

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT À LA QUESTION ÉCRITE DE MONSIEUR ALAIN SCHWEINGRUBER (GROUPE PLR), INTITULÉE "DISPOSITIONS TECHNIQUES À PRENDRE POUR AMOINDRIR LES DIFFICULTÉS DE CIRCULATION RENCONTRÉES QUOTIDIENNEMENT À L'ENTRÉE SUD DU TUNNEL DU MONT-RUSSELIN" (N°3064)

La question écrite n° 3064 concernant les dispositions techniques à prendre pour amoindrir les difficultés de circulation rencontrées quotidiennement à l'entrée Sud du tunnel du Mont-Russelin demande au Gouvernement d'examiner la mise en œuvre d'une mesure technique qui pourrait améliorer les conditions de circulation.

Le Gouvernement attache une attention toute particulière à cette problématique qui affecte quotidiennement de nombreux usagers de la route. Il a d'ailleurs par le passé proposé diverses mesures d'accompagnement qui recommandent aux usagers d'utiliser les transports publics et de pratiquer le covoiturage (des places de parc se situent à proximité de l'A16).

Le Gouvernement encourage également les entreprises à réguler leurs horaires aux heures de pointe du trafic, sachant qu'une réduction de trafic d'un peu plus de 10 % pourrait améliorer la situation.

En septembre 2017, l'Office fédéral des routes (OFROU) a mandaté le bureau RK&P (Rudolf Keller et Partner) pour expertiser le problème de congestion du trafic sur l'axe A16, entre Courgenay et Glovelier. Des relevés ont été effectués sur place, en particulier durant la journée du 12 septembre 2017.

Des caméras ont été mises en place permettant de visionner le trafic entre 6h00 et 8h00 à la jonction de Courgenay et entre 16h00 et 18h00 à celle de Glovelier. Des comptages ont été effectués, avec des relevés des files d'attentes.

L'étude des données à la jonction de Glovelier permet d'établir les constats suivants pendant l'heure de pointe du soir (16h00 – 17h00) :

- Afflux depuis Delémont de 1'210 véhicules/heure.
- Parmi ces 1210 véhicules/heure, 920 continuent sur l'autoroute et 290 sortent à Boécourt.
- 578 véhicules/heure entrent encore à Glovelier, en direction de Porrentruy.
- Cela génère un débit de 1'495 véhicules/heure dans le tunnel du Mont-Russelin.
- Une hyperpointe de 1'535 véhicules entre 16h30 et 18h45 a aussi été relevée.

Ces chiffres permettent de tirer un certain nombre de constatations :

- Une accumulation de divers facteurs (tunnel, rabattement sur une voie, jonction) conduit à une baisse de la capacité de ce tronçon.
- A cette capacité réduite s'ajoutent des hyperpointes plutôt élevées et concentrées qui ne peuvent pas être absorbées par le réseau et qui conduisent rapidement à la formation de congestions.

La section actuelle de l'autoroute ne peut écouler durant ces heures de pointes la totalité du trafic, composé en grande majorité de prendulaires. Un calcul théorique admet qu'il y a 250 à 300 véhicules/heure de trop, ce qui provoque une longueur de ralentissement d'environ 1'200 mètres (qui correspond à peu près à la position de la bretelle d'entrée de l'aire de repos). L'heure de pointe du soir correspond à un taux de 17% du TJMO (taux journalier moyen). Statistiquement, on peut constater qu'il y a très peu de situations dangereuses et pas d'accidents graves en rapport avec ces surcharges de trafic. La sécurité du trafic peut donc être considérée comme normale dans ce secteur.

Le bureau RK&P a étudié pour l'OFROU un certain nombre de pistes d'assainissement, parmi lesquelles se trouve, en plus de celle de réaliser un 2^{ème} tube – solution qui ne répond pas pour l'instant aux exigences de trafic de l'OFROU - la soustraction de voies. Cette solution prévoit que la voie lente (de droite) soit directement

utilisée pour la sortie en direction de la jonction. Elle nécessite de basculer plus vite le trafic en direction de Porrentruy sur la voie rapide de gauche. Cette solution ressemble à la proposition faite dans la question écrite d'allonger la voie de sortie en direction de la jonction.

Concrètement, il n'est pas possible de prolonger la voie de sortie vers la jonction, en utilisant la bande d'arrêt d'urgence (BAU) existante, car cela reviendrait à superposer cette voie de sortie à celle de l'aire de repos, ce qui n'est évidemment pas imaginable pour des raisons de sécurité puisque les véhicules sortant de l'aire de repos seraient en conflit avec le trafic arrivant sur l'A16.

De plus, la mise en place d'une telle solution pourrait encourager les usagers voulant sortir à la jonction de Glovelier-Boécourt à emprunter l'aire de repos pour quitter plus rapidement le trafic congestionné sur l'autoroute. Cela n'est pas non plus acceptable pour la sécurité des usagers s'arrêtant sur l'aire de repos.

En conséquence, l'OFROU a décidé de ne pas mettre en œuvre la proposition de soustraction de voie pour les mêmes raisons liées à la sécurité des utilisateurs.

En conclusion, vu la présence de l'aire de repos à cet endroit, le Gouvernement estime que la solution envisagée n'est pas réalisable du point de vue de la sécurité.

Il encourage les automobilistes à pratiquer le système de la « fermeture éclair », c'est-à-dire permettre l'utilisation des 2 voies jusqu'à leur rétrécissement. Cette pratique implique que les usagers se trouvant sur la voie de droite laissent passer les véhicules arrivant depuis la gauche, en adoptant un comportement adapté et en faisant preuve de courtoisie.

Delémont, le 23 octobre 2018

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
la chancelière d'Etat


Gladys Winkler Docourt



© 2018 - SATELITE - SATELITE DU TERRITOIRE JURASSIEN

Informations dérivées de l'outil de mesure. Bien que ces renseignements aient été recueillis avec soin, aucune garantie n'est donnée quant à l'exactitude et la mise à jour des données de cette carte ou ce plan.