour les terrassements de la tranchée Est de Montaigne, au sud de Courtedoux.

Deux autres grands chantiers vont prochainement démarrer sur la section 2, à savoir les viaducs du Creugenat, dont les travaux ont été adjugés à la fin de l'année passée, et les travaux souterrains du tunnel du Bois de Montaigne, qui devraient faire l'objet d'une adjudication dans le premier trimestre de cette année.

Si les mesures d'allègement budgétaires annoncées par la Confédération en 2004 n'avaient pas modifié la planification de la construction de l'A16, nous serions actuellement en train de construire tous les ouvrages que je viens de citer. Mais rappelez-vous : nous avons dû à l'époque échelonner les travaux des tunnels pour respecter les mesures d'économies imposées. Heureusement, la situation sur le front des crédits a évolué dans le sens favorable, à l'avantage de la Transjurane.

Lorsqu'un nouveau grand chantier démarre, nous devons saisir l'occasion de nous réjouir. C'est une nouvelle étape dans la grande histoire de la Transjurane qui se joue sous nos yeux.

Le tunnelier complètement rénové et adapté, en provenance d'Allemagne, et dont les transports en pièces détachées par convois exceptionnels ont quelques fois dû subir quelques modifications dans leur programme préétabli (je tiens d'ailleurs à remercier l'ensemble du personnel de GTB, du transporteur et du constructeur du tunnelier, qui ont dû amputer leurs vacances de Noël de quelques jours pour acheminer la dernière pièce du tunnelier), ce tunnelier, qui est prêt à démarrer, doit excaver la roche entre Courtedoux et Bure en une année, à raison de 18 mètres par jour en moyenne.

Selon le programme des travaux, le percement du tunnel est prévu pour le 15 décembre 2008. Je compte sur le consortium GTB pour tenir ce délai, qui sera l'occasion de nous retrouver pour célébrer le percement - un moment très attendu chez les mineurs - et pour faire le point sur cette première grande étape de la construction du tunnel de Bure. D'ici là, j'espère qu'aucune surprise géologique ne sera survenue et que si des karsts se trouvent dans ce massif, ils ne seront pas sur la trajectoire du tunnelier. Mais attention : dans les travaux souterrains, c'est toujours la géologie qui tient le couteau par le manche, et plusieurs cas sur l'A16 ont déjà confirmé cet état de fait.

Lors de la manifestation de démarrage du tunnel du Neu-Bois, en novembre 2006, j'avais émis l'espoir que tout se déroule comme prévu, sans surprise géologique. Plusieurs zones de karsts sont toutefois venues contrecarrer cet espoir, mais heureusement sans grande conséquence ni sur la sécurité du personnel ni sur le programme des travaux. Aujourd'hui, je me contenterai d'appeler tous les partenaires engagés dans la construction du tunnel de Bure à faire tout leur possible pour que ce chantier se déroule de façon optimale et surtout sans accident.

Au-delà des incertitudes liées à la géologie, l'une des contraintes majeure liée à un tel chantier est la gestion des matériaux excavés - près de 3'500 mètres cubes par jour. Une partie de ces matériaux sera réutilisée pour les besoins de l'A16. Il faut donc les stocker provisoirement. Une autre partie de ces matériaux, ceux dont on ne peut rien tirer, doit être évacuée et déposée de façon définitive dans des décharges prévues à cet effet. Dans tous les cas, les transports nécessaires au traitement de tous ces matériaux engendrent des nuisances et il est de notre devoir de limiter ces dernières au maximum.

Une autre contrainte liée à un chantier tel que celui du tunnel de Bure est l'acheminement des éléments préfabriqués du lieu de leur construction, Balsthal, jusqu'au chantier. Une solution a été trouvée par le rail pour la majeure partie de la distance à parcourir. La dernière partie du transport

des voussoirs, de la gare de Porrentruy jusqu'ici, devra se faire par la route. Je suis conscient des désagréments qui sont causés aux riverains, mais des mesures de sécurité ont été prises et assureront une sécurité optimale pour les personnes concernées. J'en profite pour appeler chaque chauffeur de camion à redoubler de prudence lors de la traversée des zones habitées le long de cet itinéraire.

La construction d'un tunnel de 3 km ne peut se dérouler sans engendrer quelques nuisances aux populations avoisinantes et perturber par moments certaines de leurs habitudes. Nous en sommes conscients et notre devoir est de tout mettre en place pour que ces perturbations soient les plus limitées possibles. Je compte sur chacun d'entre vous pour y parvenir.

En guise conclusion, je tiens à adresser mes remerciements

- à l'Office fédéral des routes, avec qui nous avons d'excellents contacts, pour sa compréhension des enjeux que représente l'A16 pour notre région ;
- aux autorités communales et aux populations de Courtedoux et de Bure, pour leur compréhension face aux nuisances certes limitées qu'engendrent les chantiers de l'A16 ;
- aux propriétaires des terrains touchés par la construction de l'A16, avec qui mes services ont eu d'excellents contacts et qui, par leur collaboration constructive, ont permis la préparation optimale du chantier du tunnel de Bure;
- au consortium GTB et aux entreprises qui le composent, non seulement pour l'organisation de la manifestation d'aujourd'hui, mais surtout pour leur engagement en vue d'une réalisation rapide et de qualité du tunnel de Bure ;
- au consortium d'ingénieurs CTB ainsi qu'à tous les autres mandataires et entreprises impliqués dans ce grand chantier ;
- enfin aux collaborateurs du Département de l'environnement et de l'équipement pour le travail considérable et de qualité déjà effectué et à venir.

Merci de votre attention.

Laurent Schaffter

Ministre de l'Environnement et de l'Équipement

Courtedoux, le 21.01.2008.