

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° 13

Janvier 2006

### Editorial

**Barbara Egger-Jenzer**, Directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

La Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie a vécu une année chargée. Mais elle a su relever les défis, et poursuivre sereinement la route. Sur le front de la Transjurane, notamment.



Cet engagement quotidien sera également au rendez-vous de 2006. Les tâches s'annoncent nombreuses. Entre autres, l'achèvement des routes nationales que sont la A16, ainsi que la A5, décrit comme hautement

prioritaire par la partie 6 du programme du Plan sectoriel fédéral des transports. La récente prise de position du Gouvernement bernois sur ce document fédéral, actuellement en consultation, mentionne également l'importance que revêt pour nous la défense du nouveau réseau complémentaire prévu par la Confédération. A titre d'exemple, il est demandé que le tronçon aménagé aux Convers dans le cadre des voies de communication à grand trafic Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds soit raccordé au réseau bernois. Et que la route de trafic mixte A16 Bienne-La Heutte soit reclassée au rang des routes nationales de 2<sup>e</sup> classe. D'autres projets, dont la stratégie de promotion différenciée de l'espace périphérique, indiquent comme prioritaires les dossiers Transjurane et Renan-Les Convers.

Outre l'essentiel engagement pour le respect des dates de réalisation des tronçons de la A16 et de la A5, nous aurons également à nous pencher sur la localisation et les tâches des centres d'entretien et d'exploitation, ainsi que sur les effets de la nouvelle péréquation financière.

Vaste programme! Nous nous réjouissons de l'aborder et de contribuer ainsi à rapprocher nos régions, à rendre les distances plus courtes. En attendant ces concrétisations, nous souhaitons à tous une excellente année !

### Sommaire

- Pages 2 et 3 A16 - Tour d'horizon des chantiers en cours
- Pages 4 et 5 A16 - Zoom sur ...  
La demi-jonction de Choindex  
Le tunnel de Moutier
- Page 5 A16 - Mesures de compensation écologique
- Pages 6 et 7 A16 - Ouverture des évitements de  
Porrentruy et de Delémont : retour en images
- Page 8 Discours de MM. Leuenberger et Schaffter (extraits)  
à l'occasion de l'inauguration officielle du 11.11. 2005  
Impressum



# A16 – Tour d’horizon des chantiers en cours



Plate-forme douanière de Boncourt: construction du passage inférieur piétons.



Tunnel du Neu-Bois: réalisation de la tranchée d'accès au portail nord. Début de l'excavation du tunnel : mi-2006.



Viaducs de la Combe Baidère, au nord de la jonction de Bure.



Pont de la Combe Ronde, ouvrage principal de la route d'accès à la future demi-jonction de Chevenez.



Les principaux chantiers en cours dans le canton du Jura se concentrent actuellement sur deux secteurs : d'une part la plate-forme douanière de Boncourt et le tronçon Boncourt - Bure, à l'extrémité nord de l'A16, et d'autre part le secteur de la demi-jonction de Choindez (voir page 4).

Après d'importants terrassements sur le périmètre de la plate-forme douanière et la construction du passage inférieur de la jonction de Boncourt, les travaux dans ce secteur se poursuivent avec la réalisation du passage inférieur piétons de l'infrastructure douanière, le démarrage des viaducs des Grand'Combes et les terrassements au portail nord du tunnel du Neu-Bois.

A Bure, la construction des viaducs de la Combe Baidère se poursuit avec la réalisation du deuxième pont. Des terrassements seront prochainement entrepris aux abords de la future jonction de Bure.

Plus au sud, dans le secteur de la demi-jonction de Chevenez, le pont de la Combe Ronde est bientôt terminé, de même que la correction de la route cantonale Courtedoux - carrefour de Chevenez, avec notamment l'amélioration de la géométrie du virage du Creugenat.

Par ailleurs, sur la section 2 de Boncourt à Porrentruy ouest, une série de chantiers préparatoires sont en cours en vue du démarrage ultérieur des grands chantiers des tunnels de Bure et du Bois de Montaigne et des viaducs du Creugenat.

## Délais A16

Etat à fin 2005

1	Plate-forme douanière de Boncourt – Delle	Fin 2007
2	Boncourt – Bure	2010
3	Bure – Porrentruy ouest	2014
4	Delémont est – Demi-jonction de Choindez	2014



Route cantonale Courtedoux – carrefour de Chevenez: correction de la géométrie du virage du Creugenat.



Tunnel de la Roche St-Jean, portail nord.

Tunnel de la Roche St-Jean, portail sud.



## Canton de Berne



Dans le Jura bernois, les principaux chantiers en cours concernent les tronçons Roches - Moutier et l'évitement de Moutier, tronçons principalement caractérisés par des travaux souterrains. En outre, des travaux préparatoires en vue de la réalisation du tunnel Sous-le-Mont et du tracé autoroutier sont en cours entre Tavannes et Loveresse.

Entre Roches et Moutier nord, les tunnels de la Roche Saint-Jean et du Raimeux sont en phase de réalisation des portails et des aménagements intérieurs (canalisations, chemins de câbles, caniveaux, bordures, etc.). Suivront les travaux d'équipement d'exploitation et de sécurité puis les finitions en vue d'une mise en service planifiée à fin 2007.

Quant à l'évitement de Moutier, il est constitué principalement du tunnel de Moutier (voir page 5), dont les travaux ont repris à plein régime depuis l'été 2005 après maîtrise des difficultés géologiques rencontrées.



Viaduc de la Combe Chopin.



5	Demi-jonction de Choindez – Moutier nord	Fin 2007
6	Moutier nord – Moutier sud	2011
7	Moutier sud – Court	2012
8	Court – Loveresse	2015/2016
9	Loveresse – Tavannes	2011/2012



Tunnel du Raimeux: les travaux de gros-œuvre bientôt terminés.

## En bref

### RN19 (F) : le tronçon Delle - Morvillars en service

Les 6,7 kilomètres de la nouvelle RN19 entre Delle et Morvillars ont été ouverts au trafic le 7 décembre 2005. Après 4 ans de travaux, ce tronçon à deux voies comportant un créneau de dépassement de deux kilomètres offre désormais une connexion rapide et confortable entre Delle et Morvillars respectivement l'A36 à Sévenans. Il ne déploiera toutefois ses effets complets qu'à partir de la fin 2007 après la mise en service de la plate-forme douanière de Boncourt-Delle.

### Fonds d'infrastructure pour les agglomérations et le réseau des routes nationales

Afin de pouvoir gérer à l'avenir la mobilité croissante et les problèmes de trafic qu'elle implique dans les agglomérations et sur le réseau des routes nationales, le Conseil fédéral envisage de financer les projets importants dans ce domaine au moyen d'un fonds d'infrastructure. Doté de 20 milliards de francs sur 20 ans, ce fonds sera opérationnel dès 2008, sous réserve des décisions des Chambres fédérales.

8,5 milliards seront destinés à l'achèvement du réseau des routes nationales tel que décidé en 1960 et 1984. 5,5 milliards serviront à supprimer les goulets d'étranglement qui entravent le fonctionnement du réseau autoroutier. Enfin, 6 milliards seront utilisés sous forme de contributions fédérales aux infrastructures de trafic d'agglomération privé et public.

# A16 – Zoom sur ...

## La demi-jonction de Choindez

Les travaux en cours dans le secteur de la Verrerie de Choindez relèvent du défi. Tous les ouvrages à réaliser dans cet espace très confiné sont dépendants les uns des autres, et la planification de leur exécution rend l'exercice très complexe. Et ce d'autant plus que les chantiers doivent évoluer avec le passage de 10'000 à 12'000 véhicules par jour, trafic qu'il s'agit de ménager le plus possible. Enfin, les délais pour la réalisation de ce secteur de l'A16 sont très courts (fin 2007) et le moindre retard pris par l'un ou l'autre des chantiers engendre des conséquences sur la réalisation de l'ensemble du secteur.

D'ici à fin 2007, les travaux suivants auront été effectués : soutènement et portail nord du tunnel de la Roche Saint-Jean, viaduc de la Verrerie, pont nord de la route cantonale RC6 sur la Birse, giratoire de la Verrerie et corrections des routes cantonales RC6 et RC1566, aménagement de la partie amont du ruisseau de Rebeuvelier, bassin de sécurité et déshuileur, excavation du portail sud du tunnel de Choindez, barrières de protection contre les chutes de pierres et bretelles de la demi-jonction. La réalisation de ces ouvrages est nécessaire en vue de la mise en service du tronçon Choindez - Moutier nord à fin 2007.

Les travaux de correction de la RC6, qui comprennent notamment un tunnel, un deuxième pont sur la Birse et l'élévation de plusieurs mètres du tracé côté sud, seront entrepris dès la fin 2007, dès que l'essentiel du trafic empruntera l'A16 dans ce secteur très confiné.



*Interdépendance extrême entre tous les ouvrages qui composent la demi-jonction de Choindez.*



*Parmi les ouvrages majeurs du secteur: le viaduc de la Verrerie.*



*Pont nord RC6 sur la Birse.*

# Le tunnel de



# Environnement



*Etang forestier revitalisé et étanchéifié dans le cadre du projet d'aménagement du ruisseau de l'ancien stand de tir de Moutier.*



*Revitalisation du ruisseau de Fin l'Epine à Moutier.*

# Moutier

La tête du tunnelier est désormais accessible.



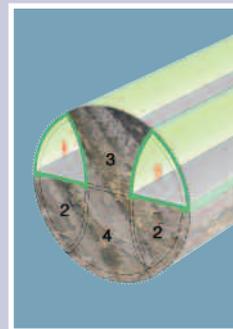
Le 22 septembre 2005, une étape-clé a été franchie pour la poursuite de la construction du tunnel de Moutier. Le tunnelier, immobilisé depuis février 2003, a été rendu accessible depuis l'avant. La zone géologique perturbée à l'origine de l'arrêt de l'avancement est consolidée. A fin novembre, un essai d'avancement a été réalisé avec succès : 54 cm ont été forés pour la pose d'un nouvel anneau de voussoirs. D'ici au printemps 2006, des adaptations seront faites sur la machine pour maîtriser au mieux les conditions géologiques et permettre au tunnelier de progresser de 18 m pour sortir de la première zone délicate. Il ne reprendra son avancement vers le nord qu'une fois la zone en section divisée entièrement excavée.

L'excavation du tunnel de Moutier se poursuit toutefois sur les autres fronts d'attaque. Dans la zone géologique perturbée, elle s'effectue en section divisée, du sud au nord, dans les deux tubes (environ 100 m dans le tube aval et 60 dans le tube amont). Du nord au sud, l'excavation est également en cours, selon un avancement en calotte, par une haveuse sans voûte parapluie dans le tube aval, en voûte parapluie et par avancement mécanique dans le tube amont.

A fin 2005, la longueur excavée aux quatre fronts d'attaque représentait 1'200 mètres, soit la moitié de la longueur totale du tunnel de Moutier.



Forage des tubes de la voûte parapluie.



La zone géologique perturbée nécessite une excavation en section divisée.

## Des atteintes au paysage compensées

Parallèlement aux travaux de construction de l'A16 entre Roches et Court, et en conformité avec la Loi fédérale sur la protection de la nature, de nombreuses mesures de reconstitution ou de remplacement de biotopes ont été réalisées. Certaines d'entre elles l'ont été aux abords immédiats de l'autoroute; d'autres l'ont été ou le seront dans des endroits plus éloignés.

### Mesures proches de l'autoroute

- Lorsqu'une autoroute traverse un paysage de collines, elle coupe des versants et franchit des vallons, créant de vastes talus. Ces derniers ont été aménagés comme des surfaces rudérales ou herbagères extensives permettant d'accueillir de nombreuses plantes rares, appréciées des insectes dont les biotopes seront ainsi étendus.
- Les passages sous-route créés pour les ruisseaux seront aménagés de telle sorte que la petite faune puisse aussi s'en servir pour traverser l'autoroute à l'abri.

### Mesures réalisées à l'écart de l'autoroute

- Pour compenser l'atteinte que représente la mise sous voûtes de ruisseaux, de nombreux autres cours d'eau enfouis sous terre ont été remis à ciel ouvert et revitalisés.
- Il arrive qu'en lieu et place d'un reboisement de compensation d'une surface équivalente, il soit plus intéressant de revaloriser des surfaces forestières existantes : remplacement d'une monoculture d'épicéas par une forêt mélangée, éclaircissement et étagement d'une lisière dense de haute futaie. Les services forestiers admettent ces opérations comme mesures de compensation.

- La création de la décharge du Chaluet à Court a été compensée par une mesure destinée à soutenir le coq de bruyère ou grand tétras, devenu rare. Sur le Montoz voisin, il reste quelques individus épars. La mesure consiste à éclaircir la forêt progressivement, en créant plus d'une quarantaine de clairières. Cette mesure permettra d'améliorer sensiblement les conditions de vie de cet imposant gallinacé.

Une autre mesure de compensation intéressante sera réalisée à proximité de l'ancien stand de tir de Moutier, sur un terrain appartenant à la commune bourgeoise. Un ruisseau et une lisière seront revitalisés dans un but didactique. Cette opération comprend la création de plusieurs étangs, la mise sur pied d'un sentier didactique, la construction d'un abri pique-nique et l'érection de panneaux d'information. Contrairement aux mesures de compensation écologique habituelles, les visiteurs seront accueillis ici à bras ouverts. Ce site servira en particulier à l'enseignement de la biologie dans les écoles de Moutier. La partie didactique du projet sera réalisée par des cercles privés de protection de la nature, sous la houlette de M. J.-C. Gerber. Son financement sera assuré, espérons-le, par des contributions de la commune et par du sponsoring d'entreprises, au plan local et au plan régional. Tout un chacun pourra alors profiter directement d'une mesure de compensation écologique de l'A16.

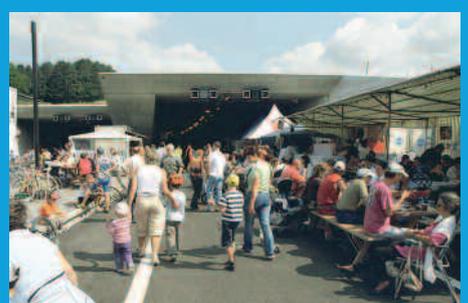
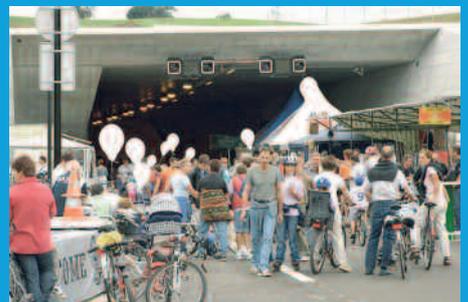


Revitalisation de la zone naturelle Pré Boivin à Moutier.

Ulrich Bringold, Office des ponts et chaussées du canton de Berne

# A16 – Ouverture des évitements de Porrentruy et de Delémont

Retour en images



Pour l'A16, 2005 a principalement rimé avec l'ouverture au trafic des évitements de Porrentruy et de Delémont. Pour l'occasion, trois événements particuliers ont été mis sur pied.

Les journées **portes ouvertes** des 26, 27 et 28 août ont permis à près de 10'000 personnes dont 2'500 élèves de découvrir en toute convivialité et dans un esprit de fête ces deux tronçons d'environ trois kilomètres chacun. A pied, à vélo, en patins à roulettes ou encore en trottinette, la population jurassienne a saisi l'opportunité unique qui lui était proposée et a transformé cet événement en un véritable succès populaire.

Le 30 septembre, le ministre de l'environnement et de l'équipement Laurent Schaffter, accompagné des maires de Porrentruy Gérard Guenat et de Delémont Gilles Froidevaux ont, d'un simple clic de souris, **ouvert au trafic** les deux évitements à partir de la Centrale d'engagement et de transmission de la Police cantonale. Il était 11h31 lorsque les premiers véhicules se sont engagés sur les deux nouveaux tronçons qui offrent désormais plus de mobilité et plus de sécurité à la région tout en délestant de façon significative les deux localités d'un trafic de transit important.





Enfin, le 11 novembre, les deux évitements ont été **officiellement inaugurés** par le conseiller fédéral Moritz Leuenberger, chef du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, et par le ministre jurassien Laurent Schaffter, en présence de 400 invités. C'est dans le tunnel du Banné à Porrentruy, illuminé de rouge pour l'occasion, que MM. Leuenberger et Schaffter, après des discours remarquables et une bénédiction de la route par l'abbé Pierre Rebetez, ont coupé le traditionnel ruban avant de se rendre en vieille ville de Porrentruy pour un apéritif au marché de Saint-Martin puis à Delémont pour le repas officiel.



## Evitements de Porrentruy et de Delémont : **recommandations**

Afin de tirer un profit maximum des effets de délestage attendus par ces deux nouveaux tronçons A16, il est vivement recommandé d'utiliser les deux évitements également pour les déplacements locaux. A Porrentruy, il est judicieux d'emprunter l'A16 pour se rendre par exemple du secteur du Voyeboeuf au secteur de la route de Courtedoux. A Delémont, il est conseillé d'utiliser la jonction Delémont Est pour les déplacements de Soyhières et du Val Terbi en direction de la Haute-Sorne et de l'Ajoie. Pour se rendre en vieille ville ou dans le secteur de la Communance, la jonction Delémont Ouest doit être privilégiée. Une mobilité bien gérée est la garantie d'une meilleure qualité de vie et d'un partage plus équitable de l'espace public.



# Inauguration officielle du 11 novembre 2005

Extraits des discours de M. le Ministre **Laurent Schaffter**, chef du Département de l'environnement et de l'équipement de la République et Canton du Jura, et de M. le Conseiller fédéral **Moritz Leuenberger**, chef du Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication.



(...) Ce vendredi 11 novembre 2005 et en particulier la coupure du ruban qui va suivre marque l'aboutissement officiel de six ans de travaux pour la construction des évitements de Porrentruy et Delémont. Six nouveaux kilomètres d'une autoroute de qualité qui vont augmenter la mobilité de la population de notre région, accroître l'accessibilité du canton et augmenter la sécurité pour les villes de Porrentruy et Delémont qui, grâce à l'A16, verront une diminution du trafic de transit. La mise en service de ces deux tronçons représente donc un pas important pour le développement de notre région dans son ensemble. (...)

L'A16 ne doit pas être comprise de façon réductrice dans le sens où elle ne servirait que les intérêts des habitants du Jura. Au contraire, l'A16 a un rôle national et international à jouer, puisqu'elle constituera à terme un lien vers l'Europe, des possibilités d'échanges intéressants et multiples entre les économies et les cultures suisses et européennes. L'A16 sera également à même d'offrir une alternative intéressante à l'axe Bâle - Olten aujourd'hui surchargé. En d'autres termes, l'A16 Transjurane est un maillon important du développement économique de la Suisse. Et c'est dans ce contexte précis que doivent se placer nos réflexions et nos actions en matière de développement. (...)

Mais attention : nous sommes conscients qu'une autoroute ne peut pas à elle seule résoudre la problématique du développement. Des mesures complémentaires ont déjà été prises, d'autres doivent encore l'être pour générer respectivement pour recueillir les retombées économiques qu'engendrera l'A16. (...)

La Transjurane, « la fille de la République », occupe une place toute particulière dans le cœur des Jurassiens, et c'est notre devoir de nous battre pour que son achèvement se fasse dans les meilleurs délais. Le Gouvernement jurassien s'y emploie et fait tout pour que l'A16 déploie au plus vite ses effets bénéfiques pour le développement de toute une région. Pour preuve, la mobilisation du 6 novembre 2004 sur la Place fédérale à Berne, qui a permis à près de 3000 personnes, en majeure partie jurassiennes, de réclamer un achèvement rapide du réseau des routes nationales. Les Jurassiens connaissent bien la Place fédérale ! Ce fut un plaisir et un devoir pour eux de porter le message sous vos fenêtres, message qui n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd ! (...)

Je profite de l'occasion pour transmettre un vibrant MERCI à tous ceux qui ont œuvré durant toutes ces années pour nous permettre aujourd'hui d'inaugurer six nouveaux kilomètres de l'A16. (...) Merci et bravo pour la qualité de votre travail, pour votre engagement et votre dévouement. J'aimerais profiter de votre venue dans le Jura, Monsieur Leuenberger, pour vous transmettre ainsi qu'au Conseil fédéral, les remerciements sincères du Gouvernement jurassien et de la population du canton du Jura pour la construction de l'A16 Transjurane et pour les perspectives de développement que cette autoroute qui nous est si chère va engendrer. Merci aussi, avec un peu d'avance, pour le soutien que vous apporterez à la suite des travaux qui restent encore à effectuer, afin de nous permettre de pouvoir bénéficier le plus rapidement possible de cette autoroute, ce « pont vers l'avenir » qui, vous l'aurez compris, occupe une place tellement importante pour notre devenir et celui des générations futures. Nous comptons sur vous, Monsieur Leuenberger; et c'est avec ce cri du cœur que je vous invite à prendre la parole.

Six kilomètres. Nous inaugurons aujourd'hui six nouveaux kilomètres de Transjurane. Ce n'est pas très long. Une heure à pied. A peine plus qu'un jet de pierre ... d'Unspunnen. D'ailleurs, il n'est pas impossible que la pierre réapparaisse au détour d'une manifestation, mais je ne l'attends pas dans le cadre de celle d'aujourd'hui. Pour ça, il faudrait que je dispose d'arguments aussi convaincants qu'un ex-ambassadeur de Suisse. Non, moi je dois me concentrer sur le glamour et les courbes de six nouveaux kilomètres de bitume au service de la mobilité individuelle ! Pour les Jurassiens, ces kilomètres signifient un nouveau rapprochement. Un pas de plus vers le désenclavement au-delà des frontières cantonales puisqu'on rejoint plus vite le Plateau et la France. C'est aussi un rapprochement intérieur entre les deux villes de Delémont et Porrentruy, bien sûr. (Entre nous, quelqu'un m'a dit qu'il s'agissait en fait d'éviter Delémont. Mais je n'ai pas très bien compris. Il était de Porrentruy je crois...) Enfin, c'est un nouveau rapprochement vers le Jura bernois. A moins que ce ne soit de Berne que vous vouliez vous rapprocher. En

matière d'autoroute, il faut s'attendre à des revirements ou des demi-tours. On a connu d'ailleurs d'autres exemples de conversion. Par exemple Säul, qui se convertit et devient Paul, Saint-Paul, sur la route de Damas. Ici, ce serait plutôt sur la route de la Damassine. Alors tous les miracles sont possibles... Mais sont-ils compatibles avec le 0,5 pour mille ?

Pour ceux qui n'habitent pas le Jura, le chemin est évidemment plus court aussi. Porrentruy ne semble plus à des années lumières du Plateau. Prenez garde d'ailleurs, la Saint-Martin pourrait bien attirer encore plus de public et prendre des allures de fête nationale, une sorte de Marché-Concours, une prairie du Grütli ajolote, avec force conseillers fédéraux et manifestations à la clé. Remarquez, pour les manif, vous avez une certaine routine. Et puis Chevenez est déjà la capitale mondiale de la Saint-Martin.

Tout est politique. On le disait quand j'étais jeune, et j'en suis convaincu aujourd'hui encore. Et dans le Jura tout est encore plus politique. La Transjurane est même l'incarnation faite béton de ce que doit être une politique régionale, à savoir une politique qui rapproche les périphéries des centres et leur assure un service public équivalent. Une politique qui sert non seulement les Jurassiens mais la Suisse puisqu'elle nous rapproche de la France.

Cette journée d'inauguration est politique elle aussi. Mes services m'ont expliqué que l'un des objectifs de la planification a toujours résidé dans l'ouverture des deux évitements de Porrentruy et de Delémont en même temps. Ceci dans le but d'éviter tout sentiment de rivalité entre ces deux villes.

Il semble qu'il y ait du vrai dans cette rumeur de rivalité. En effet, on dit bien que Porrentruy a de la grandeur, le château des Princes-Evêques et les collèges, et que Delémont, elle, a la capitale, des industries et des habitants plus nombreux.

C'est ainsi, la rivalité entre les villes est une réalité très répandue. Et elle n'est pas une spécialité jurassienne. Elle existe aussi entre Berne et Zurich. Entre Bâle et Zurich. Entre Genève et Zurich. Entre Saint-Gall et Zurich. Et entre les deux conseillers fédéraux de Zurich. (...)

Au niveau du pays tout entier, nous essayons actuellement de créer un fonds d'infrastructures pour les routes nationales et les agglomérations. Celui-ci devrait financer à la fois des projets routiers et des réseaux de transport public dans les agglomérations. Ici aussi, il s'agit de surmonter une rivalité, celle qui existe entre la route et le rail. Les usagers des routes ont tout à gagner si une partie de la population prend le train : parce que la circulation sera plus fluide sur les routes. Ils ont donc intérêt à ce que les projets de RER se réalisent à Genève (le Ceva), à Zurich (la gare souterraine) et au Tessin (Stabio-Arcisate).

Quant aux partisans des transports publics, ils doivent savoir que les projets que je viens de mentionner ne seront pas financés par ce fonds s'ils n'acceptent pas, de leur côté, l'achèvement rapide du réseau des routes nationales (qui intéresse particulièrement le Jura) et le soutien à certaines routes principales dans les régions de montagne et périphériques (qui intéresse aussi le Jura). Si le fonds passe, il y aura de nombreux gagnants. S'il trépassé, il y aura surtout des perdants.

Il s'agit donc de dépasser les rivalités entre route et rail, mais aussi entre agglomérations et régions périphériques, entre villes et campagnes.

Le Jura défend d'ailleurs aussi bien la route que le rail puisqu'il s'est toujours battu et pour la Transjurane, et pour le raccordement au réseau TGV par l'aménagement de la ligne ferroviaire Bienne-Delle-Belfort, tout particulièrement la réouverture de la ligne Delle-Belfort. (...)

L'union des forces et la solidarité ne sont pas seulement des bons sentiments, elles sont aussi des moyens efficaces pour avancer, sortir des blocages, réaliser des projets, construire pour l'avenir. Votre canton nous en livre aujourd'hui une nouvelle preuve. (...)

Mais revenons à notre Transjurane.

Treize kilomètres, ce n'est pas très long. C'est la distance de Porrentruy à la frontière. C'est ce que nous inaugurerons en 2014. Enfin, quand je dis nous, j'espère que vous m'invitez parce qu'il n'est pas complètement exclu que je ne sois plus au Conseil fédéral.

Treize kilomètres. C'est cinq minutes sur l'autoroute, quelques pas de dinosaures. Qui sait si, ce jour-là, le Jura ne va pas entraîner le pays tout entier dans son élan d'ouverture vers l'Europe.

C'est pourquoi nous pouvons aujourd'hui partager notre joie en cette cérémonie d'inauguration. Nous pourrions même entrer en transes. En Transjurane bien sûr !

## Contact

Christophe Riat, délégué à l'information A16  
[www.a16.ch](http://www.a16.ch) [christophe.riat@jura.ch](mailto:christophe.riat@jura.ch) [christophe.riat@bve.be.ch](mailto:christophe.riat@bve.be.ch)

Impressum Janvier 2006 - Rédaction : Christophe Riat

Graphiste : Teddy Nusbaumer, Delémont

Imprimerie : Juillerat & Chervet SA, Bévillard

Photos : J. Bélat, Porrentruy; F. Enard, Delémont; P.-A. Gogniat, Delémont; S. Luetolf, DTN16 Moutier; C. Riat

La version intégrale de ces allocutions est disponible sur le site [www.a16.ch](http://www.a16.ch)