



RN 57

Amélioration de la circulation au Sud de Pontarlier



Point presse du 20 mai 2016

Le contexte

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

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

Aussi, le Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020 de la région Franche-Comté a prévu la réalisation d'aménagements permettant d'améliorer le franchissement de Pontarlier par la RN57.

Le diagnostic

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

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

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

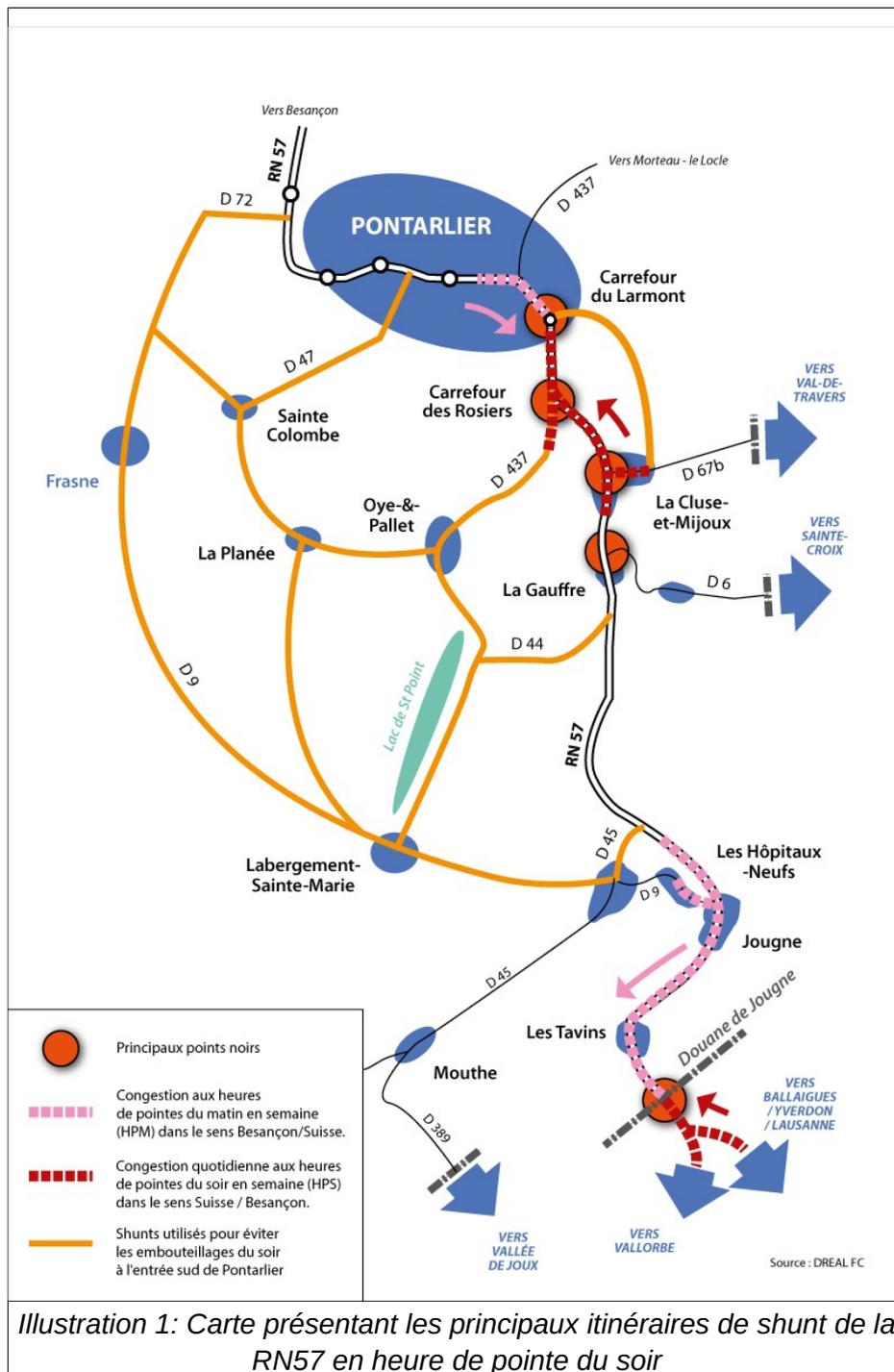


Illustration 1: Carte présentant les principaux itinéraires de shunt de la RN57 en heure de pointe du soir

Une expérimentation a eu lieu en novembre 2013 avec un feu de chantier régulant l'accès de la RD 437 sur la RN 57. Elle a permis de montrer une nette diminution du trafic de shunt (1500 v/j) et un report du trafic sur la RN57 tout en améliorant l'écoulement.

Par ailleurs, entre le giratoire Malraux et le carrefour des Rosiers, les observations ont montré que la saturation provient certes du trafic, mais également des accès le long de la RN 57 (commerces, lotissements, établissements scolaires...). En effet, chaque manœuvre de sortie ou de rentrée de véhicule depuis la RN 57 engendre un ralentissement voire un blocage de la file de véhicule sur la RN 57, et génère une circulation en accordéon qui remonte jusqu'au carrefour des Rosiers.

A l'issue de ce diagnostic, deux phases d'aménagement ont donc été envisagées :

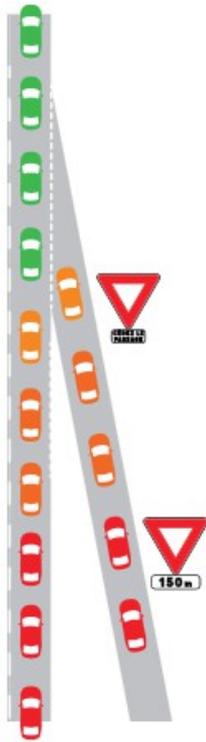
- une première phase à court terme permettant de limiter l'impact des itinéraires de shunt sur la fluidité de la RN57 avec la mise en place de feux de régulation du trafic ;
- une seconde phase à moyen terme consistant à dissocier le trafic de transit sur la RN57 du trafic de desserte locale (afin que ce trafic de desserte locale soit moins impactant vis-à-vis de la fluidité de la RN57).

Phase 1 : mise en place d'un système de régulation d'accès par feux

Le principe :

Le principe de la régulation d'accès consiste à installer des feux sur les accès les plus problématiques pour la fluidité des trafics : en limitant (à l'aide de feux de signalisation) le nombre de véhicules entrants sur la RN57, on maintient un débit maximal qui correspond à la capacité de cette route. La bretelle d'accès joue, dans ce cas, le rôle de zone de stockage temporaire.

TRAFIC SANS RÉGULATION



TRAFIC AVEC RÉGULATION

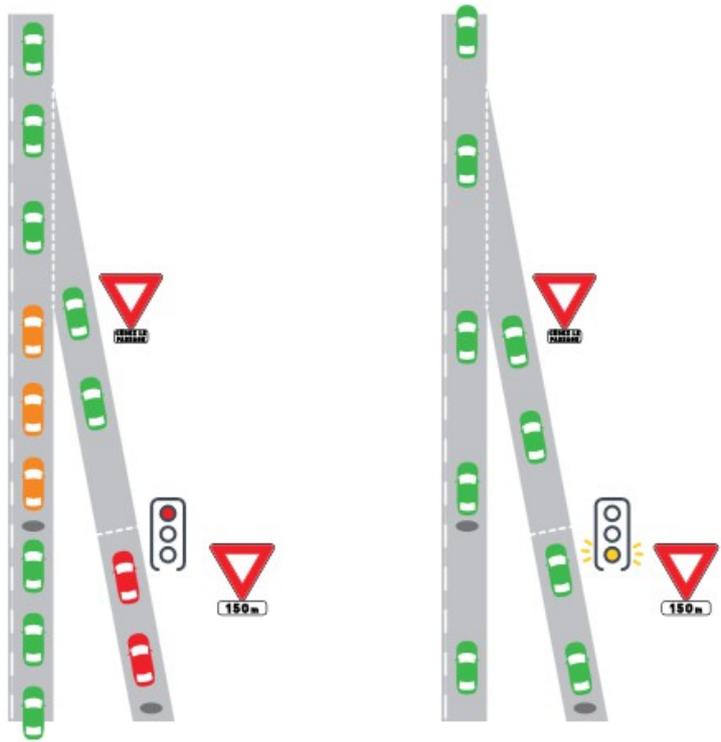


Illustration 2: Principe de la régulation d'accès par feux :

Sans régulation, la circulation est dense, les véhicules entrants provoquent un ralentissement sur la voie principale en amont de la bretelle d'accès.

Avec régulation, les véhicules entrants sont stoppés et contenus quelques instants sur la bretelle d'accès. La circulation sur la voie rapide se fluidifie. Les véhicules entrants sont alors libérés dans un flux qui peut les accueillir sans ralentissement

Les équipements prévus :

Un premier feu de régulation a été installé sur la bretelle de la RD 437 et doit être mis en service à partir du 23 mai 2016. Deux autres feux pourront également être installés au carrefour avec la RD67b et avec le chemin du Larmont, dans le courant de l'année en fonction du retour d'expérience du premier feu en service.

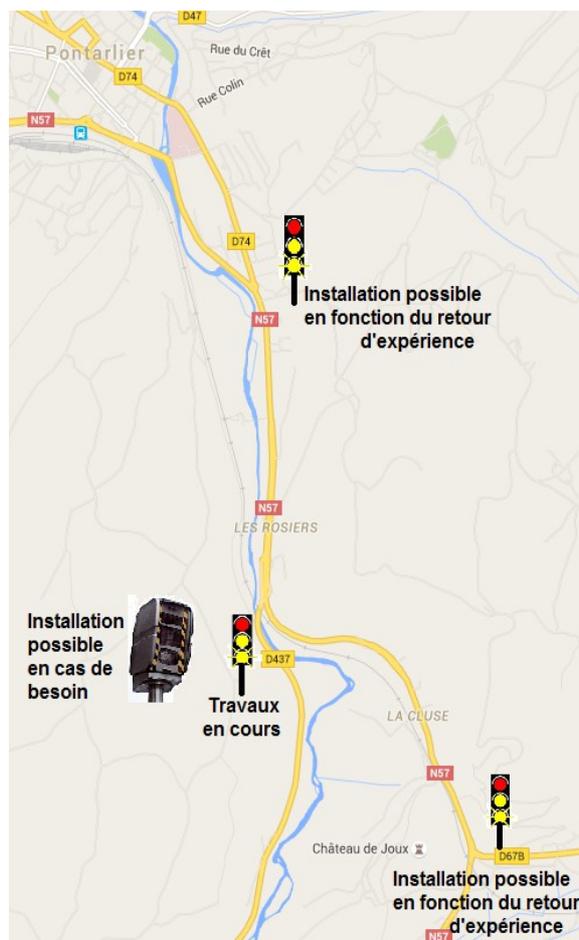


Illustration 3: Carte présentant l'implantation des équipements de régulation d'accès prévus

Le cycle de feu est adaptatif, ce qui permettra de le régler au mieux en fonction des observations sur le terrain. Le feu de régulation ne sera opérationnel que pendant les périodes de congestion de la RN57, c'est-à-dire plutôt en période pointe du soir (16h-19h) en semaine, ainsi que le week-end. Il s'allumera et s'éteindra ainsi sans action humaine, en fonction des conditions de circulation constatées sur la RN57.

Il est à noter que la mise en service du feu de régulation s'effectuera avec une phase d'essais et de réglages qui permettra de bien caler le fonctionnement et les paramètres de réglages du feu. Le système sera ensuite suivi régulièrement pendant les 3 premières années afin d'en adapter les réglages si nécessaires, et d'en contrôler le fonctionnement.

Enfin, afin d'en assurer la pérennité, il est prévu d'équiper de vidéo-surveillance les feux de régulation. Un contrôle-sanction automatisé à l'aide d'un radar automatique pourra également venir compléter les équipements en place.

Le gain attendu :

Ce système devrait permettre, d'après les études réalisées, un gain de temps d'environ 5 minutes sur la RN 57 entre Pontarlier et Vallorbe à l'heure de pointe (par rapport à la situation à la même date sans aménagement).

Les temps de parcours depuis la RD437 devraient être augmentés de 1 à 2 minutes, mais la simulation effectuée montre une diminution importante des trafics sur la RD437 et sur certains des shunts empruntés,

permettant ainsi une amélioration sensible des conditions de sécurité et de circulation dans les agglomérations traversées par ces axes secondaires.

Le financement :

Une convention de financement pour les travaux de cette phase 1 a été signée fin 2015 pour un montant de 750 k€ répartis entre l'État (5/6ème) et la Région (1/6ème), dont 250 k€ de travaux pour le feu de régulation à l'intersection RN57/RD437. Le montant des travaux est inclus dans le montant contractualisé au titre du contrat de plan État-Région dans le cadre de cette opération, qui s'élève à 12M€.

Phase 2 : restructuration du réseau de voirie au sud de Pontarlier

Le principe :

Les aménagements prévus en phase 2 ont pour objectif de dissocier le trafic de transit sur la RN57 du trafic de desserte locale (afin que ce trafic de desserte locale soit moins impactant vis-à-vis de la fluidité de la RN57)

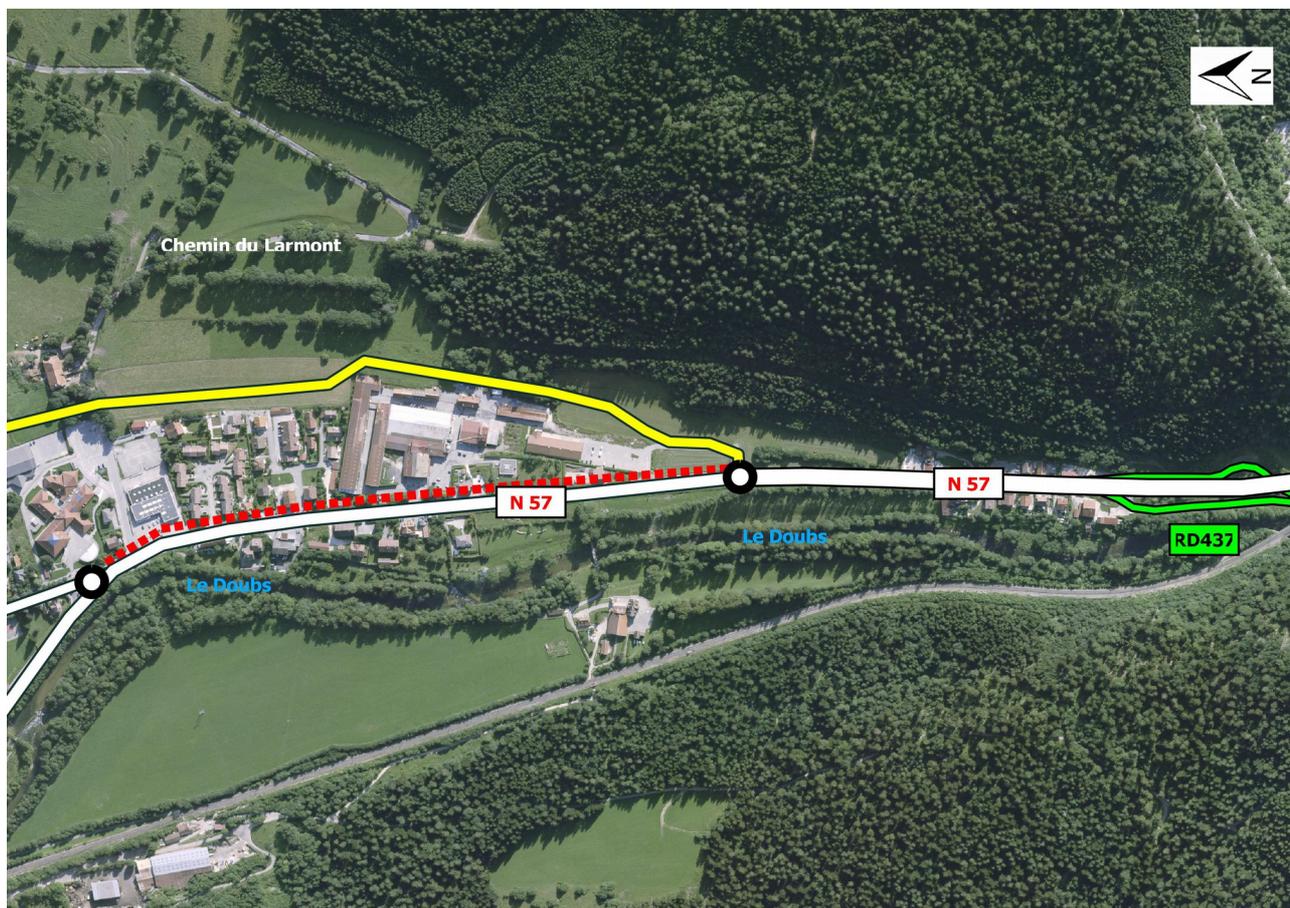


Illustration 4: Principe schématique des aménagements de la phase 2

Il s'agit d'un principe d'aménagement qui reste à étudier en détail. Il comprend :

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

Pour réaliser ce projet, des études urbaines très fines et détaillées devront être entreprises en concertation avec les riverains et les communes pour le raccordement à la RN57.

Le gain attendu :

Avec cette seconde phase, les gains de capacité sont nettement plus conséquents et perdurent sur le long terme. Les études montrent que le temps de parcours est amélioré de 10 minutes entre Vallorbe et Pontarlier, et de 9 minutes entre Oye-et-Pallet et Pontarlier. Ces gains de temps peuvent être rendus encore plus importants avec le développement du co-voiturage. Enfin, avec cet aménagement, le trafic baisse sur l'ensemble des shunts.

Le financement :

Le coût global est estimé à 11,25 M€. Le financement est prévu dans le cadre de CPER 2015-2020, et les travaux seront réalisés dans cette temporalité.

Contact presse :

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

17E, rue Alain Savary – 25005 BESANCON CEDEX

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

Communication : Patricia DROZ 03 81 21 67 18

patricia.droz@developpement-durable.gouv.fr