

Mettez du Totché dans votre moteur !
Gauthier Corbat (Le Centre)

Réponse du Gouvernement

Le Gouvernement répond à la question posée comme suit :

1. Le Gouvernement estime-t-il crédible et réaliste pour le Jura de se doter dans un proche avenir d'une aire de ravitaillement sur l'A16 avec production et distribution d'énergies renouvelables, sise quelque part entre Boncourt et Moutier ?

Le Gouvernement soutient pleinement la transition énergétique, il souhaite être un acteur principal de cette nouvelle mobilité et en a compris les enjeux. Or, il est important de dissocier la transition énergétique vers des énergies vertes et renouvelables, de la construction et l'exploitation d'une aire de ravitaillement sur la N16, entre Boncourt et Moutier.

Tout ce qui a trait aux aires de ravitaillement sur les autoroutes en Suisse est réalisé sur la base d'initiatives privées et non publiques. Dans ce sens, le Gouvernement émet un doute quant à la viabilité et la rentabilité d'une aire de ravitaillement sur ce tracé. Depuis l'ouverture du premier tronçon de la N16 en 1998, seule l'Association pour le développement économique du district de Porrentruy (ADEP) a essayé de développer une aire de ravitaillement à la frontière, malheureusement sans succès.

Compte tenu qu'aucune autre demande n'a été portée à la connaissance des autorités cantonales ou de l'Office fédéral des routes (OFROU), il est à supposer que les sociétés fournissant des carburants et par conséquent les initiatrices de tels développements ont étudié le marché de la N16 dans ce domaine.

Le trafic journalier, représentant environ 18'000 véhicules, est composé pour une partie dominante, de frontaliers ou de Jurassiennes et Jurassiens travaillant dans des districts différents. La part de trafic de transit reste marginale puisque la majorité du trafic lourd, de transit entre le nord et le sud de la Suisse, passe par Bâle et Chiasso.

Pour reprendre l'exemple du projet du Grauholz, nous remarquons qu'il y transite au minimum 110'000 véhicules par jour, avec une part de trafic régional moins importante que sur la N16.

En conclusion, les investisseurs privés semblent estimer qu'il n'est financièrement pas avantageux d'implanter une aire de ravitaillement sur la N16, vu le nombre de véhicules l'empruntant quotidiennement. Qui plus est, cette initiative devrait être basée entièrement sur des fonds privés.

A l'heure actuelle, les finances cantonales ne permettent pas un soutien à ce type de projet privé, comme énoncé dans le plan Climat.

2. Pense-t-il opportun de profiter de ce futur site pour implanter un restoroute pour la promotion de la région et du terroir ?

Pour des raisons similaires à la question précédente, sans possibilité de ravitaillement, il n'est pas opportun d'implanter un restoroute sur un futur site.

3. Une des aires de repos existantes pourrait-elle accueillir de telles infrastructures moyennant un changement de statut ?

Un changement de statut d'une aire de repos en aire de ravitaillement est possible. Cela s'est produit une seule fois par le passé, à Inwill, dans le canton de Lucerne.

Il faut cependant respecter deux procédures :

- a. le changement de statut d'une aire de repos en aire de ravitaillement. Elle doit être approuvée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) selon l'art. 6 al. 4 ORN. Ceci se fait sur demande et initiative d'un canton en collaboration avec l'OFROU (division Infrastructure). Ce dernier devra probablement élaborer un dossier de projet définitif quant à l'adaptation de l'infrastructure routière, en particulier des voies d'accès et de sortie.
- b. la cession du terrain nécessaire de l'OFROU au canton. Les aires de ravitaillement (= installations annexes) sont de propriété du canton d'après l'art 8 al. 2 LRN. Le terrain nécessaire est en principe mis à disposition (respectivement transféré) à la valeur vénale à définir. Comme base de calcul peuvent être pris en considération les prix des terrains commerciaux dans la région.

Il est à noter cependant que les surfaces des aires de repos sont trop petites pour y accueillir encore des infrastructures de type restoroute ou station-service. Un achat des terrains adjacents devrait être considéré.

4. Voit-il d'autres éventuelles prestations pour en renforcer la viabilité ?

Le trafic journalier étant faible, il n'existe pas de prévision de prestations pour le renforcement de la viabilité.

5. Quelle suite concrète pourrait-il donner à un tel projet ?

Les éventuels promoteurs d'un tel projet peuvent, le cas échéant, s'approcher des services de l'Etat. Si le projet est viable, l'intérêt marqué et le financement privé assuré, alors le Canton pourrait soutenir le projet et faire les démarches nécessaires auprès du DETEC et de l'OFROU.

Delémont, le 29 août 2023



Certifié conforme par le chancelier d'Etat
Jean-Baptiste Maître