

REPONSE DU GOUVERNEMENT A LA QUESTION ECRITE DE MONSIEUR RAPHAEL CIOCCHI, DEPUTE (GROUPE SOCIALISTE) INTITULEE "COURROUX : A QUAND UN REAMENAGEMENT SECURITAIRE DE LA TRAVERSEE DU VILLAGE ?" (N°2785)

Comme relevé dans la question écrite, la localité de Courroux connaît un accroissement important du trafic routier. Les valeurs de trafic mesurées en 2015 à la sortie de Courroux direction Delémont sont de 12'850 véhicules/jour (12'300 en 2010) et 6'050 véhicules/jour direction Vicques (5'700 en 2010).

Cette augmentation résulte de plusieurs facteurs, notamment

- Augmentation de l'attractivité avec la ville de Delémont.
- Implantation d'un centre commercial au cœur de la localité.
- Augmentation du nombre d'habitants (3'149 en 2015, 3'069 en 2010).

A la lecture des chiffres, il apparaît que le trafic généré par la localité de Courroux représente plus de la moitié du trafic enregistré à la sortie de cette dernière localité en direction de Delémont. On peut constater que le développement réjouissant de la démographie de Courroux n'a pas été mis en adéquation avec l'aménagement local qui aurait dû intégrer également la thématique du trafic induit par cette croissance.

Le point de départ du projet de la traversée de Courroux peut être admis comme étant l'adoption du plan directeur des circulations validé en novembre 2010. Depuis ce moment-là, différents échanges et séances de travail ont eu lieu avec la commune de Courroux. Si les objectifs fixés dans le plan directeur apparaissent clairement, les techniques nécessaires en vue de les atteindre divergent fortement.

Nous citons en exemple deux cas qui illustrent la complexité des problèmes rencontrés dans le cadre du projet.

- a) Dans le centre de la localité, une réduction de la largeur de la chaussée produit un effet positif au niveau de la modération des vitesses et de la sécurité des piétons. Cette réduction de la largeur, avec la disparition des bandes cyclables, est mal comprise du côté des cyclistes qui considèrent le projet comme étant moins bon que la situation actuelle.
- b) Dans les objectifs du plan directeur une amélioration de la performance des lignes de bus est requise. Les arrêts sur chaussées sont une solution idéale pour les bus en vue de garantir la stabilité des horaires. Ces arrêts sur chaussées provoquent néanmoins aux heures de pointe des colonnes de véhicules non désirables pour les usagers et les riverains.

Ces deux cas donnent un aperçu des problèmes à résoudre et de nombreuses discussions à ce propos. La complexité du projet ainsi que la difficulté de trouver des compromis explique le retard pris par cette étude. Toutes les études menées à ce jour sont élaborées au stade de l'avant-projet et visent à définir les concepts fondamentaux comme ceux décrits ci-dessus. Volontairement, les études n'ont pas passé ce cap de l'avant-projet de manière à ne pas analyser dans le détail des éléments qui pourraient plus tard être remis en cause et occasionner des dépenses inutiles.

Pour répondre aux questions, le Gouvernement peut communiquer les informations suivantes :

1. Comment le Gouvernement apprécie-t-il le niveau de risques de cette route ?

Au niveau de la sécurité routière, le risque est lié évidemment au volume important des circulations motorisées et des autres types de mobilité.

Les nombreux accès privés, les accès aux places de stationnement adjacentes et les accès aux commerces riverains constituent un risque indéniable pour les piétons et les cycles. Ces accès devront être analysés et cas échéant supprimés dans le cadre de la réalisation du projet. Les secteurs de « La Poste » et du carrefour de l'Eglise constituent sans doute les points les plus délicats au niveau de la sécurité routière.

Ceci étant, le village comporte un trottoir de chaque côté ainsi que des bandes cyclables sur l'ensemble de la traversée. En ce sens, moyennant les réserves pour les cas cités ci-dessus, la sécurité routière est jugée acceptable. L'Office fédéral des routes, qui recense les points noirs sur les réseaux suisses, ne signale pas de cas anormal pour le village de Courroux.

En résumé, selon le Gouvernement, le niveau de risque est certes perfectible, mais ne se situe pas à un degré supérieur à la moyenne des communes jurassiennes.

2. Comment le Gouvernement explique-t-il le retard pris dans ce dossier, et notamment dans la prise de mesure de sécurité ?

Le retard pris dans ce dossier s'explique par la complexité de ce dernier comme mentionné en préambule. Certaines mesures de sécurité sont déjà prises à ce jour, comme par exemple, un aménagement spécifique pour les piétons à la hauteur de la pharmacie.

Dans le même objectif, des patrouilleurs sont actuellement mobilisés aux heures de pointe pour faciliter la traversée de la route pour les piétons, en particulier les écoliers. L'auteur de la question mentionne la possibilité d'installer une signalisation variable 50/30 km/h à l'instar de celle qui existe à Courrendlin. Le Gouvernement n'entend pas reproduire ce type de signalisation qui nécessite un contrôle permanent et onéreux. Dans le cas de Courrendlin, cette signalisation a été admise à titre exceptionnel en raison des nombreux transports A16. Cette signalisation est par ailleurs gérée à bien plaisir par l'Office fédéral des routes en attendant l'ouverture de l'autoroute. Le Gouvernement n'entend pas généraliser ce type de signalisation très particulier mis en place à Courrendlin dans un contexte très spécifique.

3. Quelle importance et quel niveau de priorité le Gouvernement accorde-t-il à l'amélioration de la traversée du village de Courroux et selon quel calendrier entend-il la réaliser ?

Le Gouvernement étudie actuellement la planification financière cantonale 2017 – 2021 ainsi que le budget 2017 qui seront soumis au Parlement à la fin de cette année.

Par ailleurs, des recettes de la Confédération au titre des projets d'agglomération (mesures 16 et 20) sont attendues.

4. Le Gouvernement est-il disposé à prendre des mesures à très court terme pour assurer la sécurité des usagers de cette route cantonale, notamment des écoliers ?

Hormis celles qui existent (voir point 2) le Gouvernement n'entend pas ordonner des mesures à court terme pour modifier le fonctionnement ou l'équipement des installations existantes. Par ailleurs, il précise que les installations servant à la protection des piétons incombent aux communes. En collaboration avec la commune de Courroux, le Service des infrastructures définira le programme des travaux de la traversée en proposant de régler prioritairement les endroits sensibles au niveau de la sécurité.

La police cantonale effectue régulièrement des opérations de contrôle et de surveillance du trafic. Elle pourra, en cas de problème concret, signaler les cas. Pour l'heure, il n'y a pas d'annonce dans ce sens en attente qui nécessiterait une intervention à court terme.

Delémont, le 19 avril 2016

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
le chancelier d'Etat


Jean-Christophe Kübler