

SAINT-BRAIS

Le tunnel de La Roche a fait peau neuve

► Les travaux de réfection du tunnel de La Roche

se sont achevés hier. L'ouvrage a été inauguré durant la matinée.

► La route cantonale H18 entre Glovelier et Saint-Brais a rouvert l'après-midi au trafic, qui transite désormais au travers d'un tunnel élargi.

Le ministre de l'Environnement David Eray, le chef du Service des infrastructures ad interim Thierry Beuchat, le responsable des travaux du bureau d'ingénieurs chargé du projet GHV-BP (Delémont) Sylvain Plumey et le représentant de l'entreprise Infra Tunnel SA (Marin-Épagnier) Maxime Lanz se sont réunis devant la presse hier matin afin de marquer symboliquement la fin du chantier, alors que la circulation a rouvert sur le tronçon aux alentours de 16 h.

«Un nouveau chapitre»

«Ce tunnel, dont l'histoire a débuté il y a 200 ans, vit aujourd'hui le début d'un nouveau chapitre qui le prépare à affronter l'avenir avec une vigueur retrouvée», s'est exclamé fièrement David Eray. Mais que représente la fin de ce chantier pour le ministre? Réponse: «Aujourd'hui est une excellente journée pour l'amélioration de la sécurité routière, des conditions de circulation sur la H18.»

Car avec 5,5 mètres de hauteur en clé de voûte et 7,2 mètres de largeur à sa base – 70 centimètres de hauteur et 1,2

mètre de largeur ont été ajoutés – l'ouvrage, de 12 mètres de long, dispose désormais d'un gabarit garantissant la sécurité et le confort de franchissement pour tous les usagers.

Les véhicules légers peuvent depuis hier se croiser sereinement – ce qui n'est toujours pas le cas des camions – alors que les poids lourds ne sont plus gênés au passage de ce qui a longtemps constitué un goulet d'étranglement de la circulation.

Un procédé innovateur

Selon le ministre de l'Environnement, les travaux menés depuis le 5 juillet par l'entrepr-



Maxime Lanz, Sylvain Plumey, David Eray et Thierry Beuchat (de gauche à droite), se sont retrouvés pour l'inauguration de l'ouvrage.

PHOTOS STÉPHANE GERBER

se spécialisée dans la construction d'ouvrages souterrains Infra Tunnel SA se sont déroulés conformément au programme. Celui-ci a été adapté pour faire face aux retards d'approvisionnement de certains matériaux suite à la crise sanitaire.

Un procédé novateur avait été choisi pour l'habillage intérieur du tunnel, comme l'a mentionné hier encore David Eray: «Le béton projeté en surface – dix fois plus résistant qu'un béton standard – est un matériau composé de fibres métalliques. Il joue un rôle de résistance mais aussi d'étanchéité, et a permis de réduire l'épaisseur de la voûte et du volume d'excavation. C'est la première fois au monde qu'il a été utilisé pour un tunnel.»

Pour rappel, les travaux s'élèvent à 830 000 fr. «Avec son coût, l'alésage de l'ouvrage constitue une alternative raisonnable», a finalement souligné David Eray.

KATHLEEN BROSZY

Une histoire qui a débuté il y a plus de deux cent cinquante ans

► David Eray a profité de l'occasion afin de revenir sur l'histoire de l'ouvrage. «L'arrête rocheuse devant laquelle nous nous trouvons aujourd'hui constitue un obstacle à la communication et aux échanges à large échelle. C'est pourquoi nos prédécesseurs solutionnent le problème en creusant, en 1821, le passage à travers La Roche, dans le but de permettre le transit des personnes et des biens», mentionne-t-il dans un premier temps. Avant cette date, diverses démarches voient le jour afin de réaliser le tunnel. En 1767, à l'époque de l'Évêché de Bâle, le chancelier Billieux s'adresse au ministre Pergaux, basé à Bienne, pour prolonger la route Pontarlier – Neuchâtel jusque vers Saint-Louis. Il propose quelques va-

riantes, dont l'axe La Chaux-de-Fonds – Glovelier. Entre 1815 et 1830, plusieurs arêtes importantes sont construites dans le Jura, suite à l'arrivée de l'Évêché de Bâle dans le canton de Berne. La route Glovelier – Saint-Brais voit le jour pour 19 000 fr. de l'époque. Elle est financée par les communes des districts de Delémont et des Franches-Montagnes, avec une subvention du canton de Berne de 2400 fr. Entre 1929 et 1930, le tronçon La Caquerelle – La Roche est créé, entièrement à la charge du district de Porrentruy, «afin d'écouler plus facilement les produits agricoles de l'Ajoie vers les Franches-Montagnes». Son coût? 26 000 fr. de l'époque, pour 9 kilomètres. À titre de comparaison, en 1821, l'Hôtel de

Gléresse, à Porrentruy – qui vaut aujourd'hui entre 500 000 et un million – a été vendu pour une valeur de 52 000 fr. de l'époque. Les moyens de transport se sont ensuite transformés, les infrastructures routières se sont adaptées. En 1855, une annonce indique qu'«un second service à deux chevaux sera établi en février 1856 entre La Chaux-de-Fonds, La Roche et Delémont, en remplacement d'un des deux services actuels à un seul cheval». «On commence à rendre les transports plus efficaces, plus rapides et performants», relève David Eray. Mais il faut aussi un bon service d'entretien: en 1858, une place de cantonnier est mise au concours, pour la route entre La Roche et Les Sairains. KBR