

## ■ TUNNEL DE LA ROCHE

# Une première suisse pour un tunnel

► «Le Quotidien Jurassien» s'est rendu hier sur le chantier du tunnel de La Roche, désormais à mi-parcours.

► Alors que l'alésage proprement dit est terminé, il faudra durant le mois qui vient mettre en place les portails aux deux entrées du tunnel ainsi que le drainage, poser le caniveau et effectuer la réfection de la chaussée.

► Les délais ont jusqu'à présent été respectés, malgré quelques soucis d'approvisionnement en matériaux dus à la pandémie de Covid-19.

Après une phase de consolidation du massif rocheux par clouage, ayant pour but d'éviter que des blocs se détachent sur les ouvriers en contrebas, il a été procédé au creusement, ou alésage, du tunnel à l'aide d'un marteau hydraulique, ou «montabert», le nom générique utilisé dans le jargon professionnel.

«On a procédé à raison d'1,5 m par 1,5 m, en creusant, puis stabilisant la roche en appliquant du béton projeté», explique Sylvain Plumey, ingénieur responsable des travaux chez gvh-b, le bureau d'ingénieurs chargé du projet, qui ajoute: «On a ensuite appliqué le revêtement, qui donne à la paroi du tunnel son uniformité.»

## Une première suisse

Pour ce faire, on a utilisé un revêtement en béton fibré à ultra-hautes performances, un matériau innovant mis au point il y a 4 ou 5 ans, et qui est dix fois plus résistant qu'un béton standard: «Il s'agit d'un matériau très fin, dans lequel on a enlevé tous les granulats grossiers et ajouté des fibres métalliques», précise l'ingénieur. Un matériau déjà largement utilisé coulé et malaxé,

dans la construction de ponts par exemple, mais employé pour la première fois en Suisse dans un tunnel, où le béton est projeté et non coulé.

Pendant toute cette phase des travaux, la falaise, déjà sous surveillance constante depuis l'éboulement de 2008, a fait l'objet d'une attention toute particulière: «Nous avons quelque inquiétude vu qu'on tapait sur la roche avec un marteau, mais heureuse-

ment rien n'a bougé», précise Denis Morel, inspecteur des chantiers au Service des infrastructures.

## Une chambre de tir condamnée

Une autre difficulté s'est ajoutée: la présence de fortins militaires désaffectés, avec deux chambres de tir, l'une dirigée vers les Franches-Montagnes, l'autre vers la vallée. «Celle donnant sur les Fran-

ches-Montagnes était très proche du tunnel. Nous l'avons donc condamnée et remplie de béton pour reconstituer artificiellement le rocher», relate Sylvain Plumey.

Les ouvriers se sont maintenant attaqués aux travaux de drainage, et les coffrages destinés à la fabrication des portails devraient être installés tout prochainement.

Ces portails, en quelque sorte des «casquettes» qui proté-

geront le tunnel, auront pour but de récupérer l'eau de ruissellement et de protéger la chaussée des chutes de pierre. Ils seront coulés directement sur place.

## Un alésage asymétrique

«L'alésage s'est fait de manière asymétrique, puisqu'on a agrandi le tunnel du côté du ravin, d'environ 1 mètre, ce qui nous a évité de trop reprendre la falaise», indique encore l'ingénieur. La section du tunnel est désormais plus haute et passablement plus large. La route, quant à elle, a été abaissée, dans le but de rattraper une petite bosse existante.

Cette augmentation de gabarit va garantir le passage des poids lourds sans heurts et le croisement des voitures de tourisme en toute sécurité. La nouvelle section ne permettra cependant pas le croisement de deux camions à l'intérieur du tunnel.

Jusqu'à présent, les délais sont parfaitement respectés, malgré les difficultés d'approvisionnement pour certains matériaux, dont le bois pour les coffrages.

S'agissant de l'inscription historique au fronton de l'ancien tunnel, retirée le 18 juillet dernier, Denis Morel indique que des discussions sont en cours avec la conservatrice des monuments Lucie Hubleur, afin de décider de sa future affectation: «Soit on la remet en place, soit elle ira au Musée jurassien à Delémont. Mais de toute façon, une nouvelle inscription trouvera place au fronton du tunnel.»

PASCAL JAQUET NOAILLON



Le chantier du tunnel de La Roche, avec de gauche à droite, Denis Morel, inspecteur des chantiers au Service des infrastructures, Sébastien Schaefer, directeur des travaux, Sylvain Plumey, ingénieur responsable, et Maxime Lanz, chef de chantier.

PHOTO OLIVIER NOAILLON