

REPONSE DU GOUVERNEMENT A LA QUESTION ECRITE DE MONSIEUR THOMAS STETTLER, DEPUTE (UDC), INTITULEE "L'ADMINISTRATION PASSE A LA VITESSE INFERIEURE" (N° 2970)

Le Service des infrastructures (ci-après : SIN) construit actuellement une piste cyclable entre Delémont et Soyhières. Dans le secteur de Bellerive, le tracé de la piste cyclable est parallèle à la route cantonale H18 sur une longueur de 400 m. Les travaux ont été interrompus durant l'hiver et reprendront dès les beaux jours en vue de la mise en service complète de l'itinéraire cyclable dès ce printemps.

Durant les travaux de l'automne dernier, une signalisation de chantier, avec une vitesse réduite à 60 km/h, a été mise en place dans le secteur de la route cantonale pour des questions de sécurité dues à la présence du chantier de la piste cyclable contiguë.

Parallèlement à cette affaire, le SIN a étudié durant l'année 2017 des variantes en vue de sécuriser les accès aux bâtiments de Bellerive (voir explications ci-après). Les études ont conclu à la nécessité de mettre en place une signalisation "60 km/h" et "Interdiction de dépasser" dans un secteur pratiquement identique à celui qui a fait l'objet de la restriction temporaire due aux travaux de la piste cyclable. Il a, dès lors, été décidé de ne pas enlever la restriction de vitesse du chantier et de la prolonger jusqu'à la mise en place de la mesure définitive. Cette façon de procéder évite des changements successifs du régime des vitesses et permet aux usagers de s'habituer sans à-coups à la nouvelle prescription de vitesse.

Sur la base de l'article 2, alinéa 1, de l'ordonnance concernant les réglementations locales du trafic (RSJU 741.151), les décisions concernant les limitations de la vitesse sur les routes cantonales incombent au Département de l'environnement (ci-après : DEN). La décision du DEN du 6 novembre 2017, publiée dans le Journal officiel le 15 novembre 2017, résulte d'une analyse de la sécurité du secteur.

L'élément déclencheur est la concentration d'accidents qui se sont produits ces trois dernières années dans ce secteur. La Confédération, qui enregistre toutes les données et en particulier les localisations des accidents, relève un point noir¹ de valeur 5 dans le secteur de Bellerive. A noter que sur les cinq accidents enregistrés, trois ont pour motif "le tamponnement arrière", autrement dit, il s'agit de véhicules qui sont en attente de tourner à gauche dans le secteur de Bellerive et qui se font emboutir par l'arrière en raison de l'inattention du conducteur du véhicule en transit. L'article 6a, alinéa 3, de la loi fédérale sur la circulation routière (RS 741.01) impose au propriétaire de la route d'agir en vue de supprimer les points noirs.

De ce fait, le SIN a étudié plusieurs variantes de présélection. Même en supprimant les bandes cyclables, la largeur à disposition (9.50 m) ne permet pas d'obtenir des largeurs suffisantes pour les différentes voies d'une présélection (la largeur nécessaire, selon la norme VSS, est de 10.80 m pour une vitesse de 80 km/h, soit 3.30 m pour la voie Delémont-Soyhières, 3.30 m pour un tourner à gauche et 4.20 m pour la voie Soyhières-Delémont). Par ailleurs, vu le nombre et la localisation éparse des accès sur la H18 dans le secteur de Bellerive, il n'est pas possible de construire une seule présélection. Or, selon les normes VSS en vigueur, des présélections multiples qui se succèdent ne sont pas admises en dehors des localités.

Finalement, en raison de l'impossibilité de réaliser une présélection, la limitation de la vitesse à 60 km/h et l'interdiction de dépasser ont été décidées par le DEN avec pour objectif de :

- diminuer les risques d'accidents, notamment dus au tamponnement ;
- sécuriser l'arrêt de bus dans le secteur (arrêt Bellerive-Delémont) avec potentiellement des piétons qui traversent la chaussée (présence d'un centre d'hébergement des personnes relevant du domaine de l'asile) ;
- sécuriser les accès de type industriel ;
- sécuriser les accès privés lié à l'habitat, les accès de type agricole, les accès aux fortins, etc.

¹ Un point noir, au sens de la norme, est une concentration d'accidents supérieure ou égale au nombre 5 dans un périmètre de 150 m et durant une période d'observation de 3 ans.

Nous pouvons répondre aux questions posées de la manière suivante :

Pourquoi diminuer la limitation alors que l'aménagement de la piste cyclable, séparée par une bertrame du réseau routier, améliore sensiblement la sécurité ?

La glissière protège les cyclistes qui circuleront sur la piste cyclable séparée. Elle est nécessaire au vu de la faible distance entre la route H18 et la piste cyclable. La glissière en elle-même n'apporte pas de solution pour les risques d'accidents ayant pour cause le tamponnement sur la H18. L'amélioration de la sécurité pour le trafic circulant sur la H18 découle précisément de la mesure décidée par le DEN le 6 novembre 2017 (limitation de la vitesse à 60 km/h et interdiction de dépasser).

Après la disparition de la bande cyclable, l'aménagement de présélections ne devient-il pas possible sans grande difficulté au centre de la route pour les entrepôts ? L'absence de construction sur le côté Birse permet justement le maintien de la limitation à 80 km/h.

Le projet ne prévoit pas la disparition des bandes cyclables comme l'auteur de la question écrite semble le penser. Les bandes cyclables de part et d'autre de la H18 sont maintenues (selon projet déposé le 16 janvier 2016 et approuvé le 13 mars 2017 par le DEN). Les bandes cyclables tracées sur la H18 sont destinées aux cyclistes sportifs alors que l'itinéraire cyclable par le Colliard (localement situé en parallèle à la H18 dans le secteur Bellerive) est destiné au trafic cycliste plus populaire, familial ou scolaire. Par ailleurs, la largeur totale de la route, même en l'absence de bandes cyclables, ne permet pas de réaliser une voie de présélection avec une largeur suffisante (voir explications en introduction).

Le Canton a-t-il complètement oublié son rôle fondamental de protecteur de l'intérêt général, à savoir la possibilité pour les près de 3 millions d'usagers annuels de gérer la situation correctement et honnêtement ? Une limitation à 60 km/h, justifiable uniquement par la présence des entrepôts n'est pas honnête. Le trafic lié aux entrepôts est limité à quelques périodes en journée du lundi au vendredi, donc largement inférieur aux intérêts de l'immense majorité des automobilistes !

Le Gouvernement est entièrement conscient de ses responsabilités. Dans ce sens, il applique les lois et les normes qui visent la protection des usagers de la route. Il intervient, par l'intermédiaire du DEN, pour régler le problème de ce secteur signalé comme "point noir" par l'Office fédéral des routes. Il propose une mesure concrète de signalisation (60 km/h et interdiction de dépasser) en vue de réduire le risque d'accident.

Le trafic dans le secteur de Bellerive ne se limite pas uniquement au trafic lié aux activités industrielles. Il concerne aussi le trafic agricole, le trafic piétonnier lié à l'arrêt de bus, l'accès à la station de lavage et aux garages privés. Ce type d'activités ne se concentre pas uniquement sur quelques moments de la journée, comme l'estime l'auteur de la question écrite, mais au contraire, se répartit tout au long de la journée et des périodes de l'année.

Pourquoi la limitation à certaines heures a-t-elle été écartée ? Il ne s'agit ici pas d'une route de quartier, mais d'un axe de transit important et l'intérêt général doit être pris en compte !

Une restriction de vitesse à certaines heures est peu répandue sur les réseaux routiers cantonaux. Ce type de signalisation est généralement réservé pour le trafic autoroutier. Pour les raisons ci-dessus, le secteur de Bellerive n'est pas adapté pour placer une signalisation variable. Par ailleurs, une telle signalisation requiert un degré d'équipement et de surveillance élevé, ce qui occasionne des coûts qui ne seraient pas justifiés à cet endroit plutôt qu'ailleurs dans de tels cas de figure.

Delémont, le 6 février 2018

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
la chancelière d'Etat



Gladys Winkler Docourt