

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° 16

Août 2007

Sommaire

- Pages 2 et 3 Tour d'horizon des chantiers (JU)
Point fort: tunnel du Neu-Bois
- Pages 4 et 5 Tour d'horizon des chantiers (BE)
Point fort: tunnel de Moutier
- Page 6 Plate-forme douanière de Boncourt-Belle
- Page 7 Tronçon Choïndez-Moutier Nord:
Mise en service le 30 novembre 2007
- Page 8 Portes ouvertes le 15 septembre 2007

Editorial

M. Laurent Schaffter, président du Gouvernement jurassien, chef du Département de l'environnement et de l'équipement de la République et Canton du Jura.



Après 1998 et 2005, 2007 est encore une année à marquer d'une pierre blanche pour la Transjurane! Deux nouveaux tronçons seront en effet ouverts au trafic à la fin de cette année: la plate-forme douanière de Boncourt-Belle et le tronçon intercantonal Choïndez-Moutier Nord. De quoi se réjouir, et à plusieurs titres.

Se réjouir tout d'abord en constatant avec satisfaction que les efforts menés pour la construction de l'A16 portent leurs fruits. A peine deux ans après la mise en service des contournements de Porrentruy et Delémont, la Transjurane s'allonge encore de quelques kilomètres. Nous améliorerons encore l'accessibilité et l'attractivité de notre région.

Se réjouir aussi du rapprochement entre le canton du Jura et le Jura bernois qu'impitque l'ouverture de la section Choïndez-Moutier Nord. Fruit d'une intense collaboration intercantonale, ce tronçon autoroutier est un signe positif d'anticipation des relations qui sont actuellement à l'étude au sein de l'Assemblée interjurassienne.

Se réjouir encore de la progression significative des travaux en cours. La construction de la Transjurane a abordé sa dernière ligne droite qui débouchera sur sa mise en service complète dans le canton du Jura en 2014. A nous de faire en sorte que la planification et la gestion des chantiers nous permettent de tenir cet objectif.

Se réjouir enfin de pouvoir découvrir ces deux nouveaux tronçons lors des journées Portes ouvertes (le 15 septembre de Choïndez à Moutier Nord; le 17 novembre sur la plate-forme douanière). Venez nombreux, cher public, car c'est à vous qu'appartient l'A16.

A16 - Délais d'ouverture

- 2007 Choïndez - Moutier Nord
Plate-forme douanière
- 2011 Boncourt - Bure
Moutier Nord - Moutier Sud
- 2012 Moutier Sud - Court
Loveresse - Tavannes
- 2014 Bure - Porrentruy
Delémont - Choïndez
- 2016 Court - Loveresse



A16 – Actualités – JU

La construction de l'A16 en Ajoie est entrée depuis l'année passée dans sa dernière grande phase de travaux qui débouchera sur la mise en service du tronçon Boncourt Bure en 2011 puis du tronçon Bure - Porrentruy Ouest en 2014.

La plate-forme douanière de Boncourt-Delle (voir page 6) et la demi-jonction de Choindez (voir pages 7 et 8) seront mises en service en novembre prochain. Au préalable, des journées Portes ouvertes auront permis à la population de découvrir ces infrastructures autoroutières de qualité (le 15 septembre sur le tronçon Choindez - Moutier et le 17 novembre sur la plate-forme douanière).

Les ouvrages principaux en construction de Boncourt à Porrentruy sont, du Nord au Sud, les viaducs des Grand'Combes, le tunnel du Neu-Bois, la jonction de Bure, le tunnel de Bure, un réseau important de pistes de chantiers, la demi-jonction de Chevenez, la nouvelle route cantonale 247 en direction de Chevenez et la fouille au portail Est du tunnel du Bois de Montaigne. D'autres ouvrages de moindre ampleur mais tout aussi importants sont également en cours de réalisation entre Boncourt et Porrentruy.

Plus au Sud, à partir de Courrendlin, les travaux d'excavation de la galerie de reconnaissance du tunnel de Choindez se poursuivent et dureront jusqu'en été 2008.

Tunnel du Neu-Bois

L'excavation de ce tunnel de 941 mètres, situé sur les communes de Boncourt et Buix et constitué de deux tubes parallèles, a débuté en novembre 2006. Sept mois plus tard, le 2 juillet 2007, la première étape de cet important chantier a pris fin avec le percement des galeries pilotes de chaque tube réalisées au moyen d'un tunnelier de 3.6 mètres de diamètre.

Cette phase du chantier a été passablement perturbée par la géologie, en particulier dans le tube Ouest. Si les cinq premières zones karstiques rencontrées ont pu être franchies malgré les difficultés par le tunnelier, le sixième karst, lui, s'est révélé infranchissable en raison de la faible couverture et a nécessité l'extraction de la tête du tunnelier à environ 150 mètres du portail Sud. Ces perturbations dues à la géologie ont engendré un léger retard par rapport au programme initial des travaux, retard en grande partie rattrapé lors de l'excavation du tube Est, effectuée sans surprise majeure.



La deuxième phase du chantier, actuellement en cours, consiste à agrandir par alésage la galerie pilote de chaque tube au moyen d'une machine à attaque ponctuelle (haveuse), en calotte, à une largeur de 11.5 mètres.

La troisième phase verra l'excavation de la partie inférieure du tunnel appelée «stross» également au moyen d'une machine à attaque ponctuelle.

Quant à la dernière phase de l'excavation, elle consistera à abattre l'espace réservé aux galeries techniques prévues sous la chaussée de chaque tube.

Le programme des travaux prévoit toujours la fin de l'excavation de cet ouvrage souterrain à quatre pistes en 2010, en vue de son équipement puis de sa mise en service en 2011.



Viaducs du Creugenat

La phase menant à l'adjudication des travaux des viaducs du Creugenat est actuellement en cours, selon la procédure des mandats parallèles. Les deux projets retenus suite à une première sélection sont mis en concurrence jusqu'à l'adjudication des travaux. Le premier projet propose un ouvrage béton construit en encorbellement alors que le second est celui d'un ouvrage mixte béton-acier réalisé par la technique du poussage cadencé. Le résultat de l'évaluation des offres en cours d'élaboration déterminera dans les mois qui viennent lequel des deux projets sera réalisé. La procédure des mandats parallèles appliquée pour cet ouvrage est une exigence de l'Office fédéral des routes afin d'obtenir le meilleur rapport qualité/prix de l'ouvrage par une mise en concurrence déjà au stade des projets.

Les viaducs du Creugenat, situés sur la section 2 de l'A16, à l'Ouest de Courtedoux, constituent l'un des ouvrages majeurs de la Transjurane. Ils sont composés de deux ponts indépendants et parallèles d'une longueur d'environ 570 mètres pour le viaduc Nord et d'environ 550 mètres pour le viaduc Sud. Ces ouvrages enjambent la plaine du Creugenat à une hauteur maximale de 50 mètres au-dessus du terrain naturel. Leur intégration dans le paysage a fait l'objet d'une étude particulière. Leur réalisation est prévue à partir du début 2008 pour une durée de trois ans environ.

