

A16 Transjurane / Section 2 / Tronçon Boncourt - Bure

## **Tunnel de Neu-Bois**

Manifestation de démarrage des travaux d'excavation

Lundi 20 novembre 2006, Boncourt

## **Allocution de M. le Ministre Laurent SCHAFFTER, chef du DEE**

*(seule la version parlée fait foi)*

Mesdames et Messieurs les députés au Parlement jurassien  
Monsieur le Maire de Delle et Conseiller général du Territoire de Belfort (à confirmer sur place)

Mesdames et Messieurs les Maires et représentants de communes de Boncourt et de Buix,

Messieurs les représentants de l'Office fédéral des routes,

Monsieur le président du Conseil d'administration de l'entreprise pilote Infra Tunnel et ancien Président du Conseil National,

Messieurs les représentants des mandataires et des entreprises,

Chers collaboratrices et collaborateurs du Service des ponts et chaussées,

Mesdames et Messieurs les représentants des médias,

Chers invités,

C'est un événement majeur pour la poursuite des travaux d'achèvement de la Transjurane qui nous réunit aujourd'hui. En effet, la dernière fois qu'une manifestation de première pierre pour un tunnel de l'A16 a eu lieu, c'était au siècle passé, en 1999, pour les tunnels du contournement de Porrentruy.

Depuis lors, un travail considérable a été fourni, qui a débouché sur la mise en service des contournements de Porrentruy et de Delémont à la fin de l'année passée.

Aujourd'hui, il reste encore 18 kilomètres d'autoroute à construire dans le canton du Jura, dont 13,5 concernent l'Ajoie, de Boncourt à Porrentruy Ouest.

La section 1, qui correspond à la plate-forme douanière de Boncourt-Delle, se trouve à quelques centaines de mètres d'ici, au nord, sur la frontière franco-suisse. Les travaux avancent à grand pas, en vue d'une mise en service prévue à la fin de l'année prochaine.

La section 2, de la jonction de Boncourt à celle de Porrentruy Ouest, est composée de nombreux ouvrages parmi lesquels 3 tunnels et 3 viaducs.

Concernant les viaducs, deux sont actuellement en construction : les viaducs des Grand'Combes, à Boncourt, sous lesquels vous êtes passés pour venir ici, et les viaducs de la Combe Baidire, à Bure.

Le 3<sup>e</sup> viaduc est celui du Creugenat, encore en phase de projet. Il s'agira alors du viaduc le plus imposant de l'A16 dans le canton du Jura, avec une hauteur maximale de 50 mètres environ au-dessus du lit du Creugenat.

Quant aux 3 tunnels, le moins avancé dans la planification est celui du Bois-de-Montaignre, d'une longueur de 900 mètres, situé au sud de Courtedoux. Des travaux de terrassements dans les zones des portails ont déjà été effectués ou sont en cours, mais l'excavation proprement dite de la partie souterraine de cet ouvrage à 4 pistes n'interviendra qu'à partir de 2008.

Quant au tunnel de Bure, il vient d'être adjudgé par le Gouvernement jurassien, la semaine passée. C'est une excellente nouvelle puisque ce tunnel à deux pistes est l'ouvrage le plus important de la section 2, avec ses 3 kilomètres pour un investissement d'un peu plus de 130 millions de francs. Les travaux d'installations devraient pouvoir démarrer dans les mois qui viennent.

Enfin, le 3<sup>e</sup> tunnel à réaliser sur la section 2 est celui qui nous réunit aujourd'hui, le tunnel de Neu-Bois, dont le chantier va enfin pouvoir démarrer de façon concrète après un retard de près de 8 mois dû à un recours que la Chambre administrative du Tribunal cantonal a finalement déclaré non fondé.

Le retard engendré par ce recours aura des conséquences importantes d'une part sur la planification de la section 2 de l'A16 : les 8 mois perdus ne pourront pas être rattrapés, et nous risquons bien de ne pas pouvoir mettre en service le tronçon Boncourt - Bure en 2010 comme prévu mais plutôt en 2011 !

D'autre part, c'est un montant d'environ 10 millions de francs qui ne pourra pas être investi cette année sur ce chantier, et ce malgré le fait que le Service des ponts et chaussées a fait tout son possible pour engager d'autres travaux non planifiés afin d'utiliser au maximum les crédits fédéraux.

A ce titre, je tiens à saluer les nombreux efforts réalisés par les collaborateurs du Service des ponts et chaussées pour tenter de compenser au mieux les conséquences financières engendrées par ce recours.

Regardons plutôt vers l'avenir et intéressons-nous au chantier du tunnel de Neu-Bois. La méthode qui a été choisie pour la construction de ce tunnel est une méthode douce car nous nous trouvons ici dans un secteur délicat. Le tracé A16 emprunté par le tunnel de Neu-Bois passe en partie sur les grottes de Milandre. Ces grottes sont les plus longues du Jura suisse et méritent le statut de site géologique d'importance nationale, dont la protection doit être assurée pour la sauvegarde du patrimoine naturel. La méthode d'excavation utilisée qui prévoit le creusement préalable d'une galerie pilote pour chaque tube permet de détendre le massif et de procéder à une reconnaissance géologique supplémentaire. Suivra alors l'alésage des deux galeries à la haveuse.

D'autre part, le tunnel recoupe une zone de protection des eaux alimentant la commune de Boncourt en eau potable. Il a donc été nécessaire de mettre en place des mesures de protection afin de ne pas polluer l'eau des Boncourtois durant le chantier. En outre, une conduite provisoire d'eau de secours pour la commune de Boncourt a été installée avant le début de ce chantier.

C'est donc sans l'ombre d'un risque que les travaux du tunnel de Neu-Bois peuvent démarrer. Quant à la fin des travaux, elle est prévue pour le début 2010.

D'une façon plus globale, le démarrage de ce chantier marque une étape importante dans la réalisation de la Transjurane en Ajoie. Et dès l'an prochain, avec le tunnel de Bure, deux des plus grands ouvrages de la section 2 seront en chantier.

La planification actuelle, si elle n'est pas remise en question par divers freins comme de nouveaux recours par exemple, doit nous permettre de garantir l'achèvement de l'A16 de Boncourt à Porrentruy et de Delémont à Choindez en 2014, avec des mises en service partielles en 2007 pour la plate-forme douanière et la demi-jonction de Choindez, et en 2011 pour le tronçon Boncourt - Bure.

Ces délais sont prévus par le 7<sup>e</sup> programme d'investissements à long terme du Conseil fédéral, programme pour le respect duquel je me suis déjà battu et pour lequel j'ai bien l'intention de continuer à me battre, en étroite collaboration avec les services compétents du canton et de la Confédération. Il en va du développement économique, social et culturel de l'ensemble de notre région.

En guise de conclusion, je tiens à adresser mes vifs remerciements

- à l'Office fédéral des routes, avec qui nous avons d'excellents contacts, pour sa compréhension des enjeux déterminants pour l'A16 et déterminés par l'A16 ;
- aux autorités communales et aux populations de Boncourt et Buix pour leur compréhension face aux nuisances certes limitées qu'engendrent ces grands chantiers ;
- au consortium ATNB et aux entreprises qui le composent, consortium sur qui nous comptons pour une réalisation optimale de ce tunnel, en espérant que ce chantier se déroule comme prévu, sans accident ni surprise géologique notamment ;
- à tous les mandataires et les autres entreprises impliqués dans le projet ;
- enfin au service des ponts et chaussées pour le travail considérable déjà effectué et à venir.

Merci de votre attention.

Laurent SCHAFFTER  
Boncourt, le 20 novembre 2006.