



AMÉNAGEMENT SUD DE PONTARLIER

Bilan de la concertation

Mars 2019

SOMMAIRE

1 LE PROJET OBJET DE LA CONCERTATION	4
1.1. La situation aujourd'hui	5
1.2. Deux niveaux d'intervention	6
1.3. Les objectifs du projet	6
1.4. Où en sommes-nous ?	6
1.5. Les variantes d'aménagement et leur comparaison	7
1.6. La prise en compte de l'environnement et du cadre de vie	9
1.7. Les étapes à venir	9
1.8. Les acteurs du projet	9
2 LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION	10
2.1. Le cadre, le périmètre et les objectifs de la concertation	10
2.2. La préparation de la concertation	10
2.3. Du 15 octobre au 10 décembre 2018 : le dispositif d'information et de participation	11
La conférence de presse d'ouverture de la concertation	11
Les modalités d'information du public	12
Les modalités d'expression des avis	14
Les modalités d'échanges sur le projet	14
3 LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION	15
3.1. Les contributions écrites recueillies	15
3.2. La participation aux permanences	15
3.3. La participation à la réunion publique	16
4 LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES	17
La répartition thématique des expressions	17
4.1. Les constats sur la saturation au sud de Pontarlier	17
Un constat commun sur les difficultés	17
Le feu de régulation du carrefour des Rosiers	18
4.2. Les avis sur l'opportunité du projet	20
Des avis très divers	20
D'autres aménagements à la place du projet, en préalable ou en parallèle	26
Des demandes pour l'aménagement d'autres secteurs	27

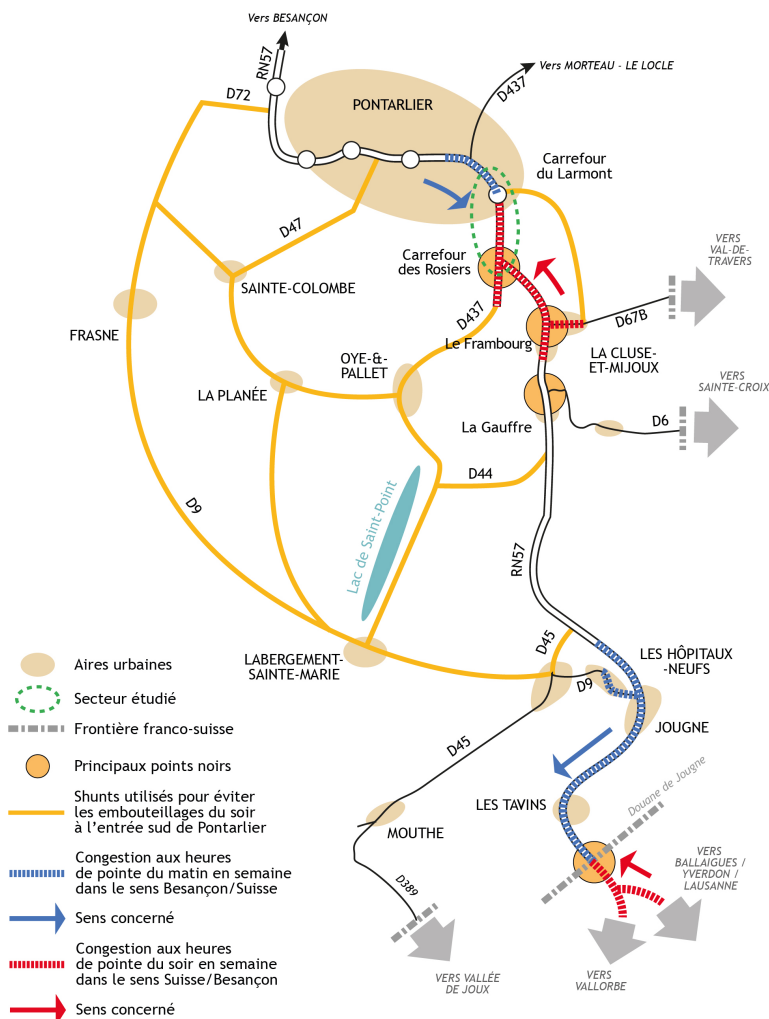
4.3. Les avis et questions sur les caractéristiques du projet	27
Le fonctionnement des aménagements envisagés sur la RN57, du Sud au Nord	27
Les voies pour les modes doux (piétons, cycles...)	33
Les questions foncières	34
La prise en compte des nuisances	34
Des attentes sur des résultats d'études	34
Des questions sur le financement du projet	35
4.4. Les positions sur les variantes	35
La variante A'	36
La variante C	38
La variante A	39
La variante B	39
La variante B'	39
4.5. Les avis sur la concertation publique	39
5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER	40
5.1. Les enseignements de la concertation	40
5.2. Les suites à donner	41
ANNEXE (compte rendu de la réunion publique du 12 novembre 2018)	43

1. LE PROJET OBJET DE LA CONCERTATION

L'aménagement de la RN57 au sud de Pontarlier, entre le carrefour des Rosiers (jonction de la RN57 et de la RD437) à La Cluse et Mijoux et la place de la Gare à Pontarlier, actuellement à l'étude, poursuit trois objectifs : mieux écouler le trafic routier dans le franchissement de Pontarlier, réduire les temps de parcours des usagers transfrontaliers quotidiens et améliorer la desserte locale et les déplacements à vélo et à pied.

Le projet a fait l'objet d'une concertation publique, du 15 octobre au 10 décembre 2018, qui donne lieu au présent bilan.

LES PRINCIPALES DIFFICULTÉS DE CIRCULATION AU SUD DE PONTARLIER



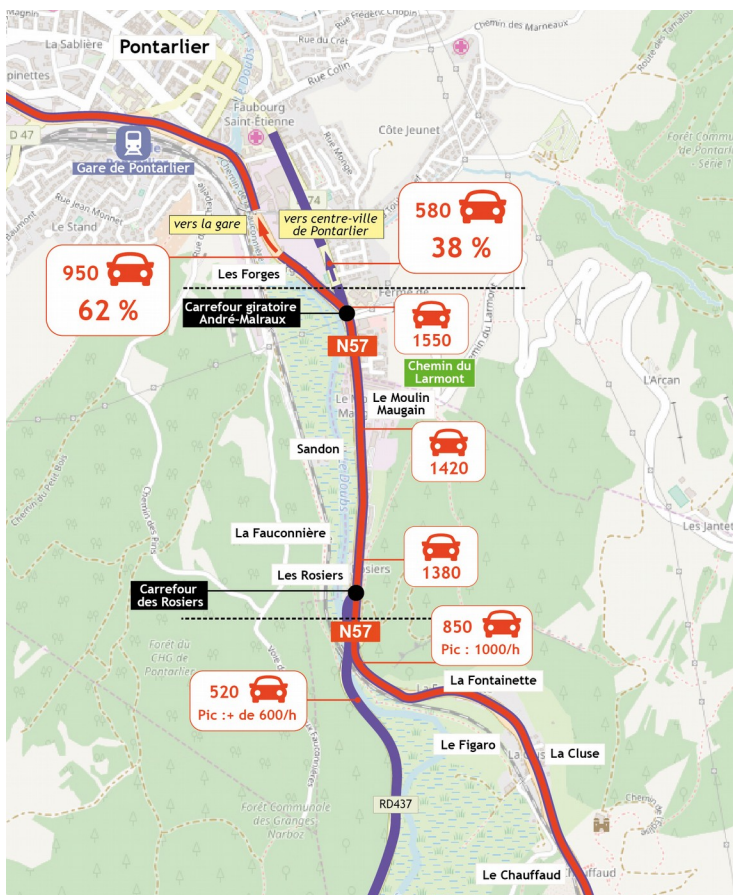
1.1. La situation aujourd'hui

Au sud de Pontarlier la RN57 supporte **des circulations dont les fonctions sont différentes** : des trafics interrégionaux, les trafics quotidiens des travailleurs frontaliers se rendant en Suisse, les déplacements liés aux sports d'hiver et les déplacements de proximité des habitants et des entreprises locales.

Les niveaux de trafic sont élevés : les jours de semaine, en moyenne, **20 000 véhicules par jour circulent sur la section de deux kilomètres en entrée de ville, la plus chargée, qui va du carrefour des Rosiers au carrefour giratoire André-Malraux**. Les trafics du samedi, générés par l'attractivité commerciale du bassin de Pontarlier, représentent une moyenne de 25 000 véhicules par jour en 2017, pouvant aller bien au-delà les jours d'accès aux stations de ski.

Du fait de la géographie accidentée et enclavée, de la configuration du réseau routier qui converge vers la RN57, des caractéristiques de la RN57 dans ce secteur (elle est à 2 voies, soit 1 voie dans chaque sens) et des nombreuses entrées et sorties de véhicules sur l'axe, qui ralentissent la circulation, l'accès sud de l'agglomération connaît **des pics de fréquentation**. Il est **régulièrement encombré** et même **temporairement paralysé aux heures de pointe**.

LES TRAFICS SUR LA SECTION « CARREFOUR DES ROSIERS – GIRATOIRE ANDRÉ-MALRAUX » (moyenne horaire par heure de pointe du soir dans le sens Suisse-Besançon)



1.2. Deux niveaux d'intervention

Un premier niveau d'intervention a consisté en la mise en place, en 2016, d'un feu de régulation du trafic au carrefour le plus congestionné, le carrefour des Rosiers. Le feu a permis de **gagner de l'ordre de 4 minutes dans la traversée de Pontarlier** (sur un parcours de 29 minutes en moyenne en heure de pointe).

Mais pour aller plus loin et améliorer durablement la situation, il est désormais nécessaire d'envisager des aménagements de l'infrastructure. Ce deuxième niveau d'intervention a fait l'objet de la concertation publique.

LE FEU DE RÉGULATION DU CARREFOUR DES ROSIERS



1.3. Les objectifs du projet

Le projet (deuxième niveau d'intervention) doit permettre, tout en veillant à limiter les impacts pour les riverains et les milieux naturels :

- d'améliorer durablement les circulations routières dans le franchissement de Pontarlier **en séparant le trafic de transit du trafic de desserte** et en rendant la RN57 la plus hermétique possible, ceci afin **d'éviter les ralentissements dus aux entrées et sorties des véhicules** ;
- de **sécuriser la desserte locale** et **d'améliorer la situation pour les vélos et les piétons en créant une voie « modes doux »**.

1.4. Où en sommes-nous ?

Le projet a fait l'objet de premières études (études d'opportunité) qui **laissent des marges de manœuvre pour sa définition**. En particulier, cinq variantes d'aménagement, présentées à la concertation publique, ont été étudiées.

Le projet sera précisé dans les études de détail ultérieures, en 2019, en prenant en compte le présent bilan de la concertation.

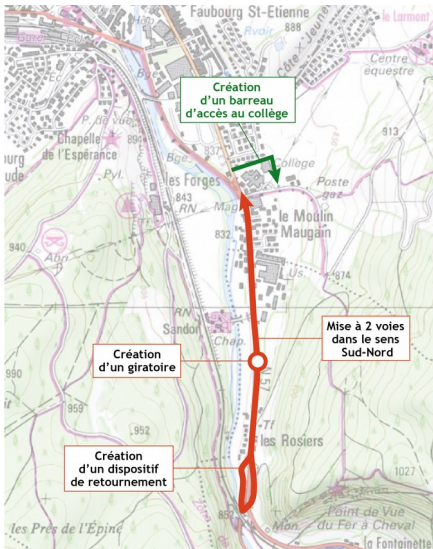
1.5. Les variantes d'aménagement et leur comparaison

Plusieurs variantes d'aménagements ont été recherchées et étudiées. La sous-variante A' est, en raison de ses avantages, préférée par l'État. Toutefois **les avis des habitants étaient attendus au cours de la concertation pour éclairer la décision définitive**, qui sera prise sur la base du présent bilan.

Les gains de temps estimés pour chaque variante (tels qu'ils sont indiqués ci-dessous) concernent le parcours entre La Gauffre et le giratoire Louis-Pergaud.

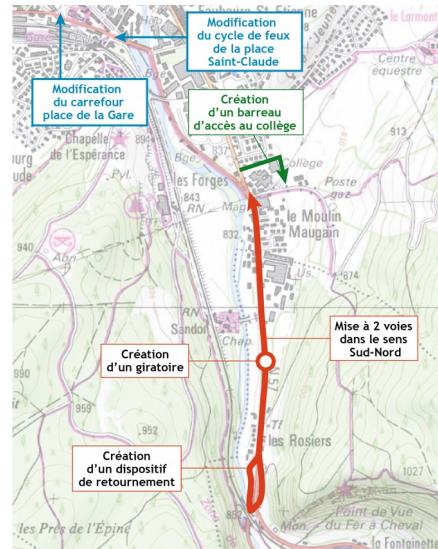
VARIANTE A Aménagement sur place

- 3 carrefours créés, modifiés ou équipés
- Un gain de temps estimé de 5 minutes env.
- Un coût estimé de 12,1 millions d'euros



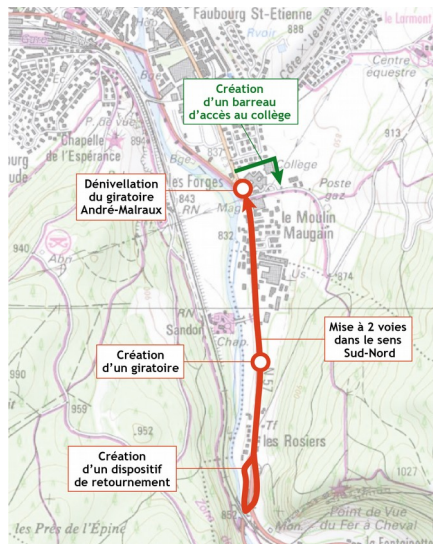
VARIANTE A' Aménagement sur place

- 5 carrefours créés, modifiés ou équipés
- Un gain de temps estimé de 14,5 minutes env.
- Un coût estimé de 14,1 millions d'euros



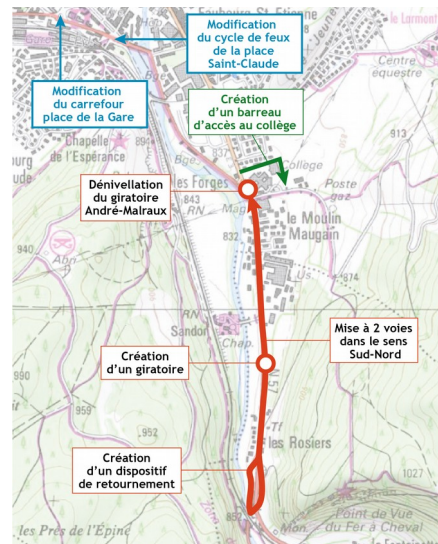
VARIANTE B Aménagement sur place

- 3 carrefours créés, modifiés ou équipés
- Un gain de temps estimé de 6,5 minutes env.
- Un coût estimé de 19,7 millions d'euros



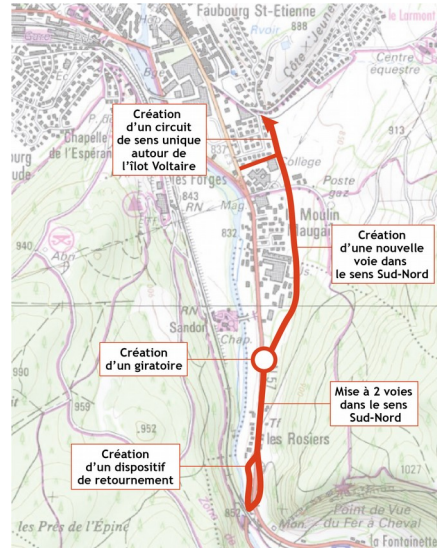
VARIANTE B' Aménagement sur place

- 5 carrefours créés, modifiés ou équipés
- Un gain de temps estimé de 14,5 minutes env.
- Un coût estimé de 21,7 millions d'euros



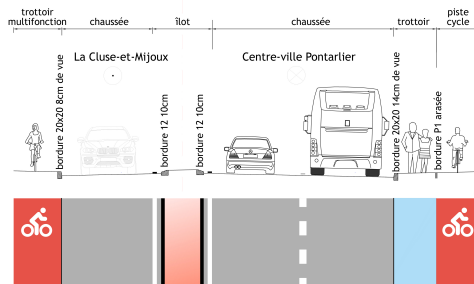
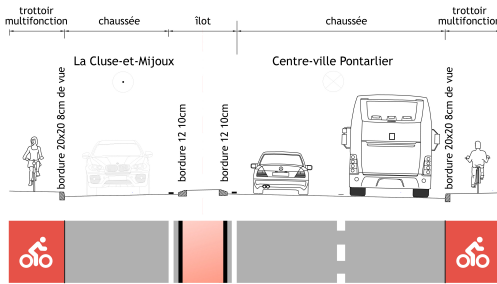
VARIANTE C
Aménagement sur place entre le Carrefour des Rosiers et l’enseigne « Aldi » + nouvelle voie de desserte à l’est de la RN57 + suppression du giratoire André-Malraux

- 2 carrefours créés, modifiés ou équipés
- Un gain de temps estimé de 9 minutes env.
- Un coût estimé de 18,7 millions d’euros



L’aménagement de la RN57 au sud de Pontarlier donne l’opportunité d’améliorer les déplacements « modes doux » (à pied, à vélo, en rollers, à trottinettes, etc.) par des aménagements spécifiques.

PRINCIPES ENTRE LE CARREFOUR DES ROSIERS ET LE FUTUR GIRATOIRE « ALDI » (à gauche) ET ENTRE CE FUTUR GIRATOIRE ET LE GIRATOIRE ANDRÉ-MALRAUX (à droite)



Les caractéristiques principales des variantes et de premiers éléments de comparaison entre les variantes sont synthétisés dans ce tableau :

	> VARIANTES «AMÉNAGEMENT SUR PLACE DE LA RN57»				>VARIANTE «CRÉATION D'UNE NOUVELLE VOIE DE DESSERTE»
	Variante A «Aménagement sur place»	Variante A' «Aménagement sur place + modification du carrefour Saint-Claude + modification du carrefour place de la Gare»	Variante B «Aménagement sur place sur place avec dénivelation du carrefour giratoire André-Malraux»	Variante B' «Aménagement sur place avec dénivelation du carrefour giratoire André-Malraux + modification du carrefour Saint-Claude + modification du carrefour place de la Gare»	Variante C «Aménagement sur place entre le carrefour des Rosiers et l'enseigne "Aldi" + nouvelle voie de desserte à l'est de la RN57 + suppression du giratoire André-Malraux»
Amélioration des conditions de circulation sur la RN57	●	● ● ●	●	● ● ●	● ●
Amélioration/sécurisation de la desserte locale et des modes doux	●	●	●	●	●
Impact foncier	●	●	●	●	● ●
Impact environnemental global	●	●	●	●	●
Impacts des travaux sur les circulations	●	●	●	●	●
Coût estimé en millions d'euros	12,1 M€	14,1 M€	19,7 M€	21,7 M€	18,7 M€

1.6. La prise en compte de l'environnement et du cadre de vie

Les questions liées à l'environnement et au cadre de vie des habitants **font partie intégrante de la conception du projet.**

Les principales thématiques environnementales identifiées sont :

- le bruit ;
- les besoins de foncier ;
- le patrimoine ;
- la ressource en eau ;
- les milieux naturels.

1.7. Les étapes à venir

Les études de conception du projet porteront sur la variante retenue par l'État et les partenaires. Elles porteront notamment sur :

- la justification du projet proposé ;
- l'analyse comparative des aménagements ;
- la détermination des impacts du projet sur l'environnement humain et naturel et des mesures permettant de les éviter, de les réduire ou de les compenser ;
- des études de trafic ;
- l'évaluation socio-économique du projet.

L'enquête publique est envisagée en 2020 et le lancement des travaux en 2021.

1.8. Les acteurs du projet

La maîtrise d'ouvrage

La **Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Bourgogne Franche-Comté**, service régional de l'État, assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération d'aménagement de la RN57 au sud de Pontarlier.

Les partenaires

L'État a associé, dès l'initiative du projet et afin d'aboutir à une vision commune et partagée, **la Ville de Pontarlier, la commune de La Cluse et Mijoux, la Communauté de communes du Grand Pontarlier, la Communauté de communes des Lacs et Montagnes du Haut-Doubs, le Conseil Régional de Bourgogne Franche-Comté et le Département du Doubs.**



La **DIR Est (Direction Interdépartementale des Routes)**, en tant qu'exploitant de la RN57, a également été associée à l'élaboration du projet.

2. LA MISE EN ŒUVRE DE LA CONCERTATION

La concertation publique organisée du 15 octobre au 10 décembre 2018 proposait un éventail de modalités permettant à chacun de s'informer et de faire part de son point de vue pour enrichir le projet.

2.1. Le cadre, le périmètre et les objectifs de la concertation

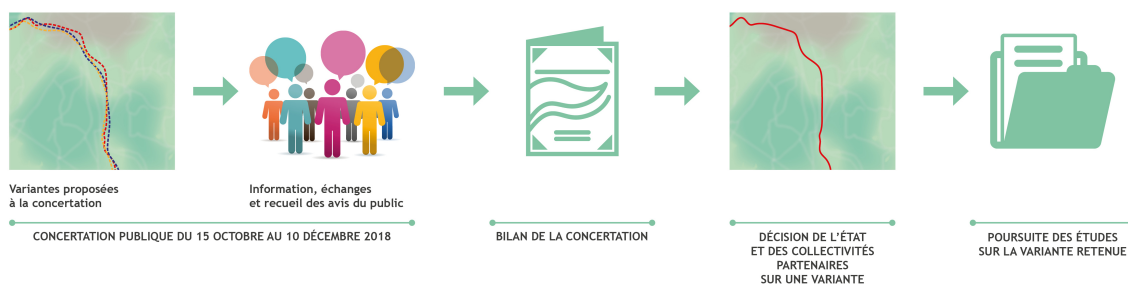
La concertation publique a été organisée au titre de l'article L103-2 du **Code de l'Urbanisme**, par l'État, maître d'ouvrage de l'opération.

Son périmètre concernait **les communes de Pontarlier et La Cluse et Mijoux** dans lesquelles les aménagements sont envisagés.

Les objectifs de la concertation publique étaient :

- **d'informer** sur le projet, ses objectifs, les différentes étapes nécessaires à son élaboration et les résultats des études conduites jusqu'ici (études d'opportunité), **en particulier les variantes d'aménagement envisagées** ;
- de donner l'occasion à chacun, usager de la RN57, habitant, acteur du territoire, **de faire part** de ses réactions, attentes, questions, préoccupations ou propositions ;
- **d'éclairer la décision** qui sera prise par l'État et les collectivités partenaires sur une variante.

LA DÉCISION SUR UNE VARIANTE D'AMÉNAGEMENT (schéma de principe)



2.2. La préparation de la concertation

La préparation de la concertation a donné lieu à différentes réunions avec les partenaires et les acteurs :

- les modalités de la concertation ont été **validées par le Comité de Pilotage** du projet présidé par M. Jean ALMAZAN, Sous-Préfet de Pontarlier, et réunissant les collectivités partenaires, le 14 septembre 2018 ;

- plusieurs **présentations du projet** ont été faites devant :
 - la municipalité de Pontarlier et la municipalité de La Cluse et Mijoux le 19 septembre 2018 ;
 - les associations de quartiers (Charpillot-Chapelle, Au pied du Larmont, Les riverains du Larmont) le 1^{er} octobre 2018 ;
 - les entreprises du secteur le 21 septembre 2018 ;
 - les associations de commerçants le 8 octobre 2018 ;
 - les associations de travailleurs frontaliers le 11 octobre 2018 ;
 - les transporteurs du secteur le 6 novembre 2018.

2.3. Du 15 octobre au 10 décembre 2018 : le dispositif d'information et de participation

La conférence de presse d'ouverture de la concertation

Une conférence de presse a permis de **présenter aux journalistes le projet et le dispositif de concertation**. Elle s'est tenue le 15 octobre 2018, jour de l'ouverture de la concertation, à la Sous-Préfecture de Pontarlier en présence de M. Jean ALMAZAN, Sous-Préfet de Pontarlier, de Mme Annie GENEVARD, députée du Doubs, de M. Patrick GENRE, Maire de Pontarlier et Président de la Communauté de communes du Grand Pontarlier et de M. Yves LOUVRIER, Maire de La Cluse et Mijoux.

Un dossier de presse et un communiqué de presse ont été remis aux journalistes. Le lancement de la concertation a été annoncé sur la page Facebook du Préfet du Doubs.

5 articles et reportages dans la presse et sur les sites Internet d'information locaux ont relayé les informations sur le projet et sur le lancement de la concertation :

- « Aménagement sud de Pontarlier : une concertation publique pour mieux circuler dans la ville », *www.macommune.info*, 11 octobre 2018 ;
- « Pontarlier : aménagement de la RN57, la consultation publique débute », *France 3 Bourgogne Franche-Comté*, 15 octobre 2018 ;
- « Aménagement de la RN57 : vous avez votre mot à dire », *Est Républicain*, 16 octobre 2018 ;
- « RN57 : concertation publique concernant l'aménagement sud de Pontarlier », *https://pleinair.net*, 16 octobre 2018 ;
- « Quelles solutions pour la RN57 ? », *La Terre de chez nous*, 26 octobre 2018.

5 articles sont également parus en novembre 2018, invitant les habitants et acteurs à participer à la réunion publique du 12 novembre et aux dernières semaines de la concertation :

- « RN57 : réunion publique lundi soir à Pontarlier », *https://pleinair.net*, 9 novembre 2018
- « Aménagement sud de Pontarlier : réunion publique ce soir », *https://pleinair.net*, 12 novembre 2018
- « RN57 : jusqu'au 10 décembre pour s'exprimer », *Est Républicain*, 14 novembre 2018
- « Aménagement de la RN57 à Pontarlier : il est encore temps de donner votre avis ! », *www.macommune.info*, 28 novembre 2018 ;
- « RN 57 : concertation sur l'aménagement sud de Pontarlier »,

<https://pleinair.net>, 26 novembre 2018.

Les modalités d'information du public

Le dossier de concertation

Le dossier de concertation (28 pages) présentait les objectifs du projet, les aménagements envisagés, en particulier les 5 variantes d'aménagement et leur comparaison, les modalités de prise en compte de l'environnement et du cadre de vie et la concertation.

Il était disponible sur les lieux des expositions, lors des permanences, à l'entrée de la réunion publique, sur la page dédiée au projet sur le site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté, sur le site de la Ville de Pontarlier et sur le site de la Communauté de communes du Grand Pontarlier.



La plaquette d'information (synthèse)



La plaquette d'information (6 pages) présentait une synthèse du dossier de concertation (objectifs du projet, aménagements envisagés, en particulier les 5 variantes d'aménagement et leur comparaison, modalités de prise en compte de l'environnement et du cadre de vie et concertation).

Elle a été diffusée à 2 800 exemplaires dans les boîtes aux lettres des habitants des quartiers riverains de la RN57.

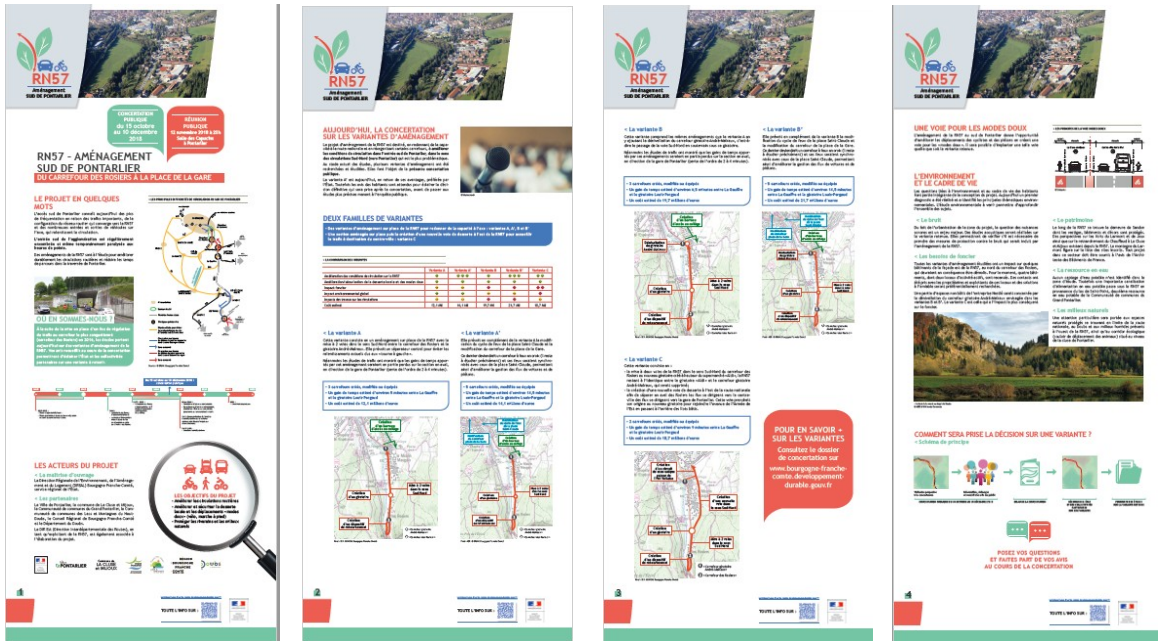
Elle était également disponible sur les lieux des expositions, lors des permanences, à l'entrée de la réunion publique, sur la page dédiée au projet sur le site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté, sur le site de la Ville de Pontarlier et sur le site de la Communauté de communes du Grand Pontarlier.

L'exposition

L'exposition était composée de **quatre panneaux** présentant les objectifs du projet, les aménagements envisagés, en particulier les 5 variantes d'aménagement et leur comparaison, et les modalités de prise en compte de l'environnement et du cadre de vie.

Elle a été présentée **pendant la durée de la concertation à la mairie de Pontarlier et à la mairie de La Cluse et Mijoux**, aux horaires habituels d'ouverture.

Elle a également été proposée à l'entrée de la réunion publique, le 12 novembre 2018.



Les sites Internet

La page dédiée sur le **site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté** proposait une présentation du projet et permettait la consultation et le téléchargement du dossier de concertation et de la plaquette de synthèse.

Les sites Internet de la Ville de Pontarlier, de La Cluse et Mijoux et de la Communauté de communes du Grand Pontarlier ont également relayé les principales informations sur le projet et sur la concertation.

Les articles dans les magazines des collectivités

Le magazine *Pontarlier Votre Ville* a consacré en décembre 2018 un article au projet et à la concertation « Lancement : aménagement de la RN57 ».

L'affichage



2 affiches de grandes dimensions (4 x 3 mètres) ont informé les usagers de la RN57 de la tenue et des dates de la concertation publique.

Ces affiches ont été installées à l'entrée sud de Pontarlier, dans le sens sud-nord au niveau de l'ancien « Gaillard automatismes » et dans le sens nord-sud 100 mètres avant le giratoire André-Malraux.

La Ville de Pontarlier a également diffusé **des affiches (format A3)** présentant les rendez-vous de la concertation dans des lieux accueillant du public.

Les modalités d'expression des avis

Les registres

Deux registres de concertation permettant de consigner des observations ont été mis à disposition aux côtés des expositions dans les mairies de Pontarlier et de La Cluse et Mijoux pendant toute la durée de la concertation.

Un **troisième registre** était proposé lors des permanences.

L'adresse courriel

Le maître d'ouvrage a mis en place pendant la durée de la concertation une adresse courriel dédiée : **rn57pontarlier@developpement-durable.gouv.fr**.

L'adresse postale

Le public pouvait également adresser ses observations **par courrier postal** à l'adresse : « Concertation RN57 – Aménagement sud de Pontarlier » - DREAL Bourgogne Franche-Comté – 21B rue Alain-Savary - CS 31269 - 25005 Besançon Cedex.

Les modalités d'échanges sur le projet

Les permanences

Huit permanences ont permis au public **de s'informer et d'échanger directement avec le maître d'ouvrage** :

- cinq permanences à Pontarlier :
 - en mairie, le mercredi 24 octobre 2018 de 14h à 18h ; le mercredi 14 novembre 2018 de 14h à 18 h et le mercredi 28 novembre 2018 de 14h à 18h ;
 - dans une salle du théâtre Bernard-Blier, le samedi 20 octobre 2018 de 9h à 12 h et le samedi 17 novembre 2018 de 9h à 12h ;
- trois permanences à la mairie de La Cluse et Mijoux le samedi 10 novembre de 9h à 12h, le mercredi 21 novembre de 16h à 19h et le samedi 1^{er} décembre de 9h à 12h.

La réunion publique

La réunion publique s'est tenue **le 12 novembre 2018 à 20h** à la Salle des Capucins à Pontarlier.

Un compte-rendu de la réunion publique a été établi pour restituer les échanges. Ce document est annexé au présent bilan.

3. LE BILAN CHIFFRÉ DE LA PARTICIPATION

Au plan de la participation, les principaux éléments de synthèse à retenir sont les suivants.

3.1. Les contributions écrites recueillies

122 contributions écrites ont été recueillies :

- 85 ont été adressées par courriel ;
- 5 ont été adressées par courrier postal ;
- 32 ont été consignées dans les registres de concertation selon la répartition suivante :
 - 6 dans le registre de Pontarlier ;
 - 12 dans le registre de La Cluse et Mijoux ;
 - 23 dans le registre des permanences.

Quelques contributions ont été adressées en deux exemplaires strictement identiques (par exemple par courrier postal doublé d'un courriel). Elles ne sont comptabilisées qu'une fois.

12 contributions émanent **d'acteurs représentatifs** :

- groupes représentant les habitants : association Charpillot-Chapelle, association Les riverains du Larmont, association Propositions citoyennes ;
- associations d'usagers des transports : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Bourgogne Franche-Comté, Transport 2000 Pontarlier ;
- élus : M. Lionel Chevassu, maire de Rochejean, M. Michel Seguin, maire de La Planée, M. Christian Coste, conseiller municipal d'Oye-et-Pallet, Mme Cécile Houdelot, conseillère municipale Pontarlier Écologie, M. Louis Poix, maire de Les Hôpitaux-Vieux, M. Denis Poix-Daude, maire de Jougne ;
- une délibération sur le projet a été prise par la commune de La Cluse et Mijoux.

Les **110 autres contributions** émanent **d'habitants** (très majoritairement habitants de Pontarlier et de La Cluse et Mijoux) **et d'usagers de la RN57**.

3.2. La participation aux permanences

Environ **250 personnes** ont participé aux huit permanences :

- environ 200 personnes aux permanences à Pontarlier ;
- environ 50 personnes aux permanences à La Cluse et Mijoux.

3.3. La participation à la réunion publique

Près de **300 personnes** ont participé à la réunion publique à Pontarlier le 12 novembre 2018.

Cette réunion a duré 2 h 10. Elle a donné lieu à **26 interventions/prises de parole** du public.

Au regard de ces chiffres – tout en restant prudents en raison des doubles comptes (par exemple des personnes qui ont à la fois participé à une permanence ou à la réunion publique et déposé une contribution écrite) – on peut estimer **qu'environ 400 à 500 personnes** se sont intéressées au projet et se sont mobilisées pour participer à la concertation.

4. LA SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS RECUEILLIES

Cette partie propose une synthèse des contributions recueillies au cours de la concertation dans les registres, les courriels, les courriers et lors de la réunion publique du 12 novembre 2018. Des réponses aux questions sont proposées par le maître d'ouvrage dans les encadrés au fil du texte.

La répartition thématique des expressions

À l'issue de l'analyse des contributions recueillies (pour mémoire 23 interventions au cours de la réunion publique et 122 contributions écrites), cinq principales thématiques d'expression ont été identifiées.

Le tableau ci-dessous présente le classement de ces cinq thématiques en fonction du nombre de fois où elles sont présentes dans les contributions (les contributions portent généralement sur plusieurs thématiques).

THÉMATIQUES	Nombre d'apparition dans les contributions
Les constats sur la saturation au sud de Pontarlier	25
Les avis sur l'opportunité du projet	186
Les avis et questions sur les caractéristiques du projet	117
Les positions sur les variantes	84
Les avis sur la concertation publique	16

4.1. Les constats sur la saturation au sud de Pontarlier

Un constat commun sur les difficultés

Plusieurs avis se rejoignent sur les difficultés rencontrées actuellement sur la RN57 au sud de Pontarlier.

Des contributeurs relèvent les caractéristiques spécifiques de l'entrée sud de l'agglomération. L'un d'entre eux explique que « *son étranglement, avec le passage du Doubs par la RN57, de la route d'Oye-et-Pallet et du chemin de fer au niveau des Rosiers, est un verrou.* »

Un autre considère que le passage du train à La Cluse est la raison première des encombrements. Le temps d'arrêt au passage à niveau incite selon lui les usagers à emprunter des « shunts » par Oye-et-Pallet ou par le Larmont et, en se réinsérant plus loin sur la RN57, « à bloquer le flux vers les Rosiers ou vers Malraux ».

Des personnes relèvent que les encombrements se forment à La Cluse et Mijoux, en amont de la section carrefour des Rosiers-giratoire André-Malraux concernée par le projet : « *L'engorgement de la RN57 est bien réel depuis le carrefour de La Gauffre et non pas seulement depuis les Rosiers* », « *Le blocage principal se situe entre les Verrières (arrivée à La Cluse) et les Rosiers.* »

Plusieurs contributeurs expliquent les bouchons par la présence du feu tricolore de la place Saint-Claude. Pour l'un des avis, ce feu « *est à l'origine de tous les ralentissements aux heures de pointe, y compris les ralentissements au carrefour Malraux* ». Pour un autre, « *le bouchon est un problème à partir de 16 h 15, dû à ce feu de Saint-Claude* ».

Des personnes qui s'expriment sur la situation du trafic routier jugent qu'il a manqué des investissements dans le passé. Selon elles, « *une petite ville comme Pontarlier ne devrait pas être aussi longue à traverser, le réseau routier est vraiment en retard par rapport à d'autres régions* », ou encore : « *on a l'impression que tout l'argent a été dépensé pour l'aménagement et les déviations des villes en Haute-Saône, où le trafic est bien moindre.* »

Des contributeurs soulignent que les bouchons à l'entrée de Pontarlier « *sont une plaie pour les 5 000 frontaliers qui vont en Suisse tous les jours* » ou témoignent qu'en tant qu'habitants ils évitent de prendre la RN57 « *en fin d'après-midi* ».

Selon l'un des avis, les bouchons perdurent au-delà des horaires présentés par le maître d'ouvrage : ils concernent une grande partie de la soirée le vendredi (« *15h30 à 19h30, voire 20h* »), les samedis matin toute l'année et les dimanches soir avec les retours des sports d'hiver ou d'été.

Le feu de régulation du carrefour des Rosiers

Pour l'une des personnes s'exprimant sur ce sujet, le feu de régulation du carrefour des Rosiers, couplé au fait que chaque automobiliste laisse passer une voiture sur deux, « *a considérablement amélioré l'entrée dans Pontarlier* ».

Les participants sont toutefois souvent critiques par rapport à cet équipement. Les expressions mettent en lumière les avis et suggestions suivants :

- le feu de régulation crée lui-même des ralentissements ;
- le gain de temps « *de 5 minutes est effectif lorsqu'il y a peu de circulation* » mais le feu « *n'apporte rien durant les bouchons* » ;
- sa temporisation (durée du cycle feu clignotant/feu rouge) n'est pas adaptée et pousse les automobilistes à emprunter des shunts et à revenir sur la RN57 par la RD437 au carrefour des Rosiers. Une temporisation « *plus accentuée permettrait de réguler véritablement le trafic au niveau du carrefour, tout en dissuadant les usagers de la RN57 de modifier leur parcours dans le cas d'une fluidité plus marquée* » ;
- le feu devrait être accompagné d'un « *second feu sur la RN57 juste avant l'intersection* » avec la RN437.

Selon plusieurs personnes, le feu des Rosiers est « inutile et très coûteux » ou constitue « un gaspillage d'argent public totalement inefficace ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- o **Le constat sur les shunts** : la saturation existante sur la RN57 entraîne l'utilisation massive d'itinéraires d'évitement (ou « shunts ») sur des routes départementales. Ces shunts amplifient eux-mêmes les phénomènes de saturation car leurs itinéraires rejoignent la RN57 au sud de Pontarlier et augmentent les flux entrants sur l'axe à La Gauffre (RD6), au Frambourg (RD67B), au carrefour des Rosiers (RD437) et au chemin du Larmont. En rentrant sur la RN57, les automobilistes créent de nouveaux ralentissements qui accentuent la saturation de la route nationale.
- o **Le rôle du passage à niveau de La Cluse et Mijoux dans la saturation** : le nombre de trains passant par cet endroit est très limité et il n'y a aucun passage de train entre 16 h et 18 h. Celui-ci n'a donc pas de rôle dans la création du bouchon.
- o **Le rôle du carrefour Saint-Claude dans la saturation** : les études de trafic réalisées en 2018 ont compris de très nombreuses mesures des flux sur le terrain. Il n'a jamais été constaté de remontée de file à partir du carrefour de la place Saint-Claude qui créerait les bouchons présents au carrefour des Rosiers. La saturation est observée sur 4 km dans le sens Sud-Nord en période de pointe du soir, principalement entre 16 h et 19 h les jours de semaine, sur la section entre La Cluse et Mijoux et le giratoire André-Malraux, en raison d'un cumul de contraintes : la RN57 est à 2 voies (1 voie dans chaque sens) dans ce secteur et les entrées et sorties des véhicules provenant des routes départementales (voir ci-dessus) ou des voies de desserte locale, provoquent des cisaillements (fait pour un véhicule de couper l'itinéraire d'autres véhicules) qui ralentissent le trafic.
En revanche, en cas d'aménagement sur la section Rosiers-Malraux permettant de fluidifier le trafic, le carrefour Saint-Claude risque de jouer un rôle important dans la création du bouchon, raison pour laquelle les variantes A' et B' ont été imaginées.
- o **Les investissements sur la RN57 en Bourgogne Franche-Comté** : différents aménagements sont à l'étude ou en cours de réalisation sur la RN57 ou la RN19 en Bourgogne Franche-Comté. Ils sont destinés à aménager, suivant les priorités données et des types de trafic (trafic local/trafic de transit) et l'engagement financier des collectivités locales, le réseau routier national. Les discussions sur ces priorités ont lieu avec l'ensemble des collectivités de la région lors des phases de contractualisation (en particulier discussions sur les Contrats de Plan État-Région).
- o **Le feu de régulation du carrefour des Rosiers** : le bilan du feu de régulation a été tiré en 2017 sur la base de campagnes de mesures du trafic. La priorité donnée à la RN57 par rapport à la RD437 a permis que certains usagers qui se reportaient sur des itinéraires de shunt avant la mise en place du feu reviennent sur la RN57.

Le feu a permis un gain de l'ordre de 4 minutes en moyenne sur la section allant de La Gauffre au giratoire Louis-Pergaud, sur un temps de parcours moyen de 29 minutes en heure de pointe sans le feu. Toutefois le feu n'a pas pour fonction d'apporter de la capacité sur la RN57 et les congestions restent importantes sur l'axe. C'est pourquoi un projet comprenant des aménagements de voiries a été étudié et est présenté à la concertation.

4.2. Les avis sur l'opportunité du projet

Nota Bene : pour mémoire, cette thématique est celle qui apparaît le plus souvent dans les contributions recueillies (186 mentions).

Des avis très divers

Des avis favorables à un grand contournement de Pontarlier

Un certain nombre de contributeurs jugent que le projet d'aménagement étudié entre le carrefour des Rosiers et la place de la Gare n'est pas satisfaisant. Quelques-uns précisent qu'« aucune des variantes n'est acceptable ». Ils souhaitent en effet la réalisation d'un grand contournement de Pontarlier, qu'ils considèrent comme une solution durable et efficace.

Plusieurs personnes jugent que le gain de temps amené par le projet est faible en regard du montant d'investissement (entre 12,1 et 21,7 millions d'euros en fonction des variantes). Le projet proposé est à leurs yeux « un pansement sur une jambe de bois », ou revient à « jeter l'argent public par les fenêtres ».

D'autres soulignent que la capitale du Haut-Doubs doit pouvoir bénéficier d'un aménagement ambitieux et que cela doit découler « d'une volonté politique ».

Les personnes favorables à la solution d'un grand contournement :

- soit jugent que malgré son coût cette solution est justifiée, au regard du niveau de trafic et au regard des aménagements réalisés en Bourgogne Franche-Comté ou ailleurs en France : « Je pense qu'avec un trafic de 15 000 véhicules par jour il faudrait déjà contourner Pontarlier avec des sorties genre Pontarlier Sud, Nord... comme cela se fait partout en France » ; « Certes le budget n'est pas suffisant mais dites-moi alors comment les routes des Mercureaux et des Microtechniques ont-elles été financées ? Et pourquoi notre contournement ne mérite-t-il pas un financement plus important que celui obtenu ? », « Certes la grande déviation de Pontarlier coûterait 500 M€, mais combien sont mis actuellement en Haute-Saône pour faire les raccordements de 2x2 voies vers le secteur de Rioz ? » ;
- soit préconisent de « garder l'argent » correspondant au projet d'aménagement sur place pour réaliser le contournement par phases, ou de prendre le temps pour réunir les montants nécessaires (« On pourra attendre encore 15 ans, ce n'est pas un souci »).

Des contributeurs considèrent qu'un contournement est préférable aux impacts pour les riverains générés par le projet d'aménagement sur place. Certains estiment que « *le projet ramène des véhicules dans Pontarlier* ».

Les personnes s'exprimant sur ce thème recommandent un contournement de La Cluse et Mijoux et de Pontarlier, réalisé au moyen d'ouvrages d'art, avec un tunnel à la Combe Mottaz, un pont sur le Doubs avant Oye-et-Pallet et un débouché au niveau du giratoire des Granges.

Une personne indique : « *Pourquoi ne pas prévoir un tracé passant sous le Mont d'Or de façon à éviter la Combe ?* » D'autres souhaitent « *un grand projet, avec tunnels et ponts pour aller jusqu'en Suisse* », ou « *une autoroute jusqu'en Suisse* ».

Quelques contributeurs jugent au contraire qu'un projet de contournement ne pourrait pas être financé. Ils s'expriment notamment en ces termes : « *Comme tout le monde le sait, il faudrait des milliards pour aménager cette route en fonction du trafic qu'elle supporte, percer des tunnels, faire des viaducs, bref ça ne se fera jamais et heureusement pour la nature* » ou « *il faut que le projet reste dans des limites raisonnables et pas copier celui de l'an 2000... irréaliste* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- o **Le projet de contournement de Pontarlier** : ce projet avait été étudié dans les années 1990 et au début des années 2000. En raison du site au relief marqué et comprenant de nombreuses zones naturelles et patrimoniales protégées, plusieurs tracés et variantes intégrant des tunnels, viaducs et aménagements sur place avaient été envisagés. Le coût de chaque variante était très élevé, de l'ordre de 500 millions d'euros, et l'impact sur l'environnement et le patrimoine historique (fort de Joux) restait très fort. Partant du constat que la situation ne pouvait pas durer, les partenaires se sont mis d'accord, de façon pragmatique, pour la réalisation d'aménagements sur l'axe existant de la RN57 ou dans son immédiate proximité. Le montant d'investissement est compris entre 12,1 et 21,7 millions d'euros selon les variantes, ce qui est faible au vu des effets envisagés sur le trafic.

À titre de comparaison, une grande déviation aurait un coût estimé, sur la base des études des années 2000, de 35,2 millions d'euros du kilomètre, soit un coût d'environ 21,7 millions d'euros par minute gagnée.

Avec la variante A', la minute gagnée coûterait 1 million d'euro, soit plus de 20 fois moins cher. Cette variante coûte 3 % du coût d'une déviation, pour 60 % de temps gagné.

Ainsi, le rapport coût/avantages est très net en faveur de l'aménagement sur place, pour un montant d'investissement accessible.

- o **Les autres aménagements sur la RN57** : cf 4.1. Par ailleurs, il convient de noter que les aménagements réalisés en Haute-Saône entre Rioz et Voray-sur-l'Ognon sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de Haute-Saône, avec un financement assuré à 100 % par le Département de Haute-Saône et la Région Bourgogne Franche-Comté.

D'autres solutions de traversée de Pontarlier

L'un des participants à la concertation demande s'il ne serait pas envisageable de « *faire un contournement en partant des Rosiers via des chemins déjà présents dans la Fauconnière (à améliorer) et permettre ainsi une arrivée en zones artisanale et commerciale* ». Il précise qu'il avait été question de cette solution dans le passé et demande, la propriété de Sandon étant classée, s'il ne serait pas possible d'envisager un tracé qui passe à proximité en l'évitant.

L'association Propositions citoyennes souhaiterait que soit « *étudiée dans le principe une route traversant Pontarlier sous la RN57* » entre le carrefour Saint-Claude et l'arrivée sur le carrefour de la rue des Granges. Elle estime que « *le gain de temps serait largement supérieur aux 15 minutes maximum gagnées par les cinq solutions présentées* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

o La réutilisation de chemins existant est extrêmement complexe car la conception routière répond à des normes géométriques strictes. Cette réutilisation n'apporterait rien de plus, d'un point de vue trafic, que ce qui est déjà envisagé.

Réaliser un tunnel sous Pontarlier serait par ailleurs très coûteux voire irréaliste du fait de la proximité du Doubs. Par ailleurs, cette solution n'apporterait que très peu d'avantages par rapport à ce qui est déjà envisagé.

Des avis opposés au projet

Pour les personnes opposées au projet, ce dernier est « *daté* » et ne prend pas en compte la problématique du réchauffement climatique et « *le rôle joué par les transports dans ce réchauffement* ».

Certains se demandent « *pourquoi favoriser la voiture* » alors que les questions relatives à l'écologie sont prégnantes et que la France s'est engagée lors de la COP21 à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Ils estiment que « *la question est mal posée* » ou « *qu'améliorer les conditions de circulation au sud de Pontarlier, c'est vouloir encore plus de trafic* ».

Ainsi selon l'un des avis, « *ce projet ne tient pas compte de la nécessité de revoir nos moyens de déplacement dans un monde qui doit s'affranchir des énergies fossiles* ».

Des contributeurs demandent que les efforts portent d'abord sur la diminution des trajets en voiture afin d'améliorer le cadre de vie des habitants, de diminuer le bruit, de lutter contre la pollution et de réduire les effets sur le climat.

Une personne rappelle que la DREAL est porteuse des questions de transition écologique et énergétique.

La plupart des avis opposés au projet considèrent qu'il faut dire « *stop au tout-voiture* » et privilégier les transports en commun et le covoiturage.

Ils souhaitent à ce titre que soient étudiés ou développés :

- le mode ferroviaire, tout particulièrement sur les liaisons vers Vallorbe, Neuchâtel ou Lausanne, qui correspondent aux besoins des travailleurs frontaliers. Pour plusieurs contributeurs, le train limiterait les bouchons et la pollution et offrirait du confort dans les déplacements. Il devrait proposer des tarifs « *très attractifs* » et ce mode de transport permettrait que l'employeur prenne en charge la moitié des frais de déplacements des salariés ;
- des « bus navettes », également vers Vallorbe et Neuchâtel – une personne demande à ce sujet « *s'il est acceptable que les entreprises suisses suppriment les bus pour leurs employés* » – ou depuis la gare de Pontarlier vers Vallorbe et Lausanne, « *en plus de ce qui existe vers Neuchâtel en TER et bus* » ;
- du covoiturage avec la mise en place de parkings de covoiturage « *dignes de ce nom* » ;
- la création de voies rapides réservées aux bus et aux voitures transportant plus de deux personnes.

Plusieurs participants à la concertation incitent à prendre exemple sur les Suisses qui ont développé « *un réseau de transport en commun performant desservant les petites communes* ». Ce réseau permettrait que les frontaliers trouvent une correspondance vers leur lieu de travail à partir de la gare de Vallorbe notamment.

Certains préconisent sur ces sujets de conduire des réflexions avec les entreprises suisses ou d'organiser une « *coordination transfrontalière* ».

Quelques personnes souhaitent la réduction du trafic de poids lourds sur la RN57. Une question est posée sur la possibilité de restreindre ou d'interdire le transit via Pontarlier « *aux poids lourds dépassant un certain tonnage* » ou encore à certains horaires.

Certains recommandent de « *taxer les camions* », de détourner le trafic poids lourds sur d'autres axes ou de promouvoir le ferroutage, notamment avec la création d'une plateforme de ferroutage à Frasné, afin de « *mettre les camions sur les trains de manière obligatoire* ».

L'une des contributions considère « *nécessaire de mettre un terme à l'accroissement de l'agglomération* » de Pontarlier et à une politique consistant à « *attirer de nouveaux habitants et de lointains clients* » qui génèrent des trajets en voiture.

D'autres suggèrent d'investir dans l'amélioration des shunts ou des itinéraires alternatifs déjà empruntés par les automobilistes plutôt que dans le projet.

Plusieurs des avis recueillis évoquent les gains de temps apportés par le projet (« *5, 10, au mieux 15 minutes* ») et considèrent, à l'instar des personnes favorables à un grand contournement de Pontarlier, que le projet est « *trop cher* » pour le bénéfice estimé : « *Le gain de temps ne justifie pas la dépense* », écrit ainsi l'un des participants. Des habitants jugent que ce rapport coût/gain de temps est une « *aberration* » ou font part de leur « *sentiment d'indignation* » à ce sujet.

Ces contributeurs estiment que les améliorations apportées par le projet risquent de générer un trafic supplémentaire, de faire « *se reposer la question dans quelques années* », de « *déplacer le problème dans la ville* », en particulier dans « *des petites rues* » ou de déplacer les bouchons plus loin sur la rocade.

Plusieurs habitants ou riverains de la RN57 font également part de leur opposition au projet en raison de ces impacts. Les personnes s'exprimant sur ce thème estiment que les contraintes sont importantes et citent :

- « *davantage de pollution et de nuisances sonores* » générées par le doublement de la voie dans le sens Nord-Sud ;
- la dépréciation des biens « *par la proximité des voies de circulation* » ;
- les « *expropriations possibles* » ;
- les questions de sécurité : « *sorties piétonnes et de véhicules directes sur la double voie* » ;
- l'interdiction des « *tourne à gauche* » ;
- l'augmentation de l'effet de coupure de la RN57 ;
- les « *nuisances d'exploitation pour les commerçants* » ;
- les travaux qui augmenteront « *les nuisances, le bruit, la pollution* ».

Ces sujets sont repris et développés au point suivant (4.3. Les avis et questions sur les caractéristiques du projet).

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

o **Les différents modes de transport :** les études sur le projet ont permis d'analyser le contexte de l'ensemble des modes de transport et les réponses qui pourraient être apportées par chacun d'eux. Les bassins d'emploi et d'habitation des frontaliers sont caractérisés par leur éclatement : les emplois sont diffus et se répartissent sur Vallorbe, Neuchâtel et Lausanne. De ce fait une réponse ferroviaire est peu efficace, contrairement au bassin du Locle par exemple, desservi par la ligne des Horlogers, où les emplois sont concentrés autour des gares ferroviaires.

Les bus, empruntant les axes routiers, se trouvent confrontés comme les voitures à la saturation routière. Le mode de transport bus est de ce fait peu concurrentiel en termes de temps de parcours.

Une étude très innovante, réalisée au moyen d'un dispositif infrarouge capable de détecter le nombre de personnes par voiture, a été conduite au poste de douane de Jougne en 2016. Elle est destinée à développer le covoiturage. Elle a permis de constater que dans une voiture sur 4 se trouvaient 2 personnes. Ce n'est pas encore suffisant et doit être développé.

Les études réalisées démontrent néanmoins que, même en présence d'une politique de transports en commun ou de covoiturage très volontariste, la problématique de congestion routière sera toujours présente. Le sujet doit donc être traité, en parallèle du développement d'autres moyens de se déplacer. Par ailleurs, le transport ferroviaire ou par bus dépend de la Région Bourgogne Franche-Comté qui est autorité organisatrice des transports.

o **Le trafic poids lourds sur la RN57 :** les poids lourds représentent 7 % du trafic dans la traversée de Pontarlier, la congestion est donc créée par le trafic de véhicules légers et non par le trafic de poids lourds. Interdire le trafic poids lourds, même à certaines heures de la journée, ne résoudrait en rien le problème de congestion et aurait des conséquences importantes sur l'économie locale et régionale.

o **Les gains de temps et les coûts :** cf. p. 21

- o **L'efficacité du projet dans la durée** : Les études de trafic ont été réalisées avec des projections d'augmentation du trafic routier sur la période 2025 et à +20ans. C'est-à-dire que les gains de temps présentés dans les documents sont à attendre à l'horizon de 2025 avec une baisse légère de ce gain à +20 ans de l'ordre de 3 à 4 min. Les études de trafic montrent que l'implantation de feux au carrefour Saint-Claude et au carrefour de la place de la Gare permet de fluidifier le trafic, y compris dans les giratoires suivants de la rocade, les flux de dispersant après la place de la Gare.

Des avis favorables au projet

Plusieurs contributeurs s'expriment en faveur du projet. À leurs yeux, ce dernier répond à un besoin, voire à une « *urgence* », en raison de l'évolution des trafics et d'une situation devenue « *infernale* ». Certains espèrent que « *cela aboutira vite* », considèrent qu'il « *faut prendre une décision et attaquer rapidement* » ou remercient simplement de l'existence d'un projet.

Les utilisateurs quotidiens de la route évoquent en effet une « *dégradation au fil du temps* », des « *attentes inutiles* » dans les encombrements et une accumulation de fatigue.

Une personne indique que la saturation de la RN57 « *est à la fois éprouvante (problèmes de santé à rester aussi longtemps en voiture), et très pénible en termes de vie de famille et de vie sociale* ». Une autre témoigne de problèmes de sécurité résultant des comportements dangereux des automobilistes qui essayent d'échapper aux bouchons.

Des personnes considèrent qu'une amélioration de la situation serait bénéfique pour « *la vie des habitants* » de La Cluse et Mijoux en particulier, et plus généralement des riverains de la RN57, les encombrements engendrant de la pollution supplémentaire.

D'autres estiment que l'amélioration apportée par le projet profiterait aux commerçants et plus globalement à « *l'activité économique et touristique du Haut Doubs* » pénalisée aujourd'hui par la saturation routière.

Pour l'un des contributeurs, le projet se justifie d'autant plus que le contournement de Pontarlier est abandonné. Il ajoute qu'il « *est urgent de prendre une décision avant que le coût des études ne dépasse celui de la réalisation* ».

Des avis favorables, en prenant en compte les autres modes et avec des approfondissements

Des personnes se disent favorables au projet, mais souhaitent que ce dernier s'inscrive dans une réflexion plus globale : « *L'offre de transport en général doit être revue, pas seulement la voiture* », précise l'une d'entre elles.

Cette position est partagée par la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) Bourgogne Franche-Comté et l'association Transport 2000 Pontarlier. Ces deux acteurs indiquent que « *compte tenu de l'intégration du tracé, du trafic et ses conséquences, ne rien faire à court terme serait irresponsable, mais [que] le projet doit prioritairement proposer un aménagement durable de transit et de dessertes et être accompagné d'études et de propositions alternatives au "tout routier" afin de ne pas créer un effet contre-productif de cet aménagement (augmentation du*

trafic) ».

Des avis favorables, avec des expérimentations

Plusieurs personnes qui s'expriment en faveur du projet souhaitent que des expérimentations puissent être conduites, notamment « *avant tout travaux d'envergure* ».

Elles pourraient concerner les feux au carrefour Saint-Claude ou un test de feux sur l'actuel giratoire de la place de la Gare.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

o **Les différents modes de transport** : comme indiqué ci-avant (p. 34), des études ont visé à regarder dans quelle mesure des offres plus volontaristes de transport en commun impacteraient le trafic routier. Malheureusement, du fait notamment de l'éclatement des bassins d'emplois et d'habitation, et d'autre part d'infrastructures ferroviaires et routières peu adaptées à la typologie de trafic rencontrée, une politique même volontariste ne sera pas suffisante pour résoudre le problème de congestion. Par ailleurs, comme indiqué ci-avant, les offres de transports en commun sont du ressort des autorités organisatrices de la mobilité (notamment la Région) et non de l'État.

o **Des expérimentations** : ~~les études restant à réaliser permettront d'affiner les étapes et phasages possibles pour l'opération.~~

D'autres aménagements à la place du projet, en préalable ou en parallèle

Différentes recommandations sont émises par les contributeurs, avec l'objectif d'éviter des investissements trop importants, de régler des problématiques spécifiques ou de réduire le trafic routier. Elles portent sur :

- la suppression des ronds-points afin de redonner la priorité à la RN57 ;
- la suppression du feu au carrefour Saint-Claude par un passage souterrain ou une passerelle pour les piétons ou l'implantation de « feux intelligents », le feu du carrefour Saint-Claude étant considéré par certains comme le principal obstacle à l'écoulement du trafic dans la traversée de Pontarlier ;
- une régulation de la vitesse à 50 km/h de l'entrée de La Cluse et Mijoux à l'entrée de Pontarlier, avec « *un radar tronçon entre La Gauffre et Pontarlier* » ;
- une synchronisation des feux tricolores à La Cluse et Mijoux ou « *un feu vert qui durerait 1 ou 2 minutes de plus depuis La Cluse (avant de donner le feu vert à ceux qui viennent de la place de la Gare)* » : il « *suffirait à régler ce problème en donnant le temps à tous les véhicules de tourner* » ;
- l'amélioration de la traversée de La Cluse-et-Mijoux via La Gauffre et les Verrières-de-Joux pour les cyclistes (« *si [cette piste] était mieux aménagée et sécurisée il y aurait certainement plus de vélos et moins de voitures* ») ;

- la mise en place de panneaux informatifs sur l'état du trafic en amont pour les périodes de pointes, permettant aux automobilistes d'emprunter un itinéraire alternatif par Frasne ou Bonnevaux par exemple.

Des demandes pour l'aménagement d'autres secteurs

Certains regrets sont exprimés sur le périmètre du projet, les aménagements proposés « *ne résolvant qu'une petite partie de la RN57* » et les « *problèmes de circulation commençant bien avant Pontarlier* ».

Les personnes qui s'expriment ici souhaitent une prise en compte et des solutions permettant d'améliorer les conditions de circulation et la fluidité sur d'autres sections de la RN57, en particulier l'itinéraire entre le rond-point d'Étalans et Pontarlier, la traversée de La Cluse et Mijoux, la sortie de la 2 x 2 voies aux Hôpitaux-Vieux et la traversée de Jougne jusqu'à la douane.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- o L'objet du projet est d'améliorer les conditions de circulation à l'entrée sud de Pontarlier. Les sujets évoqués dépassent ce périmètre.

4.3. Les avis et questions sur les caractéristiques du projet

Nota Bene : les avis et questions présentés ici sont ceux exprimés de manière générale sur le projet, en dehors des positions sur les variantes, présentées dans la partie suivante.

Le fonctionnement des aménagements envisagés sur la RN57, du Sud au Nord

La Cluse et Mijoux

Un contributeur s'étonne que l'origine du projet ne soit pas située à la sortie de La Cluse et Mijoux. Il estime qu'avec « *deux voies rentrantes, la place existe au niveau de l'intersection des Rosiers pour un tel aménagement* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- o C'est bien ce qui est prévu : le projet prévoit deux voies entrantes depuis le carrefour des Rosiers et ce jusqu'au giratoire André-Malraux.
-

La section Les Rosiers-Malraux

Pour ce qui concerne cette section, les expressions portent principalement sur la suppression des « tourne à gauche ». Elles relèvent ou questionnent sur :

- l'augmentation du temps de trajet pour les automobilistes qui iront faire demi-tour au giratoire André-Malraux ou au carrefour des Rosiers et qui pourraient être impactés par les bouchons à certains horaires ;
- le fonctionnement des voies de bus – il est demandé si elles seront à double sens ;
- les potentielles difficultés pour les circulations et les accès aux quartiers de véhicules spécifiques comme les véhicules de secours et ceux de collecte des ordures ménagères ;
- les effets de la suppression des tourne à gauche pour les commerces le long de la RN57, dont les clients « *viennent des deux sens de circulation* ». Le cas de la boulangerie est cité : elle est fréquentée par de nombreux frontaliers qui utilisent la RN57 et « *40 % de son chiffre d'affaires vient du tourne à gauche* ».

Une personne suggère de créer depuis Les Rosiers « *une voie étroite qui longe les habitations et destinée aux seuls riverains* ».

Une autre interroge sur la façon dont les changements de voies s'organiseront sur la section à deux voies, entre les automobilistes qui voudront poursuivre sur la rocade et ceux qui voudront se rendre au centre-ville. Elle demande si ces mouvements, potentiellement générateurs de ralentissements, ont bien été « *calculés dans les 14 minutes de temps gagné* ».

Un riverain explique qu'une voie supplémentaire sur la RN57 rendra les sorties en voiture des maisons encore plus compliquées, en raison des « *véhicules qui rouleront encore plus vite* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- **La suppression des tourne à gauche** : cette suppression vise à améliorer la fluidité de cette section, néanmoins tous les mouvements seront possibles grâce au nouveau giratoire « Aldi ». L'implantation de ce nouveau giratoire permet de créer un « îlot » entre ce giratoire et le giratoire André-Malraux, afin de pouvoir sortir et rentrer dans les commerces et les habitations en toute sécurité et sans couper les voies de circulation.
 - **Les changements de voies sur la section à 2 voies** se feront sur l'ensemble du linéaire entre le carrefour des Rosiers et le giratoire André-Malraux, et permettant aux automobilistes de choisir la direction qu'ils veulent prendre le plus tôt possible.
 - **Les sorties sur la RN57 pour les riverains** se feront automatiquement dans le sens de la voie, les deux giratoires de la section (nouveau giratoire « Alde » et giratoire André-Malraux) permettant les retournements.
-

Le giratoire « Aldi »

Selon l'un des avis recueillis, la création d'un giratoire au niveau de l'enseigne « Aldi », n'est pas « *opportune pour desservir la zone du Moulin Maugin et d'Aldi* », dans la mesure où cet aménagement ralentira la circulation. Il préconise « *l'accès à cette zone en rejoignant la route du Larmont* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- **Le giratoire « Aldi »** a pour principal rôle de créer un îlot avec le giratoire André-Malraux et permettre ainsi les accès aux habitations et aux commerces. Il est donc indispensable. Il est envisagé de grande taille afin de permettre à deux véhicules de traverser le giratoire en même temps.

Le giratoire André-Malraux

Différentes questions ou recommandations concernent le giratoire André-Malraux :

- des doutes sont émis sur l'impossibilité d'un passage en souterrain de la voie sud-nord au gabarit des poids lourds – la personne qui évoque ce sujet demande s'il « *ne s'agirait pas d'un problème de budget* » ;
- il est suggéré un déplacement du giratoire « *plus près du Doubs pour augmenter l'arrondi côté sortant et continuant direction de la gare* » ;
- une personne souhaite savoir si les artistes concernés par les modifications du giratoire André-Malraux, et celui de la gare, « *ou leurs ayants droit* » ont « *été consultés (obligation liée à une œuvre d'art)* » ;
- plusieurs contributeurs demandent un déplacement du giratoire sur le terrain de l'enseigne « Carrefour Market », afin de permettre « *un accès direct de la route venant du Larmont et des bus du collège* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- **Le gabarit du passage dénivelé** sera limité à 2,80 m afin de limiter l'emprise au sol. En effet augmenter la hauteur entraîne un foncier nécessaire beaucoup plus important. Les véhicules hors gabarit devront donc passer par le giratoire.
- **La possibilité de déplacer le giratoire André-Malraux** sur l'ancien « Carrefour Market » va être regardée suite à la concertation. La concertation a permis de mettre en lumière que l'emplacement de ce bâtiment serait peut-être disponible.

Le barreau d'accès au collège et la sortie de la rue du Larmont

Le barreau d'accès au collège « *qui existe dans toutes les versions* » est considéré comme « *un point obscur et préoccupant pour les riverains* » par l'association des riverains du Larmont. Des habitants interrogent également sur son fonctionnement.

Les questions de ces contributeurs portent sur plusieurs sujets :

- les sens de circulation du barreau ;
- le sens de dépose des collégiens ;
- la sécurité des déplacements des collégiens ;
- le déplacement du hub des bus scolaires actuellement situé à côté du collège André-Malraux ;
- les besoins fonciers (« *Ce barreau emprunterait les terres agricoles d'une des dernières exploitations de Pontarlier* ») ;
- les autres aménagements qu'impliquerait éventuellement ce barreau ;
- le potentiel enclavement des maisons de la rue Voltaire – selon l'un des avis, les habitations de la rue Voltaire « *verraient une voie de circulation s'ouvrir sous leurs fenêtres de chambre avec tous les problèmes d'insécurité des habitations, des propriétaires et également de pollution et de nuisances au plus haut niveau* » ;
- le devenir de l'un des deux plateaux sportifs ;
- le transit des bus scolaires par l'avenue de l'Armée de l'Est ou d'autres axes urbains.

La sortie de la rue du Larmont sur la RN57 est également questionnée et commentée. Selon l'un des avis, « *cette desserte de la rue du Larmont en utilisant l'emprise du barreau d'accès au collège André-Malraux ne manque pas d'interpeller : trafic supplémentaire aux abords immédiats de certaines façades du collège, effet de cisaillement avenue de l'Armée de l'Est* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- o **Le barreau d'accès derrière le collège** était initialement prévu pour les bus, mais la DREAL a choisi de le présenter à la concertation en voie d'accès ouverte à tous véhicules. Il apparaît que la sortie du Larmont sur la RN57 pose problème aujourd'hui, c'est pourquoi nous voulions faire arriver les véhicules sur l'avenue de l'Armée de l'Est plutôt que sur la RN57.

Le carrefour avec la rue de l'Industrie

Une personne demande de quelle manière sera géré le carrefour entre la RN57 et la rue de l'Industrie. Elle souhaite savoir si ce carrefour génère aujourd'hui des ralentissements et s'il ne serait pas nécessaire « *de le limiter pour le tourne à gauche dans le sens Nord-Sud aux seuls véhicules de secours ? et en tourne à droite pour la sortie de la rue de l'Industrie ?* »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- 6 Actuellement ce carrefour ne pose pas de problème majeur. La problématique d'interdire les tourne à gauche concerne les accès à l'hôpital de Pontarlier. Pour cette raison la DREAL a prévu de laisser les tourne à gauche en place.
-

Du carrefour Saint-Claude au giratoire de la place de la Gare

Plusieurs contributeurs soulignent l'intérêt d'une prise en compte du carrefour Saint-Claude, ainsi que du giratoire de la place de la Gare, dans le projet. Comme l'explique l'un d'entre eux, si ces carrefours « *ne sont pas traités simultanément aux aménagements de l'entrée sud, le problème persistera. La création de la double voie n'aura qu'un effet de "stockage" supplémentaire de véhicules immobilisés sur la chaussée par l'effet "entonnoir" dû à la persistance du carrefour Saint-Claude. Il faut absolument supprimer ce point noir* ».

Différentes préconisations sont faites pour aménager le carrefour Saint-Claude, en lieu et place de la modification du cycle de feux proposée dans le projet dont l'utilité et l'efficacité suscitent des doutes :

- un passage dénivelé sous ce carrefour ;
- la création d'un giratoire ;
- la création d'un ovale-point ;
- « *une déviation de la circulation de ce quartier par la rue des Granges Narboz* » ;
- « *une autre organisation des circulations en direction et en provenance du quartier de la Chapelle. Une orientation de ces circulations vers le nouveau rond-point au pied du Pont des Granges ne permettra-t-il pas de limiter l'impact du feu de la place Saint-Claude sur l'axe principal de la RN57 ?* »
- la suppression du « tourne à gauche » vers le quartier Chapelle de l'Espérance, « *le demi-tour pouvant être fait au rond-point de la Gare, soit 200-300 mètres plus loin* ».

Des précisions sont demandées sur la gestion des feux envisagés au carrefour Saint-Claude : s'agira-t-il d'une gestion « *par le flux enregistré soit par caméra ou système intégré au sol ?* », « *ces feux ne vont-ils pas déplacer le bouchon aux deux ronds-points suivants ?* » « *ces feux ne vont-ils pas bloquer la circulation des rues qui débouchent sur la RN 57 (rue Montrieux et pont Saint Claude, rue de la Gare et rue des Remparts)* » ?

La réduction du « temps piétons » aux futurs feux du carrefour Saint-Claude suscite une réaction. La personne qui s'exprime sur ce sujet indique que ce feu est « *principalement utilisé par les scolaires habitant de l'autre côté de la voie de chemin de fer* » et se demande s'ils « *auront la patience d'attendre* ».

Deux contributeurs insistent sur la nécessité de conserver un double sens de circulation sur le pont Saint-Claude « *tout en assurant la sécurité des piétons et des cyclistes* ».

L'association Charpillot-Chapelle émet différentes propositions d'amélioration de la fluidité à l'intersection de la rue Montrieux et de la RN57. Elle propose un croquis des aménagements qu'elle recommande entre la place de la Fauconnière et le pont Saint-Claude. L'association fait également valoir sa position de principe : « *Maintien, en l'améliorant si possible, du dispositif actuel de desserte de nos quartiers (entrées et sorties) avec sa double composante : intersection rocade Georges Pompidou (RN57)/Rue des Granges ; intersection rocade Georges Pompidou (RN57)/rue Montrieux. Prise en considération systématique des modes doux.* »

La proposition d'un remplacement du giratoire de la place de la Gare par un carrefour à feux appelle différents commentaires. Des personnes doutent des gains de fluidité avec des feux. Certaines recommandent « *des feux provisoires (feux de chantier) pendant un laps de temps assez long, 6 à 12 mois, pour essais et pouvoir juger de l'efficacité ou non de ces feux* ». D'autres « *de garder la structure actuelle du rond-point tout en le régulant par des feux à certaines heures de la journée.* »

Des contributeurs suggèrent différentes solutions :

- créer un passage dénivelé sous la place de la Gare ;
- « *prévoir une passerelle ou un souterrain pour piétons au niveau de la gare pour traverser la RN57 de manière sécurisée, sans ralentir le trafic* » ;
- créer une dépose minute devant la gare ;
- revoir le carrefour de la manière suivante : « *deux voies en plus pour tourne à gauche ; depuis la Suisse un tourne à droite/ville, depuis le nord un tourne à gauche/ville* ».

Dans sa délibération, le Conseil Municipal de La Cluse et Mijoux « *met beaucoup de réserves quant à la pertinence des feux du carrefour Saint-Claude et des futurs feux de la Gare, et pense que des feux sur la RBN57 perturbent plus la circulation qu'ils ne la fluidifient.* » Il estime que « *l'étude de ces deux carrefours ne [...] semble pas assez approfondie* » et que d'autres solutions pourraient sans doute être proposées.

Le Conseil Municipal trouverait « *intéressant de filmer le carrefour Saint-Claude sur plusieurs jours avec les feux clignotants et voir l'impact, notamment avec l'importance du nombre de poids-lourds, poids lourds qui engendrent un temps de redémarrage très long avec les feux* ». Il considère que « *modifier le carrefour de la gare n'est pas une priorité [...] et n'est pas justifié au vu de l'investissement initial récemment réalisé.* »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- o **L'intérêt des carrefours à feux** : d'une manière générale, l'installation de feux en ville, dans des zones avec beaucoup de piétons, permet de mieux de réguler le trafic que d'autres types de carrefours. Ils permettent surtout de régler les feux avec des temps différents, dans des périodes spécifiques pour ne pas bloquer les riverains. Ils offrent le fonctionnement le plus souple possible.
- o **Sur le niveau des études** : Les études ont été réalisées par le bureau d'études trafic qui a simulé plusieurs variantes. Seule la variante présentée présentait de bons résultats. Une optimisation sera cependant à réalisation dans le cadre des études ultérieures. Par ailleurs, les modélisations intègrent le comportement des usagers, dont les temps de redémarrage des poids lourds.
- o **Sur le giratoire de la gare** : il a été envisagé de dénivelé ce carrefour. Ce serait très complexe (présence de réseaux), et demanderait de l'emprise foncière

supplémentaire. En outre, cela reviendrait à introduire un tuyau qui scinderait la ville en deux, ce qui n'est pas souhaitable d'un point de vue qualité urbaine et vitesses pratiquées sur la RN.

- o **Sur le plan de circulation** : le projet sera étudié en étroite collaboration avec les services de la ville de Pontarlier. Si une modification du plan de circulation est pertinente, les conséquences sur le projet seront étudiées.
-

Au-delà de la place de la Gare

Selon quelques avis, il serait également nécessaire de prévoir des aménagements des deux giratoires situés au-delà de la place de la Gare, à savoir le giratoire des Granges et le giratoire « du tennis ». Selon l'une des personnes s'exprimant sur ce sujet « ces endroits forment des entonnoirs où il y a des ralentissements importants et c'est à ce niveau qu'il y a un problème et qu'il faut intervenir ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- o D'après les études réalisées, dans le sens Sud-Nord ces deux giratoires ne posent pas de problème, et n'en poseront pas une fois les aménagements en amont réalisés.

Les voies pour les modes doux (piétons, cycles...)

Des personnes se disent satisfaites de la prise en compte des modes doux dans le projet.

Toutefois des inquiétudes s'expriment sur la proximité des voies envisagées avec les voies de circulation routière. Les contributeurs qui s'expriment sur ce sujet évoquent des questions de sécurité, dans le cas notamment où un véhicule se déporterait, ou l'inconfort à circuler si près du trafic routier.

Il est suggéré soit de déplacer les voies modes doux le long du Doubs puis le long de la voie ferrée, jusqu'à la « *liaison avec la piste cyclable en direction du lac (qui est déjà créée)* », soit d'utiliser « *le tracé de la variante C* ».

Selon l'un des avis, cette dernière solution permettrait de réduire la largeur de la voie routière et « *le risque d'empiétement sur les terrains la bordant* », « *la partie piétonne restant toutefois intégrée dans le tracé comme prévu.* »

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- o Des voies piétonnes ont été tracés dans chacun des projets proposés, il est possible de les mettre en place le long de la RN57 actuelle mais en impactant des jardins d'habitations. D'autres tracés seront étudiés, néanmoins cela pourrait avoir des conséquences sur le foncier agricole.
-

Les questions foncières

La situation de la ferme « Chauvin » est évoquée par des contributeurs. Le propriétaire considère notamment que « *le projet d'une voie d'accès entre le collège Malraux et la rue Voltaire à travers nos prés aurait certainement un impact important sur l'écoulement des eaux souterraines* » présentes sur les terrains de l'exploitation.

Les riverains interrogent sur les emprises nécessaires pour le projet (voies routières et voies modes doux) ainsi que sur « *l'implantation de certaines constructions en limite de propriétés* ». Certains considèrent que « *la valeur immobilière risque d'être impactée* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- o Les besoins de foncier : ils seront précisés dans la phase d'études suivante et lors des procédures d'acquisition foncière : les impacts pourront donc être examinés précisément dans la suite des études détaillées.

La prise en compte des nuisances

De façon générale, les contributeurs demandent une vigilance toute particulière sur les questions d'environnement et de cadre de vie des riverains et des habitants.

Quelques concrètes de protection contre les nuisances sont évoquées dans les avis recueillis au cours de la concertation. Il est demandé de prévoir « *des éléments anti-bruit et anti-visibilité des nouveaux aménagements* », « *un terre-plein élevé pour servir de pare-bruits* », « *un revêtement le plus silencieux possibles* », des « *murs anti-bruit* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- o Les études détaillées à venir comprendront une étude environnementale. Celle-ci visera à apprécier les conséquences de toutes natures du projet pour tenter d'en limiter, atténuer ou compenser les impacts négatifs.

Des attentes sur des résultats d'études

Des participants à la concertation souhaiteraient des informations complémentaires issues des études sur deux sujets en particulier :

- les chiffres du trafic routier de la RN57 « *sur l'ensemble de son trajet, du Luxembourg à la frontière suisse* », sur la traversée de l'agglomération de Pontarlier, et notamment sur les sections au-delà de la place de la Gare ;

- l'étude des impacts sur l'environnement, en particulier « *concernant la pollution engendrée ainsi que les nuisances sonores* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- o Les études détaillées à venir comprendront une environnementale. Celle-ci visera à apprécier les conséquences de toutes natures du projet pour tenter d'en limiter, atténuer ou compenser les impacts négatifs.
-

Des questions sur le financement du projet

Les questions portent ici sur le financement des montants au-delà de l'enveloppe de 12 millions d'euros inscrite dans le Contrat de Plan État-Région.

L'un des contributeurs note que « *dans le dossier soumis à concertation une seule variante rentre dans l'enveloppe financière initiale sans préciser les possibilités de financement complémentaires pour les autres options* ».

Il considère que le financement devrait être abondé par « *des crédits européens* ».

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- o **Le surcoût** est d'un montant assez aisément absorbable. Il pourra être financé au travers de discussions avec les cofinanceurs et de discussions dans le cadre du Contrat de Plan-État Région actuel ou de contractualisations futures.
-

4.4. Les positions sur les variantes

Quelques contributeurs indiquent ne pas se positionner sur une variante en particulier. Selon l'un d'entre eux, « *la solution la plus efficace consistera certainement à trouver le juste mélange des variantes A, A', B et B'* ».

D'autres ne souhaitent pas émettre d'avis, aucune des variantes ne répondant aux besoins, préfèrent attendre « *des améliorations de ces solutions* » ou encore suggèrent « *de creuser un peu plus* ». Selon l'un des avis par exemple, « *les autres variantes A, A', B, B' devraient être reconsidérées pour traiter le problème dans sa globalité et non pas uniquement sur certains points* ».

Des personnes s'élèvent fortement sur la méthode ayant conduit à proposer certaines variantes. Ainsi, pour l'une d'entre elles, « *les variantes B, B' et C ne devraient même pas être indiquées : comment osez-vous proposer des solutions plus coûteuses et... moins efficaces !* ».

Une personne favorise les variantes A et B (« solutions les plus adaptées au vu du contexte »), une autre les variantes A' et B' : « Elles pourrait être retenues car elles prennent en compte les différents points noirs de circulation régulièrement soulevés par les usagers de la route. Effectivement selon les variantes A et B seule la partie Sud de Pontarlier serait aménagée (carrefour des Rosiers jusqu'au rond-point Malraux) au détriment de la partie avale évoquée dans le rapport (carrefour Saint-Claude et le rond-point de la Gare). »

Les autres contributeurs qui prennent position sur une variante **privilégient dans leur grande majorité la variante A'.** La variante C fait à l'inverse l'objet du plus grand nombre d'avis défavorables.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

o **La méthode de construction des variantes** : les 5 variantes résultent d'un choix entre 8 variantes étudiées au cours des études de trafic mais qui étaient définies sur la même base que le projet présenté en concertation, à savoir :

- o un aménagement sur place de la RN57 ;
- o ou un aménagement sur place jusqu'au nouveau giratoire « Aldi » et la création d'une nouvelle voie de desserte à l'est de la RN57.

Les variantes présentées au cours de la concertation l'ont été avec leurs avantages et leurs inconvénients, de manière à ce que les habitants disposent de manière transparente de l'ensemble des informations. Les variantes B, B' et C comprennent ainsi des avantages spécifiques, justifiant qu'elles aient été proposées :

- o pour les variantes B et B' la dénivellation du giratoire André-Malraux permet de supprimer un obstacle à l'écoulement du trafic en direction de la gare ;
- o pour la variante C la réduction d'au moins un quart du volume de trafic sur la section la plus chargée de la RN57 avec la création d'une voie de desserte.

La variante A'

De façon générale, les personnes qui prennent position en faveur de la variante A' soulignent son meilleur rapport coût/efficacité ou « le meilleur compromis "amélioration du trafic"/"coûts"/"impact sur l'environnement" ».

Selon l'un des avis recueillis, ce choix « semble raisonnable » car « il réduirait presque complètement les bouchons ». Pour un autre, « il apparaît clairement que la variante A' est la solution optimale, tout en restant dans une enveloppe budgétaire modeste eu égard au gain potentiel en termes de temps gagné et à l'absence de désavantages ».

Plusieurs contributeurs assortissent leur choix de la variante A' de conditions ou propositions de modifications.

Parmi celles-ci se comptent :

- la régulation des feux des différentes voies d'accès à la RN57 « pour une fluidité maximale » ;

- le raccourcissement du feu des Rosiers ;
- le déplacement de la Boulangerie « Fournil du Larmont » avec un accès et un parking dédiés ;
- le déplacement ou la modification du rond-point Malraux afin de permettre l'insertion directe de la route du Larmont sur celui-ci, ou à défaut l'empêchement du tourne à gauche, « *les véhicules désirant monter au Larmont feraient le tour du rond-point "Aldi" comme il est demandé aux autres riverains* ». Selon des avis, le déplacement du rond-point Malraux « *implique de ne pas faire le barreau d'accès au collège* » ;
- la création d'un parking pour le personnel du Collège Malraux « *plus haut, de l'autre côté du chemin du Larmont* » ;
- un « *stationnement pour les bus scolaires en prise directe avec le collège* » (« *le terrain "Chabloz" pourrait être du coup entièrement dédié à des surfaces de sport pour les collégiens* ») ;
- une interdiction des tourne à gauche « *sur tout le projet des Rosiers au rond-point de la Gare* » ;
- l'amélioration de la fluidité à l'intersection de la rue Montrieux et de la RN57 ;
- la suppression du feu envisagé au carrefour Saint-Claude et la conservation du giratoire de la place de la Gare. À ce sujet, le Conseil Municipal de La Cluse et Mijoux souhaite « *qu'une étude plus approfondie du carrefour Saint-Claude et du carrefour de la Gare soit réalisée* » ;
- la suppression de l'accès à la rocade (RN57) « *depuis le haut de la rue Montrieux* » (« *le trafic passerait par le nouveau carrefour de la gare* ») ;
- la suppression du tourne à gauche en provenance de la Gare sur la rue Montrieux ;
- « *davantage de place pour la présélection du tourne à gauche pour le stand en provenance de Suisse* » ;
- une étude sur la possibilité de supprimer les feux tricolores de part et d'autre du pont Saint-Claude ;
- l'étude « *des différents goulots d'étranglement qui adviendront* », notamment sur des axes de « *déviations* » comme la rue des Argilliers ou l'entrée sur la route des Granges ;
- la création d'une piste cyclable sécurisée ;
- le prolongement de la piste cyclable envisagée jusqu'au centre de La Cluse et Mijoux ;
- un complément consistant en « *une proposition de transports publics aux Pontissaliens* ».

Des questions ou des critiques sont émises sur la variante A'. Elles portent en particulier sur le gain de temps par rapport à la variante A, qui semble très important (« *soit du simple au triple* »), au contraire insuffisant « *pour un coût de 2 millions de plus* », ou qui interroge car il est « *identique à la variante B' qui comprend un aménagement supplémentaire de taille à savoir la dénivellation du rond-point Malraux* ».

Des personnes demandent pourquoi il est désormais proposé d'implanter des carrefours en croix régis par des feux tricolores, alors qu'il était jusqu'ici recommandé, pour la fluidité, de préférer des carrefours giratoires.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- **La solution « carrefour à feux »** : cf. 4.3
 - **Déplacement de commerces** : ces sujets seront discutés directement avec les commerçants concernés.
 - **Les propositions faites** : l'ensemble des propositions seront examinées dans les études ultérieures, en concertation étroite avec les collectivités locales.
 - **Prolongation de la piste cyclable jusque La Cluse et Mijoux** : Ce sujet dépasse le périmètre du projet, qui reste de toute façon compatible avec une tel prolongement.
 - **Transports publics** : ce sujet ne relève pas de l'État maître d'ouvrage.
-

La variante C

Des inconvénients sont listés pour la variante C et conduisent plusieurs contributeurs à la refuser ou à s'y opposer :

- le report des circulations à l'arrière d'îlots d'habitation, « *jusqu'alors relativement préservées de certaines nuisances (rue Villon, rue Chénier, rue Voltaire et bas de la rue du Toulombief)* » ;
- la possible « *aggravation des flux en direction du centre-ville* », le potentiel touristique du Larmont étant en développement ;
- les besoins de foncier, notamment sur des surfaces à vocation agricole ;
- des mouvements « *plus délicats* » pour certaines circulations en raison de la suppression du giratoire André-Malraux (cars scolaires, poids lourds desservant l'entreprise Nestlé) et des questions sur le traitement des différentes intersections avec les voies urbaines ;
- des doutes sur la possibilité d'insérer des trafics importants dans l'avenue de l'Armée de l'Est et la rue du Toulombief ;
- l'augmentation du bruit et de la pollution ;
- la « *dégradation massive de la qualité de vie des riverains* » dans des quartiers résidentiels qui comptent des jardins familiaux, « *des équipements sportifs et une crèche* » et qui sont « *un lieu de promenade des Pontissaliens* » ;
- la génération de nuisances dans la rue du Toulombief jusqu'ici préservée ;
- des questions de sécurité aux abords de la nouvelle voie, pour les enfants, les déplacements à pied et à vélo ;
- les nuisances dues à la création d'un circuit à sens unique autour de l'îlot Voltaire ;
- les conséquences économiques pour la ferme Chauvin de la création d'un circuit à sens unique autour de l'îlot Voltaire qui « *capterait les parcelles dites "de nuit" réservées au bétail* » ;
- la réduction des zones naturelles ;
- La perte de valeur des biens immobiliers.

Une personne relève que « *seul le scénario C permet une séparation des flux (transit et desserte) mais avec des contraintes foncières et environnementales* ».

La variante A

Quelques personnes privilégient la variante A notamment en raison de son coût moindre par rapport aux autres solutions.

Pour l'une d'entre elles, il s'agit « *d'une variante certes minimaliste mais néanmoins réaliste et au coût le moins élevé* ». Pour une autre, « *le moins pire serait la variante A car la plus économique, en y ajoutant une solution pour inciter les automobilistes à pratiquer le co-voiturage et ainsi faire diminuer le nombre de voitures* ».

La variante B

La variante B ne recueille pas d'avis favorable.

Un contributeur note « *les contraintes générées par la configuration de l'ouvrage (hauteur et gabarit limités)* » destiné au passage de la voie sud-nord sous le giratoire André-Malraux. Il ajoute la remarque suivante : « *Cette variante suppose une présignalisation directionnelle très en amont du giratoire André-Malraux pour éviter les changements de files qui perturberaient la fluidité du trafic.* »

La variante B'

Quelques personnes privilégient la variante B', notamment en raison du passage en dénivelé sous le giratoire André-Malraux.

Une personne demande au contraire « *quel est l'intérêt de dépenser 7,6 millions d'euros de plus par rapport à la variante A' pour un gain de temps identique ?* »

4.5. Les avis sur la concertation publique

La concertation fait l'objet de plusieurs avis positifs et des personnes soulignent la clarté des informations et « *la bonne tenue des réunions* ».

Plusieurs contributeurs remercient pour la concertation et particulièrement de « *permettre de donner son avis* », « *d'être à l'écoute du public* » et d'avoir organisé des permanences qui ont donné l'occasion « *d'explications techniques* ». L'un des avis recueillis sur ce sujet indique : « *Vous nous donnez la possibilité de nous exprimer, ce qui en ce moment est une attitude démocratique plus qu'appréciable* ».

Un contributeur souhaite la tenue d'un référendum.

Une personne juge peu acceptable de « *dépenser des sommes importantes pour des documents de communication sur papier glacé en nombre plus que nécessaire... qui ne seront pas lus ou utilisés.* »

Une autre souhaite savoir si malgré la concertation, « *le choix d'aménagement* » ne serait pas déjà fait. Elle précise qu'elle pose la question notamment parce qu'une maison concernée par le projet a déjà été achetée.

RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

- **Sur le biais de la concertation** : les études ont été réalisées en toute objectivité par un bureau d'études mandaté par les services de l'État. Elles ont abouti à l'étude de 8 variantes qui ont été étudiées avec objectivité, et dont les avantages / inconvénients ont été présentés.
- **Sur l'anticipation de l'achat d'un bien immobilier** : Dans toutes les variantes, ce bien était impacté. Cette maison étant à vendre, l'État s'en est porté acquéreur afin d'éviter d'avoir à exproprier une personne l'ayant acheté entretemps. Si le projet ne se réalise pas, le bien sera revendu.

5. LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION ET LES SUITES À DONNER

L'État, maître d'ouvrage du projet RN57-Aménagement Sud de Pontarlier, a établi le présent bilan de la concertation du 15 octobre au 10 décembre 2018 afin de pouvoir, sur cette base, éclairer la décision des partenaires sur une variante et enrichir la prochaine étape d'étude destinée à préparer l'enquête publique. Ce bilan de la concertation est rendu public. Il constituera également une pièce du futur dossier d'enquête.

5.1. Les enseignements de la concertation

Le maître d'ouvrage relève tout d'abord le climat positif et contributif de la concertation. Il remercie toutes les personnes qui ont pris le temps de formaliser leur avis par écrit, de se rendre dans les permanences ou de participer à la réunion publique à Pontarlier.

Les participants à la concertation sont pour leur plus grande part des personnes ou des acteurs directement concernés par le projet : riverains de la RN57, habitants de La Cluse et Mijoux et de Pontarlier, usagers de la route et des différents modes de transport, associations, entreprises et élus. Les contributions et les arguments exposés au cours de la concertation sont de qualité et approfondis : ils permettent de disposer de perceptions et d'attentes concrètes utiles pour la suite des études.

La concertation a permis de mettre en lumière un constat partagé sur les difficultés actuelles à l'entrée sud de Pontarlier.

Elle a également fait émerger des avis contrastés sur l'opportunité du projet : des personnes souhaitent un grand contournement de Pontarlier, d'autres un aménagement sur place pour améliorer les conditions de déplacements sur l'axe, tel qu'il a été étudié et présenté à la concertation, d'autres que la priorité soit donnée aux modes de transport collectifs, au covoiturage et aux modes doux.

Les solutions préconisées par les uns et les autres sont donc d'ordre très différent. Toutefois on peut noter que les contributeurs exprimant une position sur les variantes sont majoritairement favorables à la variante A'.

De nombreuses questions sont posées sur les différents aménagements envisagés. La concertation fait ressortir des sensibilités principales, qui portent sur :

- la suppression des tourne à gauche ;
- l'implantation, les objectifs et le fonctionnement du barreau d'accès au collège ;
- le traitement du carrefour Saint-Claude et de la place de la Gare ;
- les effets du projet sur la desserte et l'accès des quartiers de Pontarlier ;
- le positionnement de la voie pour les modes doux ;
- les besoins de foncier ;
- la prise en compte du bruit et de la proximité de la RN par rapport aux habitations.

Elle met également en lumière :

- le souhait d'une prise en compte parallèle du projet d'aménagement de la RN57 et de solutions de transport collectif ou de covoiturage ;
- des recommandations pour la conduite d'études complémentaires et d'expérimentations avant toute perspective de travaux, en particulier pour ce qui concerne la régulation des feux du carrefour Saint-Claude et l'implantation de feux sur la place de la Gare.

5.2. Les suites à donner

Sur la base du bilan de la concertation, la poursuite des études se fera sur la variante A' qui correspond aux attentes exprimées lors de la concertation et qui apporte le meilleur compromis en termes d'amélioration des déplacements, de prise en compte de l'environnement et de coût.

Dans la suite du dossier, l'étude environnementale aura vocation à analyser les impacts du projet et à préciser les mesures à mettre en œuvre pour si possible les éviter, les réduire ou le cas échéant les compenser. Elle permettra d'apporter des réponses aux questions posées lors de la concertation. Cette étude portera en effet sur de nombreuses thématiques comme les besoins de foncier, les mesures de protection contre le bruit, les effets du projet sur la qualité de l'air, l'activité agricole et les milieux naturels.

Le maître d'ouvrage s'engage, afin d'approfondir la variante A', à mettre en œuvre :

- la réalisation d'études complémentaires concernant l'accès bus et voiture au chemin du Larmont et au collège André Malraux, le cas échéant en utilisant les emprises de l'ancien Carrefour Market ;
- la réalisation d'études complémentaires concernant la piste cyclable, comparant les variantes site propre / bande cyclable ;
- la réalisation d'études plus précises concernant l'impact foncier sur les terrains des riverains, et le cas échéant à prendre contact rapidement avec les riverains concernés n'ayant pas encore été concertés ;
- une concertation spécifique avec les commerçants situés sur la section située entre les Rosiers et Malraux ;
- des réflexions avec les services de la ville sur une modification éventuelle du plan de circulation autour du quartier de la gare.

Une fois ces études avancées et partagées avec les collectivités partenaires du projet, le maître d'ouvrage prévoit d'organiser des concertations spécifiques avec :

- les riverains concernés sur les questions de foncier et de protection contre le bruit ;
- les commerces situés le long de la RN57 ;
- les différentes associations représentant les riverains de la RN57, les travailleurs frontaliers et les commerçants de l'agglomération ;
- les associations de cyclistes et les citoyens pour travailler sur les aménagements pertinents sur la voie mode doux.

Le maître d'ouvrage s'engage également à poursuivre l'information sur l'avancement des études sur la page Internet du projet (www.bourgogne-franche-comte.developpe-

ment-durable.gouv.fr) et via le relais proposé par les supports d'information des mairies et des collectivités partenaires. Il se tiendra également à la disposition de chacun pour toute demande sur le projet.

Le calendrier prévisionnel sera le suivant :

- 2019 : études préalables à l'enquête d'utilité publique sur la variante retenue, dont étude environnementale ;
- 2019-2020 : enquête d'utilité publique, études techniques détaillées et procédures réglementaires (notamment procédure foncière, enquête loi sur l'eau) ;
- 2021 : lancement des travaux.

ANNEXE

Les annexes sont consultables sur la page dédiée du site Internet de la DREAL Bourgogne Franche-Comté, notamment :

- **les documents d'information mis à disposition du public :**
 - Plaquette d'information
 - Dossier de concertation
 - Panneaux d'exposition
 - Communiqué de presse de lancement de la concertation
- **les délibérations des communes et groupements de communes.**

Le compte-rendu de la réunion publique du 12 novembre 2018 à Pontarlier est présenté dans les pages qui suivent.

Réunion publique du 12 novembre 2018 à Pontarlier (salle des Capucins, 20 h)

COMPTE RENDU

Intervenants :

- **Jean ALMAZAN**, Sous-Préfet de Pontarlier
- **Annie GENEVARD**, Députée du Doubs
- **Patrick GENRE**, Maire de Pontarlier et Président de la Communauté de communes du Grand Pontarlier
- **Yves LOUVRIER**, Maire de La Cluse et Mijoux
- **Olivier THIRION**, Chef de service adjoint du service Transports Mobilités, DREAL Bourgogne Franche-Comté
- **Etienne AGRAPART**, Chef de projets routiers, DREAL Bourgogne Franche-Comté
- **Nicolas DERMESROPIAN**, Co-gérant du bureau d'études Trafalgare

Animation des débats : Nicolas CAMOUS, Menscom

Participants : environ 300

Durée de la réunion : 2 h 10 (20 h 05 à 22 h 15)

Déroulement :

TEMPS D'INTRODUCTION : 12 min

- **Introduction** de M. le Maire de Pontarlier
- **Introduction** de Mme la Députée du Doubs
- **Introduction** de M. le Sous-Préfet de Pontarlier

PRÉSENTATION DU PROJET : 18 min

- **Présentation** du projet par Olivier THIRION et Etienne AGRAPART

TEMPS D'ÉCHANGES : 1 h 30

CONCLUSION : 10 min

- **Patrick GENRE**, Maire de Pontarlier et Président de la Communauté de communes du Grand Pontarlier
- **Jean ALMAZAN**, Sous-Préfet de Pontarlier

TEMPS D'INTRODUCTION

Patrick GENRE, Maire de Pontarlier et Président de la Communauté de communes du Grand Pontarlier

Bonsoir à toutes et à tous. Je suis très heureux que vous soyez aussi nombreuses et nombreux pour cette réunion publique qui est un moment important de la phase de concertation publique, pour que vous puissiez entendre les explications de manière collective, poser vos questions. La présentation sera relativement rapide pour laisser du temps ensuite au jeu des questions-réponses pour qu'il y ait le moins d'ambiguïté possible par rapport à ce projet.

Il est vrai que l'on parle de ce projet depuis des années. Vous l'avez compris, on ne parlera pas du contournement de Pontarlier, on parlera du franchissement de La Cluse et Mijoux et de Pontarlier, pour des raisons tout simplement budgétaires. Le contournement est un projet qui a été estimé à plus de 500 millions d'euros. Aujourd'hui, au vu de la saturation sur la RN57, au vu des difficultés que cela pose à tous les utilisateurs, et pas que les frontaliers, on doit essayer de trouver une solution qui allège et fluidifie la circulation.

Vous le verrez, toutes les variantes vont vous être présentées par les représentants de la DREAL qui pilotent ce projet au nom de l'État. Je voudrais remercier M. le Sous-Préfet, Mme la Députée, M. le Maire de La Cluse et Mijoux, M. le Conseiller départemental ainsi que tous les élus présents et vous toutes et vous tous.

Nous reprendrons ensuite la parole pour essayer de répondre à vos questions. C'est un point d'étape, ce n'est pas la fin de la concertation aujourd'hui, il reste encore à peu près un mois pour faire valoir vos remarques, vos questions, vos propositions. Il y en a déjà eu un certain nombre, M. AGRAPART vous fera une synthèse de ce que vous avez déjà fait remonter lors des premières permanences et réunions qui ont eu lieu à Pontarlier et à La Cluse. Il reste encore deux permanences à Pontarlier et deux à La Cluse.

Je vous remercie d'avoir répondu présents à cette invitation, c'est important que l'on puisse échanger avec le maximum de monde pour que ce projet puisse être mûrement réfléchi. On ne va pas investir de manière déraisonnable quelques dizaines de millions d'euros sans être certains que cela répond aux attendus des uns et des autres. Il y aura un arbitrage à rendre, on privilégiera bien entendu l'intérêt général par rapport aux intérêts particuliers, mais on essaiera de les prendre en considération aussi pour que ce projet soit le plus accepté et acceptable possible.

Annie GENEVARD, Députée du Doubs

Bonsoir à tous et merci M. le Maire de me donner la parole. Si je suis présente ici ce soir c'est que j'ai suivi toutes les réunions qui se déroulent depuis de nombreux mois sur ce sujet ancien et brûlant de l'aménagement de la RN57. Je voulais rappeler un point : lorsque je suis arrivée à l'Assemblée Nationale en 2012, c'est l'un des premiers dossiers sur lesquels j'ai alerté le ministre franc-comtois de l'époque, qui était Pierre MOSCOVICI, grâce auquel les études ont pu être relancées. De nombreuses études avaient été faites par le passé mais qui n'avaient pas pu aboutir pour toutes sortes de raisons. Un premier

crédit a été débloqué pour relancer les études et c'est le résultat de ces études qui va vous être présenté ce soir.

Près de 12 millions d'euros ont été débloqués par l'État. C'est pour moi un sujet majeur, sur lequel je me suis impliquée parce que le franchissement de Pontarlier doit être mené à terme mais ce n'est qu'une étape parce que la RN57, depuis le rond-point d'Étalans jusqu'à la frontière de Vallorbe, demandera d'autres interventions encore. On a déjà pris l'attache des services de l'État pour les autres portions de la RN57 qui méritent une intervention. C'est un dossier difficile, s'il était facile il aurait été résolu depuis longtemps, mais sachez que vos élus continûment, d'arrache-pied, se mobilisent pour obtenir de l'État, puisque c'est une route nationale, les investissements nécessaires.

C'est une question de justice. Il faut, en matière d'investissements routiers, avoir une approche équitable. Quand on descend dans la plaine on voit des investissements routiers partout, il est légitime que la ruralité et la montagne puissent obtenir à leur tour des équipements routiers, ferroviaires, numériques à la hauteur des besoins pour une population qui vit et qui travaille ici. Il y a une vraie légitimité à intervenir sur notre territoire en matière d'équipement routier. Nous y travaillons avec les maires et avec M. le Sous-Préfet qui bien qu'arrivé récemment a pris le dossier à bras le corps.

Cette réunion de concertation, avec les habitants, les riverains, les élus du Sud du Haut-Doubs, est très importante et même essentielle pour recueillir votre avis.

Jean ALMAZAN, Sous-Préfet de Pontarlier

Bonsoir Mesdames et Messieurs, Madame la Députée, Messieurs les Maires, M. le Conseiller départemental, Mesdames et Messieurs, une réunion publique avec du public, ça fait plaisir, vous êtes venus et je vous en remercie. C'est un sujet important, pourquoi ? parce que ces projets routiers sont des projets complexes, coûteux, qui mettent beaucoup de temps. Lorsque je suis arrivé, on m'a tout de suite parlé du projet important de l'aménagement de la RN57 à Pontarlier et j'ai vite compris que ce projet a presque dix ans. Aujourd'hui on y est, par la volonté de tous ceux qui s'y sont mis, et il faut se réjouir de cela. Avec le Contrat de Plan État-Région et les contributions des collectivités, 12 millions d'euros sont provisionnés, qui nous laissent envisager des perspectives, que la DREAL va vous présenter.

Ce qui va compter ce soir est la concertation que nous aurons avec vous. Des réunions ont déjà été organisées avec les associations, les riverains, les transporteurs entre autres. Ce qui est important est que l'on réfléchisse à la meilleure formule qu'on va pouvoir retenir avec l'argent dont on dispose. La concertation est extrêmement importante et il faut qu'on arrive, comme vous l'avez dit M. le Maire, à dépasser les intérêts personnels pour voir l'intérêt d'ensemble. Je ne doute pas qu'on réussisse, j'en suis même convaincu.

Il y a encore des permanences à la fois à La Cluse et à Pontarlier, n'hésitez pas à y aller. J'entends ici ou là « oui, mais c'est déjà fait ». Il n'y a rien de fait, rien n'est acté aujourd'hui. On va vous présenter la suite des études, il y aura 4 ou 5 propositions et il y a plein de points du projet qu'on peut optimiser et plein de sujets qu'on a pris en compte pour améliorer les différents scénarii. Faisons-en sorte que ce sujet qui est épineux et

important pour tous ceux qui utilisent cette RN57 soit débattu pour qu'on arrive à améliorer la situation. Il y aura les résultats de la concertation début 2019 et après on pourra lancer la prochaine phase d'études et le projet qui durera un an et demi-deux ans. N'hésitez pas à participer et prenons du recul pour voir quelle est la meilleure solution pour tous.

TEMPS D'ÉCHANGES

NB : les noms des personnes ayant pris la parole au cours des échanges sont retranscrits d'après l'enregistrement de la réunion ; nous vous prions de bien vouloir nous excuser de leur absence s'ils sont inaudibles à l'enregistrement ou de l'inexactitude de leur orthographe.

M. COUTURIER

Je suis particulièrement concerné par la voie C. J'habite rue du Commandant-Ploton, c'est une rue qui est juste à l'entrée du quartier du Toulombief. Ce qui m'inquiète est la voie à sens unique à cet endroit-là, cela veut dire que pour rentrer chez moi il faut que j'aille jusqu'aux Rosiers ou bien il faut que je passe par la rue Lavaux et c'est la même chose pour les gens qui habitent rue Debussy. À cet endroit-là, il y a une salle des sports où on voit régulièrement des vélos passer, à côté il y a « Pirouette » avec des gosses, vous allez enclaver un maximum le quartier, je voudrais avoir quelques précisions.

Nicolas HAUTIN

J'ai utilisé cette route pendant quelques années, maintenant je ne suis plus frontalier. Je réagis aux chiffres qui ont été annoncés : est-ce qu'il a été étudié la faisabilité de remettre peut-être la voie ferrée transfrontalière en marche, des principes de bus, de covoiturage, puisque les heures de pointe sont apparemment celles des frontaliers ? Le rapport minute/millions me paraît un peu conséquent et à l'heure où on est en train de s'intéresser de très près au réchauffement climatique, je me dis que cela ferait écho au besoin de consommer moins de CO2.

Pierre DORNIER, minoterie Dornier

Vous connaissez nos investissements. Dernièrement on s'est dit qu'il faut créer des commerces à Pontarlier et c'est comme cela que j'ai créé le « Le fournil du Larmont ». Je pense que vous interdisez le tourner à gauche, j'invite les gens à voir ce qu'il se passe dans ce tourner à gauche : de 4 h 30 du matin quand on ouvre à 8 h, vous compterez le nombre de frontaliers qui s'arrêtent, même le samedi et le dimanche les Pontissaliens viennent dans cette boulangerie qui par bonheur est bien renommée, 40 % de notre chiffre d'affaires c'est du tourner du gauche. Vous parlez du ralentissement du tourner à gauche à 17 h, c'est complètement faux. Venez voir ce qu'il se passe, vous verrez que quand les frontaliers rentrent, comme ils sont au ralenti, ils sont très polis et ils s'arrêtent pour laisser tourner à gauche. Regardez quand même un peu plus près, moi je suis inquiet. J'ai annoncé à Patrick GENRE que le Fournil du Larmont était à vendre à la limite, parce qu'on perd 40 à 50 % de notre chiffre. Est-ce qu'il n'y a pas une solution ? On pourra rediscuter

ensemble sur comment maintenir ce tourner à gauche. Là il y a un problème énorme, on est prêts à vous rencontrer. Gagner 5 à 6 minutes c'est bien, mais quand les gens mettent une heure pour aller au boulot ensuite et une heure pour rentrer, à 12 ou 14 millions d'euros, pour se bloquer ensuite en face de la Gare, je pose la question. Je me dis, franchement, est-ce qu'il ne faut pas réétudier ?

Roger BORIE

J'habite le quartier Chapelle-Charpillot et je fais partie de l'association Chapelle-Charpillot. Je voudrais dire que je regrette qu'on n'ait pas abordé le contournement de Pontarlier, on aurait peut-être gagné du temps, voire de l'argent. Je me pose des questions sur le rond-point de la Gare : à l'heure où on transforme les feux en ronds-points, maintenant on fait le contraire. Je voudrais bien qu'on m'explique comment on va gagner du temps, qu'on démontre comment on passe de 4-5 minutes à 14 minutes.

Olivier THIRION, Chef de service adjoint du service Transports Mobilités, DREAL Bourgogne Franche-Comté

On est conscients que la variante C occasionne des difficultés pour le quartier du Toulombief. Cela occasionne comme vous l'avez souligné des problématiques de sécurité puisque le trafic serait relativement considérable (entre 5 et 7 000 véhicules/jour), et passerait dans un quartier sur des voiries qui aujourd'hui ne sont pas du tout faites pour. La variante C est l'une des variantes que nous avons étudiées. Nous avons regardé toutes sortes de variantes, y compris des variantes avec des échangeurs « à l'américaine » pour le carrefour des Rosiers. Clairement, vous l'avez vu dans le tableau de comparaison des variantes, la variante C n'est pas la variante qu'on pousse. On souhaite vous montrer cette variante parce qu'elle est intéressante du point de vue de trafic mais en termes d'aménagement, elle implique d'approfondir des sujets en termes d'urbanisme, de sécurité, de circulation routière, de nuisances, qui ne l'ont pas encore été à ce stade. Ces éléments devront être regardés si l'on décide de pousser cette variante, ce qui n'est pas notre souhait à nous État.

Sur l'intermodal, c'est une question qui a été regardée assez largement en 2014-2015 dans le cadre des études d'opportunité. Le problème de la voie ferrée est que pour aller à Vallorbe il faut déjà faire un demi-tour à Frasne et ensuite il existe un seul aller-retour avec des horaires fixes, ce qui a nécessairement moins de flexibilité que la voiture. Les trains sont gérés par la Région en tant qu'autorité organisatrice des transports, forcément sur la régularité de ces trains-là et le nombre d'aller-retours, cela regarde plutôt la Région.

Ce que l'on peut dire quand même est que le bassin d'emplois de l'autre côté de la frontière, au-delà de Vallorbe, n'est pas forcément très adapté au mode ferroviaire puisqu'il est très éclaté, les gens se dispersant sur Vallorbe, Neuchâtel, Lausanne et les emplois étant assez diffus sur le territoire. Cela ne se prête pas forcément au transport de masse, comme on peut l'avoir sur Le Locle

avec la ligne des Horlogers : là on sort de la halte ferroviaire et on arrive directement dans les usines d'horlogerie.

La problématique du bus est qu'il est dans les bouchons, avec des temps de parcours pas forcément très attrayants.

Nous avons regardé le sujet du covoiturage. Une expérimentation a été faite il y a deux ans au poste-frontière de Vallorbe avec un capteur permettant de vérifier l'occupation des véhicules : on a une pratique de covoiturage déjà relativement développée sur le secteur par rapport à d'autres endroits en France, de l'ordre de 1,25, soit deux personnes dans 1 voiture sur 4. Ce n'est pas énorme, cela pourrait être développé encore plus.

Par rapport au gain de temps et à l'euro investi : on est sur un budget pour la variante A' par exemple de 14,1 millions d'euros, qui peut sembler beaucoup. Pour donner des éléments de coûts, une deux fois deux voies en terrain plat représente environ 10 millions d'euros du kilomètre. On était avec le contournement de Pontarlier dans un ordre de grandeur de 500 millions d'euros pour 14 kilomètres, soit 35 millions du kilomètre.

Dans la variante A', le gain de temps de parcours est de 14,5 minutes, et 14,5 minutes, ça veut dire qu'on supprime quasiment le bouchon qui existe aujourd'hui. Cela veut dire qu'en heure de pointe vous passez Pontarlier avec un temps de parcours qui est le même que le temps de parcours à vide, sans bouchon. C'est un gain de temps de parcours considérable au vu de l'investissement qu'on consent.

Etienne AGRAPART, Chef de projets routiers, DREAL Bourgogne Franche-Comté

Le giratoire de la Gare, je suis d'accord avec vous, aujourd'hui il n'est pas du tout problématique, le problème va venir une fois qu'on va déboucher les Rosiers. On va avoir un flux de véhicules qui va arriver beaucoup plus rapidement sur le feu de la place Saint-Claude, c'est pour cela qu'on traite ce feu en augmentant le temps de feu au vert, puis sur le giratoire de la Gare. À cet endroit, c'est le flux de piétons (aujourd'hui on a des comptages à 90 piétons par heure qui traversent le giratoire en heure de pointe entre 16 h et 19 h), qui va être problématique. Aujourd'hui dès qu'un piéton traverse, les véhicules, et c'est normal, s'arrêtent pour laisser passer, demain en s'arrêtant pour laisser passer un piéton, c'est la RN qui sera perturbée. Le but avec les feux, c'est de structurer ces traversées piétonnes pour faire traverser plusieurs piétons à la fois et rendre la RN plus fluide.

Olivier THIRION

Sur le point spécifique du Fournil du Larmont : les problématiques qu'on a identifiées sur la section entre les Rosiers et Malraux sont les cisaillements provoqués par les tourne à gauche, c'est une réalité, peut-être pas pour les frontaliers le matin mais à certaines heures de la journée c'est le cas, les

transports scolaires pour le Collège Malraux à 17 h, avec beaucoup de bus qui rentrent, qui sortent, occasionnant ainsi un certain nombre de soucis. Au Fournil du Larmont, les gens arrivent, se rangent en épi et ressortent, les frontaliers comme vous le dites laissent passer les gens, ce qui est à saluer, mais toute personne qui s'arrête sur la RN occasionne derrière une remontée de file qui participe à la création du bouchon. On l'a vu, on a fait des films avec notre bureau d'études, je ne sais pas si on a un qui montre cela. On est conscients que les variantes peuvent avoir un impact sur votre commerce, on pourra venir voir cela en particulier avec vous.

Patrick GENRE

Vous l'avez compris, nous sommes porteurs d'un travail de réflexion sur cette RN57, je pense qu'on ne peut pas laisser la situation en l'état et elle va encore se dégrader dans les années à venir. Toutefois nous nous devons en tant qu'élus locaux et municipaux, de préserver la vie des quartiers. Je demanderai au Conseil municipal le 28 novembre de se prononcer de manière officielle sur une variante, en mettant en avant les points forts et points faibles de chacune des variantes. Le Conseil municipal prendra ses responsabilités, mais je l'ai toujours dit, il n'est pas question de dilapider de l'argent qui ne servirait à rien.

L'exemple de la variante C, on le voit bien, comment arriver à gérer 4 000 véhicules qui arriveraient au débouché de la rue du Toulombief, l'avenue de l'Armée de l'Est et le faubourg Saint-Etienne, c'est quasiment impossible, c'est extrêmement compliqué.

Dans les études sur le pont Saint-Claude, j'avais demandé que soit étudié un rond-point ou un ovale-point qui puisse gérer le flux, mais c'est extrêmement compliqué car on est en dévers et cela nécessiterait beaucoup d'acquisitions, beaucoup de reprise de foncier.

Il est souvent demandé pourquoi on ne supprimerait pas le feu du pont Saint-Claude : parce qu'on a 1 800 à 2 000 personnes qui vivent de l'autre côté, il ne faut pas les oublier. C'est le quartier de Charpillot-La Chapelle et rien n'est plus sécurisant qu'un feu pour faire traverser les piétons. Toute la quadrature du cercle, c'est de faire en sorte de garantir la sécurisation des traversées piétonnes tout en fluidifiant la circulation de la RN57. On va travailler sur le carrefour Saint-Claude et cela va s'affiner.

En ayant à l'esprit l'intérêt général, on parle de Pontarlier mais c'est le Haut-Doubs qui souffre aujourd'hui de la RN57 et qui risque d'en souffrir beaucoup plus demain, notamment l'activité économique. Mais comme c'est la ville de Pontarlier qui est concernée par les travaux, il n'est pas question non plus de laisser faire n'importe quoi. Il faut avoir à l'esprit cet équilibre entre la vie quotidienne des habitants, leurs déplacements, et le fait qu'on soit traversés par une nationale, avec un trafic qui ne cesse de croître.

En tant que maire de la ville de Pontarlier, je prendrai et on prendra tous collectivement au niveau du Conseil municipal, les décisions qu'on aura à prendre entre l'intérêt des citoyens, des riverains qui se déplacent à pied ou à vélo et l'intérêt de ceux qui se déplacent en voiture.

Daniel BONNET

J'habite en bas de la rue du Toulombief, et bien sûr quand j'ai vu les variantes dans ces dépliants qu'on nous a mis dans les boîtes aux lettres, oh stupeur, la variante C, je préfère ne pas en parler. Je fais des enquêtes publiques depuis bientôt 20 ans, quand j'ai vu vos variantes, Messieurs de la DREAL et de vos bureaux d'études, pourquoi y a-t-il un bouchon à Pontarlier le soir entre 16 h et 19 h ? Ce n'est pas parce qu'il y a un problème en face du Fournil, c'est parce qu'il y a un feu place Saint-Claude, parce qu'il y a peut-être aussi ce rond-point devant la gare, qui freinent. C'est là que ça bloque, c'est là le problème. Le problème du bouchon, c'est un problème à partir de 16 h 15, j'habite au 9 de la rue du Toulombief, je prends mon vélo pour aller en ville à cette heure-là, ce bouchon est dû à ce feu de Saint-Claude qui permet aux gens qui habitent à La Chapelle de l'Espérance, C'est mon avis.

La salle

C'est faux !

Laurent

Pareil, j'habite en bas du Larmont, et je travaille de l'autre côté. On parle du bouchon au sud, mais il y a le bouchon au nord qui se fait à cause du feu. Il s'était fait une variante qui s'était créée toute seule il y a trois ans, car le feu était tombé en panne et était resté clignotant pendant 3 semaines environ. Il n'y avait plus de bouchon ni le midi, ni le matin de 7 h 30 jusqu'à 8 h (il y a un bouchon à ces horaires dans le sens nord-sud) ni le soir. Mettre autant d'argent public dans des projets, alors que ce serait résolu en mettant le feu Saint-Claude au clignotant ! Je rejoins Patrick [NDLR : Patrick GENRE] qui parle de ses électeurs de La Chapelle, faire un tunnel pour faire passer les gens vers la centrale du feu qui descend devant la pizzeria serait une solution : pas de déneigement, pas de glissade, pas d'obstacle à passer, pour les poussettes, pour les piétons, pareil éventuellement faire un tunnel pour passer sous le rond-point de la gare et le tour est joué.

Pascal, de La Cluse

Pour compléter ce que dit le monsieur, il s'est avéré que par deux fois il y a eu des travaux de bucheronnage à La Fauconnière, et la route était fermée : il n'y avait plus de bouchon. Cela veut juste dire que le point noir c'est les Rosiers, ni à Malraux ni au rond-point cela bloquait, cela passait très bien ces jours-là, il n'y avait plus la route de La Fauconnière et de Oye-et-Pallet, et ça passe. Comment l'expliquer ?

Pierre-André MAIRE

Notre famille habite en bordure immédiate du contournement, justement à l'intersection de la rue Montrieux avec la rocade. Par rapport à l'intérêt public qui doit prévaloir, je peux vous dire qu'à la fin des années 1988, nous avons su les conséquences de l'ouverture nécessaire de la voie Georges-Pompidou, puisque notre maison donnait sur les bassins du Doubs, aucune voie ne traversait, il n'y avait pas le pont, il y avait juste une passerelle au droit du canoë-kayak. On sait ce que c'est que de supporter désormais 20 000 véhicules/jour, on sait aussi ce que c'est, pas 30 ans après, de découvrir que cette voie est saturée.

J'ai bien compris maintenant que le contournement de Pontarlier était aux oubliettes et qu'on travaillait sur le franchissement. Je m'arrêterai simplement sur la section de voirie concernée par des feux place Saint-Claude et par un réaménagement avec feux tricolores au carrefour de la Gare.

Ce qui m'interpelle le plus parce que ça fait 20 ans que je milite au sein de l'association Chapelle-Charpillot, et que nous avons été avec les élus l'un des acteurs actifs pour obtenir la réalisation du rond-point en bas de la rue des Granges et qui donne satisfaction, c'est la présence de pas moins de 6 giratoires qui ponctuent la rocade, le 7^e étant au niveau du Doubs. Je trouve particulièrement surprenant que désormais, pour régler le problème de la gare qui est en giratoire depuis très peu de temps, on revienne maintenant à un carrefour à feux. Je dirais que ce giratoire a été aménagé avec le goût de la qualité, de la fonctionnalité, il a été très minéralisé, nous on souhaitait qu'il y ait des arbres mais on nous a dit c'est les tendances d'architecture pour mettre en valeur les monuments, la gare, le tribunal d'instance... Ce sont des dépenses très importantes, qualitatives et même si c'est l'État et la Région qui payent et d'autres collectivités, probablement la ville de Pontarlier, au bout du compte c'est nous, qui sommes contribuables pour l'État, pour la Région, pour la Ville et l'intercommunalité. Dans les périodes tendues où on doit gérer au plus près, j'ai du mal à entendre ce discours où on casse ce qui a été fait il n'y a pas dix ans avec des matériaux de haute qualité, je trouve cela regrettable. En 20 ans on a eu des techniciens qui connaissent mieux que nous, qui nous préconisent le modèle giratoire et d'un seul coup on revient sur ce modèle. Je dirais que les élus municipaux pour une voirie intracommunale telle que la rue de Salins, ont supprimé deux intersections à feux pour faire un carrefour avec stop et un carrefour sous forme de giratoire.

Je voulais dire aussi par rapport à la synchronisation des feux, il ne pas oublier que le feu de la place Saint-Claude dépend d'autres feux posés perpendiculairement, et qui gèrent le passage sous le pont. Je crains une incidence très très forte sur la rue Montrieux, on craint que dans le cadre de ces aménagements, les usagers soient pénalisés pour sortir, et que tout notre quartier ne dispose plus que d'une seule entrée et sortie : la rue des Granges.

Olivier THIRION

Je reviens sur la question giratoire ou feux. Le giratoire est un carrefour assez magique parce qu'il permet de solutionner un certain nombre de problèmes de sécurité et de fluidité, dans certaines conditions. Au giratoire de la Gare, il y a deux flux principaux très majoritaires qui sont les flux de la RN, 95 % du trafic fait RN57-RN57, les 5 % autres vont d'une part vers le centre-ville et de l'autre côté la gare, et c'est un système qui occasionne un certain nombre de soucis. En agglomération, dans certaines conditions, le carrefour à feux est bien plus performant et écoule bien plus de trafic qu'un giratoire.

Etienne AGRAPART

Pour ce qui concerne le feu de la place Saint-Claude, qui générerait le principal bouchon, nous avons fait des mesures par caméra sur ce feu et on n'a jamais pendant nos périodes de mesure vu une remontée de file du carrefour de la place Saint-Claude jusqu'aux Rosiers. Ce n'est pas le feu qui crée le bouchon des Rosiers. Une fois que le bouchon est aux Rosiers, la file du feu de la place Saint-Claude est vraiment minime par rapport au temps perdu sur les Rosiers. Le projet permettra de traiter le bouchon qui est dans l'autre sens, surtout le midi, puisque le temps de feu au vert sera augmenté sur la RN que ce soit dans un sens ou dans l'autre.

Olivier THIRION

Sur le sujet du feu en panne, on pourrait laisser la parole au maire qui est le mieux placé. Mais la question ensuite c'est comment on sort des quartiers ? La RN est faite pour le trafic de transit certes, mais cette RN elle est aussi en ville. Vous parliez aussi de variante en tunnel tout à l'heure, mais il faut penser aux gens qui sortent des quartiers, pas seulement à ceux qui transitent sur la RN57, et ces gens ont besoin de feux pour pouvoir sortir à l'heure de pointe, le tout est de bien régler ces feux et ce sera le gros du travail.

Patrick GENRE

J'assume parfaitement, tant que je serai maire, il n'y aura pas de feu clignotant. Il faut savoir ce qu'on veut. Il y a à peu près une dizaine d'années, le feu était géré par le commissariat de police, c'est eux qui décidaient de mettre au clignotant ou au feu de croisement. Pétition des habitants du quartier Charpillot-La Chapelle, et j'ai des électeurs partout n'est-ce-pas, là je parle de l'intérêt général. Quand le feu est clignotant, celui qui ne fait que passer Pontarlier n'a aucun problème, mais celui qui traverse d'est en ouest, comment il fait pour sortir et rentrer, que ce soit à vélo, en piéton, à poussette ou en voiture ? Plus personne ne veut faire de passage souterrain parce que ce sont de vrais coupe-gorges, que personne n'utilise. Aujourd'hui, si on pouvait ne pas mettre de feu, on le ferait, mais ce feu Saint-Claude est indispensable pour gérer les flux. Si on allonge le temps de transit du feu vert, on a un risque potentiel que des voitures bloquent la RN57

parce que, en allongeant le feu au vert, on va augmenter potentiellement le nombre de véhicules qui vont soit tourner à droite après le Pélican, soit tourner à gauche en sortant du pont de la Fauconnière.

C'est un point qui doit être travaillé par le bureau d'études, aujourd'hui on n'a pas la réponse et il y a un vrai travail, c'est extrêmement compliqué de gérer les deux feux qui sont rue de la Chapelle et rue du Stand et qui sont synchronisés avec ceux de la 57.

Là, je m'élève en faux, je suis désolée, le feu Saint-Claude n'a jamais provoqué le bouchon. En revanche, il crée un deuxième mini-bouchon. Comme l'a dit Monsieur, quand la route d'Oye-et-Pallet était fermée, il n'y avait plus de bouchon. Le gain ne vient pas tellement du feu, le gain vient des terre-pleins centraux au débouché de la route d'Oye-et-Pallet. Parce qu'avant, il y avait jusqu'à 5 voitures qui s'inséraient, aujourd'hui vous en avez une ou deux. Avec en plus le feu, cela permet de fluidifier la circulation et l'écoulement de la RN57.

Après les Rosiers, c'est rare qu'on soit bloqué, on roule plus vite qu'avant les Rosiers, attention je ne dis pas qu'on roule vite, et après le rond-point Malraux, effectivement on recrée un second bouchon. Mais il n'y a jamais eu de bouchon depuis le pont Saint-Claude jusqu'aux Rosiers. Si on débouche aux Rosiers, les véhicules vont arriver beaucoup plus vite sur Saint-Claude et là Saint-Claude va devenir le vrai point bloquant de la RN57.

L'étude au début s'arrêtait au rond-point Malraux, mais au vu des résultats on a prolongé jusqu'à Saint-Claude puis jusqu'au rond-point de la gare, qui n'étaient pas inclus dans le périmètre initial. Quand on prend une décision, il faut vraiment peser l'ensemble des conséquences.

Je ne sais plus qui parlait de la rue de Salins, on ne compare pas du tout les mêmes trafics. Rue de Salins, rue du Magasin et rue Antoine-Patel, vous avez 3 voies quasiment identiques, alors qu'au rond-point de la gare c'est la nationale qui n'est plus prioritaire par rapport à des rues. Quand vous arrivez de la rue Tissot ou de la rue de la Gare, quand vous prenez le rond-point, vous arrivez d'une rue et vous bloquez une route nationale. On n'a pas du tout la même correspondance de trafics entre les routes qui intègrent le rond-point. S'il n'y avait pas le projet de lever le bouchon, on ne ferait pas ces travaux. On ne va pas faire de la gabegie, bien évidemment. Là, c'est une proposition qui est faite par l'étude, il faut qu'on y retravaille. On pourrait très bien faire une version A tierce ou A seconde, dans laquelle on ne fait que le pont Saint-Claude mais on ne ferai pas le rond-point de la Gare, et alors je ne donne pas cher de la solution. Si on ne traite pas le carrefour de la Gare en même temps que celui de Saint-Claude, à mon avis on enlève tout intérêt à n'importe quelle solution.

Patrick NOBLET, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)

Je suis accompagné de mes collègues locaux de l'association Transport 2000 Pontarlier. J'ai l'impression de revivre la concertation de la mise à 2 x 2 voies de la RN57 à Besançon il y a quelques mois, avec le même contenu du dossier. Il est très partiel malheureusement surtout en matière statistique, on ne connaît pas la part de flux de transit par rapport aux dessertes locales par exemple, c'est quand même la moindre des choses de connaître ces chiffres, et il y a absence d'alternatives proposées pour diminuer le trafic routier et pour proposer d'autres modes de transport.

Je m'adresse aux financeurs et au maître d'ouvrage qu'est la DREAL : vous êtes à la fois responsables du développement des routes nationales mais aussi de la transition écologique. À ce titre-là, vous ne pouvez pas nous proposer que du développement d'infrastructures routières. Pour la Région, puisqu'on a un représentant du Conseil régional dans la salle, elle fait des efforts pour augmenter le trafic transfrontalier ferroviaire (la liaison Belfort-Delle), cette semaine la Région doit aussi approuver une modification du Contrat de Plan État-Région pour flécher un peu plus d'argent sur la ligne des Horlogers, y compris dans sa partie transfrontalière entre Morteau et La Chaux-de-Fonds, et qu'est-ce qu'on voit à Pontarlier ? Une seule liaison Pontarlier-Vallorbe le matin très tôt, qui ne correspond sans doute pas aux besoins, la liaison vers Neuchâtel qui a été supprimée.

On a une vraie frustration par rapport à cela. Je voudrais demander à M. le Maire qui est aussi conseiller régional, de motiver ses collègues pour que les trois points-frontière, dont deux sont déjà traités, soient davantage orientés vers le transport ferroviaire.

On est favorables aussi au covoiturage, mais de manière plutôt annexe, et au transport par bus. On est favorables à l'aménagement, on fera nos observations dans les registres de la concertation. Ce que je voudrais dire c'est que le seul point favorable, c'est le traitement des modes doux parce que faire la RN57 à la sortie de Pontarlier pour rejoindre le lac en modes doux, c'est le salaire de la peur. Il y a des solutions, qui dépendent effectivement de nos élus présents et peut-être d'autre niveau, on peut par exemple taxer les poids lourds en transit, ça c'est à l'ordre du jour, on peut demander un financement européen puisque c'est un itinéraire européen. Nous ce qu'on souhaite, ce qu'on mettra dans les registres, c'est qu'il y ait une étude de mobilité qui soit faite sur tout le parcours de la RN57 à Pontarlier et pas uniquement sur le parcours Sud.

Transport 2000 Pontarlier-FNAUT Bourgogne Franche-Comté

C'est pour revenir sur les deux variantes A', B', avec une crainte par rapport au trafic avec les feux Saint-Claude et gare : est-ce que ce trafic ne va pas butter sur les deux ronds-points suivants, des Granges et du cinéma ?

Par ailleurs, on ne voit pas dans votre projet une étude qui pourrait porter aussi sur des feux synchronisés installés à La Cluse et Mijoux pour la route qui vient des Verrières et pour celle des Fourgs, ainsi que l'éventualité de panneaux informatifs, je crois que cela avait été évoqué à une certaine époque, par exemple aux Hôpitaux, pour dévier pour certains qui ne connaissent pas, par Frasne, Bonnevaux ou autre.

Pierre SIMON, Conseiller départemental du Doubs

Je voudrais intervenir comme citoyen de Pontarlier, qui n'est pas intéressé puisque je n'habite ni à La Chapelle-Charpillot ni au Toulombief ni dans la rue de Montrieux. Je voudrais vous féliciter Messieurs parce que, avec vos différentes variantes, vous avez à concentrer les problématiques sur les feux et rond-points, plutôt que sur les variantes sur lesquelles vous aviez travaillées. Est-ce que cela veut dire que vos variantes sont validées, notamment la variante A ou A' ? Peut-être que cela veut dire que les gens n'ont pas à redire sur la partie Malraux-Rosiers. J'ai une inquiétude, une proposition et une réflexion.

Je voulais vous faire part d'une inquiétude sur l'avenir du projet. On en a échangé avec Patrick [NDLR : Patrick GENRE]. Mon inquiétude porte sur la durabilité du projet : c'est-à-dire qu'avec l'augmentation de la population, l'augmentation du trafic lié et avec la pérennité je l'espère de nos relations avec la Suisse, combien de temps va durer le temps gagné sur ce projet ? 15-20 ans ? Une petite génération. Si ce n'est que pour cette durée-là, c'est déjà bien, il faut absolument, nous collectivités et citoyens acteurs de demain, empoigner les sujets covoiturage, transport collectif, autre mobilité et on ne peut pas que faire l'aménagement de la RN57.

Ma proposition est que vous puissiez préciser vos réflexions sur Saint-Claude et la gare, parce qu'on voit bien que cela pose des questions. Est-ce que le rond-point de la gare doit devenir des feux, est-ce qu'il faut limiter le nombre d'arrivées sur le rond-point de la gare, faut-il supprimer le feu et faire un rond-point au carrefour Saint-Claude, je ne sais pas, est-ce qu'on peut étudier pour les piétons non pas de passer au-dessus mais de passer au-dessus, cela se fait beaucoup dans des pays européens pour éviter le problème de sécurité ?

La réflexion porte sur la commune de La Cluse : avez-vous eu des travaux et des réflexions sur la sécurisation de La Cluse ? On sait qu'il y a une problématique de sécurisation piétonne et cycliste sur la RN57 pour traverser la Cluse mais aussi pour traverser la route autour de la mairie et de l'école, et ça c'est une route départementale et là j'en prends ma part/

Olivier THIRION

Sur les mobilités transfrontalières, l'État agit sur plusieurs plans : Belfort-Delle est un projet qui est financé pour 32 millions par l'État, la ligne des Horlogers est également financée et très poussée par l'État et la Région, on pousse ces territoires car ils sont très porteurs en termes de ferroviaire et de massification de voyageurs. Au Locle on a une concentration des emplois autour de la ligne ferroviaire, c'est donc un trafic qui est très bien adapté. Comme je le disais tout à l'heure, sur Pontarlier, c'est plus compliqué, le bassin d'emplois de l'autre côté de la frontière est très dispersé. L'offre ferroviaire comme je l'ai dit est portée par la Région, et je ne peux pas me positionner à sa place.

Sur une étude de mobilité globale que vous appelez de vos vœux, cette étude a été faite en 2014 par Trafalgare qui est le bureau d'études qui nous appuie encore aujourd'hui sur le volet trafic. L'étude a été faite avec un certain nombre

d'interviews d'employeurs, d'organiseurs de transports en bus, des entreprises du côté de Vallorbe, notamment Maillefer, qui organisent le transport de leurs salariés. Si vous souhaitez qu'on en discute en détail, on pourra le faire. Un dossier de concertation doit être forcément synthétique, donc on ne présente pas tout. On reste sur le volet routier. On se rend compte que si on ne fait rien sur le volet routier, ou que si on développe les transports en commun à côté, on aura toujours des soucis sur la route. C'est pourquoi cela semble important de faire quand même quelque chose sur la route.

Pour la dénivellation du parking Saint-Claude, c'est vous qui évoquiez cela M. le Conseiller départemental, on aboutit à ce qu'on disait tout à l'heure, cela revient à faire une autoroute en ville. En termes d'aménagement urbain, ce n'est pas forcément qualitatif. En termes de topographie à Saint-Claude, cela revient à faire un passage supérieur avec un gabarit suffisant pour permettre le passage des transports exceptionnels : de ce fait, l'ouvrage risque d'être très conséquent, en plein centre de Pontarlier.

Sur la question de la sécurisation de La Cluse et Mijoux : on est là en dehors du périmètre du projet, la RN57 à La Cluse est un sujet qui est plutôt entre les mains de la commune et de la DIR [Direction Interdépartementale des Routes], en l'absence de la DIR je suis un peu embêté pour vous répondre.

Des panneaux de déviation à Frasne peuvent occasionner des trafics relativement importants sur des routes départementales et dans des agglomérations qui ne sont pas forcément faites pour, je suis dubitatif. Il vaut peut-être mieux laisser les gens dans les bouchons de la RN57 plutôt que de les envoyer sur des routes qui ne sont pas forcément adaptées.

Nicolas DERMESROPIAN, Co-gérant du bureau d'études Trafalgare

Le bureau d'études Trafalgare a réalisé l'étude de trafic. J'aimerais que vous partiez de cette réunion aujourd'hui en étant assuré que la première cause des bouchons, c'est bien la section entre le giratoire Malraux et le carrefour des Rosiers. C'est vraiment le point bloquant aujourd'hui. En déverrouillant ce goulot d'étranglement, on crée ensuite un deuxième bouchon au niveau du feu Saint-Claude, c'est pour cela qu'on le traite dans l'étude alors que ce n'était pas prévu qu'on le traite initialement. Traiter le carrefour Saint-Claude ne consiste pas à tripler le temps de vert comme j'ai pu l'entendre tout à l'heure, il s'agit de quelques secondes en plus par cycle pour laisser s'écouler le transit sur la RN.

Effectivement, à ce moment-là, c'est le giratoire de la gare qui devient bloquant, alors qu'actuellement il est fluide. Après, il n'y a plus de problèmes d'écoulement dans les giratoires suivants, puisque les trafics évoluent le long de la RN, se dispersent, puisque certains entrent en ville, d'autres diminuent, ensuite il n'y a plus de problème jusqu'à l'aérodrome.

Nous on n'est pas particulièrement pour des feux ou pour des giratoires, comme l'a dit M. THIRION, cela dépend des contextes, des flux majoritaires. Les

giratoires fonctionnent bien quand les flux sont assez équilibrés entre les branches. Les feux fonctionnent mieux en ville et surtout l'avantage est qu'on peut régler les temps de vert par périodes, avec des temps différents le matin et le soir.

Justement, sur la question du désenclavement du quartier situé au sud de la RN, le but du feu Saint-Claude quand on ajoute quelques secondes de vert pour le transit de la RN, c'est de le faire seulement à des périodes spécifiques pour ne pas bloquer les usagers des quartiers riverains, et c'est d'avoir le fonctionnement le plus souple possible avec le moins de difficultés possible pour les habitants de ces quartiers. C'est l'un des avantages des solutions à feux.

Catherine BELLE, Présidente de l'association de quartier des Riverains du Larmont

Je voudrais préciser que le bouchon est dû certes en semaine aux flux frontaliers qui rentrent, mais le week-end, il est dû aussi à tout ce qui est drainé vers les Grands Planchants et les commerces qui sont là. Certains samedis, on a autant, voire plus de bouchons, et toute la journée, dans les deux sens, que la semaine. Pourquoi ne pas, puisque visiblement la montée sur le Larmont pose problème, pourquoi ne pas modifier le rond-point du Larmont, le mettre plus en amont, dans l'espace libéré de « Carrefour contact » qui visiblement ne rouvrira pas ? Cela permettrait de faire un vrai rond-point permettant d'insérer directement la route du Larmont. Cela éviterait des tourne à gauche pour la route du Larmont, ce qui faciliterait la rentrée dans Pontarlier des deux routes qui vont l'une sur la RN57, l'autre en centre-ville. Je vais passer la parole à mon collègue qui a aussi des questions.

Jules FRESNOY

Où allez-vous prendre les terrains pour faire votre 3 voies plus les voies de modes doux ? Sur la variante A, vous indiquez que le carrefour sur le chemin avec la RN57 serait régulé par un feu interdisant les tourne à gauche. Si vous remettez un feu, je ne comprends plus la situation.

Véronique BASSON, association des Riverains du Larmont

J'aimerais avoir des précisions sur le barreau d'accès qui serait ouvert entre le collège Malraux, qui compte 500 élèves à peu près, et la rue Voltaire où j'habite.

Philippe LOUVRIER, La Cluse et Mijoux

Catherine BELLE a repris certains points que je voulais développer, j'en profite. Telles que les choses sont présentées : 20 minutes de bouchons, vous arrivez à récupérer par votre projet A' 15 minutes, sur le papier c'est très séduisant. Simplement, les bouchons sont un fléau dans toutes les grandes villes, Pontarlier, de par sa situation géographique, le développement de ses surfaces commerciales, ne fera pas exception à mon sens. J'émet beaucoup de réserves sur le résultat annoncé parce que très vite, on va s'apercevoir qu'on va se retrouver dans la même situation.

Mais au moins cela a le mérite de vouloir améliorer la situation.

Sur la variante C, un point n'a jamais été mentionné c'est l'impact sur les surfaces agricoles. Bien sûr, cela intéresse peu de monde. L'étude nous parle de la protection des espèces, j'ai appris qu'il y avait un faucon pèlerin, c'est très bien, mais par contre il y a aussi des paysans, des producteurs de lait qui sont concernés par cette déviation, deux notamment, producteurs de lait mais aussi de fromage, qui font du comté, du mont-d'or et du morbier. Je pense qu'il faut aller jusqu'au bout du raisonnement, en sachant que cette variante C concerne quand même une partie de surface agricole importante, qu'il y a un impact directement sur les exploitations concernées. Sachez que depuis 3 ans, la réglementation des AOP fixe l'activité économique en fonction de la surface agricole de l'exploitation : si on retire des surfaces agricoles, on va retirer de l'activité économique sur ces exploitations, voire les mettre en difficulté sans aucune compensation, mise à part l'expropriation mais ce n'est pas cela qu'on cherche. C'est un point qui n'est absolument pas soulevé et cela montre la stupidité de la variante C qui n'a pas pris l'ensemble des éléments en compte.

Les projets de la génération future d'agriculteurs constitueront peut-être des projets d'utilité publique. Je regrette que les exploitants n'aient pas été invités aux réunions des acteurs économiques, alors qu'ils exercent une activité économique avec des prolongements dans des fromageries. Ils ont été ignorés dans l'approche de cette problématique de la déviation.

Sur A', il y a une volonté de vouloir améliorer ces problèmes de circulation, moi j'ai l'impression que le projet n'est pas véritablement abouti. On fait un certain nombre de choses en amont sur la partie des Rosiers, c'est intéressant et le projet, finalement il s'arrête au carrefour Malraux. J'ai l'impression qu'il ne se passe rien derrière, ou alors des choses extrêmement réduites et très limitées, comme si on ne voulait pas investir davantage sur la partie qui concerne la ville de Pontarlier.

Je reprendrais l'observation de Mme BELLE. Il y a un carrefour stratégique, on veut sécuriser la partie du collège, ce qui est tout à fait légitime et nécessaire, et on a la chance de cette zone commerciale qui vient de se libérer. Il faut savoir qu'on est dans une zone fixée par arrêté préfectoral depuis 2015, qui est gelée, dont le « Carrefour market » fait partie. Toute modification de destination sur un bien doit recevoir un avis des différentes collectivités mais avant tout l'avis des services de l'État. Mais d'après ma connaissance, ils n'ont pas été consultés pour reprendre l'étude de ce carrefour Malraux et intégrer des espaces supplémentaires, qui permettraient d'améliorer sensiblement cette partie de zone. Au-delà, il y a le carrefour Saint-Claude et la gare, qui nécessitent certainement des choses beaucoup plus approfondies si on veut avoir un projet abouti. Ce qui est gênant dans ce type d'opération, c'est qu'on a un budget, 12 millions financés, qui viennent de nos impôts que ce soit l'État ou les collectivités, et on aurait souhaité que comme dans tout projet d'entreprise privée, on réalise un projet et ensuite on va chercher du financement. Cela me semble beaucoup plus dynamique.

Etienne AGRAPART

Des levés topographiques nous ont permis de vérifier qu'on arrive à mettre les trois voies de circulation et les deux voies modes doux sur la RN en place, en venant au bord des habitations actuelles, mais il n'y a aucune expropriation de bâti sur cette section.

Une intervenante

Vous faites la différence entre bâti et non bâti, vous dites il n'y aura pas de démolition de bâti, à part les maisons qui sont au carrefour des Rosiers. Mais les gens qui ont un jardin le long de la RN57 verront leur jardin diminué d'une certaine partie ?

Olivier THIRION

Vous avez raison, c'est important de le dire. On vient abattre quelques clôtures et prendre un peu sur certains jardins effectivement.

Une intervenante

Y compris les parkings des commerces, notamment la boulangerie de M. DORNIER ?

Olivier THIRION

Oui, sur le parking. Il y a 4 bâtiments qu'on devra de toutes façons acquérir et démolir, qui sont au niveau du carrefour des Rosiers : l'ancienne station-service que nous avons acquise récemment, il y a un mois, le restaurant, le kebab et la maison d'habitation. Nous sommes déjà entrés en contact avec les personnes et on est en cours de discussion avec elles.

Etienne AGRAPART

Le Carrefour contact, c'est une excellente idée et c'est bien le but de la concertation de recevoir ce type d'avis pour qu'on les intègre. Lorsque nous avons réalisé notre étude, le Carrefour contact n'était pas recensé comme étant un espace disponible, s'il est disponible, on va bien sûr prendre en compte votre avis pour essayer de faire quelque chose.

Pour le barreau d'accès au collège, à la base nous avons imaginé de faire un accès derrière le collège principalement pour les bus et pour monter au Larmont, le but étant qu'en descendant du Larmont et en sortant du collège, les automobilistes ne sortent plus directement sur la RN57 juste avant le giratoire Malraux. Le but est que la sortie se face derrière le gymnase et entre le collège et la rue Voltaire, pour arriver sur l'avenue de l'Armée de l'Est, et que les automobilistes coupent l'avenue de l'Armée de l'Est et pas la RN.

Sur les variantes A, A', B et B', il n'y a que le trafic du collège et du Larmont qui se trouvent sur cette portion. Ce n'est pas un point définitif, au début on avait fait le choix de descendre du Larmont devant le collège et de rejoindre la RN, mais

justement on voulait l'avis des habitants pendant la concertation pour valider ce qu'il est possible de faire.

Olivier THIRION

Sur la variante C, j'ai expliqué tout à l'heure le sens de la démarche. On a étudié la variante C parce que du point de vue des trafics, c'est une variante qui marche bien, mieux que les autres puisque le trafic est reporté par l'arrière, ce qui permet d'avoir des gains de temps intéressants, sans aller toucher même au quartier de la gare et au carrefour Saint-Claude. Mais on est bien conscient des difficultés, j'en ai parlé tout à l'heure, dont la problématique dont vous parlez qui est celle de la consommation d'espaces agricoles.

Je n'ai pas en tête les chiffres de consommation d'espace agricole mais on est quand même dans des valeurs relativement modestes : il s'agit d'un barreau de 7-8 m de large en arrière d'industries et de zone d'activités, on ne remet pas en cause l'économie de l'industrie du comté. Après, c'est un sujet, cela mérite d'être regardé, si la variante C doit être poursuivie. C'est l'une des raisons pour lesquelles l'État ne pousse pas la variante C, au-delà de l'aspect gêne sur les riverains et que somme toute on voit qu'une variante A', qui consomme zéro hectare agricole, permet d'avoir des gains de temps plutôt bons, voire très bons. On n'a pas forcément associé de façon volontaire les agriculteurs parce que la variante C n'est pas celle qu'on préconise, après évidemment, si on doit aller plus loin, on vous associera dans le détail.

Sur le traitement après le carrefour Malraux, l'objectif du projet est d'améliorer les conditions de franchissement de Pontarlier, pas de refaire totalement le centre-ville de Pontarlier. Les sujets sont sur le carrefour de la place Saint-Claude et le carrefour de la gare, donc aujourd'hui on se concentre sur ces deux points.

Yves LOUVRIER

Je voudrais revenir sur les propositions, j'ai beaucoup écouté ce qui a été dit ce soir. Je crois que depuis le début je vous ai dit que je n'étais pas favorable aux feux, vous m'avez prouvé le contraire sur le fonctionnement des feux. Mais je crois qu'il faudra qu'on étudie et qu'on soit beaucoup plus pointu sur le carrefour Saint-Claude. Parce que ces histoires de tourne à gauche, qui peuvent vite prendre des reculs, là-dessus je crois qu'il y a encore à peaufiner, qu'il y a encore un gros travail à faire sur si on veut tourner à gauche ou pas. Il y a eu un moment où l'idée a été que les gens puissent aller tourner au rond-point de la gare pour remonter rue de la Chapelle, si on met des feux à la gare, ce ne sera pas possible.

Il faut qu'on travaille beaucoup plus sur la variante A', qui semble une évidence au plan de consommation du foncier, quand on sait que la variante C consomme des terrains agricoles et qu'il y a des enjeux économiques derrière. Sincèrement la variante C, au comité de pilotage, on l'a assez vite exclue. On l'a proposée car

elle peut donner des choses intéressantes, mais elle a été assez vite oubliée et je crois que dans la salle vous en êtes à peu près convaincus.

Je crois que les gens peuvent être allergiques aux feux, je crois que le feu de Oye-et-Pallet n'a rien apporté. On attendait des miracles du feu de Oye-et-Pallet et cela n'a pas été vraiment le cas. Je comprends que la salle soit un peu chaude quand on parle de feux, parce qu'on n'a pas ce qu'on avait eu comme simulation de la part du bureau d'études.

Sur la sécurité à La Cluse, c'est que la commune a un dilemme, parce que je ne sais pas vers qui me retourner pour faire de l'amélioration de sécurité, quand on me dit c'est à la commune de monter le projet, de le suivre, de se débrouiller. Aujourd'hui j'ai un avant-projet qui coûte 5 millions d'euros, qui irait du carrefour de Creuse à l'auberge du château de Joux, l'État ne veut pas y aller, le Département et la Région disent ce n'est pas notre route, c'est celle de l'État. On peut peut-être trouver d'autres solutions qui ne coûteront pas plus cher et qui pourraient mettre les gens vraiment en sécurité. Si vous avez la solution M. le Sous-Préfet, je suis preneur.

Patrick GENRE

Quelques mots sur plusieurs questions qui ont été posées. Je ne suis pas dans la majorité régionale mais je suis quand même Conseiller régional, je peux parler de ce qui est fait au niveau de la Région sur les modes alternatifs.

Cela a été signalé, Delle-Belfort, la ligne des Horlogers. Mais il faut tout de même avoir à l'esprit qu'on a une différence essentielle ici, c'est l'atomisation des points de départ et des points d'arrivée. Dans notre secteur, on n'a pas une concentration d'habitats comme c'est le cas à Morteau ou à Villers-le-Lac et surtout quand on arrive soit à Vallorbe soit à Val-de-Travers, on n'a rien sur place. On doit reprendre le train ou le bus. C'est pour cela que Maillefer a supprimé les bus qui transportaient les frontaliers jusqu'à son usine. La configuration n'est pas du tout la même qu'entre Belfort et Delle ou entre Morteau, Le Locle, La Chaux-de-Fonds.

À la Région, je n'ai pas mandat de la Présidente pour parler, mais je peux vous dire qu'on se bat pour défendre les relations depuis Pontarlier. Il y a plusieurs choses, les relations des frontaliers le matin mais aussi la défense du Colibri, qui fait Neuchâtel-Frasne, qui est essentiel, le fait que les frontaliers puissent de nouveau utiliser le retour du TGV le soir pour remonter depuis Vallorbe. C'était autorisé avant par TGV Lyria, c'est refusé aujourd'hui. On essaye de se battre pour trouver des solutions.

Sur le covoiturage, il faut savoir que le pays du Haut-Doubs, le pays horloger et le pays du Haut-Jura ont développé un projet avec le parking multi-activités que nous avons créé à l'Espace Pourny, qui est un parking de covoiturage. Vous avez à peu près 70 voitures qui étaient auparavant dans les rues de Pontarlier. Le matin aussi bien sur le pôle d'échange multimodal qui a été fait à côté de la

gare que sur l'Espace Pourny maintenant, un peu moins depuis qu'il n'y a plus Maillefer, des dizaines de voitures stationnent pour faire le covoiturage. Il y a des parkings sur La Cluse et sur toutes les collectivités traversées, après il faut inciter les frontaliers à covoiturer.

La réunion de concertation est vraiment intéressante, tout sera pris en compte. L'un des points noirs, c'est le barreau pont Saint-Claude – rond-point de la gare. En réunion thématique avec les associations de quartier, on a évoqué plusieurs choses : il faut qu'on regarde, nous Ville de Pontarlier avec la commission de circulation, le traitement de la rue Montrieux, de la rue des Remparts, est-ce qu'on autorise toujours le tourne à droite depuis cette rue, est-ce qu'on autorise depuis la rocade les tourne à droite pour redescendre vers la rue Montrieux, quel est l'impact de la suppression de ces tourne à droite sur la fluidité de la RN57. J'ai demandé aussi que soit étudiée, cela a été vu avec les associations de quartiers, la possibilité de revenir, ce qui réglerait tous les problèmes, à un passage à deux voies sous le pont Saint-Claude avec la suppression des trottoirs et avec la création d'un passage souterrain pour piétons. Cela permettrait de ne plus avoir de difficulté de positionnement des véhicules, qui pourraient à un moment bloquer la 57.

Mme BELLE, vous avez tout à fait raison sur le Carrefour contact. Il faut savoir qu'il a déjà été racheté deux fois. Une bande est gelée depuis plus de deux ans par l'État, depuis qu'on a lancé officiellement la réflexion sur le franchissement La Cluse-Pontarlier, qui interdit toute opération immobilière sans avis et sans aval de l'État. De toutes manières, rien ne pourra se faire sur l'emplacement quel que soit le projet. C'est une possibilité qui n'existait pas lorsque les études ont été faites, il faudra qu'on travaille. L'objectif de la concertation, c'est que tout sera pris en compte et tout sera étudié, après l'État proposera des choix mais il faut vraiment que vous alimentiez encore ce soir et pendant un mois, pour faire remonter toutes vos idées. Il faut continuer à évoquer des solutions parce que vous qui utilisez tous les jours les rues de votre quartier et la RN, vous êtes les principaux concernés.

Pour la variante C, tout le monde a compris, comme on n'était pas certains de la retenir, on n'a consulté personne de spécifique, on n'a pas consulté non plus les personnes concernées directement par les autres variantes, et on consultera les acteurs agricoles si l'on retenait la variante C, ce que ne sera à mon avis pas le cas. Il n'y a pas de volonté, bien au contraire, d'éliminer qui que ce soit dans la concertation.

M. VOINET, association La Vie aux Lavaux

On est ravis de savoir que le parcours C sera abandonné parce que c'est une véritable aberration, non seulement pour la sécurité des gens du Toulombief mais aussi pour tout ce que cela ramène en ville. J'aimerais savoir sur tous les tracés que vous avez faits, quel va être l'impact pour rentrer au centre-ville. On ne sait pas l'impact qu'il va y avoir sur le

pourcentage pour l'avenue de l'Armée de l'Est, actuellement c'est entre 34 et 38 % du trafic, cela risque de monter parce qu'avec les feux rue de la Gare, les gens qui viennent de l'est de Pontarlier pour aller à l'ouest n'auront plus intérêt à passer par la gare. Cela va contribuer un peu à bloquer le centre-ville, la rue Saint-Etienne, la rue du Commandant-Valentin. Actuellement, toutes les villes font en sorte qu'il y ait moins de circulation en centre-ville, dans vos projets, avec cette histoire de feux, il faut mesurer les conséquences. Vous avez l'air d'avoir oublié qu'il y a un flux de frontaliers qui viennent de Morteau par la rue de Morteau mais surtout des gens qui viennent des Gras. Venez en bas de la rue des Lavaux, vous verrez que le soir cela devient très difficile de circuler. Je suis un peu rassuré pour la variante C même si je pense que des personnes sont pour.

Ce qui m'intéresse, c'est le flux que cela va ramener au faubourg Saint-Etienne. On essaye d'améliorer c'est bien, mais j'aimerais savoir ce que cela aura comme influence à l'avenir sur toutes les communications. Je partage aussi l'inquiétude des gens qui vont être impactés aux Rosiers de manière économique. Je profite qu'il y ait des gens du Département et de la Région, quand on voit tout ce qui est fait dans le pays de Montbéliard, l'axe Besançon-Morteau, à Vesoul, à Besançon où des travaux énormes sont lancés, la vraie solution à Pontarlier c'est un contournement, ce n'est pas le bricolage qu'on est en train de le faire. On va améliorer de 3-4 minutes mais on n'aura rien d'autre.

Marie FLUCHOT

J'habite à La Cluse et je travaille au collège Malraux. Cela m'inquiète pour le collège Malraux parce qu'il va être complètement cerné par des routes tout autour, pour 450 collégiens, je trouve cela un peu inquiétant.

Bertrand

J'habite à Pontarlier, je suis riverain, frontalier, utilisateur de la boulangerie. Je trouve quand même cela assez incroyable qu'on perde de vue le principal : toutes les villes de France font sortir les voitures de leur ville, parce que c'est bon pour les habitants, c'est bon pour leurs oreilles, leurs poumons et nous on va augmenter les voies et on va augmenter le trafic. On va gagner maximum 15 minutes, avec la croissance actuelle de la ville, dans 5-10 ans ce sera reperdu, on fera un autre patch, un autre projet à 12-13 millions d'euros. La solution est de faire un contournement, il faut se battre pour ça. Je ne suis pas chef de projet dans l'urbanisme mais je sais ce que c'est de gérer un projet. Moi, à votre place, j'aboutis à ces questions, c'est que j'ai loupé quelque chose. Pour moi ce projet est un échec de A à C, particulièrement C, et je pense que oui, si on veut faire quelque chose on fait quelque chose de bien, on ne fait pas ça.

Un intervenant

Pour le barreau du collège, si vous voulez faire passer les voitures qui vont au Larmont et qui en descendent, cela voudra dire qu'il faut faire une voie à deux sens ? Vous êtes obligés de passer entre le gymnase et la ferme de M. CHAUVIN, et de lui piquer du terrain.

Un intervenant

Je pense que la meilleure solution, c'est de travailler sur la gare et Saint-Claude, vous mettez 5 à 6 millions là, plutôt que de faire une 4 voies et que les gens viennent mourir sur Saint-Claude et la gare. Je commencerai par là et on a réglé le problème.

M. CHAUVIN

Je suis exploitant agricole à la ferme de Joux. Au niveau du collège du Larmont, on arrive directement sur mon exploitation agricole qui est une installation classée. Je serai directement impacté pour l'exploitation de ma ferme, on arriverait dans un virage très prononcé au pas, à quelques mètres de ma ferme. C'est une aberration. D'autre part, j'ai entendu des bruits qu'on continuerait la route qui passerait dans mes parcelles, dans mes prés, pour rejoindre directement le Toulombief. Je suis tout à fait contre ce projet, et je vais le combattre avec toute mon énergie.

Etienne AGRAPART

Le fait que le giratoire de la gare engendrerait plus de trafic en centre-ville : c'est l'inverse, le but est de fluidifier la route nationale, pour que les gens la prennent et ne passent pas en centre-ville. L'objectif est que les gens soient incités à passer par la RN pour gagner du temps.

Olivier THIRION

On a déjà eu ces remarques dans la réunion de concertation avec les associations. Dans l'esprit des gens, nouveau feu = perte de temps. Ici, le feu n'est pas fait pour faire perdre du temps à quiconque mais pour mieux réguler le trafic. Le meilleur temps de parcours, ce sera bien par le feu de la gare et pas par le centre-ville.

Etienne AGRAPART

Autour du collège Malraux, le but est que la circulation qui passe devant le collège Malraux qui vient du Larmont passerait derrière le collège. Le collège ne serait pas encerclé par ce flux de circulation. Il y a effectivement un impact foncier avec ce barreau d'accès au collège, qui est bien moindre que dans la variante C.

Olivier THIRION

Sur la question sur la continuation de la route, cela c'est la variante C, vous l'avez compris, ce n'est pas une variante qu'on pousse. On l'a écrit dans le dossier. Après, M. CHAUVIN, j'ai bien retenu votre opposition, si nous arrivons à trouver des bonnes solutions qui permettent de ne pas impacter votre exploitation, c'est évident qu'on va essayer de les mettre en œuvre. S'il y a un impact sur votre exploitation, évidemment on viendra vous voir et on essaiera de trouver des solutions ensemble.

Etienne AGRAPART

Ce n'est pas le feu de la place Saint-Claude qui crée le bouchon, c'est la section Rosiers-Malraux et ensuite le bouchon reste bloqué aux Rosiers. Si on ne faisait que l'aménagement de la place Saint-Claude et du giratoire de la gare, cela n'améliorerait pas les choses, le bouchon resterait aux Rosiers comme actuellement.

Intervenant hors micro

Combien de temps on gagne ?

M. LAITIER

À partir de quel temps de gagné il n'y a plus de bouchon ?

Etienne AGRAPART

En moyenne aujourd'hui entre 16h et 19h, on perd 15 minutes, donc avec les variantes A' et B' qui permettent 14,5 minutes de gain de temps, en moyenne on réduit complètement le bouchon sur cette période 16h-19h.

Richard BOURGEOIS, Président de l'association la Vie aux Lavaux

Je m'étonne vraiment qu'on parle toujours de temps, on gagne 3 minutes ici, 3 minutes là, mais combien de temps allons-nous perdre de convivialité en laissant toute cette circulation partir dans nos quartiers, aujourd'hui déjà englués. J'appelle cela la déviation du pauvre, on n'a pas les moyens aujourd'hui de faire une vraie déviation. Mais surtout n'allons pas emmener toute cette circulation dans toutes les petites rues de Pontarlier. C'est cela qui fait peur et je pense que beaucoup de gens ici ont peur de cela.

Etienne AGRAPART

Je comprends très bien. L'objectif du projet est de fluidifier la RN pour que les gens qui ne se rendent pas dans les quartiers n'y aillent pas. Le but est qu'ils restent sur la RN parce qu'ils vont gagner du temps à y rester plutôt que d'aller dans les quartiers. C'est cela l'objectif du projet.

Nicolas DERMESROPIAN

Pour répondre à la question sur la durée pendant laquelle le projet va faire gagner du temps : la croissance du trafic, on ne la connaît pas aujourd'hui, ce qu'on sait c'est que le trafic croît sur la RN depuis 2001, depuis la libération du travail frontalier. Depuis 2015, cela se stabilise. C'est l'évolution du volume de travail frontalier qui va faire que le trafic croîtra beaucoup ou pas dans les années à venir.

On n'est pas capable de dire l'évolution de manière certaine, ce qui est sûr est qu'à l'horizon 2045 on aura toujours des gains de temps significatifs, c'est-à-dire

20 ans après la mise en service du projet. C'était l'objectif qui était assigné à cette phase 2 du projet de franchissement de Pontarlier.

CONCLUSION

Patrick GENRE, Maire de Pontarlier et Président de la Communauté de communes du Grand Pontarlier

Je voudrais vous remercier. Tout ce qui a été proposé sera étudié, les décisions qui seront prises au vu des conclusions de la concertation vous seront présentées puisqu'il y aura un bilan public. Le Conseil municipal, je vous l'ai dit, en débattrà le 28 novembre pour savoir sur quelle variante on portera notre volonté de développer, sous les réserves qui ont été dites ce soir c'est-à-dire qu'aujourd'hui on est sur des grands principes : est-ce qu'on travaille sur site ou est-ce qu'on travaille sur un site déporté ? On s'aperçoit qu'un site déporté, c'est-à-dire la variante C, ne sera sans doute pas retenue-, en tout cas cette variante ne semble pas forcément la plus opportune.

Sur le barreau du collège Malraux, et la section Malraux-rond-point de la Gare, il va falloir qu'on porte notre attention avec la DREAL, avec le cabinet Trafalgare et les cabinets qui accompagnent la DREAL dans cette étude, pour apporter des réponses précises à chacune des interrogations qui ont été émises ce soir.

Je vous rappelle que vous avez jusqu'au 10 décembre pour faire valoir vos avis. Je voudrais quand même dire un mot : moi aussi je voudrais bien pouvoir apporter un chèque de 550 millions d'euros. Et je voudrais bien rétablir la vérité parce que certaines et certains disent... il n'y a jamais eu d'études telles que celles qui sont faites maintenant depuis qu'on a eu l'obtention des 12 millions d'euros du Contrat de Plan État-Région. Il n'y a jamais eu d'études de faites sur le contournement, ce n'étaient que des tracés sur cartes avec des estimations de coût, on est arrivé à la variante G, pour vous dire. Il n'y a jamais eu un euro de débloqué depuis les années 60 pour faire des études.

On s'est tous battus, que ce soit auprès de gouvernements de gauche, de droite, pour le contournement. On a des contraintes très spécifiques par rapport à d'autres aménagements qui sont faits par ailleurs, en secteur de plaine par exemple. Le contournement je vous rappelle que ce serait quand même un travail qui passerait à droite de Charpillot, monterait en gravitaire, excaverait la montagne au-dessus, creuserait un tunnel, redescendrait à droite du château de Joux, passerait avec un viaduc par-dessus le Doubs pour arriver à droite de La Gauffre. Voilà le contournement qui avait été imaginé. Tout cela a été réétudié en 20014-2015 par les services de l'État, on arrivait à 550 millions d'euros. On n'a pas cet argent-là.

Qu'est-ce qu'on fait alors ? On ne fait rien ? Certains disent on n'a rien à faire, OK, mais ne rien faire c'est néfaste au développement du secteur, et on ne parle pas que de Pontarlier. Les élus du secteur du haut pourraient vous en parler : ils en souffrent également. On ne parle que des frontaliers mais il y a aussi ceux qui s'arrêtent avant pour le ski ou sur le lac. À un moment donné, quand les gens n'auront plus de possibilité de franchissement de Pontarlier-La Cluse, ils iront ailleurs.

On essaye de faire quelque chose, qui n'est pas parfait, pour améliorer la situation. Je me félicite de cette réunion où tout le monde s'est écouté avec beaucoup de respect, c'est parfait, c'est comme cela qu'on avance. Je vous propose que nous fassions une réunion pour rendre les conclusions du rapport de concertation, au moins en tout cas au niveau municipal. Soit on ne fait rien et on laisse venir, soit on essaye d'empoigner le projet même s'il n'est pas parfait. Il faut aussi assumer ses responsabilités, moi je ne peux pas me résoudre à voir la situation se dégrader, c'est toute la population qui en souffre sachant que les plus forts trafics sont le week-end. Il faut avancer sur les solutions les plus adaptées à une configuration qui est urbaine, c'est pour cela qu'on ne peut pas tout faire. Il reste un mois pour que vous remontiez vos avis et on étudiera tout ce qui aura été dit et on essaiera de répondre à toutes vos préoccupations. En tout cas, je vous remercie d'avoir répondu présents à cette invitation.

Jean ALMAZAN, Sous-Préfet de Pontarlier

Je voulais vous remercier de la qualité des débats et des questions. Franchement, je suis agréablement surpris de voir que sur des sujets qui vous touchent directement, on le voit bien, il y en a qui habitent sur le parcours, on a su poser des questions avec conviction. On a tous nos convictions, qui sont aussi parfois en contradiction avec certaines études, il n'empêche on est convaincu que le bouchon est plutôt là que là, on a tous nos convictions et il faut échanger et la réunion publique est bien le moment d'échanger.

Mme la Députée disait que la concertation c'est un art difficile, vraiment je suis fier de cette réunion sur un sujet épineux qui date de longtemps, et pour lequel, je suis d'accord avec vous M. le Maire, on n'a pas la situation idéale. Je pense que pendant 20 ans, les infrastructures qui seront installées vont servir. Nous avons cet argent, utilisons-le parce que je peux vous dire, pour venir d'autres horizons puisqu'on bouge beaucoup nous, on nous oblige à bouger, on s'aperçoit que c'est extrêmement difficile de trouver 12 millions. Là il nous en faudra 19, on les trouvera. Le contournement, on l'oublie pour l'instant et je ne vous dis pas ce que nous diraient nos amis de l'environnement, s'il fallait traverser l'extérieur.

Il nous reste aussi, une fois qu'on aura choisi la bonne solution, le bon schéma, à utiliser tout ce qui a été dit aujourd'hui. On va prendre en compte toutes vos remarques, sinon les gens vont dire que ça ne sert à rien et ils auront raison. On va optimiser au mieux toutes vos remarques, chaque point, et on voit bien qu'il y a des points qui méritent un traitement particulier. Après si on prend un peu de recul, il faut qu'on réfléchisse aussi tous à nos comportements, à la mobilité, à comment on se déplace.

N'hésitez pas jusqu'à la fin de la concertation à porter vos informations, avec les correctifs possibles, avec vos convictions. On s'engage lorsque tout sera prêt à partir aux études, on fera une réunion publique sur le choix définitif avec tous les détails. Portez vos annotations pour qu'on optimise le projet. M. le Maire de La Cluse, vous viendrez me voir et on va trouver une solution et vous le direz publiquement. Merci beaucoup à tous.



Aménagement
SUD DE PONTARLIER