

15ème législature

Question N° : 1310	De Mme Danielle Brulebois (La République en Marche - Jura)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales		Ministère attributaire > Cohésion des territoires et relations avec les collectivités territoriales
Rubrique > transports routiers	Tête d'analyse > Liaison routière entre le Jura et la Suisse	Analyse > Liaison routière entre le Jura et la Suisse.
Question publiée au JO le : 23/02/2021 Réponse publiée au JO le : 03/03/2021 page : 2084		

Texte de la question

Mme Danielle Brulebois attire l'attention de Mme la ministre de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales sur la liaison routière indispensable entre le département du Jura et la Suisse, dont l'étude n'est toujours pas inscrite au contrat de plan État-région 2021-2027. Cette route permettrait d'améliorer la liaison entre Dijon et Vallorbe, de desservir les stations de ski du Haut-Jura, mais surtout de faciliter les transports et les échanges avec le bassin industriel du Haut-Jura et le premier plateau qui comporte un tissu dense d'entreprises. Actuellement, la liaison s'effectue par la RN 5, qui est accidentogène, peu pratique, souvent en travaux et coûteuse pour l'État, car régulièrement dégradée par les chutes de pierres et les affaissements de terrain. Cette voie ne correspond plus aux besoins de communication actuels. Alors que la région Bourgogne - Franche-Comté va investir sur la liaison Dijon-Lausanne *via* la liaison Besançon-Pontarlier, le département du Jura, le plus industriel de la région, va se trouver enclavé. Si la liaison entre Poligny et Vallorbe n'est pas mise en place, c'est tout le département du Jura qui souffrira d'un énorme préjudice. En effet, la clientèle dijonnaise représente une part importante des stations de ski du Haut-Jura et faute de liaison routière, cette clientèle pourrait se tourner vers les stations du Haut-Doubs. Déjà très touché par les conséquences de la crise sanitaire, le Jura est le seul département de la région Bourgogne - Franche-Comté à ne pas avoir bénéficié d'investissements suffisants en matière de mobilité routière. Elle lui demande quels moyens le Gouvernement compte déployer pour que cette liaison routière voie le jour avant la fin de la décennie 2021-2030.

Texte de la réponse

LIAISON ROUTIÈRE ENTRE LE JURA ET LA SUISSE

Mme la présidente. La parole est à Mme Danielle Brulebois, pour exposer sa question, n° 1310, relative à la liaison routière entre le Jura et la Suisse.

Mme Danielle Brulebois. Monsieur le ministre délégué chargé des transports, je souhaite vous interroger sur la liaison routière indispensable entre le département du Jura et la Suisse, qui n'est toujours pas inscrite au contrat de plan État-région 2021-2027. Actuellement, la liaison s'effectue par la RN5, une route accidentogène, peu pratique et inadaptée aux besoins de communication actuels. Elle traverse le cœur de la ville de Poligny, petite ville de



demain, cité industrielle et étudiante, à la croisée de deux routes nationales, la RN83 et, donc, la RN5, qui supportent un trafic intense et en constante progression : on compte 13 287 véhicules par jour sur la RN83, dont 8 100 se retrouvent dans Poligny, et plus de 5 500 véhicules sur la RN5 dans sa traversée de Poligny en direction de Champagnole. Les nuisances et les problèmes de sécurité sont considérables.

Depuis 1998, le département bénéficie d'une desserte autoroutière avec l'A39 : une bretelle a été créée spécialement de Bersaillin vers Poligny par le réseau Autoroutes Paris-Rhin-Rhône – APRR – dans l'objectif de prolonger l'autoroute A39, afin de relier Dijon et Lausanne sans passer par Besançon, un nœud routier déjà saturé. C'est en raison de cette congestion que l'État a envisagé, dès 1999, de créer une liaison express Dijon-Lausanne passant par Poligny, Champagnole et Vallorbe. Des études ont été lancées et cet itinéraire jugé prioritaire a été inscrit dans le réseau routier d'intérêt régional, puis au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – SRADDET – de la région Bourgogne-Franche-Comté. Depuis, plus rien, le projet n'a toujours pas vu le jour...

Le département du Jura, le plus industriel de la région Bourgogne-Franche-Comté, va se trouver enclavé, ce qui constitue un énorme préjudice pour les stations de ski, l'important bassin industriel du Haut-Jura et du Premier Plateau. Le Jura est le seul département de la région Bourgogne-Franche-Comté à ne pas avoir bénéficié d'investissements significatifs en matière de mobilité et d'infrastructures routières. Le projet de liaison entre le Jura et la Suisse est à l'étude depuis vingt ans ; il faut désormais qu'il voie le jour. Monsieur le ministre délégué, pouvez-vous me dire où en est la réflexion de l'État sur l'inscription de ce projet routier au prochain contrat de plan État-Région ?

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports. Je souhaite tout d'abord, madame la députée, vous confirmer l'engagement fort de l'État pour renforcer les conditions de sécurité de circulation sur la RN5 dans le Jura. Des premiers travaux de sécurisation ont été réalisés entre Morez et Les Rousses de 2014 à 2017 et, afin de poursuivre ces efforts, un programme d'amélioration de l'itinéraire a été approuvé. Il porte sur un ensemble d'aménagements concernant les ouvrages d'art, les chaussées et les équipements des deux routes nationales et constitue un programme d'investissements de près de 20,6 millions d'euros intégralement financé par l'État, dont la réalisation s'échelonne entre 2018 et 2022. Ces travaux permettent d'améliorer significativement, outre l'état des chaussées, la sécurité des usagers face aux risques de chutes de blocs rocheux ou de glissements de terrain.

Pour ce qui est du projet de liaison routière Dijon-Lausanne *via* Poligny et Vallorbe, il présente un coût élevé et aurait des incidences environnementales significatives compte tenu de l'environnement montagneux. Il apparaît ainsi disproportionné par rapport au trafic qu'il est susceptible de capter. En effet, les trafics observés sur la RN5 sont de l'ordre de 5 500 véhicules par jour le long de l'itinéraire, à l'exception de la section proche de la frontière avec la Suisse, où le trafic est de 8 500 véhicules par jour.

Plus généralement, l'essentiel des déplacements le long de l'axe correspond à du trafic local, alors que le trafic de transit vers Lausanne et Genève emprunte l'A40. Si ce projet de liaison routière *via* Poligny et Vallorbe n'a pas été retenu à ce jour parmi les priorités de l'État, son opportunité pourra être à nouveau discutée dans le cadre de l'élaboration de la prochaine contractualisation avec la région Bourgogne-Franche-Comté. Enfin, l'État reste soucieux du niveau de service offert aux usagers du réseau routier national, ainsi que des nuisances subies par les riverains. Nous sommes donc naturellement prêts à poursuivre l'amélioration des itinéraires existants partout où cela est jugé nécessaire.

Mme Danielle Brulebois. Merci, monsieur le ministre.