
Transjurane, Route Nationale A16 – Cantons de Berne et du Jura

Ouverture du tronçon « Demi-jonction de Choindez (JU) – Moutier Nord (BE) »

.....
30.11.2007

Rudolf Dieterle, Directeur de l'Office fédéral des routes (OFROU)

Madame la Conseillère d'Etat

Monsieur le Ministre

Mesdames et Messieurs les représentants des autorités cantonales et communales des cantons de Berne et du Jura

Mesdames et Messieurs les invités

En ce dernier jour de novembre, nous avons le privilège de fêter la fin des travaux de construction de la route nationale A16 comprise entre la demi-jonction de Choindez dans le canton du Jura et Moutier Nord sur territoire bernois. Avec l'ouverture de ce nouveau tronçon de la Transjurane long de 4'300 m, un pas supplémentaire et important est ainsi réalisé vers l'achèvement du réseau des routes nationales suisses. Pour l'ancien ingénieur en chef cantonal bernois que je suis, c'est donc un plaisir non dissimulé que de participer cette manifestation en tant que représentant de la Confédération et ainsi de m'adresser à vous au nom de notre Chef de département, Monsieur le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger.

La particularité géographique de ce tronçon réside dans le fait qu'il se situe à cheval sur les deux cantons de Berne et du Jura et que la frontière se trouve au milieu du tunnel de la Roche Saint-Jean. Ce n'est certes pas une première, car le cas s'est déjà présenté lors de l'inauguration de tronçons de la A1 entre Vaud et Fribourg et de la A5 entre Berne et Soleure d'abord, puis entre Vaud et Neuchâtel. Cependant, depuis la Berne fédérale, il faut y voir à nouveau un symbole de la volonté commune des régions périphériques de se rapprocher des axes principaux du pays et ce constat est réjouissant !

Depuis le début de la construction de la Transjurane en 1987, 47.5 km de route nationale ont été achevés et sont maintenant en service entre Bienne et la frontière suisse à Boncourt. Les travaux de cette étape ont débuté en 1999 et nous sommes reconnaissants envers les responsables bernois et jurassiens d'avoir su se coordonner et adapter les programmes dans le but de mettre ces quelques kilomètres à disposition des usagers dès leur achèvement et indépendamment des impératifs des tronçons adjacents.

Sur les coûts totaux avoisinant 317 millions de francs, la part prise en charge par la Confédération est de 270 millions, ceci selon une règle qui restera en vigueur jusqu'à l'achèvement complet du réseau des routes nationales. En effet, malgré l'entrée en vigueur de la nouvelle péréquation financière au 1^{er} janvier 2008, cette tâche demeurera une tâche commune entre les cantons et la Confédération. Ainsi, les études et travaux des 37.3 km pour terminer la liaison Boncourt - Bienne et du contournement de Bienne continueront à être placés sous la responsabilité des cantons et la haute surveillance de la Confédération.

Techniquement, l'ouvrage principal de cette portion de route nationale est le tunnel du Raimeux, tunnel bi-directionnel à deux voies, long de 3'220 m. A cette occasion, il est important de relever que cet ouvrage a été conçu et réalisé dans le respect des connaissances et des exigences les plus récentes en matière de sécurité. En effet, la sécurité dans les tunnels a fait l'objet de réflexions approfondies par la Task Force de l'OFROU et par la commission d'experts de l'ONU à la suite des graves accidents survenus dès 1999 dans les tunnels du Mont-Blanc, du Tauern et du Gothard. Ces recommandations ont conduit à la définition d'objectifs en matière de sécurité et de mesures à mettre en œuvre pour l'amélioration de la sécurité des usagers. Aujourd'hui, vous pourrez voir en partie le résultat de cette évolution qui se signale en particulier, en cas d'incendie, par la création de conditions favorables à l'auto-sauvetage, grâce à la signalisation adéquate et à la galerie de secours, et par un équipement électromécanique propice à l'extraction rapide des fumées.

Je tiens à mettre l'accent sur cet aspect, car, malgré l'importance qu'il a prise ces dernières décennies, le trafic individuel motorisé a toujours fait preuve de lacunes importantes dans le secteur de la sécurité routière. Les nouvelles perspectives qui s'ouvrent à la région en ce qui concerne la mobilité et le développement économique ne doivent pas occulter l'apport réel que livre cette nouvelle infrastructure sur le plan de la sécurité routière par rapport à la situation qui a prévalu jusqu'à aujourd'hui avec la route cantonale que vous connaissez tous. Une réponse est ainsi déjà partiellement donnée au programme pour la sécurité routière « via sicura », lancé par le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger et qui vise à faire diminuer le nombre de victimes de la route dans des proportions remarquables et dans un avenir proche.

Mesdames et Messieurs, puisqu'il est question d'avenir, regardons ensemble comment se dessine le futur des routes nationales de la région. Dans 2 semaines, la plateforme douanière de Boncourt sera elle aussi mise en service et permettra de se raccorder, grâce à la route de liaison, directement au réseau express français, en attendant la terminaison de la Transjurane vers Bure d'abord, puis vers Porrentruy. Les travaux principaux pour la réalisation du contournement de Moutier et des ouvrages de la vallée de Tavannes tournent à plein régime et plusieurs mises en service partielles sont là également prévues au cours des prochaines années. Plus au sud, le premier coup de pioche lançant les travaux de la branche Est du contournement de Bienne aura lieu dans 3 jours au portail Nord du tunnel du Büttenberg. Pour la branche Ouest, les choses sont moins avancées, car le problème est plus complexe, mais j'ai l'espoir que la région biennoise et le canton de Berne parviendront rapidement à se mettre d'accord sur un projet définitif qui réponde aux standards de l'OFROU.

Mesdames et Messieurs, ce sont donc plus de 3 milliards de francs environ que la Confédération va investir dans les 10 à 15 prochaines années pour l'achèvement des routes nationales dans votre région. Ces moyens financiers fédéraux sont réservés puisque le fonds d'infrastructure routier, accepté récemment par le Parlement, entrera en vigueur dès le 1^{er} janvier 2008. Un des volets de ce fonds est exclusivement dévolu à l'achèvement du réseau des routes nationales, dont les cantons de Berne et du Jura seront les plus gros clients avec le canton du Valais. Comme vous avez pu le comprendre, le début de l'année prochaine marque un tournant important dans le secteur des routes nationales. En effet, l'introduction de la nouvelle péréquation financière (RPT) est imminente et ainsi, dès le 1^{er} janvier 2008, la propriété, la compétence et la responsabilité des routes nationales en service passeront entièrement à la Confédération.

Dans cette perspective, l'Office fédéral des routes a du mettre en chantier une profonde réorganisation, qui verra, entre autres, ses effectifs passer de 170 à 400 personnes environ. En dépit des délais relativement restreints et de l'ampleur de la tâche, je peux me montrer aujourd'hui optimiste et dire que nous tiendrons les objectifs fixés. Malgré cette mutation, les cantons demeureront des partenaires privilégiés de la Confédération, ne serait-ce que pour l'achèvement du réseau, mais aussi en tant que ses mandataires pour les prestations d'exploitation courante et pour le gros entretien non lié à des projets, ainsi que, de cas en cas, pour des tâches opérationnelles dans le domaine de la gestion du trafic. Les tâches des services d'intervention et de protection, quant à elles, resteront de la compétence des cantons. Avec cette nouvelle constellation, une phase de mise en route est inévitable avec le risque de quelques ratés, ceci malgré une planification sérieuse; cependant, nous sommes convaincus que cela restera marginal au point que les usagers de la route n'en percevront pas les effets.

Pour ce qui est du futur plus lointain, vous savez certainement que le plan sectoriel des transports a été approuvé par le Conseil fédéral en 2006. Dès lors, une proposition pour la définition du futur réseau des routes d'importance nationale est en cours d'élaboration à l'OFROU, avec comme objectif une consultation des cantons dans le courant de l'année 2008. Pour votre région, l'attention sera naturellement portée sur la liaison Delémont-Bâle, prévue à ce titre dans le nouveau réseau, qui devrait lui octroyer également une meilleure connection vers l'importante agglomération bâloise.

Pour conclure, je tiens à adresser mes remerciements chaleureux aux offices des ponts et chaussées, aux mandataires, aux entreprises et à tous ceux qui ont contribué, par leur compétence et leur engagement, à la réussite de la réalisation que nous fêtons aujourd'hui. Mes remerciements vont également aux autorités politiques des deux cantons, avec lesquelles la collaboration a toujours été positive, dans l'intérêt de cette entreprise commune que représente la construction des routes nationales. Mais comme vous avez pu le comprendre, nous n'en resterons pas là et nous nous réjouissons d'ores et déjà d'affronter avec ces partenaires les nombreux défis qui nous attendent.

Je vous remercie pour votre attention.