

Fiche « DESSERTE ROUTIERE »

Synthèse :

L'accès au futur Center Parcs nécessite la réalisation d'aménagements entre la ville de Poligny et le site afin d'améliorer les conditions de sécurité et de confort de l'ensemble des usagers.

Nature de l'opération : aménagements routiers

1 – Objectif de l'opération

L'objectif de l'opération est d'assurer l'accès au Center Parcs dans les meilleures conditions de circulation et de sécurité aussi bien pour les vacanciers que pour les habitants du territoire.

Le principe retenu dès la sélection du site a été de limiter au maximum la gêne occasionnée par le flux de véhicules lié à l'activité du Center Parcs, notamment sur les weekends. Il s'agit d'éviter, dans la mesure du possible, la traversée de bourgs ou de zones d'habitation.

Dimensionnement des besoins

L'accès au Center Parcs s'effectuera, pour une grande majorité des vacanciers, depuis l'échangeur de Bersaillin de l'autoroute A39 distant d'environ 20 km.

Un seul itinéraire sera mis en place permettant les accès dits de service (employés, livraisons,...) et ceux des touristes. Le trafic prévisionnel attendu (2 sens confondus) est de 1400 véhicules/jour les périodes hebdomadaires de transition et de 350 véhicules/jour les autres jours, dont 8 poids-lourds chaque jour.

2 – Alternatives et justification des choix

Quelque soit l'origine des véhicules, l'accès jusqu'à Poligny ne pose pas de difficultés car la ville est traversée par deux axes routiers d'intérêt national, la RN 5 et la RN 83.

En revanche, la liaison entre Poligny et le site est envisageable par 2 tracés distincts.

2.1 – RD 68 via Plasne

Cette solution consisterait à emprunter la route départementale RD 68 depuis la route de Lons (centre de Poligny) jusqu'à l'entrée du site ; cet itinéraire traverse une partie du village de Plasne.

La RD 68 entre Poligny et Plasne a la particularité de subir, depuis de nombreuses années, des phénomènes importants de mouvements de terrain qui dégradent fortement la chaussée menaçant d'une part la pérennité de l'ouvrage et d'autre part, la sécurité des usagers.

Enjeux liés à cette solution :

- confortement nécessaire de la section entre Poligny et Plasne, même sans le projet Center Parcs
- tracé le plus court en distance et en temps de trajet
- traversée d'une partie seulement de Poligny (pas de passage dans le centre ville) et d'une partie seulement de Plasne
- panorama offert aux touristes dans la montée de Plasne
- selon les options retenues, mise à profit des travaux routiers pour intégrer les réseaux gaz, téléphonie, électricité, assainissement.

2.2 – RN 5, RD 268, VC 4 via Champvaux

Cette solution consisterait à emprunter la RN 5, depuis le centre de Poligny, jusqu'au carrefour des Monts de Vaux (intersection avec les RD 256 et RD 257), puis la RD 256 et enfin la voie communale VC 4 jusqu'à l'entrée du site ; cet itinéraire traverse le village de Champvaux (commune de Barretaine).

Les RD 256 et VC 4 sont des petites routes de desserte très locale, la VC 4 ayant principalement un usage à des fins agricoles. Elles ne sont pas adaptées, en termes de sécurité, de gabarit et de résistance structurelle, au trafic attendu.

Enjeux liés à cette solution :

- utilisation, en partie, du réseau routier national, destiné à supporter à un trafic important
- accès plus direct pour les touristes provenant de la Suisse par la RN 5
- traversée de Poligny par le centre ville, de Vaux-sur-Poligny et de Champvaux
- sécurisation nécessaire du carrefour des Monts de Vaux
- changement d'usage et requalification importante de la VC 4 (3.5 km).

Après analyse des enjeux, la 1^{ère} solution est privilégiée.

3 – Présentation du projet

Compte tenu des aléas géologiques affectant la RD 68 dans la montée de Plasne qui rendent nécessaires les travaux de confortement, le projet d'aménagement routier est indépendant de la création du Center Parcs, hormis pour le passage éventuel de réseaux (gaz, électricité, téléphone, assainissement).

3.1 – Aménagements projetés

La solution retenue prévoit :

- le confortement de la route entre Poligny et Plasne afin de la prémunir définitivement des aléas géologiques (renforcement structurel et assainissement de la chaussée),
- le calibrage la chaussée pour être conforme vis à vis du trafic routier existant et à venir ainsi que la création de deux surlargeurs cyclables latérales afin de sécuriser et favoriser les déplacements doux entre Poligny et le 1er plateau,
- la réalisation d'aménagements de sécurité dans la traversée de Plasne,
- la création d'accotements entre Plasne et le Center Parcs.

3.2 – Maîtrise d'ouvrage

Conseil général du Jura en tant que gestionnaire du réseau routier départemental.

3.3 – Calendrier prévisionnel

Lancement des travaux après :

- obtention des autorisations administratives éventuelles,
- acquisitions foncières,
- entente avec les maîtres d'ouvrages des autres réseaux sur leurs projets respectifs.

Cette échéance serait au plus tôt mi-2017.

4 – Impacts sur l'environnement / procédures réglementaires

On peut distinguer les impacts potentiels pendant la durée des travaux et ceux dans le cadre du fonctionnement des équipements.

4.1 – Impacts pendant les travaux et procédures à engager

La RD 68 n'est concernée par aucun zonage environnemental répertorié (Natura 2000, protection de biotope, zone humide,...).

La nécessité d'une étude d'impact et d'une déclaration au titre de la Loi sur l'Eau (Code de l'Environnement) sera examinée en concertation avec l'autorité administrative concernée.

4.2 – Impacts induits par la présence des équipements

Pas d'impact notoire une fois les aménagements de voirie réalisés.

5 - Montants et financements

Le montant global de l'aménagement routier (non compris les autres réseaux éventuels) s'élève à 2 000 000 €.

Le financement sera assuré par le Département du Jura.