

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° 9

Décembre 2003

Sommaire

Pages 2-3	A16 - Délais: des échéances non garanties - Tunnel de Moutier
Pages 4-5	A16 - Les chantiers d'une année à l'autre
Page 6	A16 - Sécurité - Centre de renfort d'incendie et de secours
Page 7	A16 - Paléontologie
Page 8	A16 - Internet: a16.ch - Attention danger - Impressum

Editorial

Christophe Riat,
délégué à l'information A16.

Quand pourrons-nous rouler sur l'ensemble des 85 kilomètres de la Transjurane, de Boncourt à Bienne? Bonne question! Une question mille fois entendue qui occupe depuis longtemps le premier rang au top 50 des interrogations liées à l'A16. Par contre, la bonne réponse n'existe pas, en tout cas pas pour le moment! On avance avec prudence la date de 2015. Tout en sachant que ce délai ultime pour la construction de l'A16 risque bien de s'allonger encore un peu dans les années à venir pour les deux cantons concernés.

Une certitude toutefois: avec le 7^e programme à long terme de construction des routes nationales et le programme d'allègement 2003 des finances fédérales, le Conseil fédéral propose de raboter une partie des crédits mis à disposition des cantons. Les conséquences concrètes pour l'A16 sont importantes: le démarrage des travaux et par conséquent la mise en service des tronçons Delémont-La Roche St-Jean et Moutier-Court ont été repoussés de 2 ans (voir le schéma «Délais» pages 2-3). Et ce n'est pas l'engagement du Conseil fédéral en faveur de la construction du tronçon Porrentruy-Boncourt et de l'évitement de Bienne qui parvient à nous rassurer. Car les ajournements et les étalements de crédits décidés actuellement seront peut-être prolongés au-delà de 2006, selon la situation financière de la Confédération. Et ce bien entendu sous réserve des décisions annuelles des Chambres fédérales en matière budgétaire...

Un autre élément de préoccupation apparaît actuellement dans cette problématique: l'inadéquation entre les délais de mises en service de l'A16 indiqués par la Confédération et les montants que cette même Confédération prévoit de mettre à disposition des cantons. Un exemple concret: dans son 7^e programme, le Conseil fédéral prévoit une ouverture au trafic des deux premières pistes de la section 2 entre Porrentruy et Boncourt en 2010, avec 981 millions de francs alloués d'ici là. Or, selon les ingénieurs de l'A16, il faudrait 200 millions supplémentaires pour tenir ce délai! Une situation qui n'est pas pour rassurer les ingénieurs de l'A16 qui souvent aujourd'hui sont davantage préoccupés par des problèmes de planification financière que par les contraintes techniques inhérentes à la construction de la Transjurane!

Aujourd'hui plus que jamais, la ténacité des autorités politiques de notre région est primordiale: les cantons de Berne et du Jura, dont les secteurs économiques comptent beaucoup sur l'effet mobilisateur de l'A16, attendent de pied ferme que la Confédération tienne ses promesses en garantissant les objectifs et délais fixés par le 7^e programme du Conseil fédéral. Un nouveau report n'est plus tolérable.



www.a16.ch

A16 - Délais

Des échéances non garanties

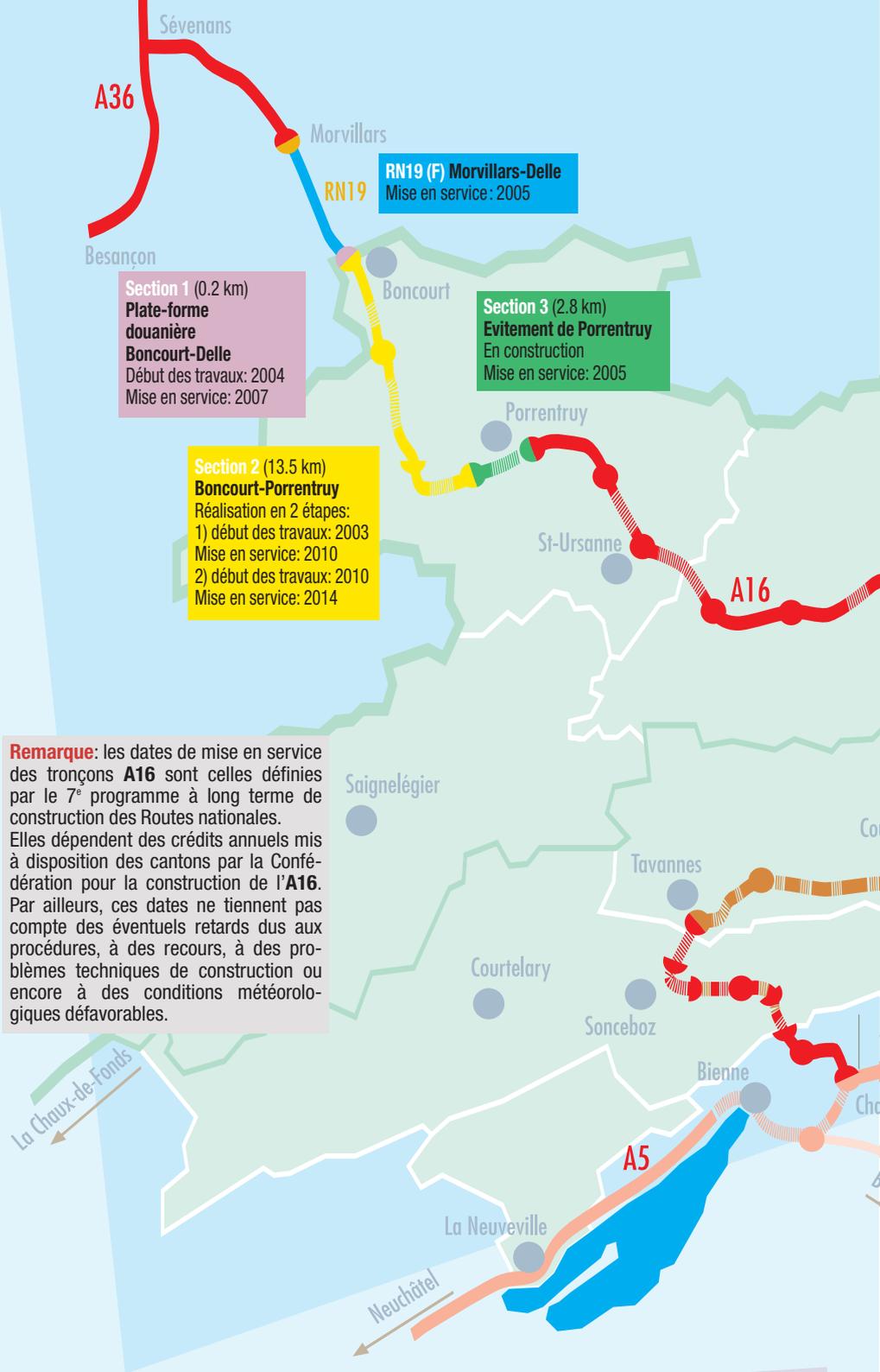
Le schéma ci-contre, qui illustre de façon résumée l'état à fin 2003 de la planification **A16**, est basé sur les délais proposés par le Conseil fédéral dans son 7^e programme à long terme de construction des Routes nationales.

Les prochaines ouvertures au trafic de tronçons **A16** auront lieu en 2005 avec les mises en service des évitements de Delémont (section 7) et Porrentruy (section 3), puis à fin 2006 avec l'ouverture du tronçon entre la Roche St-Jean et Moutier nord. Les autres échéances ne sont actuellement pas garanties, puisqu'elles dépendent des crédits ultérieurs alloués par la Confédération.

Ces crédits prévisionnels sont illustrés dans les deux tableaux de bas de page ci-dessous. Dans le Canton du Jura, qui finance le 5% de l'ensemble des coûts **A16**, ce sont près de 1'557 millions de francs qui doivent encore être investis d'ici à la fin complète des travaux y compris les remises en état, prévue en 2016. La dernière mise en service dans le Canton du Jura est prévue actuellement pour 2014 (mise à quatre voies de la section 2).

Dans le Canton de Berne, qui participe pour sa part à 16% des coûts **A16**, 1'166 millions de francs seront encore investis jusqu'en 2016. Quant à la dernière mise en service, elle interviendra en 2015 avec l'ouverture du tronçon Court-Loveresse.

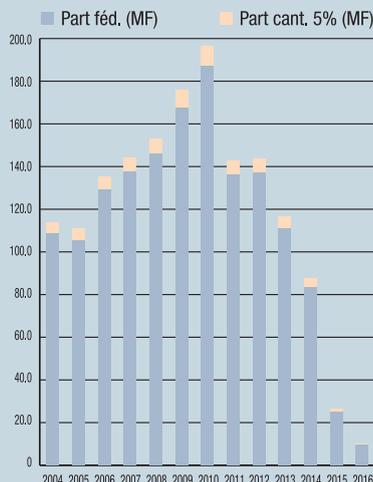
2015 constitue ainsi la date d'ouverture complète de l'**A16** de Boncourt à Bienne selon le 7^e programme du Conseil fédéral.



A16 Transjurane - Canton du Jura

7^e programme de construction à long terme: crédits prévisionnels

Année	Part féd. (MF)	Part cant. 5% (MF)	Total A16-JU (MF)
2004	108.5	5.4	113.9
2005	105.5	5.3	110.8
2006	129.0	6.5	135.5
2007	137.5	6.9	144.4
2008	146.0	7.3	153.3
2009	167.5	8.4	175.9
2010	187.0	9.4	196.4
2011	136.0	6.8	142.8
2012	137.0	6.9	143.9
2013	111.0	5.6	116.6
2014	83.5	4.2	87.7
2015	25.0	1.3	26.3
2016	9.4	0.5	9.9
Total	1482.9	74.1	1557.0



A16 Transjurane - Canton de Berne

7^e programme de construction à long terme: crédits prévisionnels

Année	Part féd. (MF)	Part cant. 16% (MF)	Total A16-BE (MF)
2004	79.9	15.2	95.1
2005	88.3	16.8	105.1
2006	76.1	14.5	90.6
2007	86.6	16.5	103.1
2008	94.6	18.0	112.6
2009	96.6	18.4	115.0
2010	112.0	21.3	133.3
2011	78.9	15.0	93.9
2012	75.4	14.4	89.8
2013	79.1	15.1	94.2
2014	50.8	9.7	60.5
2015	35.2	6.7	41.9
2016	26.1	5.0	31.1
Total	979.6	186.6	1166.2



État des lieux, section par section (du nord au sud)

Alors que nos voisins français annoncent la mise en service de la **RN19** entre Morvillars et Delle pour mi-2005, la **Plate-forme douanière** de Delle-Boncourt (section 1) n'en est encore qu'au stade de la procédure. Le démarrage concret du projet dépend actuellement d'un accord franco-suisse sur le point d'être ratifié. Une certitude: la mise en service de cette plate-forme douanière n'interviendra pas avant la fin 2007. Un aménagement douanier provisoire s'occupera du trafic transfrontalier entre la mi-2005 et la fin 2007.

Sur la section 2 (**Frontière franco-suisse – Porrentruy**), seuls des giratoires (Chevezey, Bure), des défrichements et des travaux préparatoires (canalisations, alimentations électriques, pistes de chantier) ont été réalisés en 2003. La construction des ouvrages principaux de cette section devrait commencer en 2004, si les crédits fédéraux prévus sont alloués.

L'**évitement de Porrentruy** (section 3) se construit conformément aux prévisions, ce qui permet de garantir une mise en service de ce tronçon à fin 2005. Il en va de même pour l'**évitement de Delémont** (section 7), qui sera mis en service également en 2005.

La section 8 1^{ère} partie (**Delémont Est – Portail nord du tunnel de Choindez**) ainsi que le tunnel de Choindez (section 8, 2^e partie) sont en cours d'approbation auprès de la Confédération. La **demi-jonction de Choindez** a été approuvée par

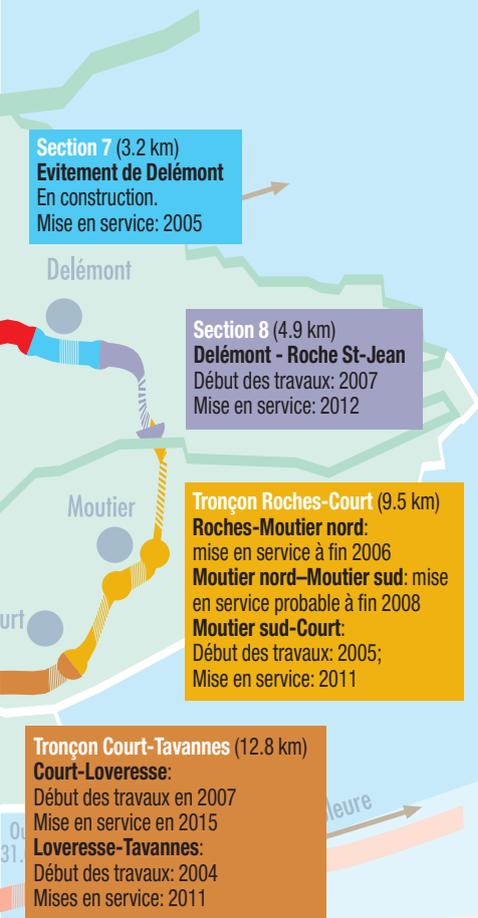
le DETEC (Département compétent) cet automne. Des travaux préparatoires ont ainsi pu démarrer avec la construction d'une route de déviation provisoire et celle de la rampe d'accès au portail nord du tunnel de la Roche St-Jean.

Dans le Jura bernois, la réalisation du tronçon **Roches-Moutier nord** suit son cours avec la poursuite de la construction du tunnel du Raimieux et le démarrage de l'excavation de la calotte du tunnel de la Roche St-Jean dès février 2004. Une mise en service de ce tronçon est planifiée pour la fin 2006.

La construction de l'**évitement de Moutier** est par contre contrecarrée par les problèmes géologiques que rencontre le tunnelier chargé de réaliser les deux tubes du tunnel de Moutier (voir ci-dessous). Les jonctions qui délimitent l'évitement de la cité prévôtoise (Moutier nord et Moutier sud) prennent forme, de même que le tunnel aux Laives, percé en juillet 2003 et qui permettra au trafic d'accéder le moment venu à la jonction **A16** de Moutier sud. La mise en service de l'évitement de Moutier aura probablement lieu à fin 2008.

La liaison **Moutier-Court** par le tunnel de Graiterie n'est pas encore d'actualité: les travaux de ce tunnel ne démarreront qu'en 2005, pour une mise en service prévue pour 2011.

Dans la Vallée de Tavannes, les premiers travaux seront entrepris entre **Loveresse et Tavannes** dès 2004 (travaux préparatoires), pour une mise en service en 2011. Quant au tronçon **Court – Loveresse**, les travaux débuteront en 2007 et l'**A16** reliera Court à Tavannes en 2015.



Tunnel de Moutier

Quand la géologie perturbe la progression d'un tunnelier.

Le canton de Berne a adjugé les travaux du tunnel de Moutier en juillet 2001. C'est une première dans ce canton, puisque les travaux ont été confiés à une entreprise qui a proposé un tunnelier comme variante d'entreprise alors que le projet officiel mis en soumission prévoyait l'avancement par méthode traditionnelle, en excluant toutefois le minage. Dans une première étape, les deux portails ont été construits avec des méthodes appropriées pour limiter les mouvements du terrain dans des situations assez bien connues. Comme relaté dans le bulletin **A16** n° 8 (juillet 2003), les travaux se sont poursuivis avec le montage du tunnelier qui a entamé son premier tour de roue le 31 octobre 2002. Les travaux d'excavation ont commencé avec une bonne adaptation du rythme d'avancement.

A la fin février 2003, la machine s'est immobilisée dans une zone fracturée et partiellement tectonisée (explication: voir encadré) située à environ 200 mètres du portail d'entrée. Afin de mieux connaître les causes de cet arrêt et les conditions pour la reprise de l'avancement, plus de trente forages de reconnaissance ont été exécutés. Certains tubes ont été équipés pour une surveillance

des mouvements éventuels du terrain et des niveaux d'eau. Les résultats des sondages de ce printemps ont montré qu'une consolidation du terrain était nécessaire avant de relancer l'avancement avec le tunnelier. La première partie de cette consolidation est pratiquement terminée, sous forme de pieux forés ainsi que d'injections de mortier et de coulis de ciment dans la zone déconsolidée située à l'avant du tunnelier. Avec ces mesures, il est possible de maintenir le tunnelier dans un état opérationnel.



Les reconnaissances géologiques supplémentaires ont permis de repérer une autre zone tectonisée qui a retenu l'attention des géologues et ingénieurs. Dans cette deuxième zone perturbée et hétérogène, un avancement au tunnelier ne sera pas possible sans une préconsolidation conséquente du terrain. Différentes possibilités de consolidation et de prétraitement ont été envisagées: drainage à l'aide de puits filtrants, injections de mortier et de coulis de ciment, congéla-

tion, pieux forés, tranchée ouverte, construction d'une section du tunnel en méthode traditionnelle. La dernière variante a été retenue pour la deuxième zone à fortifier. La réalisation de la calotte d'accès prendra du temps. La galerie servant d'accès sera réalisée en calotte sur le tracé du second tube et dans un passage transversal qui reliera les deux tubes du tunnel. Le tunnelier restera peut-être encore immobile un certain temps.

Tous ces travaux supplémentaires auront des incidences sur les délais et les coûts. L'ouverture du tunnel de Moutier risque d'être retardée. Quant aux surcoûts, il s'agira de déterminer qui devra les prendre en charge. Des experts ont été mandatés pour régler cette question et pour choisir la solution la plus rapide et la plus économique pour reprendre l'avancement.

L'exemple du tunnel de Moutier montre une fois de plus que les travaux souterrains ne sont pas à l'abri d'événements imprévus. Les forages de reconnaissance peuvent être un bon moyen pour éviter des surprises. Dans le cas du tunnel de Moutier (sans galerie de sondage), même un maillage étroit de sondages n'aurait pas garanti la localisation de toutes les zones difficiles.

Explication:

une «zone tectonisée»

C'est une zone où la roche a été soumise à une très forte compression et déformation au cours du temps, dans des directions et sur des épaisseurs variables. La roche est alors très fracturée et localement broyée, et elle n'a plus beaucoup de résistance. C'est pourquoi il devient difficile de creuser un tunnel dans cette roche sans utiliser des moyens importants pour la reconnaître, la consolider et finalement la traverser.

A16

Les chantiers

d'une année à l'autre

Malgré les incertitudes liées aux délais **A16** évoquées aux pages précédentes, plusieurs secteurs de la Transjurane sont en pleine construction et avancent à grands pas. C'est le cas pour les évitements de Porrentruy et de Delémont dans le Canton du Jura et pour le tronçon entre la Roche St-Jean et Moutier sud dans le Jura bernois.

La progression parfois spectaculaire de ces chantiers est illustrée ci-dessous au moyen d'images aériennes prises en 2002 et en 2003. Quant à la progression des travaux souterrains (tunnels de la Perche et du Banné, Porrentruy; tunnel du Raimeux (Roches-Moutier); tunnel Aux Laives, Moutier sud), elle n'en demeure pas moins importante.

02.10.2002



1

16.10.2003



19.08.2002



5

04.09.2003



19.08.2002



6

04.09.2003



04.09.2003

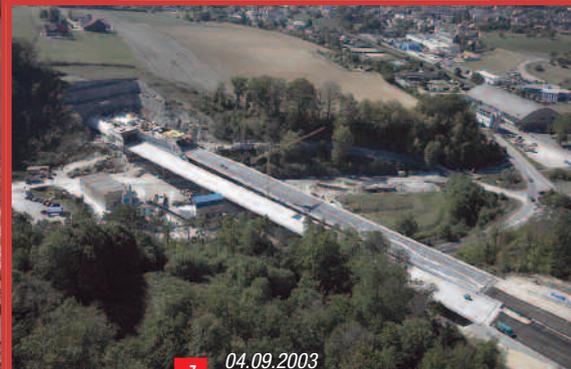


2

19.08.2002



04.09.2003



3

19.08.2002



04.09.2003



4

04.09.2003



7

4

19.08.2002



19.08.2002



- 1 Jonction de Porrentruy ouest
- 2 Tunnel du Banné, portail de l'Oiselier (Porrentruy ouest)
- 3 Viaduc du Voyeboeuf (Porrentruy est)
- 4 Ballastière et Jonction Delémont est
- 5 Viaduc de la Communance (Delémont ouest)
- 6 Tranchée couverte de la Beuchille (Delémont sud)
- 7 Viaduc du Tayment (Delémont est)

29.07.2002



1

29.07.2002



2

12.08.2003



12.08.2003



29.07.2002



3

12.08.2003



29.07.2002



4

12.08.2003



29.07.2002



5

12.08.2003



1 Le site de dépôt de Chaluet, sur les hauts de Court

2 Le secteur de la Combe Chopin (Charbonnière), entre Roches et Choindez

3 Le Portail sud du tunnel du Raimeux et la Jonction Moutier nord

4 La Jonction Moutier sud

5 Le portail sud du tunnel de Moutier

A16 – Sécurité

Centre de renfort d'incendie et de secours

Exercice «Brume écarlate»

Un soir d'automne comme les autres, et pourtant...

Le brouillard se lève comme chaque soir, telle une ouate impénétrable, dans la vallée de Delémont. Sur l'autoroute **A16**, les distances visibles se raccourcissent dangereusement, et les usagers peinent à adapter leur vitesse, pressés de rentrer à la maison ou de faire encore quelques courses. C'est alors que le carambolage survient, comme une fatalité tant redoutée... Résultat: 10 véhicules impliqués, 1 mort et 14 blessés, pour la plupart coincés dans leur voiture.

Ce scénario d'exercice, imaginé afin d'entraîner les forces d'intervention, a mobilisé plus de 70 pompiers, ambulanciers et policiers en date du mardi 25 juin 2003. Le but visé était de tester les capacités de réaction et d'intervention des différents partenaires amenés à intervenir sur ce type d'événement. Un exercice globalement réussi, ce même si des améliorations ont été apportées par la suite.

L'alarme est donnée par un figurant-blessé, qui appelle les secours via le 117 avec son téléphone mobile. D'autres possibilités sont toutefois offertes, avec les bornes SOS longeant l'autoroute. Et le numéro, qu'il soit le 117, le 118 ou encore le 144, déclenche toujours des opérations de secours.

«Allô, pouvez-vous envoyer des secours, j'ai eu un accident sur l'autoroute à la hauteur de...». Puis viennent les demandes de précisions de l'opérateur du central d'engagement et des télécommunications (CET) de la Police cantonale, aux Prés Roses, à Delémont. L'alarme est donnée et arrivent successivement sur place les patrouilles de police, les ambulances et les pompiers. On assure la sécurité de la place, l'accès des secours, on fait le tri des victimes, on définit des priorités. La sécurité autour et dans les véhicules est vérifiée, car les dangers secondaires guettent les victimes et les intervenants: feu et explosion dus aux écoulements d'essence ou de GPL, déclenchement tardif d'Airbags, mouvements inopinés du véhicule accidenté, etc. Puis vient la stabilisation du patient et la préparation à l'extraction: la porte est enlevée, le toit découpé...

Enfin, le patient est extrait de son véhicule avec d'innombrables précautions (toute secousse est douloureusement ressentie): c'est la phase de relevage. Le transport de la victime à l'ambulance ou à l'hélicoptère demande un soin particulier. Une fois les personnes dégagées et emportées dans des établissements hospitaliers, il faut alors dégager les personnes décédées.

Le lieu de l'accident ressemble à une vaste fourmilière, où tous les intervenants travaillent dans un calme impressionnant et un silence proche de celui d'une messe à l'église. Seuls les moteurs des véhicules d'intervention et les pompes hydrauliques des outils de désincarcération contribuent au bruit de fond.



La police assure les traces et effectue les relevés, nécessaires afin de pouvoir identifier les causes et garantir les preuves.

Enfin, les carcasses de véhicules sont soulevées et posées sur les ponts des dépanneuses et les balayeuses des Ponts et Chaussées nettoient le macadam, afin que la route puisse être rendue aux usagers dans les meilleurs délais. Car l'autoroute présente statistiquement moins d'accidents que les routes cantonales et communales...

A la fin de l'intervention vient la traditionnelle discussion d'exercice. Cette dernière est transformée en débriefing lors d'interventions réelles, car les intervenants peuvent être amenés à des situations à la limite du supportable. Il est donc absolument nécessaire d'identifier les problèmes le plus tôt possible et de veiller au grain: mauvaise humeur, isolement, nuits sans sommeil, cauchemars sont autant d'indices que l'intervenant a été marqué profondément par une situation critique.

Centre de Renfort d'incendie et de Secours de Delémont
Maj. Claude Ramseier, cdt.

- 1 La police assure la sécurité du lieu:
«- Par où allons-nous dévier le trafic? Où poster nos agents?
- Identité des victimes? Traces, preuves, effets personnels?»
- 2 Les chefs d'orchestre accordent leurs violons:
«- En priorité, la personne au volant de la voiture grise, devant!
- Attention, cette personne part avec la REGA.»
- 3 Tout de suite, un sauveteur s'occupe de la personne, tandis que les autres intervenants préparent la suite des opérations.
- 4 La stabilisation et la sécurisation du véhicule est primordiale pour la sécurité de la victime, comme pour celle des intervenants.
- 5 Pour le confort du patient, l'accès est assuré en enlevant le toit, permettant une extraction en douceur en assurant l'axe tête-dos-bassin.
- 6 La médicalisation prend du temps:
- finie l'époque où on sortait les blessés le plus rapidement possible pour les emmener à l'hôpital;
- on stabilise l'état du patient avant le transport, en lui donnant ainsi de meilleures chances de survie et de guérison.
- 7 Le relevage est une opération délicate et demande un travail précis, au millimètre!
- 8 Une vraie fourmilière, et chacun sait exactement ce qu'il a à faire...
- 9 Des carcasses qu'il faudra dégager afin de libérer la chaussée pour le trafic dans les meilleurs délais...



A16 – Paléontologie

L'autoroute des dinosaures!

Sur le tracé de la section 2 de l'A16, sur les communes de Chevenez et de Courtedoux, les fouilleurs et les scientifiques de la Section de paléontologie n'en finissent plus de nous surprendre. Après la mise au jour en 2002 de la désormais célèbre dalle à traces de Courtedoux-Sur Combe Ronde, de nouvelles empreintes ont été découvertes sur deux sites différents en 2003. Il s'agit d'une part de Chevenez-Combe Ronde, exploité à partir d'août dernier, et d'autre part de Courtedoux-Bois de Sylleux, sondé en octobre.

Rappelons qu'à Sur Combe Ronde la dalle principale a révélé plus de 650 empreintes de dinosaures sur une surface horizontale de 650 m²; environ 400 de ces traces peuvent être attribuées à 2 pistes de théropodes (carnivores bipèdes) et 17 pistes de sauroptides (herbivores quadrupèdes). Ce qui fait de Sur Combe Ronde un gisement de première importance au niveau mondial. Mais ce n'est de loin pas tout. En effet, il reste encore une surface de 900 m² à dégager, comportant au moins 6 horizons à traces supplémentaires. Nous ne sommes pas au bout de nos surprises!

A la suite de sondages à Chevenez-Combe Ronde, des traces ont été exhibées dans un banc calcaire très massif ainsi que dans les calcaires plaquetés juste au-dessus. On dénombre environ 60 traces, dont une dizaine appartenant à des théropodes. Les paléontologues ont jusqu'à maintenant pu isoler trois pistes qui restent à confirmer. Ces empreintes sont plus anciennes de quelques centaines de milliers d'années que celles de Sur Combe Ronde (env. 152 millions d'années – période du Kimméridgien inférieur à supérieur).

Les sondages effectués à Courtedoux-Bois de Sylleux au début octobre 2003 ont été le théâtre de la dernière de ces découvertes. A cet endroit, trois horizons contenant des empreintes ont été mis en évidence. Contemporain avec la dalle principale de Sur Combe Ronde, ce site présente un grand intérêt en termes de complémentarité. En effet, les empreintes découvertes appartiennent pour une part à des dinosaures adultes et pour l'autre part à des bébés dinosaures, tandis que la quasi-totalité des traces de Sur Combe Ronde représente des dinosaures juvéniles. Autre découverte dans des couches différentes: une tortue partiellement en connexion anatomique, découverte qui renforce l'importance de cette région du point de vue des fossiles marins.

Perspectives...

Que va-t-il advenir de ces différents sites? A Sur Combe Ronde, les 2/3 sud de la dalle avaient déjà été préservés des méfaits du gel et de l'érosion conjugués à la toute fin de l'année 2002. Le tiers restant vient d'être également recouvert de sable et de cailloux et le tout restera sous cette couverture protectrice jusqu'à la fin des travaux autoroutiers. Pour les mêmes raisons, les sondages du Bois de Sylleux ont été rebouchés avec des copeaux de bois et devraient, si les conditions sont réunies, être réinvestis l'été prochain pour prendre la forme d'une fouille intensive. Quant à Combe Ronde, la zone sera exploitée durant tout l'hiver.

Wolfgang Hug
Section de paléontologie
Office cantonal de la culture (JU)



- 1 Nettoyage d'une dalle à traces à Chevenez-Combe Ronde lors de la phase de sondages.
- 2 Empreintes d'une main et d'un pied de sauroptide à Chevenez-Combe Ronde sur le banc calcaire massif.
- 3 Modèle de sauroptide diplodocide dans la plus grande empreinte de Courtedoux-Bois de Sylleux (1 mètre de diamètre).
- 4 Vue générale de la tortue partiellement articulée du Bois de Sylleux [les os en périphérie de la carapace (partie foncée) font partie du plastron].
- 5 Vue de la fouille à Chevenez-Combe Ronde.
- 6 et 7 Recouvrement de la dalle à traces de Sur Combe Ronde par déversement de sable sur du géotextile.
- 8 Emplacement des trois sites sur les communes de Chevenez et Courtedoux. De haut en bas: Courtedoux-Bois de Sylleux; Chevenez-Combe Ronde; Courtedoux-Sur Combe Ronde.















7

A16-Internet

Des données techniques

Des plans / cartes

Tous les communiqués de presse

Des informations générales

Des images



A16 TRANSJURANE

- A16 en bref
- A16 - Canton du Jura
- A16 - Canton de Berne
- Aux extrémités de l'A16
- Historique du projet
- A16 - Délais
- Plan général A16
- A16 en chiffres
- A16 et archéologie
- L'A16 en images

ACTUALITÉ

NOUVEAU: de nombreuses images de l'A16



A16 JU 10.10.2003: les premiers travaux liés à la réalisation d'une route de déviation provisoire interviendront jusqu'à fin janvier 2004 sur la Roche.



La construction du **tablier provisoire** (A16, section 2) nécessite une route cantonale Courtedoux-Fahy. Dès le 14 octobre l'accès au chantier sera limité à 60 km/h et interdit au dépassement.



Photo: CIP, Tramelan, E. Bettinelli, Neuchâtel, C. Riat

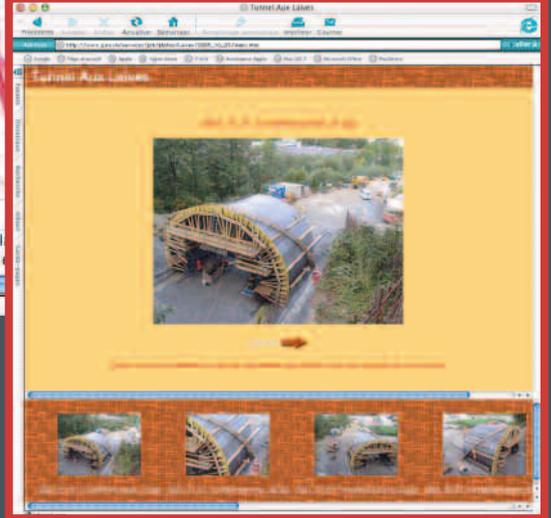
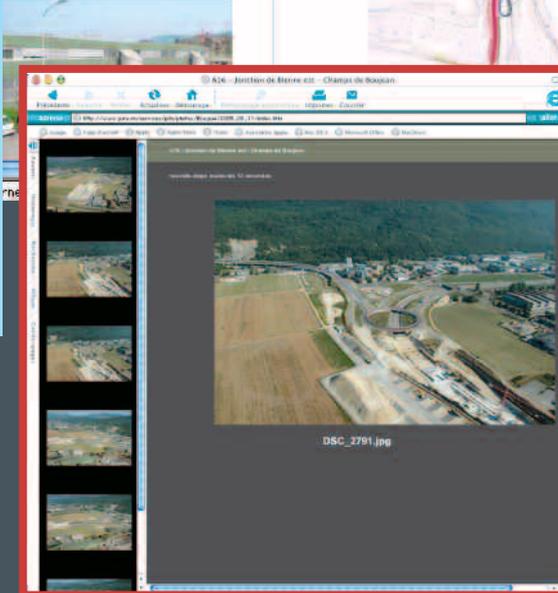


Photo: CIP, Tramelan, E. Bettinelli, Neuchâtel, C. Riat

fax: 032 420 73 01
e-mail: PCH: A16 info



L'A16 sur INTERNET:
une foule d'informations mises à jour

Étangs de sécurité A16: ATTENTION DANGER

Les étangs et bassins de sécurité réalisés aux abords de l'A16 sont avant tout des ouvrages techniques utilisés dans le cadre de l'exploitation de l'autoroute (récupération et décantation des eaux de chaussées). Parfois, ils peuvent être considérés comme des lieux de détente. Tant mieux! Le Service des ponts et chaussées tient toutefois à rappeler que de tels plans d'eau font encourir un certain nombre de dangers pour les personnes et en particulier pour les enfants qui pénétreraient dans ou sur un plan d'eau pour s'y baigner ou y patiner. Une erreur d'appréciation du danger peut rapidement transformer une partie de plaisir en un drame irréparable. Sans compter les difficultés du sauvetage et les risques encourus par les sauveteurs, quand ils peuvent être appelés à temps. Un appel à la prudence qui est également valable pour tous les plans d'eau et autres rivières de notre région.

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: Pressoor, Moutier
Photos: J. Bélat, Porrentruy; F. Enard, Delémont;
CIP, Tramelan; E. Bettinelli, Neuchâtel; C. Riat