

Désenclavement du Jura-Sud

La percée de Pierre-Pertuis

« La Direction des travaux publics du canton de Berne est décidée à investir toutes ses forces et tous ses moyens en vue de la réalisation de la Transjurane. » Tels sont les termes que le conseiller d'Etat G. Bürki a utilisés hier matin, au-dessus de Sonceboz, pour marquer l'ouverture du chantier, devisé à un milliard de francs, des 29 kilomètres de la Transjurane qui, de La Roche Saint-Jean, permettront d'atteindre La Heutte, respectivement la route déjà réalisée qui franchit le Taubenloch.

Le percement du tunnel de 2100 mètres qui passera sous Pierre-Pertuis constitue indéniablement un événement dans l'aménagement de la N16. Non seulement met-il fin à une période d'attente de poursuite de la route du Taubenloch, dont la construction a été décidée dans les années septante, mais il va permettre l'inclusion de la Transjurane au réseau des routes nationales, surtout si la décision concernant le contournement de Bienne intervient, comme cela a été annoncé récemment, avant la fin de cette année encore.

Les propos que le directeur cantonal des Travaux publics a tenus hier devant tout un parterre de personnalités, au nombre desquelles figuraient notamment les députés et préfets des districts jurassiens méridionaux, sont très réconfortants, en ce sens que, désormais, tout sera entrepris pour que, d'ici quinze ans, le Jura-Sud possède enfin le tronçon d'autoroute qui le sortira de son isolement.

Savoir foncer

Il y aura bientôt un an que les travaux d'accès à ce qui sera le chantier principal du tronçon de Pierre-Pertuis ont débuté. Actuellement, le projet d'exécution du secteur Tavannes - La Heutte n'a pas encore été approuvé par le Département fédéral des transports et des communications, mais cela n'empêche nullement l'exécution de la galerie de sondage du premier des trois tunnels qui traverseront les chaînes ju-

rassiennes, avec Graitery (2500 mètres) et Raimeux (3100 mètres).

L'une des particularités de la future Transjurane sera en effet de passer, sur près de la moitié de sa longueur, sous terre.

Le programme de construction a été établi en trois étapes. Le contournement de La Heutte permettra une ouverture au trafic en 1993 et le percement du tunnel de Pierre-Pertuis en 1995. Parallèlement sera entrepris le contournement de Moutier, avec réalisation des secteurs menant jusqu'à la frontière du canton du Jura et à Court. Temps de réalisation: jusqu'en 1998, vu le creusage de deux tunnels de respectivement 1200 et 1000 mètres. Enfin, entre 1994 et 2003 sera construite la liaison de la vallée de Tavannes, avec un tracé passant au sud des localités, à la hauteur des pâturages.

Pactole à partager

Une première estimation des coûts d'exécution fait état d'un montant d'un

milliard. Pour le canton de Berne, dont la participation est fixée à 16 %, cela signifie donc le débours de 160 millions, soit l'équivalent d'environ 15 millions à prévoir au budget routier annuel. Une somme que l'adjonction du contournement de Bienne fera doubler.

Sur le plan régional, les investissements dus à la réalisation de la N16 constitueront un apport économique bienvenu. L'absence d'importantes entreprises spécialisées dans le Jura-Sud empêchera cependant la totalité de la manne escomptée de retomber dans la région. On en sera même assez loin puisque l'on estime que seul un cinquième des travaux sera accompli par des entreprises de génie civil et de construction du coin, soit l'équivalent de 200 millions. Même si cela représentera déjà un pactole important dans la perspective de l'impulsion qu'il pourra apporter à la région, force est de constater que l'écart demeure considérable.

Parmi les propos tenus par les autres orateurs du jour — dont MM. Jenk, Gnehm et Jean-Pierre Graber, membre du Conseil de la Fédération des communes du Jura bernois, il convient sans doute encore de retenir ceux concernant la mise en danger de l'eau de la région par l'exécution des travaux prévus. Selon les spécialistes, les propos alarmistes avancés jusqu'ici n'ont pas leur raison d'être. Toutes les figures d'espèce imaginées en cas de catastrophe peuvent être écartées, aussi bien pour Sonceboz que pour Tavannes. En effet, des travaux ont déjà été entrepris au puits profond de Tavannes, lequel fournit 600 litres par minute d'eau claire qu'il est possible d'injecter dans le réseau d'alimentation de cette localité. Dans quelques jours, il sera en outre possible de pomper l'eau de Tavannes dans le réservoir de Pierre-Pertuis, qui alimente Sonceboz. Ainsi, tout a été prévu pour que l'approvisionnement en eau potable soit garanti, même en cas de perte momentanée d'une source. (fx)

Le tracé de la future N16 dans le Jura-Sud. (P)

