

DÉPARTEMENT DU JURA

Rififi sur les interdictions de circuler

La FNTR estime que les interdictions de circuler décidée par le Conseil général constituent une entrave à la libre circulation des véhicules de + 7,5t. Son recours sera examiné par le tribunal administratif de Besançon le 15 septembre. L'État tente une médiation pour définir une zone économique étendue aux départements limitrophes. Ambiance clochemerlesque !

Le Jura : ses forêts verdoyantes, son célèbre comté et... ses interdictions de circuler. La colère des transporteurs régionaux est intacte depuis que l'assemblée départementale a adopté à l'automne 2010 trois catégories d'arrêtés pour obliger les + 7,5 t à emprunter les autoroutes et éviter les itinéraires secondaires. Trois axes prédéfinis ont déclenché les hostilités : arrêté « Vallière », arrêté « Ecoredevance » et arrêté « reports de trafic » (voir carte). L'arrêté Vallière est en vigueur depuis le 1^{er} novembre 2010. Les deux autres sont appliqués depuis le 1^{er} janvier 2011 et le resteront jusqu'à l'entrée en vigueur de l'écoredevance courant 2013 ; ils concernent les itinéraires suivants : RN 73, RD 1083 et RD 475. « *Tout cumulé, cela représente un réseau de 400 km* », annonce Marie-Françoise Roumet, la secrétaire générale de la FNTR Franche-Comté. La desserte locale est autorisée mais le dispositif affecte de plein fouet les entreprises originaires de l'Ain. « *Nous sommes solidaires de nos collègues de l'Ain* », martèle Pierre-Emmanuel Boussaud, responsable transport et méthodes des Transports Julien (39) et président de la FNTR du Jura.

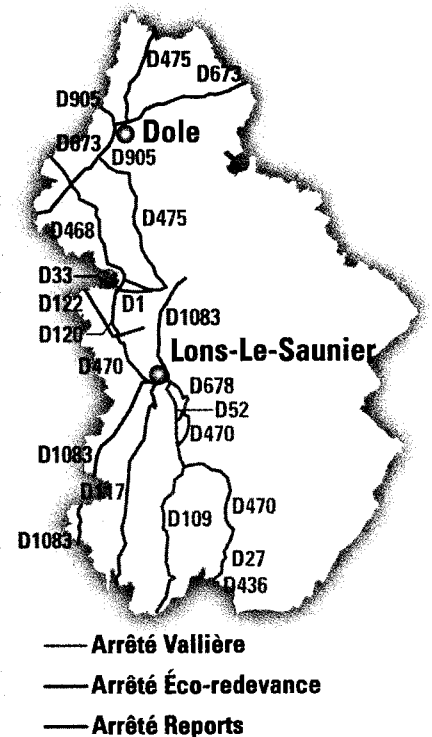
Le département est situé entre deux bassins économiques : le pôle plasturgique d'Oyonnax (« Plastic Valley ») et le pôle automobile de Sochaux-Mulhouse ; soit un trafic moyen de 100 véhicules par jour. « *La situation est scandaleuse car un transporteur d'Oyonnax n'a pas le droit de charger pour aller livrer le site du constructeur PSA de Sochaux-Mulhouse, remarque Georges-Yves Chenaux, président de la FNTR de l'Ain. Cela oblige les conducteurs à prendre l'autoroute au péage de Bourg-Viriat pour rejoindre*

l'A 39. » Spécialiste en transport de lots et fret industriel, la société TTM, à Montréal-La-Cluse, est victime des interdictions. « *Nous sommes obligés de faire 80 km supplémentaires pour livrer nos clients dans l'Est* », s'emporte le dirigeant Thierry Mercier. Au total, la facture est salée. « *Outre une désorganisation des plans de transport et une heure de conduite supplémentaire, la distance parcourue est rallongée de 120 km et le surcoût en péages autoroutiers atteint 80 € en moyenne* », confirme Marie-Françoise Roumet.

RENDEZ-VOUS AU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

« *Notre recours administratif sera examiné le 15 septembre, explique la secrétaire générale. Nous estimons que les arrêtés sont discriminatoires et qu'ils s'apparentent à une interdiction générale de circuler. La FNTR veut garantir un trafic interrégional équitable et sans distorsion.* » Pour sortir de l'impasse, une délégation interrégionale (réunissant les FNTR Bourgogne, Franche-Comté et Ain) a été reçue le 1^{er} juillet par le nouveau président de l'assemblée départementale (ndlr : élu à l'issue des cantonales de mars 2011). La requête de la fédération est claire : il faut assouplir le dispositif dans une logique de bassin économique. Cela passe par une extension du transit des PL aux départements limitrophes : 01, 90, 25, 71, 21, 70. « *Mon but n'est pas d'empêcher les transporteurs de travailler, assure Christophe Perny, le président socialiste du Conseil général. Mon rôle est de défendre la sécurité et l'environnement des Jurassiens. Nous sommes victimes d'un État qui n'assume pas ses responsabilités.* »

Les axes interdits



Pour l'heure, le département campe sur sa position tout en étudiant les solutions d'éventuelles déviations au niveau de la Vallière. « *Nous avons lancé une enquête pour connaître l'état réel du trafic, poursuit Christophe Perny. Nous saurons fin septembre la provenance et les itinéraires empruntés par les camions. La solution serait d'instaurer des tarifs de péages aménagés pour les transporteurs. Je suis conscient du surcoût de 80 € en moyenne. L'argument de la discrimination avancé par la FNTR se discute. L'argument de l'intérêt général se discute aussi.* »

Dans cette affaire, l'État est partie prenante puisqu'il a en charge les contrôles et la sécurité routière, le Conseil général se chargeant de l'entretien des infrastructures. Ce n'est pas un hasard si la délégation interrégionale a été reçue le 21 juillet par le préfet du Jura, François Vuibert. Qui s'est engagé à tenter une médiation de la dernière chance. Sans préjuger de la décision du tribunal administratif le 15 septembre, il n'est pas impossible que le dossier se débloque après les sénatoriales, le 25 septembre. ✪

L. G.



D.R.

Comme ses confrères de l'Ain, la société Laperrière subit les interdictions jurassienne.