

REPONSE DU GOUVERNEMENT A LA QUESTION ECRITE DE MONSIEUR STÉPHANE THEURILLAT, DEPUTE (PDC-JDC), INTITULEE "COMBIEN COÛTENT LES EMBOUTEILLAGES JURASSIENS" (N° 3090)

La détermination du coût des embouteillages jurassiens est complexe. L'approche menée ci-après est basée sur une étude qui date de 2015 et qui a été établie par l'Office fédéral du développement territorial (ci-après : ARE) pour l'ensemble de la Suisse. L'auteur de la question écrite se réfère également à cette étude qui conclut à des coûts d'embouteillage de 1.9 milliard en 2015 pour l'ensemble de la Suisse. Il n'existe pas de chiffre spécifique pour les cantons.

La réponse ci-dessous fournit des chiffres en proportion entre le temps perdu dans les embouteillages suisses et le temps perdu dans les embouteillages jurassiens. Il est fait abstraction des paramètres plus aléatoires que sont les coûts liés au climat, aux accidents et à l'impact sur l'environnement ainsi que les coûts liés à l'énergie.

Pour le canton du Jura, il existe une étude récente de l'Office fédéral des routes qui a permis de cerner le temps perdu dans les embouteillages de l'A16, qui se produisent le matin au portail Nord du tunnel du Mont-Terri et en soirée au portail Sud du Mont-Russelin. Ce dernier s'élève à 80 minutes/jour soit 343 heures par année, en 2017, en comparaison des 25'842 heures pour l'ensemble des autoroutes suisses.

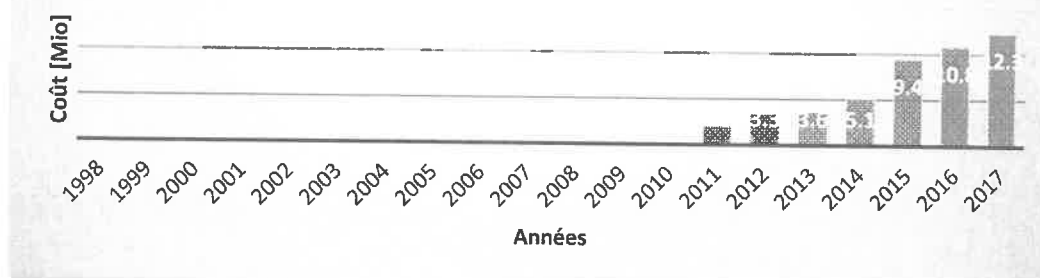
Pour le réseau des routes cantonales, il n'y a pas d'études qui permettent de totaliser le temps perdu. Celui-ci se produit essentiellement aux entrées des villes de Delémont et Porrentruy, aux heures de pointes du matin et du soir. Bien que la tendance s'accroisse en fonction de l'augmentation permanente du trafic, le temps perdu sur le réseau des routes cantonales reste faible. Il n'est pas pris en compte dans les coûts des embouteillages calculés ci-dessous. Le temps perdu dans les ralentissements résultant de la présence de chantier n'est également pas comptabilisé.

Au niveau suisse, le coût du temps perdu sur les réseaux routiers cantonaux, est évidemment important et est en relation avec les difficultés croissantes de la circulation dans les grandes villes suisses.

Quel est le montant des coûts occasionnés par les embouteillages dans le Canton du Jura et comment celui-ci a évolué sur les 20 dernières années ?

Les ralentissements sur l'A16 dus à la saturation des tunnels sont apparus en 2010, lorsque le trafic déterminant a dépassé la barre des 1'200 véhicules par heure. Le temps perdu a ainsi passé de quelques heures en 2010 à 343 heures en 2017. Le coût de ces embouteillages, en 2017, calculé selon les mêmes bases que l'étude de l'ARE, est de 12.3 millions de francs (voir tableau ci-dessous qui présente la progression des coûts des embouteillages sur l'A16, de 2010 à 2017.) Il y a lieu de noter une croissance marquée de la courbe entre 2014 et 2015, en lien direct avec la mise en service en août 2014, du maillon manquant de l'A16 qu'est le tronçon Bure - Porrentruy. Il est important de préciser que le calcul renseigne sur le coût produit par les embouteillages sur sol jurassien. Ce calcul ne peut pas simplement se traduire par une "perte financière jurassienne" vu le fait qu'il intègre une part importante qui se répercute sur les véhicules en transit.

Coûts des embouteillages générés sur l'A16 dans le canton du Jura (part en rapport avec le temps perdu)



L'étude de la Confédération qui intègre tous les modes de transport et qui mesure, en plus des coûts liés au temps perdu, l'impact du mode de transport dans le domaine de l'environnement, de l'énergie, du climat, des accidents, laisse apparaître une part croissante des coûts liés aux transports par camions qui représentent à ce jour un quart des coûts des embouteillages. Cette étude démontre que les coûts imputables à ce mode de transport sont insuffisamment pris en compte dans les tarifs actuels de la RPLP et que ceux-ci doivent être adaptés pour répondre aux objectifs de cette redevance qui consiste à assurer la couverture des coûts occasionnés à la collectivité par ce mode de transport.

Quel est le montant reçu par le Canton du Jura concernant la redevance RPLP et comment celui-ci a évolué depuis 2008 :

Evolution de la redevance RPLP depuis 2008 :

Années	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Montants perçus	7'576'399.00	8'118'730.50	6'794'841.00	7'247'254.40	7'115'735.50	7'098'750.00	7'035'528.00	6'932'077.00	7'236'930.50	7'409'232.00	7'628'739.00
Variation par rapport à l'année N-1 (en%)		+ 7.16%	- 16.31%	+ 6.66%	- 1.81%	- 0.24%	- 0.89%	- 1.47%	+ 4.40%	+ 2.38%	+ 2.94%
Comptes financiers cantonaux	470.460.00	470.460.00	470.460.00	470.460.00	440.4600.00	440.4600.00	440.4600.00	400.4600.00	400.4600.00	400.4600.00	400.4600.00

Jusqu'en 2009, 20% de cette part due aux cantons était distribuée par anticipation, sous le nom de "part préalable", aux cantons incluant des régions de montagne et des régions périphériques. Une étude d'experts a examiné quelles incidences le nouveau régime de transport créé par la RPLP et le relèvement du poids maximal admissible avait sur les régions de montagne et les régions périphériques. Il en ressort que les inconvénients subis par ces régions ont sensiblement reculé. En conséquence, le Conseil fédéral a abaissé le niveau de la part préalable à 15%. Parallèlement, la clé de répartition entre les cantons concernés a été adaptée à la nouvelle donne. La révision de l'ordonnance sur la RPLP est entrée en vigueur le 1er janvier 2010. Les recettes de la RPLP s'inscrivent à la baisse en 2010, consécutivement au ralentissement de l'activité économique. Après 2010, le montant perçu pour la RPLP s'est, par la suite stabilisé.

Comme le Canton du Jura est l'un des 9 cantons à ne pas posséder explicitement de règlement concernant l'affectation des produits de la redevance RPLP, le Gouvernement peut-il nous indiquer les domaines de son utilisation sur notre territoire et si une part est redistribuée aux communes ?

La loi cantonale sur les transports publics du 28 octobre 2010 (LTP, RSJU 742.21) stipule à l'article 28 que : "La part cantonale aux recettes provenant de la redevance poids lourds liés aux prestations (RPLP) est utilisée en priorité en faveur des transports publics". L'édiction de cette disposition a fait suite à l'interpellation n° 697 traitée par le Parlement en 2006. C'est pourquoi la recette est inscrite dans une rubrique budgétaire du Service du développement territorial, unité administrative en charge des transports publics.

A terme, est-il prévu de réglementer l'affectation des produits de la redevance dans le Canton du Jura ?

L'affectation de cette redevance est bien réglementée selon la loi cantonale sur les transports publics. Il n'est pas prévu de modifier cette réglementation.

Delémont, le 4 décembre 2018

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Certifié conforme
la chancelière d'Etat



Gladys Winkler Docourt