

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.

no 15

Janvier 2007

Sommaire

Pages 2 et 3	L'actualité marquée par les tunnels Tunnel du Neu-Bois, tunnel de Bure Galerie de reconnaissance du tunnel de Choindez Tunnels de la Roche St-Jean et du Raimeux Tunnel de Moutier, tunnel du Graiterry
Pages 4 et 5	L'A16 au cœur d'un espace en croissance
Page 6	Zoom sur... Canton du Jura Plate-forme douanière de Boncourt-Delle Demi-jonction de Chevenez Demi-jonction de Choindez
Page 7	Canton de Berne Tavannes - Loveresse et tunnel Sous le Mont Environnement : la Vauche, Tavannes
Page 8	A5 - Contournement de Bienne

Editorial

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



Sur le front de la Transjurane, les temps les plus difficiles appartiennent au passé. L'année 2006 s'achève sur plusieurs notes positives.

Tout récemment, le 4 décembre, le tunnel de Moutier a été percé. Une belle victoire pour

toutes les parties prenantes au chantier, qui ont su relever les défis posés par la géologie. Lors de cette expérience, le fair-play a régné en maître. Rien ne semble désormais plus s'opposer à la mise en service du tronçon en automne 2011.

La fin de cette année a également été marquée par le début des travaux au tunnel du Graiterry, entre Roches et Court. Il est prévu qu'il soit percé en 2009, puis ouvert au trafic en 2012.

Enfin, saluons l'ouverture annoncée au printemps prochain des chantiers de la première étape de l'autoroute reliant Court à Tavannes, à savoir Loveresse-Tavannes. Si tout va bien, compte tenu du plan de financement actuel, ce tronçon pourrait être inauguré en 2012 également. Quant à Court-Loveresse, il faudra attendre en principe l'an 2016 pour pouvoir le parcourir en voiture.

Outre ces réalisations, il faut se réjouir de l'adoption du fonds d'infrastructure sur le plan fédéral, véritable gage de solidarité entre villes et campagnes, permettant à chaque région de Suisse de faire valoir son droit à être relié aux autres régions et pays environnants.

Un bémol, toutefois. Il n'est en effet pas possible de ne pas faire référence à la situation financière limitée, ainsi qu'aux restrictions budgétaires jamais exclues ...

Cette année a été formidable. Puisse être 2007 aussi riche en heureux dénouements et bonnes nouvelles! J'adresse mes vœux les plus sincères à chacune et chacun de vous !





La principale actualité des chantiers A16 en ce début 2007 rime avec **tunnels**. En effet, six ouvrages souterrains sont simultanément en chantier de Boncourt à Court, à des stades d'avancement divers. Le tunnel de Choindez en est à la phase de construction de sa galerie de reconnaissance ; les tunnels du Neu-Bois et de Moutier sont en pleine excavation ;

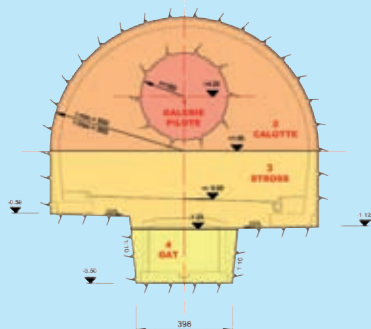


Tunnel du Neu-Bois

Le démarrage officiel des travaux d'excavation du **tunnel du Neu-Bois**, sur les communes de Boncourt et de Buix, a eu lieu le 20 novembre 2006, en présence notamment du Ministre jurassien Laurent Schaffter et de l'ancien Président du Conseil national Claude Frey, directeur du Conseil d'administration de l'entreprise pilote de l'ouvrage.

Ce tunnel à quatre pistes est formé de deux tubes de 941 mètres chacun. La méthode d'excavation a été dictée par la fragilité du site des grottes de Milandre, dont une partie se situe sous le tracé A16, à proximité du portail Sud. Les travaux ont débuté par l'exécution d'une galerie pilote pour chaque tube au moyen d'un tunnelier d'un diamètre de 3,6 m. A partir d'avril 2007 interviendra l'alésage des galeries pilotes par demi-section au moyen d'une méthode douce à la machine à attaque ponctuelle. Les travaux de gros-œuvre se termineront en 2010.

La réalisation de cet ouvrage pour un montant de CHF 57 millions a été retardée de 8 mois en raison d'un recours contre la décision d'adjudication déposé en février 2006 par un consortium d'entreprises évincé. Par un arrêt du 7 août 2006, la Chambre administrative du Tribunal cantonal a déclaré le recours non fondé et confirmé la décision d'adjudication du Gouvernement jurassien.



Galerie de reconnaissance du tunnel de Choindez

Un autre ouvrage souterrain a démarré au cours de l'automne 2006 : la **galerie de reconnaissance du tunnel de Choindez**. Cet ouvrage d'une longueur de 3'024 m excavé à partir de Courrendlin en direction du Sud permettra de connaître de façon précise la nature du massif que traversera dans quelques années le tube principal du tunnel de Choindez.

L'excavation de cette galerie dont le coût est de CHF 16,5 millions s'effectue en deux phases : les 625 premiers mètres sont forés à la haveuse dans une zone de molasse alsacienne. Puis, dès août 2007, place à un tunnelier de 3,6 m de diamètre pour franchir les 2'400 m restants constitués de calcaires et de marnes du Jurassique et sortir en juin 2008 par le portail Sud à la Verrerie de Choindez.

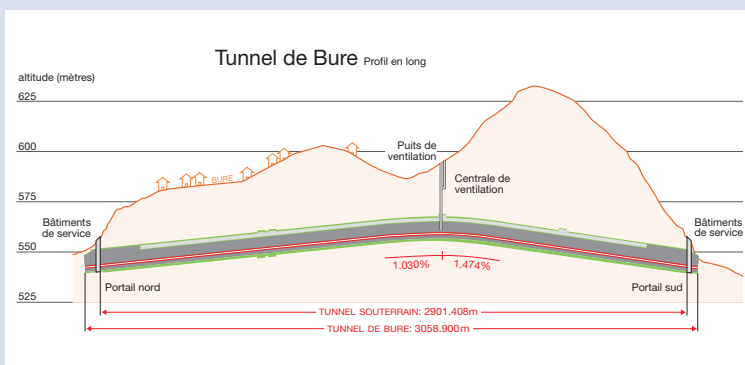
Le projet définitif du tube principal du tunnel de Choindez, situé à 40 m à l'Est parallèlement à la galerie de reconnaissance, sera finalisé en 2008. Suivront l'appel d'offres et l'adjudication en vue du démarrage des travaux à fin 2009 - début 2010 pour une durée de 4 à 5 ans.



Tunnel de Bure

La construction du plus grand tunnel de la section 2 démarre le 15 janvier 2007 par les travaux d'installation de chantier au portail Sud de l'ouvrage, à Courtedoux. Adjudgé par le Gouvernement jurassien le 14 novembre 2006 pour un montant de CHF 131 millions, le **tunnel de Bure** est délimité au Nord par un portail en face de la Place d'armes fédérale de Bure et au Sud par un portail situé à l'extrémité de la Combe Vâ tche à Courtedoux. Il présente une longueur totale de 3'059 m dont 2'901 m en souterrain et 158 m en tranchées couvertes aux deux portails.

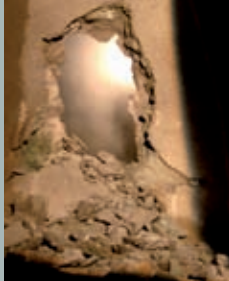
Cet ouvrage sera excavé du Sud au Nord au moyen d'un tunnelier de 12,56 m de diamètre. Il comportera notamment 2 puits verticaux de ventilation de 4,5 et 3,6 m de diamètre et d'une hauteur de 24 m chacun ainsi qu'une cheminée partiellement enterrée d'un diamètre de 4,5 m pour une hauteur hors terre de 20,5 m. Les travaux sont prévus sur 49 mois pour se terminer en 2011.



le tunnel du Graiterly en est à la réalisation de sa tranchée d'accès au portail Nord ; les travaux d'installation de chantier du tunnel de Bure démarrent à la mi-janvier 2007. Quant aux tunnels de la Roche St-Jean et du Raimeux, ils en sont depuis l'année passée au stade de l'équipement d'exploitation et de sécurité en vue de leur mise en service à la fin de cette année.



Tunnel de Moutier



C'est la zone particulièrement difficile excavée en 6 sections qui a été percée dans le tube aval. Les deux parties latérales supérieures et inférieures de la section divisée dans chaque tube sont terminées. Reste encore à excaver les deux parties centrales afin de permettre au tunnelier de reprendre sa route dans le tube aval dès le milieu de 2007. Quant au tube amont, il sera complètement excavé par attaque ponctuelle.

Une fois toutes les excavations terminées, y compris les liaisons transversales situées tous les 300 mètres entre les deux tubes, il faudra encore réaliser les aménagements intérieurs du tunnel.

Sur la base de la progression des travaux durant ces trois dernières années, la fin du chantier prévue pour 2011 sera respectée.

Roches - Moutier Nord

Le tronçon de la demi-jonction de Choindez à la jonction de Moutier Nord sera mis en service à la fin de cette année. D'ici là, d'importants travaux d'équipements et d'aménagements auront été réalisés. Il s'agit notamment d'installer et de contrôler les équipements d'exploitation et de sécurité des tunnels de la Roche St-Jean et du Raimeux (signalisation, ventilation, bornes incendie, niches SOS, éclairage de guidage, etc.).



Des travaux de finitions, de pose de filets de protection contre les chutes

de pierres, de parois anti-bruit, de clôtures, de portails automatiques, de couche de roulement, de marquage, de signalisation ainsi que des plantations en différents endroits aux abords de l'autoroute seront réalisés selon les besoins sur l'ensemble de ce tronçon en vue d'y accueillir le trafic dans des conditions optimales de sécurité et de confort.

Le 4 décembre 2006 est à marquer d'une pierre blanche pour le tunnel de Moutier : c'est à l'occasion de la traditionnelle fête de la Sainte-Barbe, protectrice des mineurs, dont une cérémonie religieuse lui est consacrée le 4 décembre dans tous les tunnels en chantier, que le percement de cet ouvrage a été réalisé, en présence notamment de la Directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne, Mme Barbara Egger-Jenzer.

Ce percement, qui marque une étape déterminante pour la réalisation de l'ouvrage, intervient après plus de trois ans de travaux rendus singulièrement plus difficiles en raison de la géologie particulièrement perturbée du terrain traversé par ce tunnel de deux tubes de 1'200 m chacun. Dans son allocution, Mme Egger-Jenzer s'est félicitée du fair-play affiché par toutes les parties prenantes au chantier pour résoudre les problèmes.

En février 2003, le tunnelier de 2'000 tonnes qui avait commencé à forer à fin octobre 2002, a vu sa progression stoppée par une zone géologique perturbée à marnes tectonisées. Les travaux s'étaient alors poursuivis par attaque ponctuelle à la haveuse dans l'autre tube (tube amont) puis dans le tube aval.



Poursuite de l'excavation en section divisée



Tunnel du Graiterly

Après une progression significative dans le tunnel de Moutier, la fin 2006 a également vu une étape importante s'ouvrir pour le tunnel du Graiterly, dont les travaux de la tranchée au portail Nord à Moutier ont démarré le 6 novembre. Un recours auprès du Tribunal administratif a toutefois retardé de quelques mois le démarrage de ce chantier. Des travaux préliminaires avaient déjà été réalisés aux deux portails depuis l'automne 2005.

Conçu pour un trafic bidirectionnel, le tunnel du Graiterly présente une longueur de 2'462 m entre les jonctions de Moutier Sud et de Court. Son tracé longe la galerie de reconnaissance et future galerie de secours, déjà réalisée, actuellement utilisée

pour le transport des matériaux d'excavation du tunnel de Moutier en direction du site de dépôt définitif de Chaluet, à Court.

Le tunnel traverse plusieurs couches calcaires et marnées. Les calcaires (48% du volume total) seront excavés à l'explosif puis réutilisés après concassage. Les marnes (52%), excavées à la haveuse, ne seront pas recyclées mais également acheminées sur le site de Chaluet.

Une fois la tranchée d'accès au portail Nord réalisée, ce printemps, débutera l'excavation du tunnel en direction de Court. Une contre-attaque depuis le portail Sud à Court sera exécutée entre 2007 et 2008. Le percement de l'ouvrage est prévu pour 2009. Les excavations se termineront en 2010 et seront suivies par le bétonnage de la voûte intérieure puis l'installation des équipements d'exploitation et de sécurité pour une mise en service du tunnel du Graiterly en 2012.



Portail Nord, Moutier



Portail Sud, Court

L'A16 au cœur d'un espace en croissance : Bâle/Mulhouse – Bienne/Neuchâtel – Belfort/Montbéliard

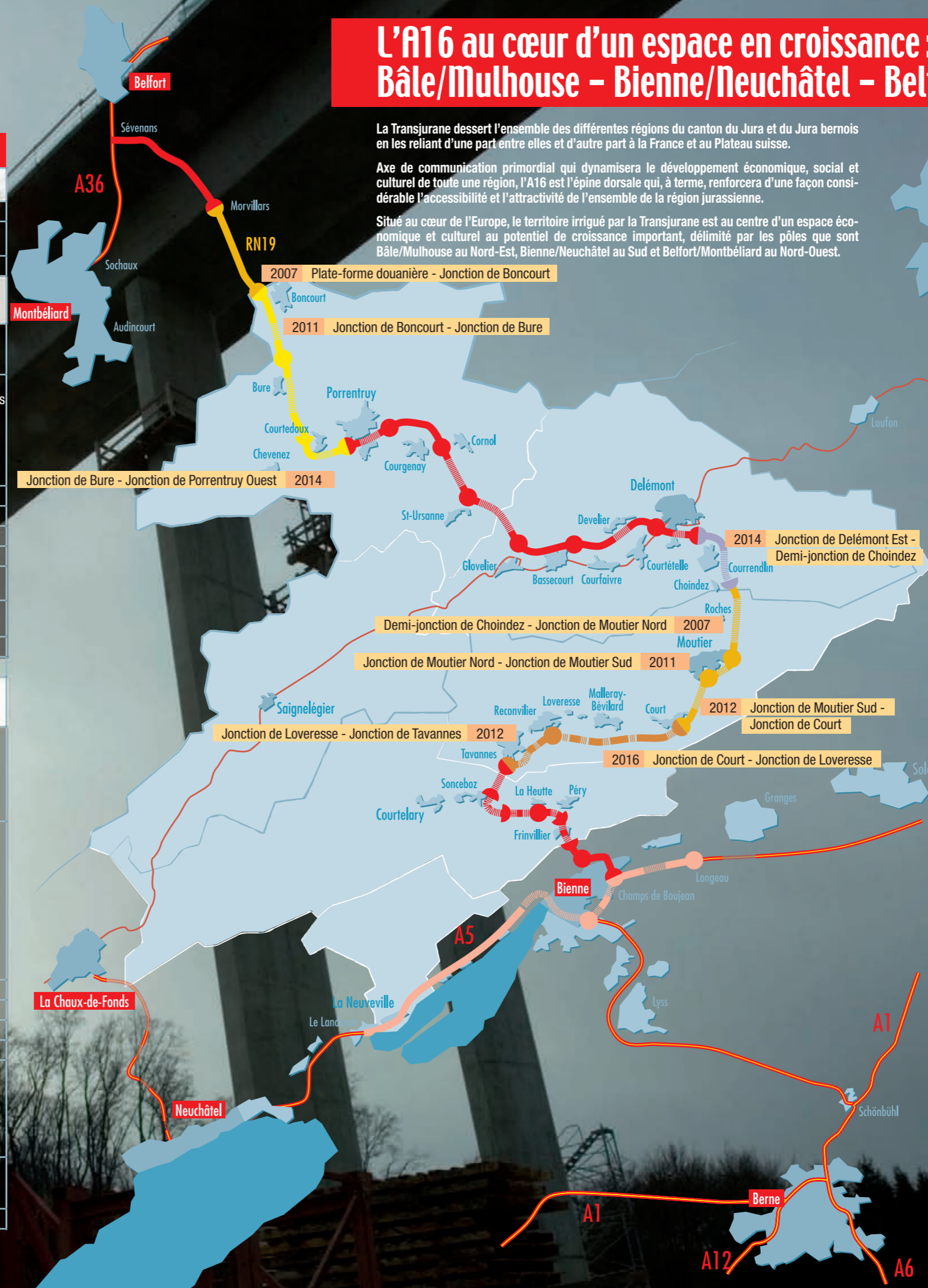
La Transjurane dessert l'ensemble des différentes régions du canton du Jura et du Jura bernois en les reliant d'une part entre elles et d'autre part à la France et au Plateau suisse.

Axe de communication primordial qui dynamisera le développement économique, social et culturel de toute une région, l'A16 est l'épine dorsale qui, à terme, renforcera d'une façon considérable l'accessibilité et l'attractivité de l'ensemble de la région jurassienne.

Situé au cœur de l'Europe, le territoire irrigué par la Transjurane est au centre d'un espace économique et culturel au potentiel de croissance important, délimité par les pôles que sont Bâle/Mulhouse au Nord-Est, Bienne/Neuchâtel au Sud et Belfort/Montbéliard au Nord-Ouest.

Les données essentielles de l'A16

A16 Transjurane (Boncourt - Bienne)	84,8 km
En service	44,0 km (52%)
Coût total estimé (en millions de CHF)	6'177
A16 Canton du Jura (Boncourt - Frontière cantonale)	47,8 km
Début des travaux	Septembre 1987 (galerie d'accès du tunnel du Mont-Terri Sud, St-Ursanne)
Gabarit	4 voies avec berme centrale sauf dans les tunnels à 2 voies de Bure (3 km), Mont-Terri (4 km), Mont-Russelin (3,5 km) et Choindez (3,2 km), soit 34,1 km à 4 voies et 13,7 km à 2 voies
Jonctions	10
Demi-jonctions	2
Point haut	560 m (tunnel de Bure)
Point bas	400 m (Boncourt)
Financement	95% Confédération / 5% Canton du Jura
Coût total estimé (en millions de CHF)	3'920
Fin prévue des travaux	2014
A16 Canton de Berne (Frontière cantonale - Bienne)	37,0 km
Début des travaux	Années 1960 : Taubenloch, Bienne Est. Septembre 1989 : galerie de reconnaissance du tunnel du Pierre-Pertuis, Sonceboz - Tavannes
Gabarit	4 voies : contournement de Moutier (2 km), Court - Malleray (4,5 km), Tavannes - Bienne (14,7 km), soit 21,2 km à 4 voies. 2 voies : frontière cantonale Jura/Berne - Moutier Nord (4,4 km), Moutier Sud - Court (3,1 km), Malleray - Tavannes (8,3 km), soit 15,8 km à 2 voies
Jonctions	8
Demi-jonctions	6
Point haut	788 m (Reconvilier)
Point bas	440 m (Bienne)
Financement	Jusqu'à fin 2004 : 84% Confédération / 16% Canton de Berne. Dès 2005 : 87% Confédération / 13% Canton de Berne
Coût total estimé (en millions de CHF)	2'257 (sans le projet d'assainissement du Taubenloch estimé à 250 millions)
Fin prévue des travaux	2016



Viaducs des Grand'Combes, Boncourt

Passage à faune du Bos d'Estai, Courtedoux

Site paléontologique, Combe Ronde, Chevenez-Courtedoux

Demi-jonction de Choindez

Portail Sud, tunnel de Choindez

Pont Nord sur la Birse, Choindez

Tunnel de la Roche Saint-Jean

Tunnel de Moutier, percement et Sainte-Barbe 2006

Tunnel de Moutier, percement et Sainte-Barbe 2006

Tunnel de Moutier

Tunnel du Graiteray, portail Nord, Moutier



Plate-forme douanière de Boncourt-Delle

Les travaux de génie civil de l'infrastructure de la plate-forme douanière de Boncourt-Delle comprenant notamment un passage inférieur pour piétons (accès à la plate-forme pour le personnel chargé des opérations douanières) sont terminés. Plus de 20 km de conduites enterrées (canalisations, gaz, chauffage, ventilation, électricité, télécommunications) ont été posées à l'intérieur des 4,6 hectares que représente le périmètre de la plate-forme.

Depuis le printemps 2005, 7 hectares de sols ont été décapés et 4,2 stabilisés à la chaux ; 116'000 mètres cubes de matériaux ont été tassés en déblais et 12'000 mètres cubes en remblais. Une grande partie des déblais de la plate-forme a été réutilisée pour les remblais de la jonction de Boncourt attenante. Les travaux se concentrent actuellement sur la superstructure du tracé autoroutier et des places de stationnement pour les véhicules en transit, de part et d'autre de la frontière franco-suisse.



La construction des bâtiments de douane et de l'aubette centrale, dont la maîtrise d'ouvrage est du ressort de l'Office fédéral de la construction et de la logistique, suit son cours. Les travaux de finitions, les plantations, les marquages ainsi que la pose des glissières de sécurité et des clôtures interviendront à partir de ce printemps en vue d'une mise en service de l'ensemble de la plate-forme douanière et de la jonction de Boncourt à la fin de cette année. Dès ce moment-là, toutes les opérations douanières se dérouleront sur le site de la plate-forme et non plus au poste frontière actuellement en service entre Boncourt et Delle. Le trafic côté suisse empruntera alors la route de liaison de Boncourt déjà en service, qui fera le lien entre la plate-forme douanière et le réseau cantonal via le giratoire de l'actuelle douane de Boncourt. Côté français, la plate-forme douanière sera directement reliée à la nouvelle RN19 mise en service à la fin 2005.



Boncourt – Bure

Le secteur le plus avancé de la section 2 en Ajoie est celui qui relie la jonction de Boncourt à celle de Bure. D'une longueur d'environ 5 km, il se compose des jonctions de Boncourt et Bure, du tunnel du Neu-Bois, des viaducs des Grand'Combes et de la Combe Baidire et de deux kilomètres à ciel ouvert entre le Maira et Bure. Un réseau de pistes a été construit en vue de permettre au trafic de chantier de se déplacer dans ce secteur sans perturber la tranquillité et la sécurité dans les localités environnantes. Des terrassements et le passage supérieur de la jonction de Bure sont également en cours de réalisation pour une ouverture au trafic de ce tronçon en 2011.

Demi-jonction de Choindez

Les travaux en cours depuis avril 2005 sur le site de la Verrerie de Choindez ont nécessité une coordination très fine en raison d'une part de l'imbrication importante des ouvrages les uns par rapport aux autres, et d'autre part du passage de près de 12'000 véhicules chaque jour à travers le site en chantier. Les usagers de la route ont d'ailleurs pu s'en rendre compte lors des perturbations (feux tricolores) et autres déviations du trafic que les impératifs des travaux ont nécessitées.

Les ouvrages suivants sont terminés : le pont Nord sur la Birse, le viaduc de la Verrerie, le portail Nord du tunnel de la Roche St-Jean, le giratoire d'accès à la demi-jonction, l'excavation au portail Sud du futur tunnel de Choindez, la correction de la route cantonale en direction de Rebeuvelier et la revitalisation du ruisseau du même nom. Actuellement, les bretelles d'accès à la demi-jonction sont en construction.

La mise en service de cette demi-jonction et du tronçon jusqu'à Moutier Nord interviendra à la fin de cette année. Puis dès 2008 seront entrepris les travaux de correction de la route cantonale du côté Ouest de la Birse en direction de Roches avec notamment un deuxième pont sur la Birse et le tunnel RC6 parallèle au tunnel ferroviaire.

terminer au début 2008 consistent à tasser 38'000 mètres cubes de terrain et à remblayer 13'500 mètres cubes pour la construction d'une nouvelle route d'une largeur de 7 m sur 825 m de longueur. Ce tracé comporte en outre un ponceau sur la rivière l'Ajoulotte qui coule de façon occasionnelle à proximité du giratoire du Creugenat. La route cantonale et le carrefour d'accès à Chevenez utilisés actuellement seront en grande partie déconstruits et rendus à l'agriculture et à la nature.



Demi-jonction de Chevenez

Autre secteur en chantier : la demi-jonction de Chevenez et sa route d'accès, qui comporte deux ouvrages d'art : le pont de la Combe Ronde (90 m, construit), et, en prolongement de ce dernier, l'ouvrage de couverture qui permettra de franchir une dalle recelant des traces de dinosaures d'une rare richesse préhistorique.

D'une longueur de 50 m, cet ouvrage, qui est l'une des conséquences directes des découvertes paléontologiques effectuées dans ce secteur, est actuellement en construction et permettra ultérieurement une mise en valeur des traces de dinosaures.

Dans le cadre des travaux A16 de la route d'accès à la demi-jonction, il a été jugé opportun pour des raisons de sécurité et de fluidité du trafic de corriger la route cantonale qui mène à Chevenez. Ces travaux qui ont débuté durant l'été 2006 pour se





Travaux d'assainissement de la décharge de Loveresse

Loveresse – Tavannes : démarrage ce printemps des premiers grands chantiers

Le tronçon Court - Tavannes (12,8 km) sera réalisé en deux étapes.

La première étape, de **Loveresse à Tavannes** (3,7 km), va démarrer de façon concrète avec l'ouverture des chantiers principaux dès le printemps 2007.

C'est à partir de 2005 que les travaux préparatoires ont été réalisés sur ce tronçon: pistes de chantier, défrichements, déplacement de conduites existantes et mise en place de nouvelles conduites pour l'alimentation en eau et en électricité des chantiers principaux. La construction de petits ouvrages de franchissement de l'autoroute est actuellement en cours à Loveresse et à Reconvilier : passages inférieurs de la jonction de Loveresse, du Moulin de Loveresse, de la Charbonnière et du chemin forestier Sous le Mont. Des terrassements sont également en cours dans la zone du portail Sud du tunnel Sous le Mont et de la jonction de Tavannes déjà en service.

Des mesures environnementales font également partie du projet : l'assainissement du site pollué de la décharge de Loveresse dont les travaux arrivent à leur terme et l'aménagement de la zone humide de la Vauche, le long de la Birse entre Reconvilier et Tavannes (travaux en cours ; lire l'article ci-dessous).

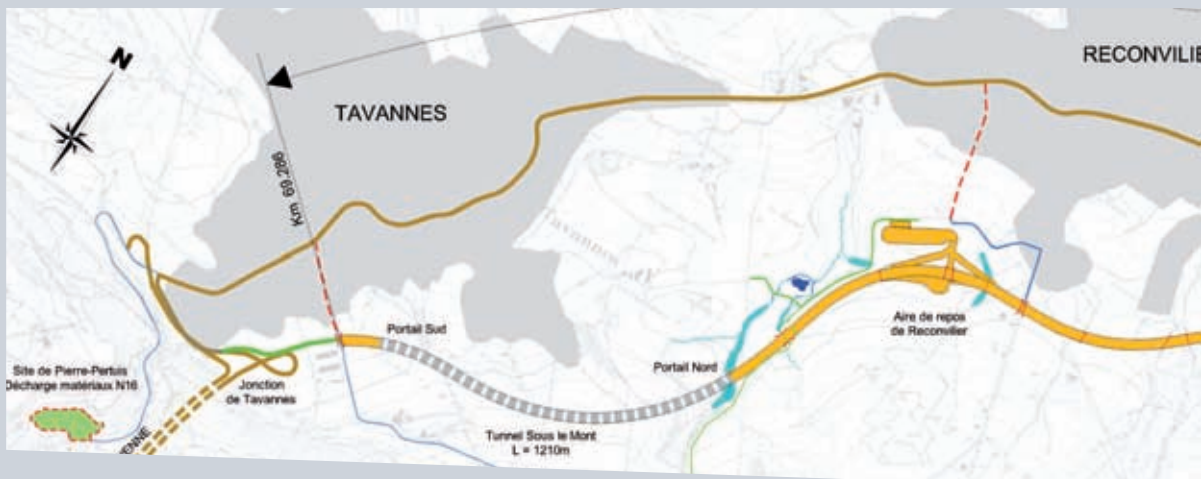
Les travaux de rabattement provisoires de la nappe phréatique en amont de la jonction de Loveresse interviendront dès le printemps 2007.

Les appels d'offres pour les travaux des lots de génie civil du tracé de l'étape 1 et du tunnel Sous le Mont ont été lancés

en automne 2006. Pour autant que les décisions d'adjudication ne fassent pas l'objet de recours, les installations de chantier du tracé entre la jonction de Loveresse et l'aire de repos de Reconvilier démarreront dès avril 2007 et seront suivies par les premiers travaux de terrassement. Quant au tunnel Sous le Mont, l'ouvrage principal de ce tronçon constitué d'un tunnel de 1'210 mètres à circulation bidirectionnelle et actuellement en soumission, les travaux d'excavation devraient pouvoir débuter en juillet 2007.

Pour la seconde étape, de **Court à Loveresse** (9,1 km), une campagne de forages de reconnaissance géologique interviendra à partir du premier semestre de 2007 et permettra de compléter les paramètres nécessaires au dimensionnement des ouvrages.

Compte tenu du plan de financement actuel, l'ouverture au trafic du tronçon Loveresse-Tavannes est prévue en 2012 et celle du tronçon Court-Loveresse en 2016.



Environnement : la Vauche, Tavannes

La construction de l'A16 engendre inévitablement des impacts pour l'environnement naturel. Au titre de mesures de compensation écologique, la législation fédérale prévoit par exemple la reconstitution de sites aquatiques et humides lorsque des cours d'eau et leurs milieux annexes sont touchés par le projet autoroutier.

La surface agricole de la Vauche, située le long de la Birse entre Reconvilier et Tavannes, constituera la principale mesure de compensation pour le tronçon Loveresse-Tavannes. Elle se trouve à l'intérieur du périmètre de l'amélioration foncière et appartient actuellement à la route nationale. Une fois la mesure de compensation réalisée, une remise à l'agriculture est possible. La moitié de la surface reste exploitable de manière extensive.

L'aménagement du site, dont les travaux ont débuté à l'automne 2006 pour se terminer au printemps 2007, a été subdivisé en quatre zones :

- Nord de la Birse, côté Tavannes, et jusqu'au chemin piétonnier bordant la route cantonale : zone dont le niveau sera abaissé et creusé de mares et d'un bras mort ; un point d'observation surélevé sera aménagé pour le public;

- Sud de la Birse, côté Tavannes : zone à grandes laiches (touradons) très humide, avec une petite aulnaie, qui sera maintenue telle quelle et non exploitée par l'agriculture ;

- Sud de la Birse, côté Tavannes : zone de pré de fauche au relief ondulé avec des venues d'eau et des parties plus humides, qui aura une vocation de prairie extensive ;

- Nord de la Birse, côté Reconvilier : zone plate dont le niveau sera abaissé ; une mare accessible au public y sera creusée et l'apparition d'une rose-lière favorisée.

Un panneau d'information en bordure du site permet aux personnes intéressées de se documenter d'une façon détaillée sur cette mesure de compensation écologique.



Travaux en cours à la Vauche, Tavannes

A5 – Contournement de Bienne

Démarrage des premiers travaux préparatoires ce printemps

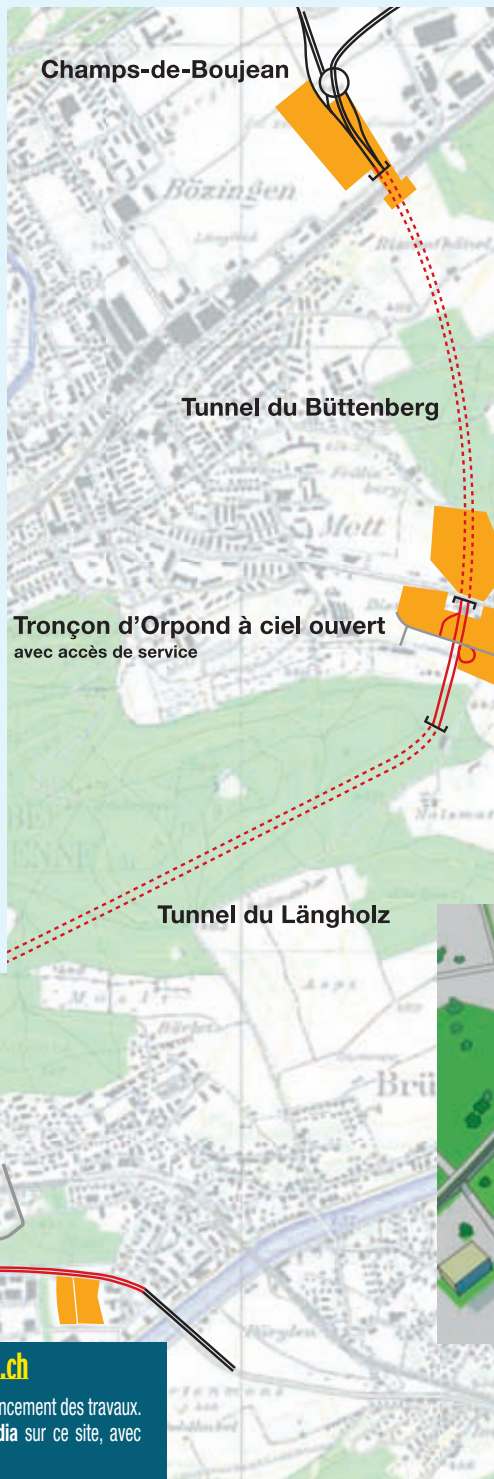
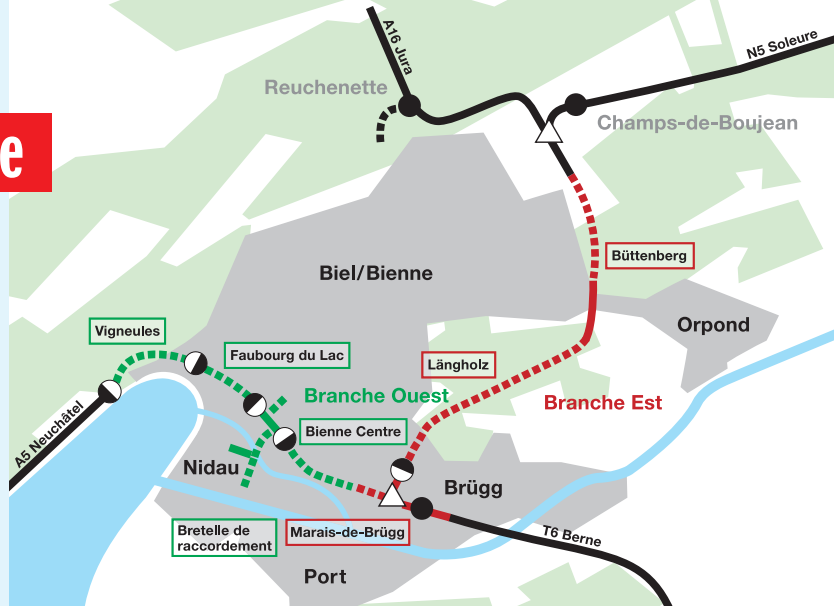
Le contournement de Bienne commence à se concrétiser : dès ce printemps démarreront les travaux préparatoires en vue de la construction de la **branche Est**, entre l'échangeur des Champs-de-Boujean et celui des Marais-de-Brügg.

Longue d'environ 5 kilomètres, la branche Est, à quatre pistes, constitue une liaison rapide entre l'A16 et l'A5 en direction de Soleure d'une part et la T6 en direction de Lyss/Berne d'autre part. Elle est composée des tronçons suivants, du Nord au Sud :

- Champs-de-Boujean : tronçon à ciel ouvert entre l'échangeur actuel (jonction A16-A5) et le portail Nord du tunnel du Büntenberg ;
- tunnel du Büntenberg : deux tunnels de 1500 mètres chacun excavés au moyen d'un tunnelier ou par minage et dont les portails seront construits à ciel ouvert. Une opposition de la commune d'Orpond a conduit à un allongement de 170 m du tunnel. Les travaux devraient démarrer au début 2008 ;
- Orpond : tronçon à ciel ouvert entre le portail Sud du tunnel du Büntenberg et le portail Nord du tunnel du Längholz. Une demi-jonction sera construite pour le service d'entretien et les véhicules de secours. L'option d'une jonction complète à Orpond reste ouverte pour l'avenir ;
- tunnel du Längholz : deux tunnels de 2500 mètres chacun entre Orpond et Brügg qui seront excavés au tunnelier et dont les portails seront construits à ciel ouvert. La réalisation de cet ouvrage souterrain suivra celle du tunnel du Büntenberg ;
- Marais-de-Brügg : nouvel échangeur avec deux rampes à la route de Port connectées avec la jonction complète de Brügg. Le nouvel échangeur a été remis à l'enquête publique en octobre 2006. Les branches autoroutières en provenance de Soleure, Neuchâtel et Berne se rejoindront à l'échangeur. Le début des travaux du projet partiel des Marais-de-Brügg est prévu pour 2009.

La mise en service de la branche Est est planifiée pour 2015.

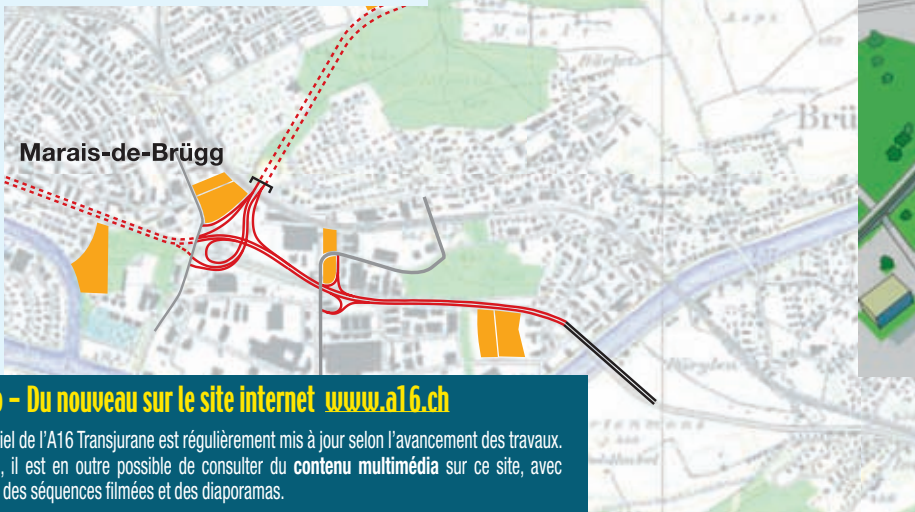
- Jonction
- Demi-Jonction (en noir: directions dans lesquelles on peut entrer sur l'autoroute ou en sortir)
- △ Echangeur



La **branche Ouest** permettra de contourner Bienne par le Sud-Ouest, sur 5,2 km environ, de l'échangeur des Marais-de-Brügg à la demi-jonction de Vigneules sur l'A5 en direction de Neuchâtel, dans le secteur du Schössli/Rusel. Elle comptera quatre pistes jusqu'au Faubourg du Lac et son tracé sera principalement souterrain. Toutes les questions concernant cette branche du contournement de Bienne n'ont pas encore trouvé leur réponse. Actuellement, la planification en phase d'optimisation avance en parallèle pour trois tronçons : le Faubourg du Lac (projet partiel « City »), Bienne Centre (« Weidteile ») et la bretelle de raccordement sur la rive droite du lac. Le projet partiel de Vigneules est actuellement en phase de conception générale et comprend notamment un tunnel d'environ 2 km et une demi-jonction.

En termes de délais, la mise en chantier des tronçons Bienne Centre et Bretelle de raccordement sur la rive droite du lac est planifiée pour 2011 avec une ouverture au trafic pour 2018. Le tronçon Faubourg du Lac verra le démarrage des travaux en 2012 et l'ouverture au trafic également en 2018. Enfin, les travaux du secteur de Vigneules pourraient commencer en 2012 pour une mise en service en 2018/2019.

Informations plus détaillées : www.a5-biel-bienne.ch



L'échangeur des Marais-de-Brügg (à l'avant-plan) et la nouvelle jonction de Brügg (à l'arrière-plan). (Illustration: Simon Müller)

A16 info – Du nouveau sur le site internet www.a16.ch

Le site officiel de l'A16 Transjurane est régulièrement mis à jour selon l'avancement des travaux. Depuis peu, il est en outre possible de consulter du contenu multimédia sur ce site, avec notamment des séquences filmées et des diaporamas.

Vous pouvez également contacter le délégué à l'information A16, M. Christophe Riat, pour des visites des pavillons d'information A16 de Porrentruy et Moutier et des chantiers : christophe.riat@jura.ch christophe.riat@bve.be.ch +41 79 239 10 74

Impressum Janvier 2007

Rédacteur responsable : Christophe Riat — Graphiste : Nusbaumer-graphistes sàrl, Delémont — Impression : Pressor, Moutier
Photos : J. Bélat, Porrentruy ; E. Bettinelli, Neuchâtel ; F. Enard, Delémont ; P.-A. Gogniat, Delémont ; C. Riat, Delémont