

**RÉPONSE DU GOUVERNEMENT A LA QUESTION ÉCRITE DE MADAME CÉLINE ROBERT-CHARRUE LINDER, DÉPUTÉE (VERT.E.S), INTITULÉE « CAMION TROP RAPIDES ? RÉDUIRE L'IMPACT DES POIDS LOURDS POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, POUR LE CLIMAT, ET CONTRE LE BRUIT » (N°3391)**

Le Gouvernement répond comme suit aux questions posées :

**1. Le Gouvernement a-t-il les moyens de connaître combien de camions outrepassent la vitesse maximale qui leur est imposée sur le territoire cantonal ?**

La vitesse des camions est mesurée en localité, hors localité et sur l'autoroute au même titre que celle des autres véhicules. En 2020, le nombre de conducteurs de véhicules lourds sanctionnés pour excès de vitesse s'élevait à 222 au total, soit 40 sur l'autoroute A16, 133 hors localité et 49 en localité. Ces chiffres (environ 1%) sont relativement bas en regard du nombre total des usagers sanctionnés qui s'élevait, la même année, à 20'512.

**2. Y a-t-il des contrôles de vitesse spécifiquement conçus pour empêcher les camions de dépasser la limite de vitesse de 80 km/h ?**

A l'instar de la plupart des autres corps de police, la police cantonale jurassienne n'effectue pas de contrôles spécifiques de vitesse pour les camions. La raison principale est que ces véhicules, à quelques exceptions près (par exemple : pompiers), sont tous équipés d'un dispositif automatique visant à limiter la vitesse réelle à 90 km/h, qu'ils soient immatriculés en Suisse ou à l'étranger. De tels contrôles spécifiques de vitesse n'ont donc quasiment pas d'effet préventif hors localité et sur les autoroutes. Dans les localités, les poids lourds sont contrôlés en même temps que le reste du trafic et un contrôle séparé ne se justifie pas.

**3. Le Gouvernement ou les expert-es de l'administration cantonale peuvent-elles/ils estimer l'ampleur de l'effet négatif du trafic de poids lourds sur la santé de la population (polluants atmosphériques, bruit, accidents) et l'impact climatique du trafic de poids lourds ?**

S'agissant des effets sur la santé, le Gouvernement ou les experts de l'administration cantonale ne peuvent pas estimer l'ampleur de l'effet négatif du trafic poids lourds sur la santé de la population jurassienne. Ces estimations sont coûteuses et elles nécessitent des connaissances scientifiques pointues. Elles sont avant tout de la compétence de la Confédération et sont effectuées au niveau national par l'Office fédéral du développement territorial ou par des instituts de recherche.

S'agissant de l'impact climatique, il est admis que la vitesse de circulation a une influence directe sur les émissions de bruit, sur les polluants atmosphériques et sur le climat (émission de dioxyde de carbone CO<sub>2</sub>). Ces émissions varient toutes trois en fonction du type de véhicule et de leur vitesse ; une réduction de la vitesse pouvant avoir un impact important sur les émissions.

Pour chaque poids lourd, une réduction de la vitesse moyenne de 90 km/h à 80 km/h entraîne une réduction moyenne de l'ordre de 4% des émissions de CO<sub>2</sub> et d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), mais n'a que peu d'impact sur les émissions de particules fines. Pour le bruit, cette diminution de la vitesse engendre une réduction moyenne du bruit de l'ordre de 1.1 dB(A).

Le canton du Jura n'a pas de données précises concernant la part de responsabilité du trafic poids-lourd dans le total des concentrations de NOx, des émissions de particules fines et des émissions de CO2. Les émissions globales de ces polluants ne sont pas connues. Concernant le CO2, le plan climat prévoit la réalisation de bilans qui permettront au canton de mesurer ses actions dans le domaine de la réduction des gaz à effet de serre.

Le canton de Vaud qui bénéficie de ces mesures fournit les données suivantes : le trafic de poids lourds représente 11% des émissions totales de NOx, 4% des émissions totales de particules fines et 4% des émissions totales de dioxyde de carbone (CO2). Selon le canton de Vaud toujours, une réduction de la vitesse moyenne de 90 km/h à 80 km/h pour les poids lourds engendre une réduction de l'ordre de 0.4% des concentrations de NOx, de 0.2% des émissions totales de CO2 du canton et permet une réduction de la pollution sonore liée au trafic routier, mais ce dernier point nécessiterait des études de détail pour en estimer l'impact.

Ces données sont intéressantes car sans doute assez similaires à celles du canton du Jura, bien que le trafic poids-lourd est moins important dans notre canton. Elles montrent que le trafic poids lourds a un impact sensible sur les émissions de CO2.

#### **4. Quelles options, y compris technologiques ou stratégiques de contrôle, le gouvernement cantonal envisage-t-il pour contrer efficacement ce problème ?**

Le Gouvernement est d'avis que c'est principalement au niveau national que les impacts négatifs du trafic poids lourds doivent être traités.

Au niveau cantonal, il envisage les mesures suivantes :

- Poursuivre les contrôles fréquents de vitesse des véhicules routiers ;
- Maintenir autant que possible des places de transbordement pour les marchandises sur le territoire cantonal ;
- Suivre les planifications et les stratégies de plusieurs agglomérations et cantons urbains relatives au transport de marchandises en général et à la logistique des marchandises en milieu urbain en particulier, le but étant que le dernier kilomètre en centre-ville s'effectue avec des camions ou des camionnettes ; le Gouvernement ne prévoit pas pour l'instant d'actions dans ce domaine, mais il reste ouvert aux échanges d'expérience et à la discussion en cas d'identification de besoins à ce niveau dans les communes ou les agglomérations, ainsi qu'en cas de projets portés par des partenaires privées.
- Mettre en place les conditions-cadres pour accompagner l'introduction des évolutions technologiques (batteries électriques, bientôt peut-être hydrogène) et les choix des sociétés (camions d'entreprises de la grande distribution par exemple) s'orientant de plus en plus vers une décarbonisation de la mobilité, y compris pour les poids-lourds. La question de la décarbonisation des bus des transports publics jurassiens figurera notamment dans le prochain plan climat.

#### **5. Les autorités cantonales auraient-elles besoin de subventions, par exemple sur les recettes de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds (RPLP), pour augmenter les contrôles spécifiques aux camions ?**

Les recettes de la RPLP qui sont reversées par la Confédération au canton du Jura, d'un montant de Fr. 7'100'000.- pour l'année 2020, sont imputées au budget du SDT, au même titre que les charges liées aux transports publics.

De surcroît, la Police cantonale doit effectuer annuellement 1'500 heures de contrôle poids lourds / RPLP sur route au profit de la Confédération et rétribués par celle-ci. Pour l'année 2020, cela a représenté un montant de Fr. 124'180.-. Le SEE effectue également de tels contrôles, en entreprises, pour un montant annuel de l'ordre de Fr. 5'000.-.

Le Gouvernement estime en conséquence que la quote-part RPLP versée par la Confédération au Canton du Jura est actuellement suffisante, pour ce qui concerne les contrôles des poids lourds.

Delémont, le 24 août 2021

Certifié conforme par la chancelière d'Etat

Gladys Winkler Docourt

i.a. 