

Quelles perspectives pour le réseau des routes cantonales ?

Alain Beuret (PVL)

À part quelques ajustements de tracé, suite à la mise en service de routes de contournement et de l'A16 à la fin du siècle passé, la carte du réseau des routes cantonales a très peu évolué depuis l'entrée en souveraineté du canton. De nombreux changements dans le domaine de la mobilité sont pourtant intervenus ces quarante dernières années, notamment l'introduction de l'horaire cadencé dans les transports publics, la mise en service de l'autoroute A16, l'intégration du Jura au réseau du RER bâlois, l'avènement des vélos électriques, la réouverture de la ligne Delle-Belfort, etc.

Certaines petites routes, conçues pour se rendre d'un village à l'autre au quotidien « dans toutes les directions », sont aujourd'hui toujours plus utilisées aux heures de pointes par les pendulaires, notamment frontaliers, comme itinéraire de substitution pour éviter les bouchons sur l'autoroute. Ceci a pour conséquence que la population de petits villages hors des grands axes, comme Asuel ou Boécourt, subissent de plein fouet des nuisances importantes le matin et le soir.

Nous connaissons tous et toutes les effets néfastes sur la santé, engendrés par l'exposition répétée au bruit du trafic routier. A cela s'ajoute l'insécurité due à la vitesse dans des endroits parfois dépourvus de trottoirs, les émissions de CO₂ et la diminution de la qualité de l'air en général.

Ces dernières années, le canton du Valais a réduit d'environ 5% son réseau routier cantonal. Certaines routes ont été rendues aux communes qui peuvent décider plus librement de restrictions de circulation (fermetures saisonnières, tronçons réservés aux riverains, zone de rencontre, etc.) et d'autres ont été rendues « à la nature ». Ceci permet à l'Etat valaisan de faire des économies et de concentrer les moyens consacrés à la maintenance et à l'entretien sur les tronçons essentiels.

La modération du trafic dans les centres villageois (p. ex. zones 30 km/h ou zones de rencontre) permet d'apaiser le trafic et de rendre l'espace public plus attrayant pour la vie villageoise et la mobilité douce. Elle permet aussi de rendre les itinéraires secondaires moins intéressants pour les automobilistes pendulaires qui doivent lever le pied. Ailleurs en Suisse, de telles zones ont fait leurs preuves, comme à Granges SO où une zone de rencontre (20 km/h) sur la route nationale 5 fonctionne à la satisfaction de la ville, depuis 15 ans déjà. Dans le Jura, seule la commune de St-Brais s'engage dans la voie de la modération du trafic en traversée de localité avec un projet de zone 30 km/h sur la H18, en partenariat avec le canton. Il y aurait sans doute moyen de faire mieux dans ce domaine. A noter à ce sujet que la Confédération entend simplifier l'introduction de zones 30 km/h dans un projet de modification de l'ordonnance sur la circulation routière mis en consultation durant l'hiver 2021/22.

La limitation de vitesse à 20 km/h dans les zones de rencontre permet aussi d'envisager sérieusement la circulation de navettes autonomes à 20 km/h sur de petites distances. Cela pourrait avoir tout son sens pour mieux desservir certaines petites localités de manière efficiente toute la journée en continu. Ainsi on pourrait imaginer par exemple des navettes autonomes reliant Asuel et Pleujouse à Fregiécourt à la place d'avoir deux lignes de bus « traditionnelles » dans la région de la Baroche. De tels scénarios ne sont toutefois possible que si la vitesse est abaissée et le réseau routier revu.

La fermeture de certaines sorties d'autoroutes à certaines heures de la journée (p. ex sortie Porrentruy-Est et Courgenay en provenance de France de 6 à 8h) pourrait également être envisagée comme mesure pour éviter le report du trafic pendulaire sur le réseau routier. Cela se pratique au Gothard lorsqu'il y a des bouchons sur l'autoroute A2. Pour les routes qui appartiennent aux communes, il est également possible d'interdire le trafic à certaines heures de la journée (p. ex. de 6 à 8h et de 16 à 18h) afin d'empêcher le trafic pendulaire parasite.

Nos questions au Gouvernement sont les suivantes :

- 1. Le Gouvernement entend-il mener une réflexion sur la réduction du réseau routier cantonal, comme l'a fait le canton du Valais ?**
- 2. Comment le canton s'est-il positionné dans le cadre de la récente consultation sur le projet de modification de l'ordonnance fédérale sur la circulation routière, visant à simplifier l'introduction de zones 30 km/h ?**
- 3. Le Gouvernement entend-il s'engager, aux côtés des communes, en faveur de la modération du trafic dans les centres urbains et villageois, notamment par la facilitation de la création de zones 30 et de zones de rencontre ? Si oui, sous quelle forme ?**
- 4. Le canton entend-il prendre des mesures, avec la Confédération cas échéant, pour décourager les pendulaires d'utiliser le réseau routier pour contourner les bouchons sur l'autoroute, p. ex avec la fermeture de certaines sorties, à certaines heures de la journée (ou autres) ?**

Nous remercions d'avance le Gouvernement pour ses réponses.

Alain Beuret (PVL)

Co-signataires

- Sophie Guenot (PCSI)
- Ismaël Vuillaume (PVL)
- Emilie Moreau (PVL)
- Vincent Eggenschwiler (PCSI)
- Patrick Chapuis (PCSI)
- Vincent Hennin (PCSI)
- Suzanne Maitre-Schindelholz (PCSI)

Intervention déposée officiellement le 18 juin 2022

Documents annexés