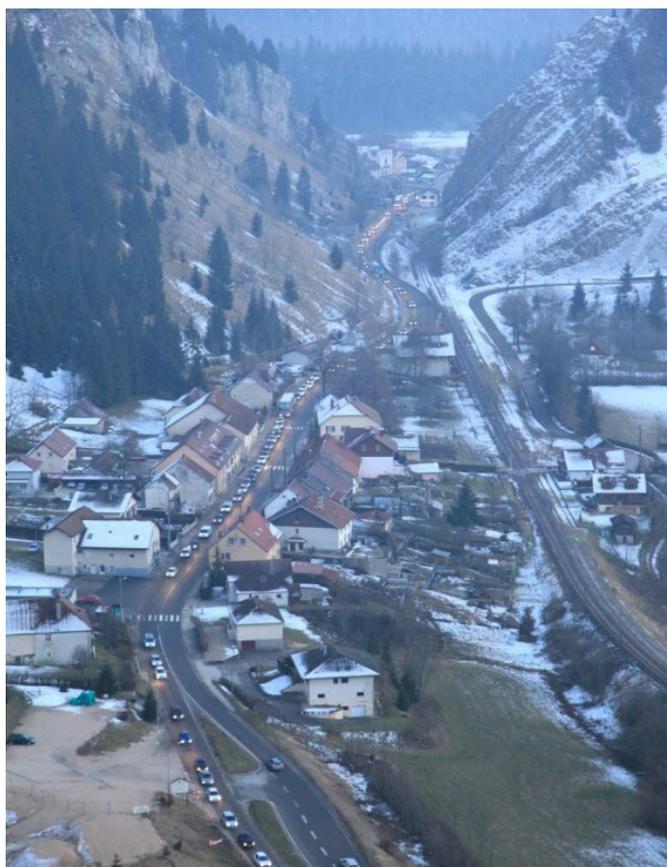




# RN 57

## Amélioration de la circulation au sud de Pontarlier



### DOSSIER DE PRESSE

21 mai 2015

# SOMMAIRE

<b>Historique et objectif de la démarche.....</b>	<b>p. 4</b>
<b>Le diagnostic.....</b>	<b>p. 5-6</b>
<b>L'évolution sans aménagement.....</b>	<b>p. 7</b>
<b>Aménagement 1ère phase : régulation d'accès par feux.....</b>	<b>p. 8</b>
<b>Aménagement 2ème phase : restructuration du réseau de voirie au sud de Pontarlier.....</b>	<b>p. 9-10</b>

# Historique et objectif de la démarche

De par sa géographie et son relief parfois très prononcé, le bassin de vie de Pontarlier est accidenté et enclavé. Toutefois, à l'image des régions frontalières en France, ce dernier connaît un essor et dynamisme propre à ces zones grâce à la proximité de la Suisse, qui se traduit notamment par une augmentation de trafic sur la RN57 au sud de Pontarlier de 2,8 % par an depuis 2008 (contre 1,5 % en périphérie de l'agglomération bisontine). Face à la hausse continue de ces flux, le réseau routier Franco-Suisse qui s'articule autour de la RN 57, subit des pics de sur-fréquentation quotidiens récurrents engendrant une paralysie temporaire du réseau aux heures de pointe, en particulier au sud de Pontarlier, où le niveau de trafic dépasse les 20 000 v/j sur une portion de moins de deux kilomètres.

La réalisation d'un contournement de Pontarlier s'est avérée par le passé un sujet particulièrement sensible au regard des enjeux environnementaux et budgétaires. En effet, dans un site au relief marqué, et comprenant de nombreuses zones naturelles et patrimoniales protégées, plusieurs tracés et variantes comprenant des tunnels, viaducs et aménagements sur place avaient été envisagés. Les conséquences environnementales restaient très fortes et le coût de chacune des variantes étudiées s'élevait à un montant de l'ordre du montant de deux programmes routiers quinquennaux de la région Franche-Comté.

Aussi, le programme de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) de la région Franche-Comté, a prévu la réalisation d'études d'amélioration de capacité pour le franchissement de Pontarlier par la RN57, afin de permettre le financement d'aménagements lors des futurs programmes de modernisation du réseau routier.

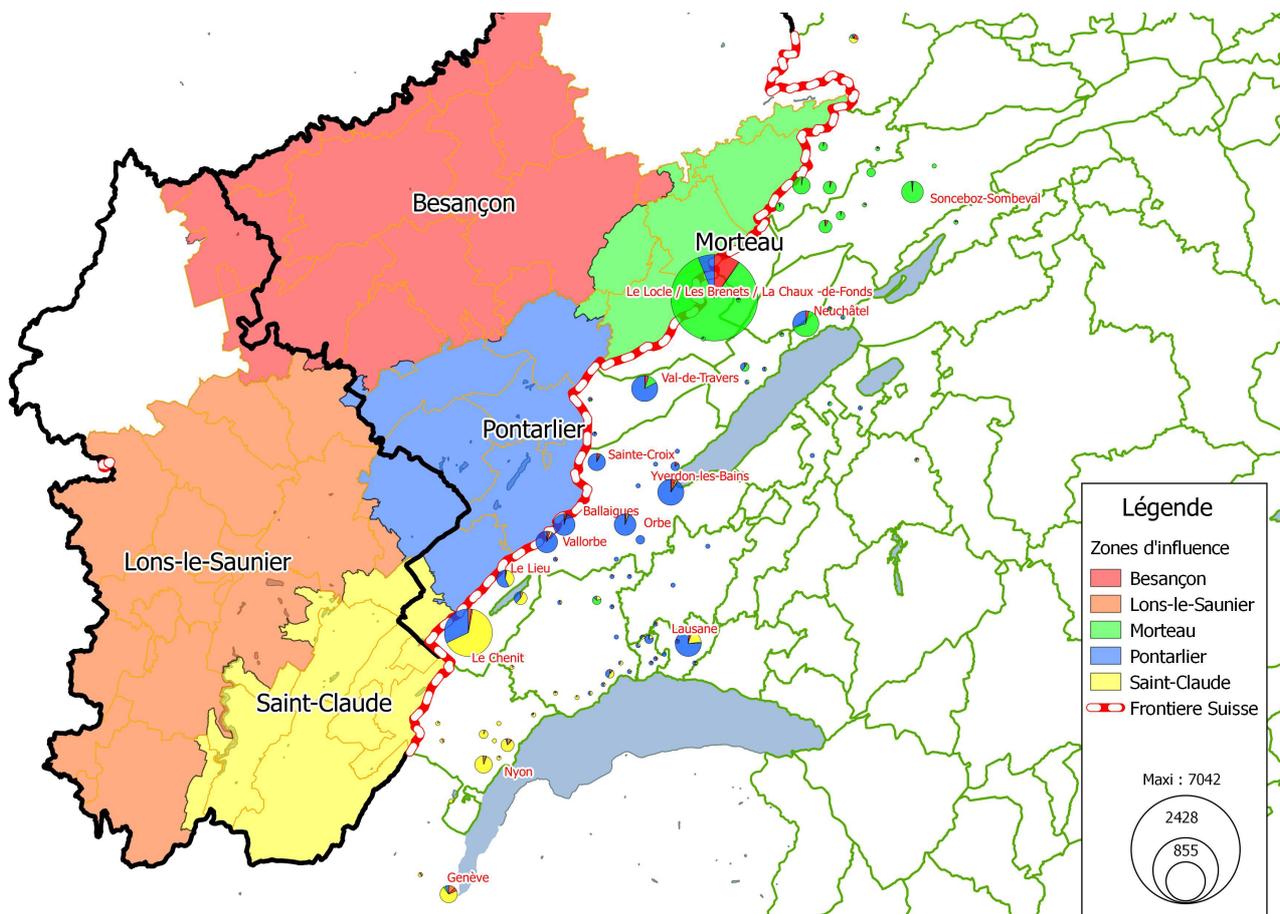
Ces études se sont déroulées en 2013 et 2014, dans une démarche conduite par l'État en étroite concertation avec les représentants des collectivités concernées (Communes de Pontarlier et La Cluses-et-Mijoux, Département du Doubs, Région Franche-Comté), ainsi que Mme GENEVARD, députée - maire de Morteau.

Les objectifs fixés comprenaient bien entendu la diminution et la fiabilisation des temps de parcours au sein de l'agglomération de Pontarlier et localement sur la RN57, mais aussi l'amélioration de la sécurité des traversées d'agglomération, la préservation de la biodiversité, la facilitation des échanges et du développement économique par une meilleure accessibilité, le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins polluants, tout en préservant une faisabilité financière du projet.

# Le diagnostic

## Les déplacements

Le périmètre d'analyse des mobilités va jusqu'à Lausanne, mais les solutions sont recherchées sur le bouchon de Pontarlier, et pas sur celui du poste de douane qui relève des douanes.



On constate sur le bassin de Pontarlier que les destinations des frontaliers sont multiples, contrairement, par exemple au bassin de Morteau en direction de la Chaux-de-Fond ou Le Locle où elles sont au contraire très concentrées.

Il existe déjà sur ce bassin des initiatives fortes en matière de transport d'entreprises (Maillefer, Jaegger-Lecoutre) et de co-voiturage (site internet, incitation par l'employeur), mais aussi en matière de transports publics (1 A/R TER Pontarlier/Vallorbe depuis 2012).

Toutefois, la multiplicité des destinations sur le bassin a pour conséquence un environnement plus propice au co-voiturage qu'au développement des transports en communs.

## Les dysfonctionnements

On observe une saturation de la RN 57 sur 4 km dans le sens sud->nord en période de pointe du soir en jour ouvrable. Cette situation est aussi observée en période hivernale lors des retours des sports d'hiver.

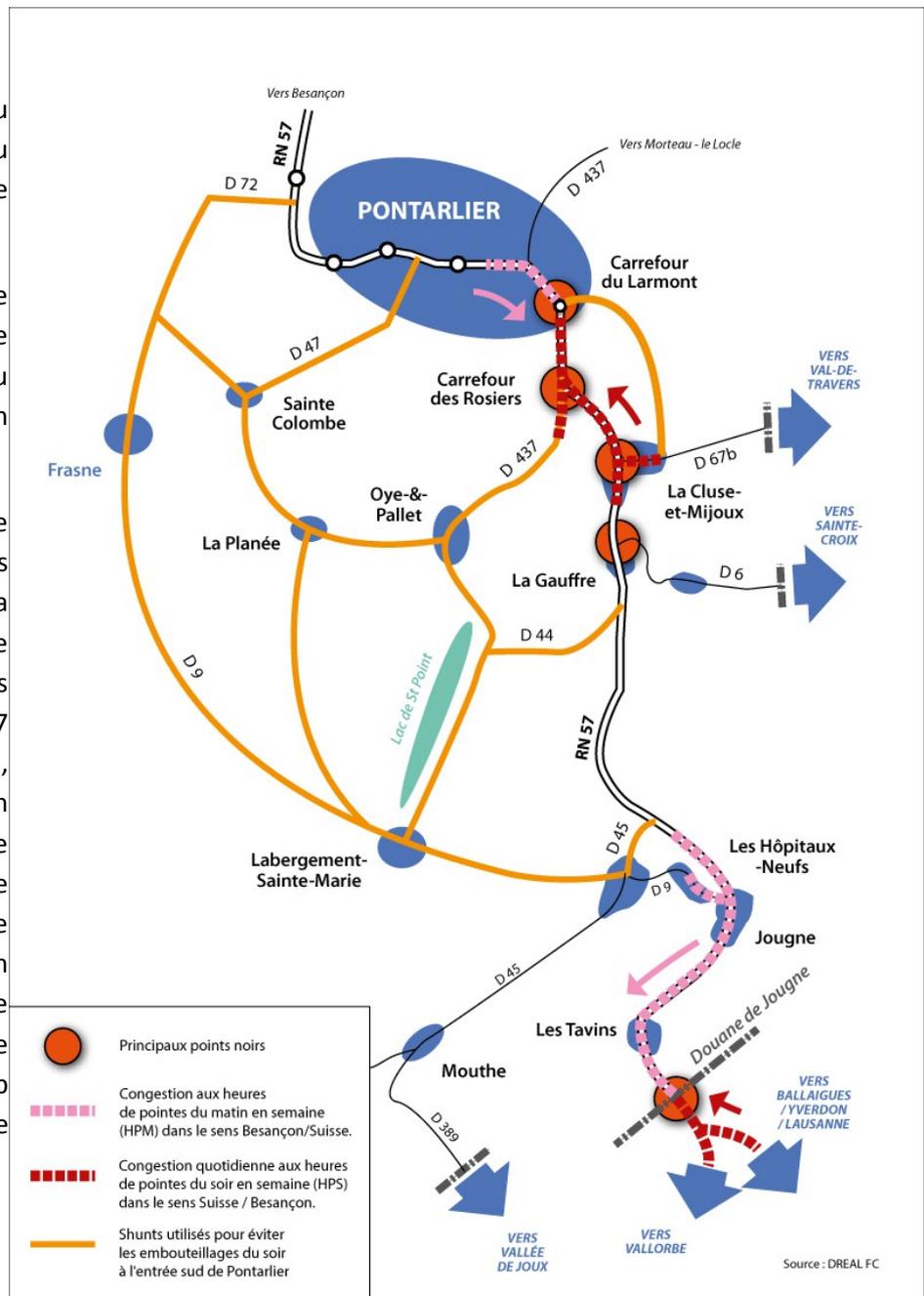
On observe également un comportement d'évitement du bouchon par certains usagers qui le contournent par différents itinéraires de « shunt » et reviennent par exemple se ré-insérer dans le trafic de la RN 57 au niveau du carrefour des rosiers en venant par la route du lac de Saint-Point (RD 437).

L'insertion dans le bouchon se fait à raison d'1 véhicule sur 2, ce qui pénalise les usagers de la RN 57 qui sont plus nombreux.

Une expérimentation a eu lieu en novembre 2013 avec un feu de chantier régulant l'accès de la RD 437 sur la RN 57.

Elle a permis de montrer une nette diminution du trafic de shunt (1500 v/j) et un report du trafic sur la RN57 tout en améliorant l'écoulement.

Entre le giratoire Malraux et le carrefour des rosiers, les observations montrent que la saturation provient en partie du trafic, mais aussi des accès le long de la RN 57 (commerces, lotissements, établissements scolaires, ...). En effet, chaque manœuvre de sortie ou de rentrée de véhicule depuis la RN engendre un ralentissement voire un blocage de la file de véhicule sur la RN 57, et génère une circulation en « coup d'accordéon » qui remonte jusqu'au carrefour des rosiers.



# L'évolution sans aménagement

Une campagne de comptage routier sur 2 semaines consécutives a permis en octobre 2013 de faire l'état des lieux des trafics de différentes sections de la RN 57 et des routes départementales et communales du secteur d'étude. Elle a été complétée en février 2014 sur les routes concernées par les flux ayant lieu pendant les périodes de sports d'hivers, et en mai 2014 par une campagne de comptage sur les transports en communs (gares de Vallorbe, Frasne, Pontarlier)

Les tendances en matière de développement économique et urbanistique ont été étudiées à partir d'une part d'entretiens avec les acteurs en ces domaines et d'autre part de l'analyse des documents prospectifs existants, à la fois en France et en Suisse. Cela a permis de déterminer des hypothèses d'évolution du nombre de déplacements à moyen et long terme (2025 et 2045).

Les réseaux de transports ont alors été modélisés, en prenant en compte les origines et destinations des déplacements analysés précédemment sur l'aire d'étude, et les comptages réalisés sur les différents modes de transports.

Le modèle informatique ainsi constitué a été utilisé pour simuler le fonctionnement de ces réseaux pour les hypothèses d'évolution envisagées, avec, ou sans aménagement.

Sans aménagement particulier, les perspectives d'évolutions sont les suivantes (dans le sens des retours sur Pontarlier entre 17h et 18h) :

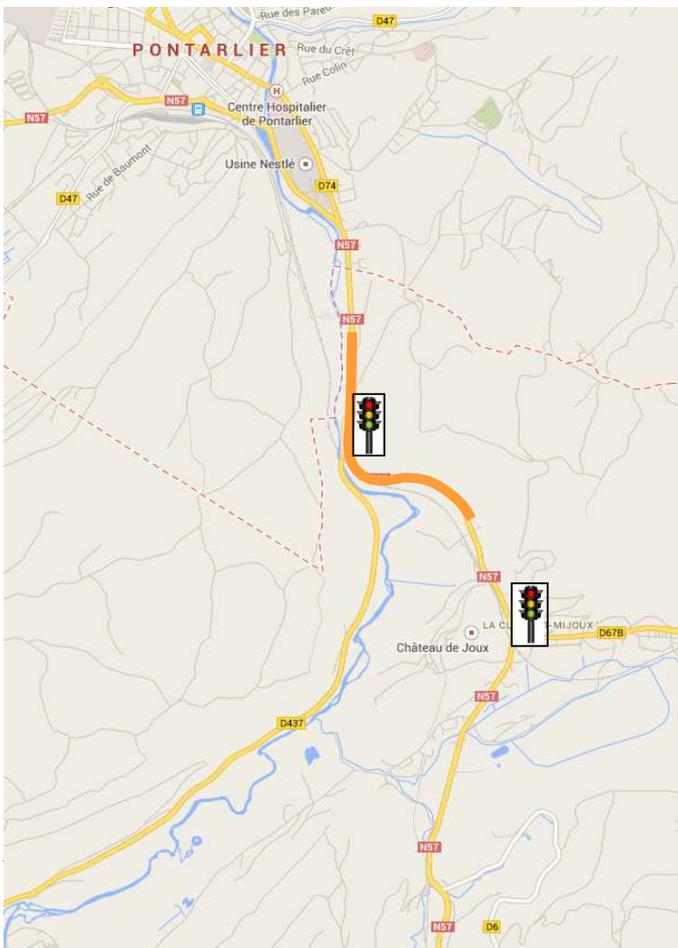
<b>Temps de parcours moyen</b>	<b>2015</b>	<b>2025</b>	<b>2045</b>
sur RN 57 depuis Vallorbe	1h04 min	+ 6 min	+ 19 min
sur RD 437 depuis Oye-et-Pallet	0h23 min	+ 2 min	+ 5 min

# Aménagement 1ère phase : régulation d'accès par feu

Le principe de la régulation d'accès consiste à installer des feux sur les accès les plus problématiques pour la fluidité des trafics de la RN 57. Ils seront installés sur la bretelle de la RD 437 au carrefour des rosiers et sur la RD 67b à La Cluse-et-Mijoux.

Ils ne seront en fonctionnement que pendant la période de pointe (16h-19h) et enclenchés automatiquement en fonction du trafic détecté. Le feu comprend 2 modes : rouge, et orange clignotant. Si la file d'attente de l'accès devient trop longue, le feu passera en orange clignotant.

Le système sera mis en place entre fin 2015 et début 2016. Il sera suivi régulièrement pendant les 3 premières années afin d'en adapter les réglages si nécessaires, et de contrôler leur fonctionnement dans différentes circonstances.



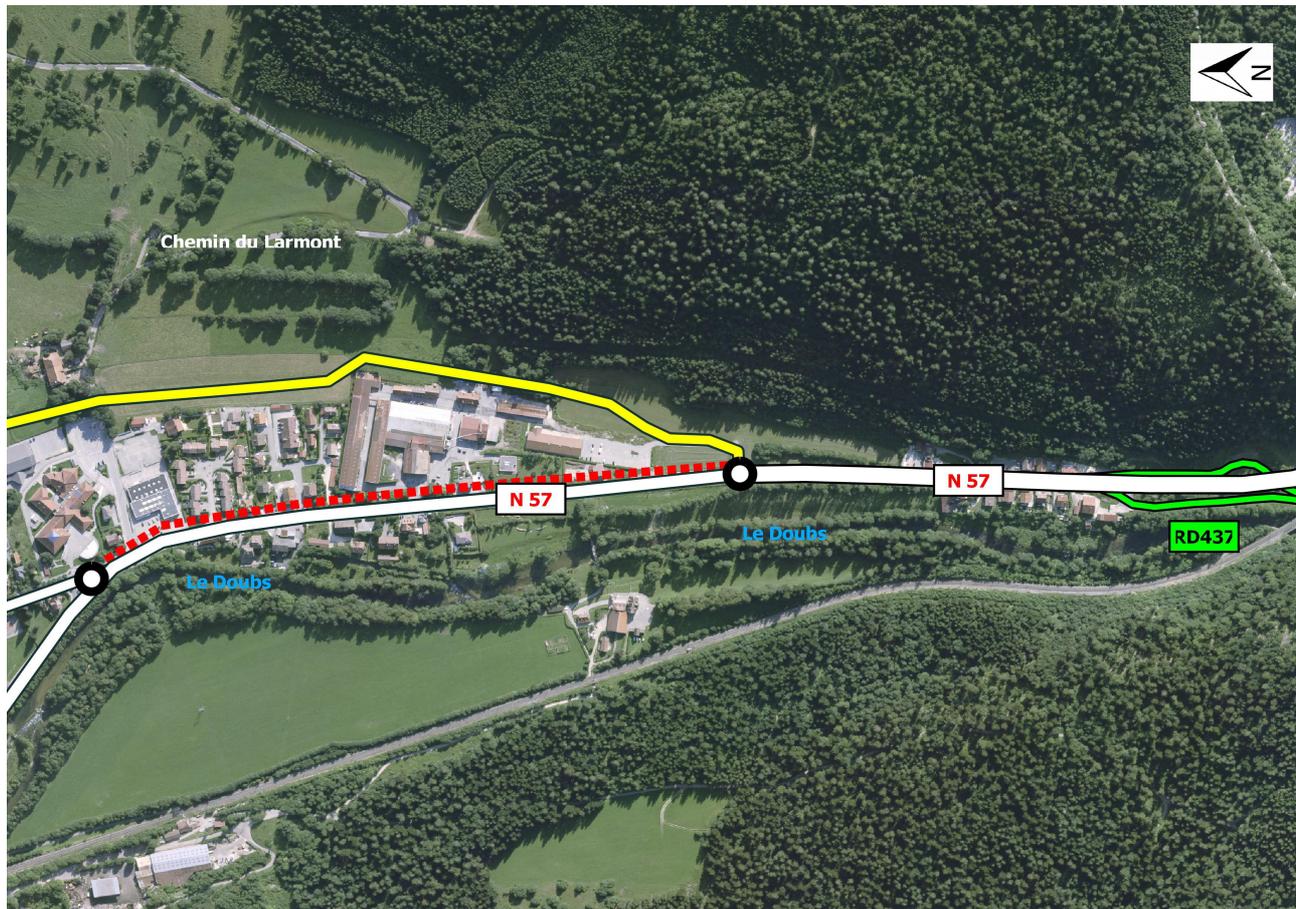
Afin d'en assurer le respect et la pérennité, il est prévu de les équiper de vidéo-surveillance et de contrôle-sanction automatisé.

Ce système permet un gain de 5 minutes sur la RN 57 entre Pontarlier et Vallorbe à l'heure de pointe (par rapport à la situation à la même date sans aménagement), et permet un gain de capacité sur la RN57.

Une variante a été testée avec un feu supplémentaire au carrefour du Larmont, mais elle n'apporte pas de gains supplémentaires.

La simulation effectuée montre aussi une diminution des trafics sur la RD437 et certains des shunts empruntés, permettant ainsi une amélioration sensible des conditions de sécurité et de circulation dans les agglomérations traversées par ces axes secondaires.

# Aménagement 2ème phase : restructuration du réseau de voirie au sud de Pontarlier



Il s'agit d'un principe d'aménagement qui a été testé, et qui reste à étudier en détail. Il comprend :

- une voie nouvelle à l'est qui reprend les principaux accès actuels débouchant sur la RN 57 et qui de ce fait améliore les capacités d'écoulement propres de la RN ;
  - un aménagement de la RN 57 entre le carrefour des rosiers et le débouché de la voie nouvelle, qui permet de faciliter l'insertion depuis la route de Saint Point sans gêner l'écoulement du trafic venant de la RN ;
  - la voie nouvelle est raccordée sur le réseau de voirie de Pontarlier au nord, ce qui permet de retirer une partie du trafic de la RN et d'en améliorer la fluidité ;
  - le carrefour central de raccordement de la voie nouvelle est réaménagé en giratoire pour fluidifier les échanges (actuellement aménagé avec une voie de tourne à gauche).
- Pour réaliser ce projet, des études urbaines très fines et détaillées devront être entreprises en concertation avec les riverains et les communes pour le raccordement à la nationale.

Le coût global est estimé à 12 M€, y compris la première phase avec les feux. Le financement est prévu dans le cadre de CPER 2015-2020, et les travaux seront réalisés dans cette temporalité.

Avec cette seconde phase, les gains de capacité sont nettement plus conséquents et perdurent dans le long terme. Le temps de parcours est amélioré de 10 minutes entre Vallorbe et Pontarlier, et de 9 minutes entre Oye-et-Pallet et Pontarlier. Ces améliorations perdurent à long terme.

Ces gains de temps peuvent être rendus encore plus importants avec le développement du co-voiturage.

Avec cet aménagement, le trafic baisse sur l'ensemble des shunts, grâce à l'amélioration de capacité de la RN57.

**Contact presse :**

**Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)  
Franche-Comté**

17E, rue Alain Savary – 25005 BESANCON CEDEX

Tél : 03 81 21 67 00 – Fax : 03 81 21 69 99

Communication : Patricia DROZ 03 81 21 67 18

[patricia.droz@developpement-durable.gouv.fr](mailto:patricia.droz@developpement-durable.gouv.fr)

