

**Quelles perspectives pour le réseau des routes cantonales ?**

Alain Beuret (PVL)

**Réponse du Gouvernement**

Avec la finalisation de l'autoroute N16, le développement des transports collectifs et les évolutions sociétales, il apparaît que le réseau des routes cantonales jurassiennes actuel ainsi que sa hiérarchisation, dont certains tronçons résultant de conventions signées avant la création du canton, ont besoin d'une mise à jour.

Pour cette raison, un bureau jurassien, spécialisé dans ce domaine, a été mandaté pour mener une étude sur l'ensemble du territoire cantonal (y compris Moutier).

Le Gouvernement répond comme suit aux questions posées :

**1. Le Gouvernement entend-il mener une réflexion sur la réduction du réseau routier cantonal, comme l'a fait le canton du Valais ?**

Oui, le Gouvernement par son Service des Infrastructures, finalise actuellement un mandat d'étude pour l'analyse globale du réseau routier cantonal. Les résultats de ce rapport demanderont certainement de faire des choix et, éventuellement, d'adapter des tronçons de notre réseau routier cantonal.

**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 ?**

Dans le cadre de la consultation fédérale, le Gouvernement s'est positionné favorablement sur la simplification de l'introduction de zones 30 km/h mais a toutefois émis un avis négatif concernant la suppression de l'expertise.

En effet, faciliter la démarche des communes est un élément positif mais l'expertise, actuellement demandée, fournit la garantie que les dossiers des requérants sont argumentés et documentés afin que l'autorité puisse juger la pertinence des mesures prévues. La suppression de l'expertise expose l'autorité à des demandes de mise en place de zones 30 km/h ne répondant pas aux critères fixés dans l'Ordonnance sur les zones 30 km/h et les zones de rencontre (RS741.213.3).

A la différence d'autres cantons, les zones 30 km/h au Jura ne sont pas soumises à la procédure de permis de construire. Ce qui est par exemple le cas pour Fribourg qui doit engager une expertise, un examen préalable et faire une procédure ordinaire de permis de construire. Dans ce cas-là, la suppression de l'expertise est justifiée.

**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 ?**

Le Gouvernement entend soutenir favorablement la création de zones 30 km/h dans les centres de village et les quartiers résidentiels mais ce sera aux communes d'engager le processus et de rester les pilotes avec l'appui, si nécessaire, des bureaux d'ingénieurs spécialisés dans le domaine.

Le canton restera l'autorité de contrôle afin de vérifier la justification et les mesures techniques, tout en soutenant les démarches communales.

Une attention toute particulière, qui devra être analysée selon la situation, sera portée au risque de modification de la cadence des transports publics compte tenu de la diminution de la vitesse sur certains tronçons.

**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) ?**

Le réseau autoroutier est de la responsabilité de la confédération et des limitations peuvent être appliquées uniquement pour des situations exceptionnelles. Pour ce faire, des études et des mesures importantes doivent être appliquées si une telle solution devrait être envisagée.

De plus, les routes cantonales étant du domaine public, une éventuelle restriction d'accès serait soumise à un arrêté de signalisation.

Les autoroutes jurassiennes, dont la charge de trafic est uniquement ciblée à certaines heures de la journée et non de manière constante, ne justifie pas des mesures si drastiques. Une solution doit plutôt être recherchée dans le transport multimodal : covoiturage, parking relais, transbordement sur les transports publics, etc. Une étude pourra être menée en ce sens, en parallèle à celle effectuée pour le réseau routier cantonal.

Delémont, le 13 septembre 2022

Certifié conforme par le chancelier d'Etat  
Jean-Baptiste Maître

