

REPONSE DU GOUVERNEMENT A LA QUESTION ECRITE DE MONSIEUR JEAN LEUENBERGER, DEPUTE (UDC), INTITULEE "ETAT DU TRONCON MOVELIER - EDERSWILER ET DU SOUS-VOIE A SOYHIERES" (N° 3045)

Le Service des infrastructures (ci-après : SIN) suit annuellement l'évolution de l'état des 500 km de routes dont il a la charge. L'état général de la route RC 250.1, secteur Movelier - Ederswiler, s'est effectivement détérioré ces dernières années. Il a passé d'un niveau de dégradation jugé "moyen à suffisant" en 2015 à "mauvais" en 2017.

En 2016, ce tronçon n'apparaissait donc pas dans la liste des objets à traiter prioritairement et, par conséquent, n'a pas été inclus dans la planification financière 2017 - 2021 votée par le Parlement au mois de décembre 2016. Par conséquent, ce tronçon ne sera pas réaménagé avant 2022. Le Gouvernement prend note du mauvais état de ce tronçon et évaluera la nécessité d'inscrire un montant pour sa réfection dans la prochaine planification financière (2022 - 2026). Dans l'intervalle, le Gouvernement, par l'intermédiaire du SIN, effectuera les travaux nécessaires pour assurer un niveau de viabilité suffisant pour les usagers circulant entre Movelier et Ederswiler.

Le Gouvernement ne juge-t-il pas important de réhabiliter la chaussée aux endroits déformés du tronçon Movelier - Ederswiler afin de rendre cette route moins dangereuse et plus praticable ?

Un secteur particulier, à hauteur du chemin d'accès aux fermes Prés Strayat, présente un affaissement localisé marqué. Le SIN étudie actuellement cette question et prévoit une réparation de ce secteur dans le courant de l'automne 2018, avec comme moyen à disposition les crédits annuels pour l'entretien et la maintenance des routes.

Dans ce secteur, une signalisation de danger (signal OSR Cassis) est déjà en place de part et d'autre du tronçon concerné.

Passage inférieur de Soyhières

Le passage inférieur de Soyhières a été réalisé en 1985. Dès sa mise en service, des problèmes de venues d'eau à l'intérieur de l'ouvrage sont apparus liés à la conception de ce dernier et au choix du système d'étanchéité.

Un premier assainissement important, réalisé en 1992, a partiellement résolu les problèmes. Malgré cette intervention, il subsiste toujours des infiltrations d'eau qui altèrent la surface de la route. Le revêtement de la chaussée dans ce passage inférieur a déjà été refait en 2001 et 2009. Aujourd'hui, il nécessiterait une nouvelle réfection.

Un concept d'entretien a été réalisé en tenant compte du défaut original qui ne pourra être malheureusement corrigé que par une réfection complète de l'ouvrage qui n'est pas à l'ordre du jour.

L'option la plus économique de ce concept prévoit le remplacement de la couche de surface avec toutefois une périodicité accrue, car la durée de vie de cette couche de surface particulière (revêtement drainant) est inférieure à un revêtement routier traditionnel.

A la fin de l'hiver dernier, le SIN a constaté des dégâts importants au droit des joints du passage inférieur. L'intervention urgente du SIN de ce printemps a eu pour but d'empêcher des infiltrations d'eau chargées de chlorures et susceptibles de détériorer la structure de l'ouvrage. La méthode de réfection provoque un léger bourrelet perceptible par l'automobiliste. Ces multiples réparations ponctuelles provoquent effectivement une succession de renflements qui occasionnent un léger inconfort et qui fait précisément l'objet de la question écrite.

Le Gouvernement juge-t-il normal le résultat de la réparation pour la route du sous-voie de Soyhières ?

Comme expliqué ci-dessus, la solution issue du concept d'entretien de cet ouvrage nécessiterait comme première mesure une réfection complète de la couche de surface.

Toutefois, comme déjà annoncé dans d'autres dossiers, la route H18 Delémont - Bâle sera reprise par la Confédération le 1^{er} janvier 2020. Les travaux d'entretien seront dès lors à charge de la Confédération dès cette date. Le SIN a donc réalisé un entretien succinct pour stabiliser la situation en attendant que la Confédération entreprenne un assainissement plus complet de cet ouvrage. Par conséquent, le Gouvernement adhère à ce principe d'entretien minimum à charge du Canton.

A noter que si le tronçon est quelque peu inconfortable, il ne présente aucun risque pour les usagers, dans un secteur dont la vitesse est limitée à 60 km/h.

Ne serait-il pas judicieux de remédier aux travaux qui ont été effectués début mai dans le sous-voie pour égaliser la chaussée et de supprimer ces bosses ?

Sur la base des explications ci-dessus, il n'est pas prévu d'égaliser ou de supprimer ces irrégularités de surface. Elles vont inmanquablement s'atténuer à moyen terme sous l'action de la circulation.

Delémont, le 4 septembre 2018

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
la chancelière d'Etat



Gladys Winkler Docourt