

7b, rue Saint-Maurice
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 73 00
f +41 32 420 73 01
sin@jura.ch

**A16 Transjurane – Section 2B (Bure-Porrentruy)
Manifestation d'inauguration du 21 août 2014**

**Allocution de Monsieur Jean-Philippe Chollet,
Ingénieur cantonal**

Seule la version parlée fait foi

Madame la Conseillère fédérale,
Messieurs les parlementaires fédéraux
Mesdames et MM les représentants des autorités cantonales et communales
Madame et Monsieur les représentants des instances religieuses,
Mmes et MM les représentants des administrations fédérales et cantonales,
Chers invités,

1998, 2002, 2005, 2007, 2011, 2014, les mathématiciens l'auront immédiatement relevé, il n'y a aucune logique arithmétique dans cette suite. Mais pour vous et nous, les concepteurs et les bâtisseurs de la Transjurane, c'est la déclinaison des dates des inaugurations que vient compléter, ce 21 août celle de la Section 2B – Bure/Porrentruy Ouest. Grâce à elles, depuis aujourd'hui, dans quelques heures, du Nord au Sud, le Canton du Jura et son grand voisin français seront reliés sans interruption par un cordon autoroutier ceci, avant de l'être, dans 2 ans, au reste de la Suisse.

Je laisse aux intervenants représentant les autorités politiques qui vont me succéder, le soin de vous révéler toutes les conséquences positives économiques et sociales que l'on en attend pour me consacrer à une simple évocation de l'histoire de ce chantier important pour nous, Jurassiens.

A l'intention de ceux d'entre vous qui n'ont pas en tête la géographie du Canton, la portion de presque 9 km que nous livrons ce jour à la Confédération et aux usagers constitue le dernier maillon de l'A16 entre Delémont et la frontière française à Boncourt/Delle.

Son projet définitif a été approuvé par le DETEC le 20 décembre 2001 ; c'était presque un cadeau de Noël. Nous avons dû batailler ferme pour des questions de délais, de programme de réalisation et, bien sûr, de coût ! L'autorisation prévoyait une réalisation d'abord à 2 puis à 4 pistes dans une étape ultérieure. A ce moment, nous pensions pouvoir empoigner les outils de suite mais notre optimisme fût rapidement tempéré par les sombres programmes d'assainissement des finances fédérales des années 2003/2004.

En 2005, enfin, nous pouvions démarrer les travaux, à *un rythme réduit*, ce sont les termes de la décision du DETEC de l'époque. Mais c'était déjà une bonne nouvelle et comme elle n'arrive jamais seule, courageuse, la nouvelle direction de l'OFROU révisait la lecture de l'approbation de 2001 et transformait l'étapage prévu en deux demi section 2A et 2B, toutes les deux à 4 voies !

A partir de cette date, nous avons pu construire. Je ne reviens pas sur la partie qui est en service depuis bientôt 3 ans pour m'étendre un peu sur les péripéties de l'étape d'aujourd'hui.

Après 15 années et la mise en service de quelques 20 km d'autoroute – ça représente quand même du 1,33 km/an ! -, je réalise qu'en fait, le génie civil n'est que la partie émergée de l'iceberg.

Construire une route fait appel à toutes sortes de disciplines auxquelles l'ingénieur n'est pas vraiment préparé. Lorsque j'ai fait acte de candidature en 1998 au Service, alors, des ponts et chaussées – et, nota bene, le dossier Transjurane était l'une des bonnes raisons de ma postulation – je ne suis pas certain que j'aurais persisté si mon futur employeur m'en avait décrit tous les aspects.

Mais aujourd'hui, loin de regretter quoi que ce soit, je tire un bilan très positif de cette magnifique aventure. Car il s'agit vraiment d'une aventure et de découvertes. Pensez un peu, naïf, au début, vous vous voyiez arpentant les grands chantiers d'ouvrages d'art avec les projeteurs et les entrepreneurs. Au lieu de cela, vous vous retrouvez, le soir, dans l'arrière salle d'un café de village participant à une assemblée de Syndicat – un de mes collègues parlait même d'assemblée synodale ! – Syndicat d'adduction d'eau pour négocier le futur prix du mètre cube d'eau après rénovation des installations pour les besoins de l'autoroute.

Vous pensiez faire des études de variantes de tracés dans des bureaux aseptisés sur des écrans d'ordinateurs sophistiqués et vous devez consacrer de longues séances à tenter de comprendre la problématique d'un agriculteur dont nos chantiers bouleversent l'exploitation avec tout ce que cela comprend de procédures administratives et d'incidences sur ses paiements directs.

Last but not least, vous voilà confronté à des ouvriers non conventionnels, vêtus comme les équipes méridionales qui ont contribué à la construction de nos infrastructures dans le milieu du XXème siècle, outillés de manière similaire aussi et vous apprenez que ces acteurs sont des spécialistes hautement qualifiés dans la recherche préhistorique et paléontologique.

Pour ne pas allonger inutilement, je passe rapidement sur les aspects environnementaux, architecturaux ou encore sportifs et touristique. Vous l'aurez compris, la réalisation de l'ouvrage que nous inaugurons aujourd'hui ne peut être que le résultat d'un important travail d'équipe et, ici le qualificatif trouve toute sa signification, d'une équipe vraiment pluridisciplinaire. Pluridisciplinaire au-delà des seules compétences techniques professionnelles. D'une manière générale, mais probablement encore davantage sur les chantiers de l'A16 en raison de la grande attente impatiente qu'elle suscite, ce sont toutes les qualités des intervenants qui sont mises à contribution. Patience, disponibilité, diplomatie, psychologie, mais aussi fermeté et détermination, toutes ces facultés parfois antinomiques sont rarement citées dans les appels de candidature mais elles sont autant de gages de succès et de progression des travaux.

Pour ceux d'entre vous qui pensent que j'exagère, je citerai simplement, anonymement, deux petits exemples. Le premier, celui ou, butant sur un problème d'emprise chez un privé, c'est finalement lorsque ce dernier a révoqué son avocat qu'en négociant directement entre nous, nous avons trouvé la solution. L'autre est celui de l'abandon des parois anti-retour de fumée, laides et onéreuses au portail ouest de Montaigne. Une ultime réunion de tous les intervenants sur le site, in extremis après bouclage de toutes les procédures d'aval, a permis de remettre en question la solution et de trouver une variante pragmatique sûre, acceptable et plus favorable à tous les points de vue.

Programmer et coordonner continuellement constitue parallèlement une des tâches clé de la réussite. Toujours fausses par définition, les prévisions de l'enchaînement des innombrables activités nécessaires à l'achèvement de l'ouvrage sont néanmoins indispensables. Garanties d'un maximum d'efficience elles doivent en permanence être tenues à jour pour permettre une maîtrise rigoureuse du coût qui, pour la section 2B avoisine les 700 Mio de francs. Elles assurent finalement, et cela a son importance, des budgets adéquats et des paiements réguliers à tous les prestataires.

A l'issue de ce bilan, il me revient donc aujourd'hui l'immense plaisir de remercier très chaleureusement tous les intervenants constituant l'équipe que j'évoquais il y a quelques instants.

Equipe dans laquelle chaque protagoniste a son importance, quelle que soit sa position dans l'organigramme. Dans cette opération, il n'y a pas de haut et de bas de l'échelle. J'aime comparer cette réalisation à celle d'un puzzle dans lequel chaque pièce a son rôle à jouer. Alors, j'espère que vous me le pardonneriez, mais, sans respect pour le protocole et parce que j'estime que je le lui dois, je commencerai exceptionnellement par le magnifique groupe qui m'a entouré au Service des infrastructures. Je n'oublie pas bien sûr également les autres collègues de l'administration, les entrepreneurs, les mandataires. Ma gratitude va naturellement aussi aux autorités fédérales, à vous Madame la Conseillère fédérale et à vos collaborateurs qui nous font confiance depuis de longues années, au Parlement cantonal et au Gouvernement pour leur soutien et leur compréhension aussi dans les moments plus difficiles de la réalisation. Une pensée va naturellement à la mémoire de M. Willy Stucky qui a laissé sa vie pour la réalisation du tunnel dans lequel nous nous trouvons. Enfin, je relève la patience de la population riveraine des chantiers et voies d'accès qui a supporté pendant une dizaine d'années leurs nuisances.

Pour presque terminer, je prends encore la liberté de vous donner rendez-vous, au nom de celui qui sera mon successeur, dans un peu plus de deux ans, pour achever la série peu mathématique que j'évoquais au début de mon intervention par la mise en service du dernier maillon de l'A16 jurassienne entre Delémont et la Roche St Jean.

Et maintenant, vous me donnerez encore deux minutes pour, en guise de remerciement à l'occasion de sa dernière participation à une mise en service dans le Jura, transmettre un petit souvenir régional au directeur de l'OFROU, mon ami Ruedi Dieterle que j'invite à s'avancer jusqu'à cette tribune

Je vous remercie de votre attention

Jean-Philippe Chollet
Ingénieur cantonal

Judi 21 août 2014
A16, tunnels du Bois de Montaigne, Courtedoux