

## REPONSE DU GOUVERNEMENT A LA QUESTION ECRITE DE MONSIEUR VINCENT HENNIN, DEPUTE (PCSI), INTITULEE "PROJET DE ROUTE DE CONTOURNEMENT DU VILLAGE DE ST-BRAIS" (N° 2974)

Le Gouvernement a examiné la question écrite n° 2974. Elle comporte deux volets bien distincts. Un premier qui concerne la sécurité routière actuelle dans le village de St-Brais et un second qui traite plus précisément de la route de contournement de ce village.

### Evaluation de la sécurité dans le village de St-Brais

Globalement, la statistique des accidents dans le village de St-Brais ne montre pas d'éléments alarmants. Durant une période d'observation de 10 ans (01.01.2008 au 31.12.2017), on dénombre depuis le Chésal jusqu'en haut du Péquie :

- 4 accidents avec dégâts matériels
- 3 accidents avec blessés légers
- 0 accident avec blessés graves ou accident mortel.

La plupart des accidents sont classés dans la catégorie "dérapage ou perte de maîtrise" et se situent au bas de la rampe du Péquie, plus ou moins à l'intersection de la route de Montfaverger.

Aucun accident n'impliquant des piétons n'a été recensé. En regard du trafic journalier moyen (4'000 véhicules par jour dont 2.5% de poids lourds), le nombre d'accidents est plutôt faible durant la période observée.

La traversée du village de St-Brais a été réalisée en 2002. A cette occasion, un trottoir a été construit pour sécuriser les piétons. Il est vrai que la route est relativement étroite avec des passages forcés à 5.50 mètres. La chaussée a été rétrécie précisément pour pouvoir insérer un trottoir sur toute la longueur de la localité. Lorsque deux camions de grand gabarit se croisent, ils sont contraints de ralentir et, à certains endroits, obligés même d'empiéter sur le trottoir. Ce cas de figure particulier, qui reste malgré tout assez rare, est néanmoins prévu dans la loi sur la circulation routière qui définit, dans ces cas particuliers "*que le conducteur qui doit emprunter le trottoir observera une prudence accrue à l'égard des piétons; il leur accordera la priorité*". Cette situation n'est certes pas agréable et favorable pour les piétons, mais elle constitue toutefois le meilleur compromis au niveau de la sécurité au vu de l'espace restreint à disposition.

Le tronçon du Péquie reste délicat en raison de la pente importante de la route de l'ordre de 8 à 9%. Le Service des infrastructures (ci-après : SIN) connaît ce secteur particulier et le service hivernal se fait déjà de façon soutenue et généralement prioritaire. Sur ce secteur, la chaussée mesure 6 mètres de largeur avec un trottoir infranchissable de 1.50 mètre de largeur qui est suffisant pour les piétons.

Le Gouvernement ne minimise pas la situation sécuritaire du cas de St-Brais mais relève qu'en raison de la configuration particulière du village, il n'est pas possible d'améliorer constructivement la situation. La traversée du village a fait l'objet, en 2002, d'un projet adapté aux contraintes du trafic moderne et de la mobilité douce avec des paramètres sécuritaires qui sont les mêmes que ceux qui s'appliquent aujourd'hui.

Le potentiel d'amélioration réside dans des adaptations de faible ampleur telles que positionnement des passages pour piétons, emplacements des arrêts de bus, marquage, signalisation, etc... comme cela a été discuté en décembre 2017 à la tribune du Parlement. Le déneigement des trottoirs par la Commune et le stockage de la neige sont aussi des éléments susceptibles d'être améliorés pour converger vers la sécurité des piétons.

Le SIN a rencontré au début du mois de mars 2018 les nouvelles autorités de St-Brais en vue de mettre en évidence les problèmes rencontrés et de les prioriser. Une étude, à charge de la RCJU, sera menée par un bureau spécialisé pour proposer des solutions. Les mesures proposées seront discutées avec la Commune et, cas échéant, réalisées en répartissant les coûts entre cette dernière et le Canton. Les mesures pourront être mises en place en 2018 déjà, ou en 2019, en fonction de l'importance des coûts.

Par cette action, le Gouvernement veut optimiser la sécurité dans le village de St-Brais. Il admet que la configuration du village est particulière, d'une part en raison de l'implantation des bâtiments très proches d'une route principale et d'autre part de l'altitude qui amplifie les difficultés de l'entretien hivernal, notamment avec un tronçon en forte pente.

### La question de la route de contournement

Certains éléments concernant le contournement de St-Brais ont déjà été communiqués à l'auteur de la présente question écrite lors de la réponse du Gouvernement du 1<sup>er</sup> février 2017 à l'interpellation n° 865 "H18 pour un tracé moderne en phase avec l'avenir" dont notamment :

Le coût de cette réalisation est estimé, sommairement et sur la base d'éléments comparatifs, entre 50 et 60 millions de francs. Ce chiffre inclut un tunnel d'une longueur de 375 mètres.

Les études préliminaires qui ont été faites dans les années 1980 avaient pour objectif de réserver les terrains au Nord de la localité. Une bande de terrain, soit la parcelle n° 1152, d'une surface 25'000 m<sup>2</sup>, a dès lors été définitivement acquise en 1997 à cet effet, soit depuis le Chésal jusqu'à la route de Montfaverger.

Au-delà de la route de Montfaverger, le problème n'est plus d'ordre foncier mais bien topographique. Il y a lieu soit de franchir la montagne du Plain par un tunnel ou alors construire une galerie à flanc de coteau qui déboucherait dans le haut du Péquie en évitant ainsi un coûteux tunnel. C'est cette dernière idée qui est suggérée par l'auteur de la question écrite.

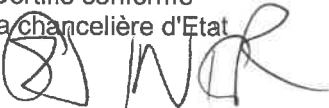
Le Gouvernement n'est aujourd'hui pas à même de donner des informations concernant cette dernière idée et sa faisabilité, au vu de la pente importante du talus actuel (près de 40°) et de sa nature composée d'éboulis rocheux.

Les études préliminaires faites dans les années 1980 n'avaient pas vraiment traité la question de ce secteur topographiquement délicat vu le fait qu'il ne présentait pas d'enjeux fonciers et que les questions de l'époque avaient uniquement un intérêt en lien avec le remaniement parcellaire des terres agricoles.

Delémont, le 20 mars 2018

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA  
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme  
la chancelière d'Etat



Gladys Winkler Docourt