

Pro Val Terbi

*Courroux, Courrendlin,
desserte du Val Terbi, délestage de Courroux,
H18 et A16*

**Des solutions praticables
et à court terme ...**

**...pour sortir de l'enlisement,
un projet simple**



H18 : pour sortir de l'enlèvement, un projet simple

1 Urgence : Courroux

13 000 véhicules traversent quotidiennement la sortie ouest de Courroux. L'urgence de traiter cette question est identique à celle du transit à Courrendlin. Voir carte des trafics en annexe.

La situation est intenable :

- Danger, traversée de route difficile.
- Bruit, nuisances sonores répertoriées mais pas traitées.
- Lois sur les nuisances et la qualité de l'air pas respectées.

Les solutions :

contournement nécessaire pour éviter le transit issu du haut du Val Terbi : desserte

5500 véhicules empruntent chaque jour la route de Vicques à Courroux.
Il est possible de dévier une grande partie de ce trafic par un contournement de Courroux.

2e sortie pour le trafic indigène : délestage

Courroux génère chaque jour 7500 véhicules qui s'ajoutent aux précédents et en font 13000 à la sortie ouest.
Il est nécessaire de créer une 2e sortie de Courroux, drainant le trafic issu des quartiers sud-est de Courroux vers la jonction A16 Ballastière.

Les deux trajets, délestage et desserte, conduisent conjointement vers le rond-point A16.

L'accès Courroux-A16 et l'accès Vicques-A16 auraient dû faire partie du projet Transjurane et bénéficier ainsi du subventionnement autoroutier. Pro Val Terbi a maintes fois posé la question, sans obtenir de réponse.

Délais et calendrier :

Depuis 2003, le dossier est enlisé :

- la Confédération peine à accorder les subventions légales pour l'A16 (cf manifestations à Berne).

Diminuer le trafic de Courroux par l'hypothèse H18, soit par la construction d'un tunnel dès Courcelon ?

- Irréalisable dans un délai raisonnable selon la fiche 2.05/JU.
- Impossible d'attendre 20 ou 30 ans, le problème de Courroux est à résoudre d'**urgence**, sans attendre la décision H18.

Financement : ressources cantonales

Les projets de contournement et de délestage de Courroux sont à intégrer dans le crédit d'étude de 220 000.- voté le 3 décembre 2003 par le Parlement.

Rappel : ces deux tracés sont des accès à l'A16. Comme tels ils doivent entrer dans le budget général A16 au même titre que d'autres réalisations (cf. Glovelier et Bure).

L'accès du Val Terbi à l'A16 et la 2e sortie de Courroux font partie des investissements cantonaux. Le Val Terbi a droit à sa part des investissements cantonaux.

Tracés :

- 2 solutions à étudier, choisir celle qui est la plus réaliste (voir les cartes annexées);
- tenir compte du trafic du Val Terbi vers l'A16, risque probable d'une forte augmentation des flux dès l'ouverture en 2005 du contournement autoroutier de Delémont sur le tracé Delémont-Porrentruy.

Dans la situation actuelle, le trafic Val Terbi-A16 passera essentiellement par Courrendlin. Ceci perdurera plusieurs années, surtout au rythme du subventionnement fédéral actuel.

Il faut donc tenir compte de Courrendlin dans la planification de la desserte du Val Terbi et du délestage de Courroux.

2 H18 vers Bâle

Etat de la situation

- décision du Parlement le 3 décembre 2003 ;
- les promesses de subventions évoquées alors sont irréalistes à l'heure actuelle.

**Il est nécessaire d'utiliser le crédit d'étude de 220 000.- d'une manière globale :
prise en compte de toutes les solutions réalistes.
Il faut en priorité résoudre de manière pertinente des questions vitales
pour *Courroux* et *Courrendlin*.**

3 H 18, projet 1985 à réactualiser en projet H18 2005

Rappel historique :

- 50 millions ont déjà été investis dans l'évitement de Soyhières : première étape dite *Soyhières 1*,
 - déplacement de la route, de la voie CFF et de la rivière ;
 - passage sous la voie des CFF (route actuelle près du Cavalier) réalisé, ceci pour supporter la nouvelle route H18 ;
- étape Est, direction Bâle : travaux bloqués, un ouvrage d'art réalisé en attente (passage sous-voie, voir photo plus bas).

Projet 1985 non réalisé :

- Une fois la H18 construite de Delémont aux Riedes, la route actuelle ne desservira plus que la zone de Bellerive (voir carte).
- Nouvel accès vers Soyhières :

L'accès à Soyhières a été prévu par une nouvelle jonction à hauteur de l'ancienne gare CFF.
- Voie CFF :

Le trajet actuel est déplacé sur l'autre rive de la Birse, sous le Vorbourg, et fait place à la route, d'où 2 ponts sur la Birse et un tunnel de 200 à 300 m sous Le Quenet.

Le nouveau tracé CFF est inclus dans le projet Rail 2000.
- À résoudre :

Le croisement rail/route, à hauteur de l'actuel passage à niveau du Colliard : un pont ?

Ce point concerne aussi la passerelle sur la Birse : piétons et cyclistes.

Ce croisement assure également la **sortie Nord de Delémont en direction de Bâle** et pourrait ainsi servir de RDU EST de Delémont.

Il est possible de passer à l'est de la maison Echafaudages Roth.

Poursuite du trajet de la route :

- pont sur la Sorne, traversée du terrain vague Von Roll ;
- tranchée couverte :
 - sous la voie industrielle Est des Rondez,
 - sous la route de Courroux,
 - sous la rue des Merisiers, située entre La Charrue et Le Quotidien Jurassien ;
- sortie dans la décharge de la Viole, au-delà de la fosse actuelle ;
- traversée de la ZARD ou utilisation du trajet actuel Delémont-Courrendlin ;
- jonction au rond-point A16 Ballastière.

4 Avantages et inconvénients du projet H18 2005

Avantages :

- en 1985, le projet était accepté au niveau de Soyhières ;
- le déplacement de la voie CFF est inscrit dans Rail 2000 , y compris le tunnel du Quenet ;
- le passage à niveau du Colliard doit être supprimé, il est englobé dans le projet;
- traversée de 2 zones à dépolluer. Elles devront l'être de toute manière, selon les études des anciennes décharges à assainir, en application des lois fédérales. Si la H18 est construite dans ce secteur, une contribution fédérale importante permettra de décontaminer :
 - le sous-sol des Rondez,
 - le dépôt Von Roll / Choindez-Rondez de la Viole ;
- utilisation de terrains vagues derrière les Rondez ;
- coûts moindres ;
- réalisation simplifiée, tout à l'air libre à part le tunnel CFF du Quenet ;
- une partie du tracé emprunte l'ancien parcours CFF :
 - emprise moindre, peu d'atteinte au site et suppression du passage supérieur du Vorbourg tristement célèbre.

Inconvénients :

- traversée d'une zone industrielle, assainissement bienvenu, mais exploitation Von Roll momentanément perturbée ;
- protection des batraciens à prendre en compte ;
- difficulté du croisement route/rail à hauteur du Colliard mais possibilité d'accueillir le trafic Delémont Nord vers Bâle (future RDU EST) ;
- terrain industriel sur d'anciennes mines ;
- nécessité de protéger les habitations des nuisances pendant les travaux, puis du bruit du trafic ;
- renforcement de la protection de Soyhières au niveau du bruit.

5 Conclusions

La résolution du problème de Courroux et de Courrendlin ne peut attendre. Il faut le traiter en urgence, par une solution cantonale liée à l'A16 et non à la H18.

Quant au projet H18, il est à inclure dans l'étude actuelle l'ensemble des solutions possibles. Le projet H18 2005 est réaliste, peu coûteux en atteinte à l'environnement. Les emprises sont en grande partie réalisées sur des tracés existants ou sur des terrains en friche.

Ce Projet H18 Delémont-Soyhières, H18 2005, ne représente qu'une fraction des dépenses envisagées par la décision du Parlement du 3 décembre 2003 - tunnel Courcelon-Hasenburg. Ses chances d'aboutissement sont réelles.

La population du Val Terbi attend de ses autorités proches, Députés et Maires, un effort important pour persuader les autorités cantonales d'entreprendre ce qui n'est que justice pour notre région et le développement du canton.

6 Ce dossier concerne en priorité :

- Les députés actuels et anciens, y compris les députés travaillant dans le Val Terbi et domiciliés ailleurs ;
- les maires des huit communes partenaires de l'AMVT, association des maires du Val Terbi ;
- la population du Val Terbi.

Une entrevue a été demandée au Conseil communal de Courroux, le 28 février 2005. Réponse d'accord de principe pour une rencontre reçue le 4 mars, mais prévue après constitution de la commission communale.

Annexes

Cartes des tracés et photos des lieux.

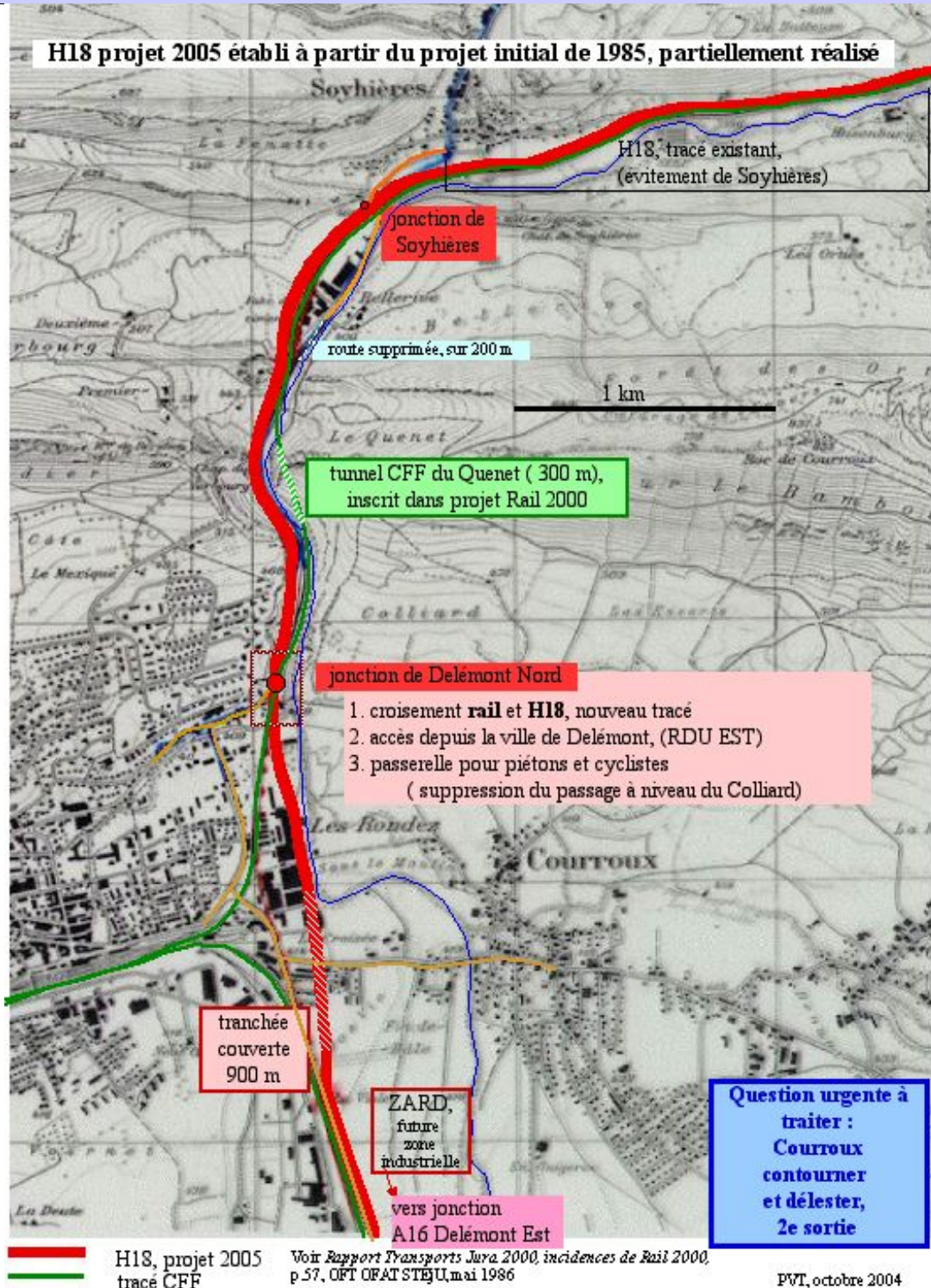
Cartes

1. Projet de tracé H18 vers Bâle reprenant les éléments déjà construits à partir du projet 1985.
2. Remaniement des parcelles agricoles, chemins ruraux.
3. Extrait de la carte trafic journalier 2000 RCJU, document PCH.
4. Projet de desserte du Val Terbi et délestage de Courroux par la route Vicques-Courrendlin.
5. Projet de desserte du Val Terbi et délestage de Courroux par la route Vicques-Courroux.
6. Trafic routier en Suisse, en 2004.

Photos (décembre 2004)

1. Les travaux déjà réalisés et laissés en attente.
2. Le trajet de la H18 peut passer : Maison Roth, terrains vagues, Rondez.
3. La rue des Merisiers, entre La Charrue et le Quotidien Jurassien.
4. La décharge de la Viole.

Cartes des tracés : le projet PVT2005, H18 vers Bâle



Délestage de Courroux et desserte du Val Terbi

Rappel : tracés prévus dans le remaniement des parcelles agricoles :

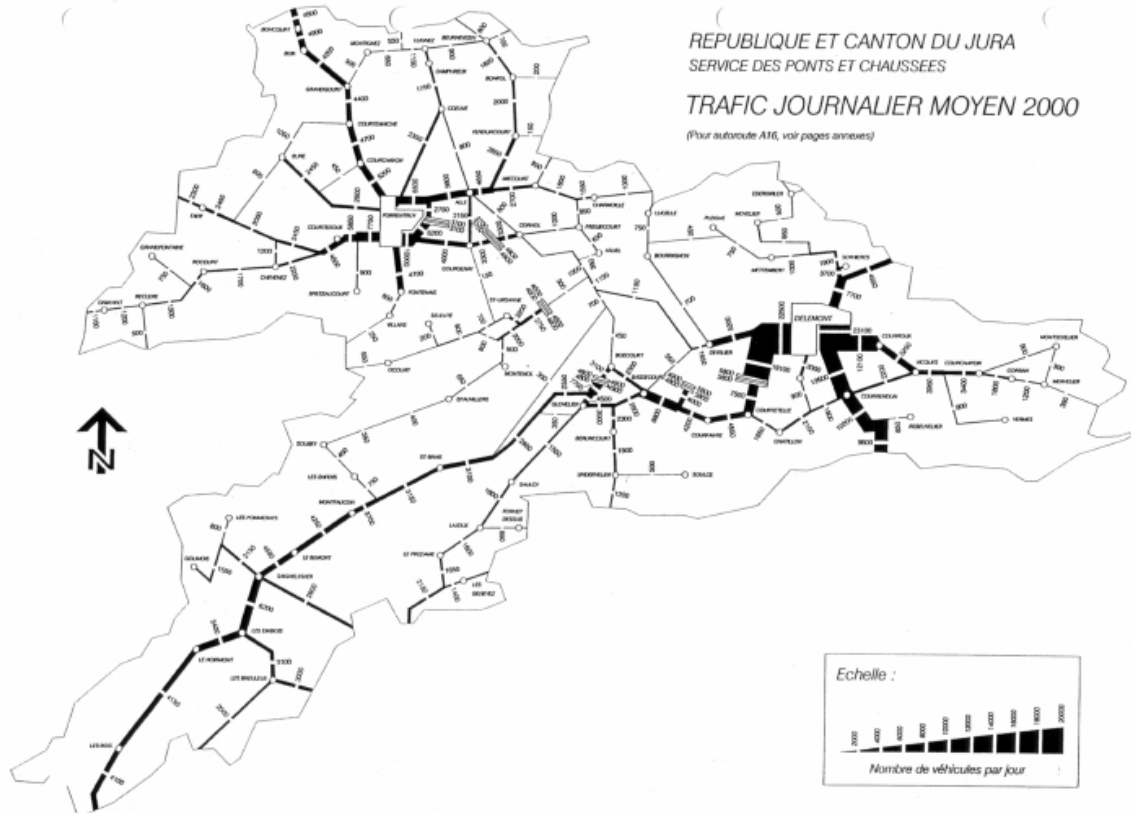
Le réseau des chemins ruraux, prévu dans le plan de réaménagement des parcelles, trace un maillage qui pourrait se superposer à l'une ou l'autre des solutions prévues pour la desserte du Val Terbi et pour le délestage de Courroux.

Une superposition permettrait de *limiter les emprises sur les terres cultivables*.

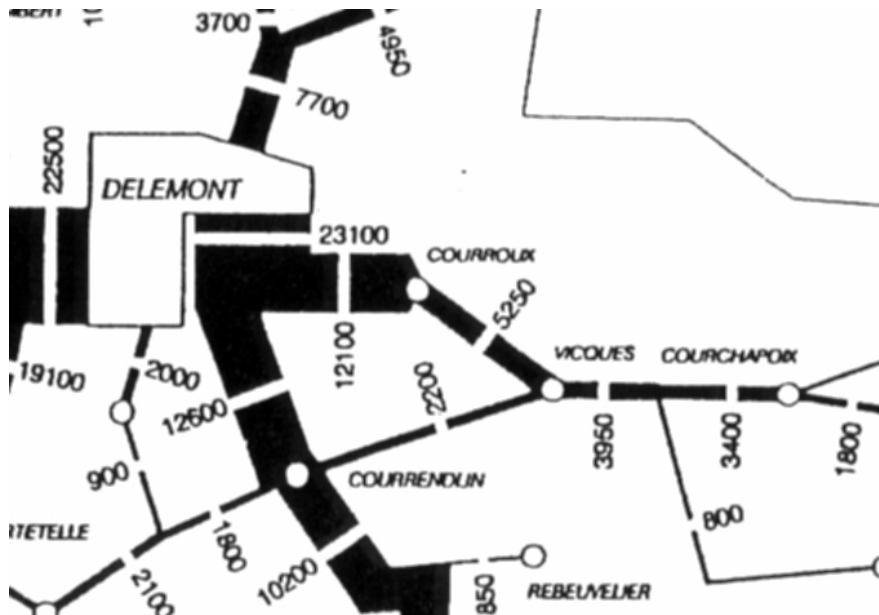


Rappel : trafic journalier moyen 2000, carte RCJU, document PCH

Ensemble du canton : mise en évidence des points noirs du trafic, tous situés autour de Delémont.



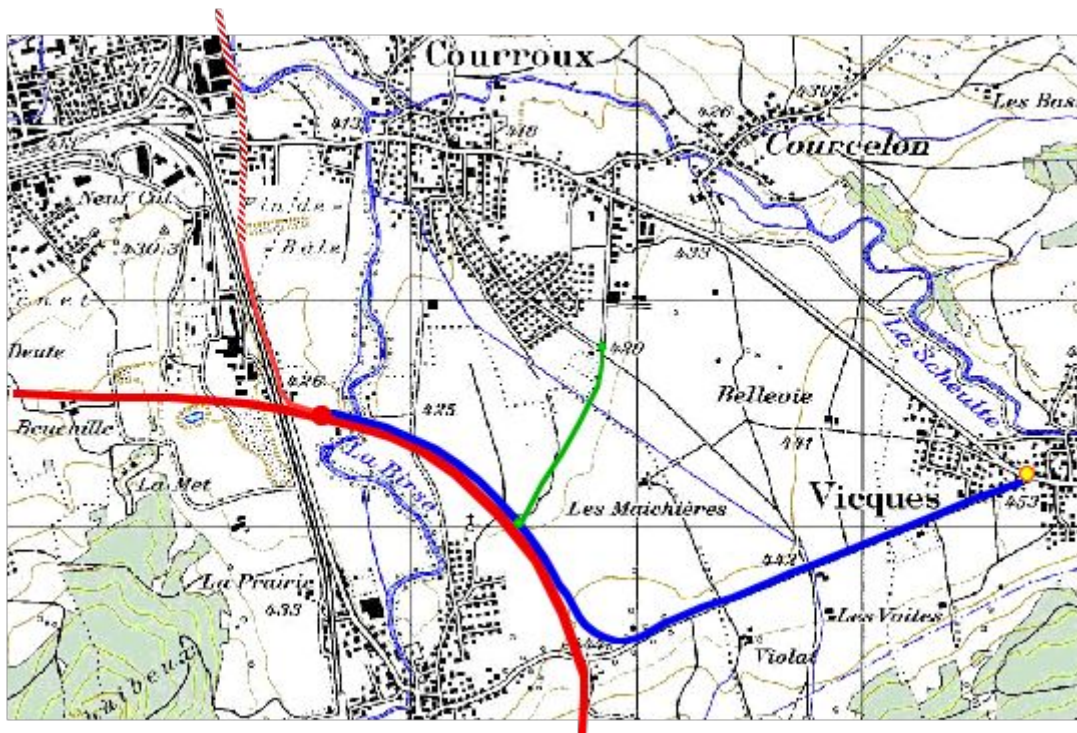
Situation du trafic entre le Val Terbi et Delémont : 12'100 véhicules à Courroux, il y a 5 ans !



Le projet de desserte et de délestage par la route Vicques-Violat :

desserte : accès à l'A16 pour le haut du Val Terbi

délestage : 2e sortie pour Courroux



Vicques-Courcelon-Ballastière : 4000 m
nouveau : 2000 m et pont

Vicques-Violat-Ballastière : 3600 m
existant à améliorer 1900 m
nouveau : 1700 m et pont

Jonction de délestage Rte Croix-bord A16 nouveau 650 m

Cette solution *préserv*e Courrendlin d'une augmentation du trafic Vicques-A16.

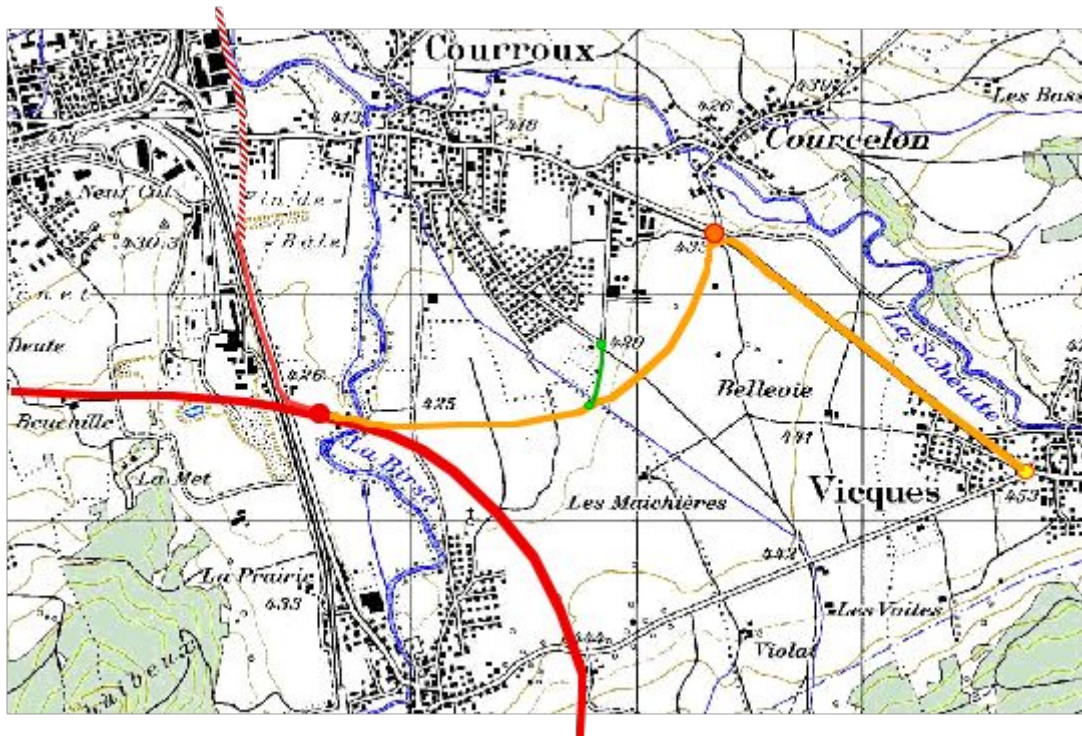
Dès septembre 2005, augmentation du trafic dans Courrendlin ...

De plus, le passage du trafic à travers Courrendlin pour rejoindre l'A16 est une hypothèse très probable si la circulation est augmentée entre Vicques et Courroux.

Le projet de desserte et de délestage par la route Vicques-Courroux :

desserte : accès à l'A16 pour le haut du Val Terbi

délestage : 2e sortie pour Courroux



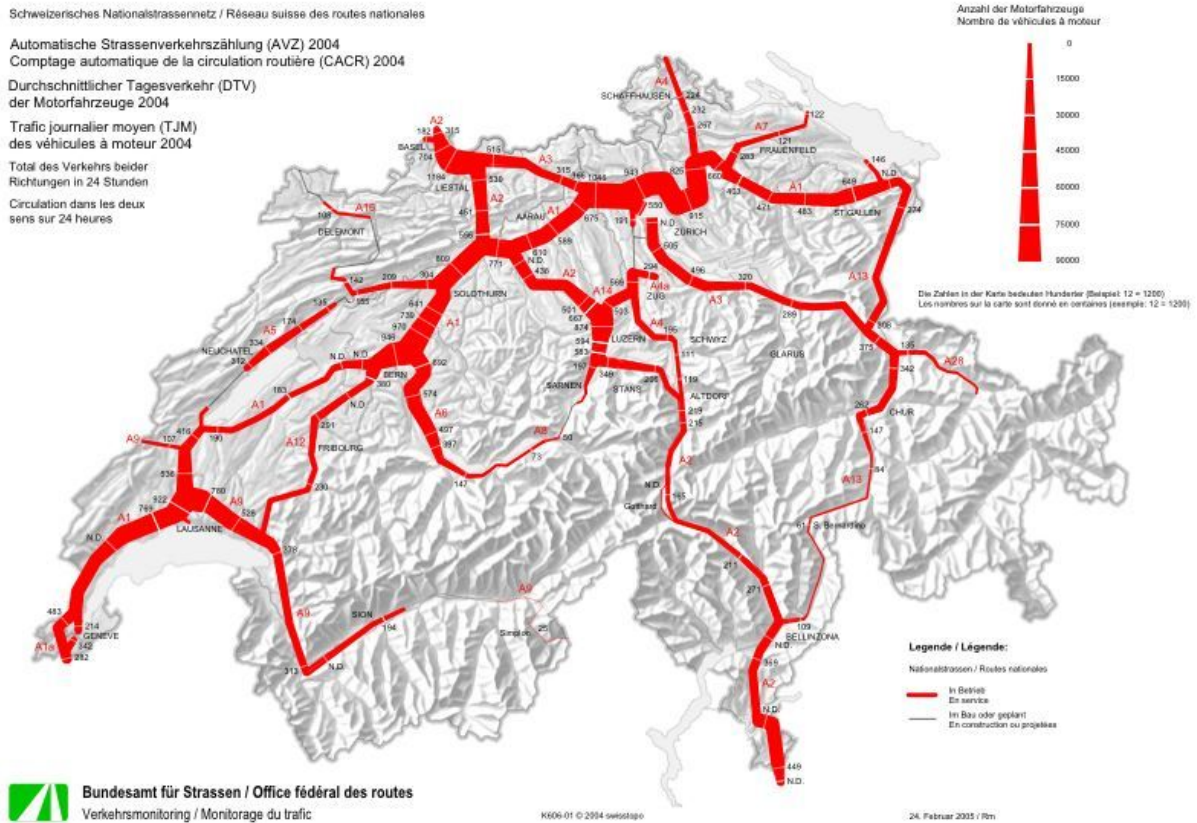
Vicques-Courcelon-Ballastière : 4000 m
nouveau : 2000 m et pont

Vicques-Violat-Ballastière : 3600 m
existant à améliorer 1900 m
nouveau : 1700 m et pont

Jonction de délestage Route de la Croix-bord A16 nouveau 650 m

La situation générale du trafic en Suisse, en 2004.

Cette carte met en évidence les points qui seront traités en priorité.



Comment se présente le parcours H18 proposé ?

Les travaux déjà réalisés et laissés en souffrance ... à Soyhières et aux Riedes.





Le décrochement, au-dessus du signal « travaux », correspond à l'appui du pont de la route H18 prévue.

Le trajet de la H18 peut passer :

→ À l'est de la maison Roth, en croisant la voie CFF et en englobant le passage piéton/cycliste



→ par dessus la Sorne et à travers les dépôts de scories des Rondez





→ au-delà des terrains vagues, 2 voies disponibles pour traverser l'usine. Le passage souterrain peut commencer ici, il est réalisable en tranchée ouverte.





→ en tranchée, vers La Charrue, au-delà de la route cantonale Delémont-Courroux



- au-delà de la route cantonale, sous la rue des Merisiers qui sépare La Charrue et le Quotidien Jurassien.
La tranchée couverte, creusée à ciel ouvert, continue.



→ au bout de la rue des Merisiers, sous les champs qui séparent de la décharge de la Viole.



→ la tranchée couverte pourrait revenir en surface ici, dans la décharge de la Virole.



→ de là, la H18 rejoint l'A16 à la jonction Delémont EST. Elle est en contact direct avec la ZARD.

Une nappe phréatique à sauver

Les travaux H18 permettraient d'assainir la zone de la décharge Von Roll qui a absorbé durant des années les déchets provenant de Choindez et des Rondez. Les camions ne transportaient pas que des matériaux non polluants... Cette décharge, de l'avis de M. Michel Monbaron, Dr ès sciences, contaminera la nappe phréatique qui **alimente l'agglomération delémontaine**.

Un jour ou l'autre, une décontamination sera nécessaire. Qui paiera la facture ? Nous sommes dans une société qui privatise les bénéfices et socialise les pertes, le canton et les communes devront donc passer à la caisse. Si un chantier H18 passe à cet endroit, le classement en route nationale implique une forte participation de la Confédération.

Pour Pro Val Terbi, le président
Louis-Joseph Fleury

avril 2005