

Cérémonie de percement du tunnel de Loveresse, lundi 2 juin 2014

Allocution de M. Jean-Pierre Zürcher, chef de la section Construction des routes nationales

Messieurs les Maires et représentants des communes,
Messieurs les membres du Conseil du Jura bernois,
Mesdames et Messieurs les représentantes et représentants des milieux professionnels,
Mesdames et Messieurs les représentantes et représentants des médias,
Mesdames et Messieurs,
Chers collègues,

Je vous souhaite la cordiale bienvenue à la cérémonie du percement du tunnel de Loveresse. Cela fait maintenant bientôt 30 ans que nous parlons du tunnel de Loveresse. Heureusement pour nous, la durée de vie d'un tunnel, contrairement aux ustensiles de cuisine, est supérieure à 30 ans. Dans toute construction, il y a un temps pour réfléchir, planifier et décider. Généralement, les périodes de planifications et de conciliation s'étendent sur plusieurs années. Mais il y a aussi un temps pour construire, une phase qui comme vous le savez, est soumise à des contraintes serrées et à des cadences bien définies dans les programmes de réalisation. L'entreprise n'a souvent pas le choix et doit se plier aux exigences du maître de l'ouvrage. A Loveresse, les personnes impliquées dans le projet ont été confrontés à des contraintes dans toutes les phases d'avancement. Par leur engagement exemplaire, elles ont réussi à respecter les délais de ces différentes phases d'excavation, ce pourquoi je les félicite.

La Transjurane est un vaste projet qui s'est construit par étapes successives. A aucun moment, nous avons été forcés d'arrêter les travaux, même si des allègements budgétaires nous ont parfois obligés à ralentir le rythme d'avancement. Des ajustements apportés au programme des travaux ont toutefois été souvent profitables aux bureaux d'ingénieurs et aux entreprises engagés dans le projet; ils ont permis d'éviter des activités en dents de scie avec des périodes de surcharges de travail ou de manques d'activités. Cette stabilité a été favorable aussi bien du point de vue économique, que du point de vue du marché de l'emploi.

Que dire de la genèse du tunnel de Loveresse? Il constitue un des maillons d'une suite d'ouvrages d'art réalisés dans la vallée de Tavannes. Néanmoins, tout a été fait pour que l'impact sur le paysage de cet ouvrage, situé à flanc de coteau et sur un site boisé, reste faible depuis la vallée, en particulier depuis les villages de Loveresse et de Pontenet.

Les travaux effectués à Loveresse ont le mérite de montrer comment les instances politiques, l'ingénieur et l'entrepreneur peuvent collaborer pour transformer et enrichir une région, et cela sans créer des nuisances démesurées.

Lors de l'établissement du projet général en 1987, nous avons alors été chargés d'étudier deux tracés différents dans la vallée de Tavannes, l'un au Sud, l'autre au Nord. Si la variante Nord avait été retenue, le tunnel de Loveresse aurait été certes beaucoup plus court, mais il



se serait trouvé près du Champ du Moulin. Le projet général approuvé par le Conseil fédéral en 1993, soit il y a 21 ans, a permis de préserver le village de Loveresse des impacts bien plus conséquents qu'aurait engendrés la variante Nord. L'idée de l'implantation de l'autoroute située sur le pas de la porte des résidents a ainsi pu être écartée.

Les travaux du tunnel de Loveresse, adjugés en août 2011, ont débuté en octobre de la même année. En tant que maître de l'ouvrage assumant la direction générale des travaux, nous constatons avec la plus grande satisfaction que le programme des travaux inhérent au tunnel de Loveresse est respecté.

Maintenir le programme des travaux est un défi de tous les jours lorsqu'on connaît les méthodes d'avancement. Pour le tunnel de Loveresse, il a fallu procéder à un soutènement des fouilles aux portails, creuser la calotte dans des conditions géologiques difficiles, réaliser un blindage au front, des micropieux et j'en passe.

La maîtrise de tous les aspects complexes liés à la construction d'un tel ouvrage n'aurait pas été possible sans le travail considérable fourni par les ouvriers et contremaîtres, par les équipes de soutien technique, par les ingénieurs et planificateurs, et sans l'engagement des gestionnaires, des cadres du consortium d'entreprises mandataires et de la direction locale des travaux.

Je peux vous assurer que la direction générale et locale des travaux est très satisfaite des résultats obtenus. Je tiens en particulier à saluer le dialogue constructif et la bonne entente entre les acteurs engagés dans ce projet. Le dynamisme des équipes ainsi que l'échange d'expériences entre tous les intervenants ont porté leurs fruits.

Au nom du maître de l'ouvrage, j'aimerais vous adresser mes plus sincères félicitations et ma plus vive reconnaissance.

Permettez-moi de remercier l'Office fédéral des routes, pour son rôle important et son soutien dans l'exercice de la haute surveillance du projet et des travaux.

Je remercie, par la même occasion, les autorités communales qui nous appuient dans la réalisation de ce grand projet. Enfin, j'adresse mes sincères remerciements aux riverains et exploitants des terrains qui côtoient le chantier, pour leur compréhension et leur indulgence face à des conditions parfois difficiles à supporter.

Même si tout n'est pas encore terminé, le percement du tunnel de Loveresse est une victoire d'étape en plus dans la construction de la Transjurane. La ligne d'arrivée n'est plus très loin: gardez le maillot jaune et, à la fin de l'automne 2016, nous franchirons ensemble la dernière grande étape, celle de l'inauguration complète de l'A16 dans le Jura bernois.

Merci de votre attention !