PARTIE 4 /

DIAGNOSTIC POLARITÉS & DÉPLACEMENTS

Contenu

4 POLARITÉS & ORGANISATION DU TERRITOIRE 3
4.1 Situation du territoire à l'échelle régionale 3
4.2 L'offre de services et d'équipements 4
4.2.1 L'organisation des polarités 4
4.2.2 L'offre de santé 6
4.2.3 L'enseignement 8
4.2.4 L'aménagement numérique 10
5 LES TRANSPORTS & LA MOBILITÉ 11
5.1 Prise en compte des déplacements dans un PLUi 11
5.2 Cadrage de la desserte sur le territoire 11
5.2.1 Un territoire à la confluence d'infrastructures régionales et nationales 11
5.3 Les motifs de déplacements 12
5.3.1 Les déplacements pendulaires 12
5.3.2 Les migrations résidentielles 15
5.3.3 Les déplacements domicile-études 18
5.4 Les pratiques de déplacement 19
5.4.1 Caractérisation de la mobilité 19
5.4.2 Les modes de transport utilisés pour se rendre au travail 20
5.4.3 La population captive 21
5.5 Circulation et réseau viaire 22
5.5.1 Inscription dans le réseau routier départemental 22
5.5.2 Les routes classées à grande circulation sur le territoire 22
5.5.3 Réseau viaire local 24
5.5.4 Les problématiques spécifiques à la RN57 27
5.6 Le stationnement et le transport de marchandises 29
5.6.1 Le stationnement à l'échelle du Grand Pontarlier 29
5.6.2 L'offre de stationnement de Pontarlier 29
5.6.3 Les flux de marchandises à l'échelle régionale 30
5.6.4 La logistique urbaine 31
5.6.5 L'accidentologie 31
5.7 Les offres de transport alternatives à la voiture individuelle 32
5.7.1 Les transports collectifs d'échelles nationale et régionale 32
5.7.2 L'offre de transport urbain du Grand Pontarlier 35
5.7.3 Le covoiturage 36
5.7.4 L'arrêt des navettes shopping 37
5.7.5 La circulation aérienne 37
5.8 Les modes actifs 38
5.8.1 Les grands itinéraires de découverte 38
5.8.2 Les déplacements cyclables à l'échelle communale 40
5.8.3 La marche à pied 41
5.9 Synthèse et enjeux du volet polarités et déplacements 42

4 POLARITÉS & ORGANISATION DU TERRITOIRE

4.1 Situation du territoire à l'échelle régionale

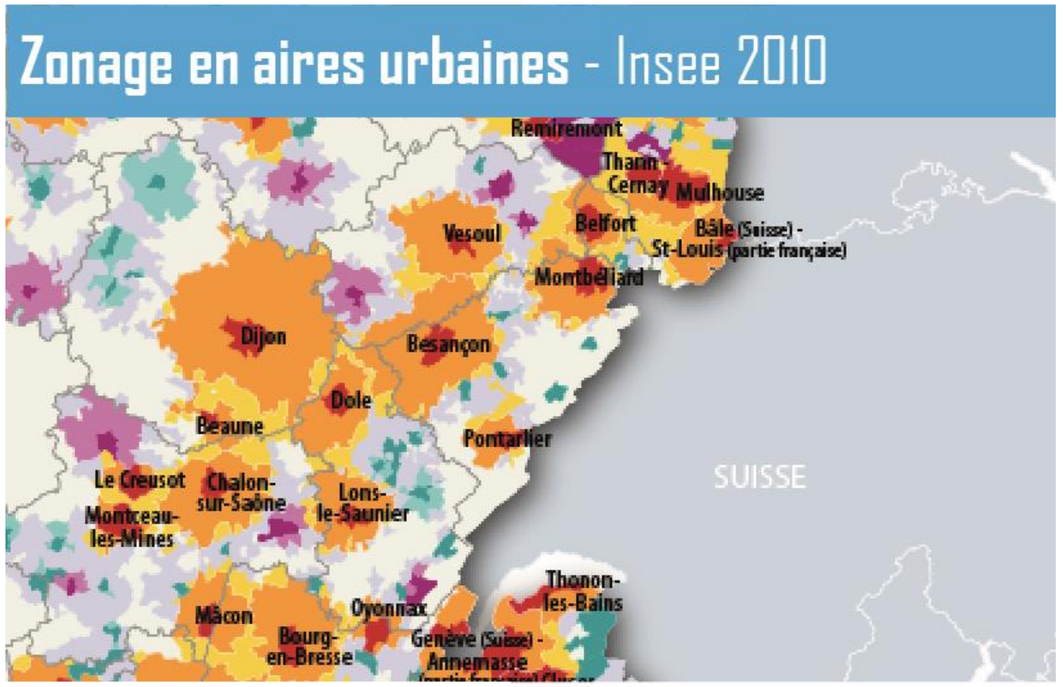
À l'échelle nationale, le territoire du Grand Pontarlier est situé à la frontière entre la France et la Suisse, et à équidistance des pôles urbains de Besançon, Neuchâtel ou encore Lausanne.

La commune de Pontarlier est identifiée comme *grand pôle urbain* au titre du découpage réalisé par l'Insee en 2010. La grande aire urbaine constituée par le territoire du Grand Pontarlier est isolée à l'Est de la région Bourgogne-Franche-Comté, à la différence des aires métropolitaines de Besançon, Dijon ou encore Dole dont les aires d'influence se recouvrent. Cet « îlot urbain » joue donc un rôle particulier vis-à-vis de l'espace rural environnant, expliquant un certain décalage de l'offre de services et équipements au regard de la stricte démographie locale. Également, la proximité des bassins d'emploi suisses génère des flux de déplacements non-négligeables, pour des raisons professionnelles comme pour des motifs commerciaux ou résidentiels. Ces flux ont eux-aussi un impact fort sur l'organisation territoriale locale.

La ville de Pontarlier bénéficie ainsi d'une gamme d'équipements et de services bien développée, voire parfois surdimensionnée au regard du nombre d'habitants du territoire. Elle comporte notamment :

- **Une offre de services administratifs et de transports parfois spécifiques** : sous-préfecture, douanes, gendarmerie, Pôle Emploi, gare TER (mais pas TGV) ;
- **Une offre de santé complète et structurante** : antenne du Centre Hospitalier Intercommunal de Haute-Comté, hôpital et pôle psychiatrique de Pontarlier, EHPAD du Larmont à Doubs, clinique Saint-Pierre, médecine de ville assez dense, etc. et **des services d'action sociale** tels que foyers d'hébergement et services d'accompagnement des personnes handicapées, hébergement dans le cadre de l'aide sociale à l'enfance ;
- **Une offre commerciale et de services dimensionnée pour une ville de 120 000 habitants** : plusieurs hypermarchés, grandes surfaces spécialisées, plusieurs zones d'activités et des commerces de centre-ville dynamiques ;
- **Des établissements de formation d'échelle locale** : lycées, IFSI, formations continues dont un GRETA et une formation agricole, mais pas de formation universitaire ;
- **Des équipements de loisir/culture tournés vers le sport** : terrains de jeu, parcours sportifs, domaines skiables, salles de sport, théâtres Bernard Blier et du Lavoir, cinéma, musée de Pontarlier, conservatoire, office de tourisme, aérodrome, centre nautique de Pourny en projet.

Le développement inégal de ces différentes offres de services et d'équipements s'explique à la fois par le relatif éloignement de l'agglomération bisontine et la proximité immédiate de la Suisse. En effet, cette proximité génère des déplacements de population volontaires ou contraints et a des conséquences importantes sur l'organisation locale. Ces impacts se traduisent par une modification sensible de l'offre locale, par des problématiques de déplacement et/ou de localisation des populations, par une dépendance aux pôles urbains voisins, etc.



4.2 L'offre de services et d'équipements

4.2.1 L'organisation des polarités

Définition des gammes d'équipements et polarités régionales

Selon la définition de l'Insee, un équipement est « un lieu d'achat de produits ou de consommation de services ». La Base Permanente des Équipements (*BPE*) gérée par l'Insee répertorie ces équipements selon six domaines : services aux particuliers ; commerce ; enseignement ; santé-social ; transport ; sport, loisirs et culture.

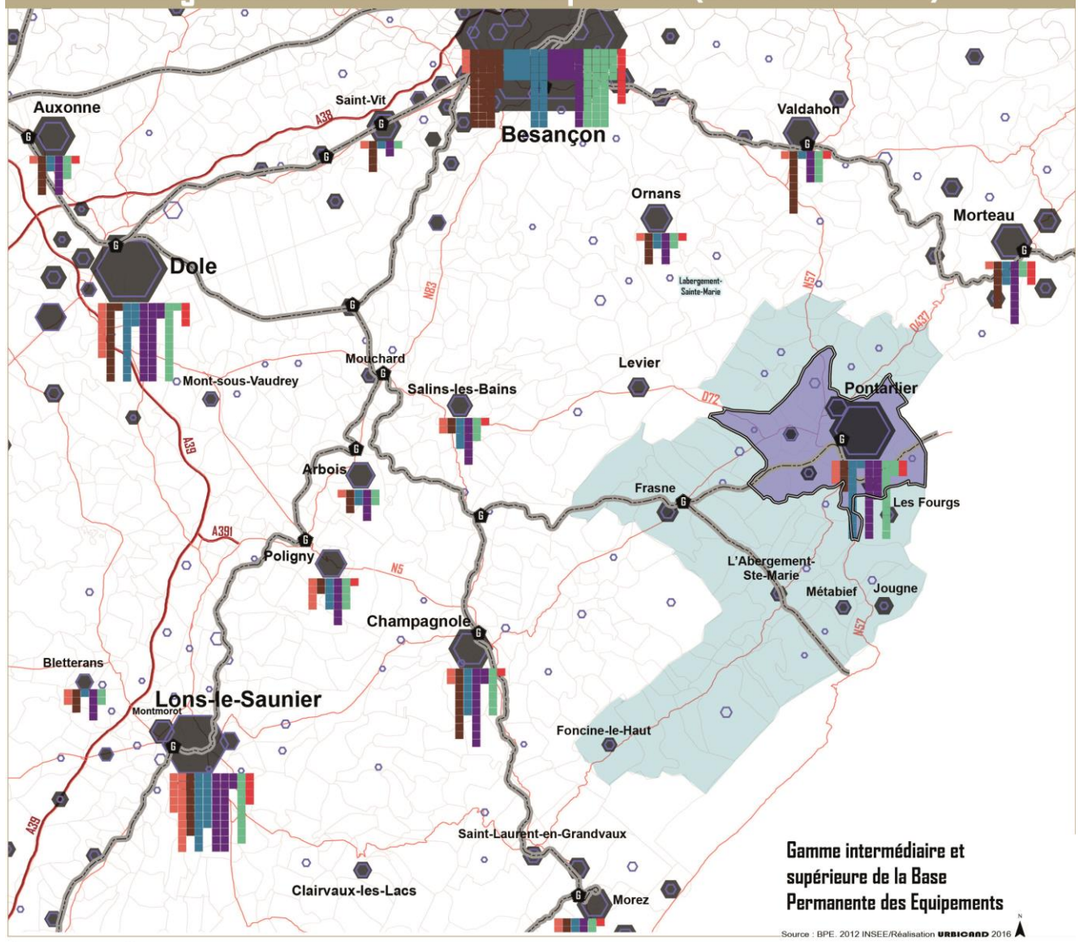
On recense ainsi trois niveaux de services et d'équipements d'influence différente pour le territoire :

- **L'offre supérieure, généralement concentrée au centre des grandes aires urbaines** : il s'agit des hypermarchés, de moyennes et grandes surfaces spécialisées dans des familles de produits plus rares (poissonnerie, produits surgelés, …), des lycées, des centres hospitaliers, de l'offre culturelle de type théâtres et cinémas… mais également des formations d'enseignement supérieure. Cette gamme de services et d'équipements polarise des communes dans une aire d'influence étendue, pouvant atteindre plusieurs dizaines de kilomètres.
- **L'offre intermédiaire, répartie dans des pôles secondaires** : il s'agit de supermarchés, collèges, police-gendarmerie, piscines, librairie, laboratoire d'analyses médicales, etc. Ces équipements exercent également une attraction sur des communes voisines, dans un périmètre cependant plus réduit.
- **L'offre de proximité, que l'on retrouve à l'échelle communale** : on y trouve des équipements répondant à des besoins quotidiens, et permettant d'éviter les déplacements vers d'autres pôles d'équipements. On y retrouve des services postaux et bancaires, épiceries, boulangeries, médecin généraliste, pharmacie, etc.

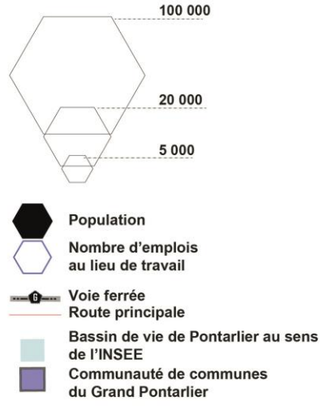
Ces équipements sont générateurs de déplacements à une échelle variable et forment des **polarités dont l'accessibilité est un enjeu primordial à l'échelle de l'intercommunalité.**

Le territoire est en situation quasi-insulaire du point de vue de l'offre en services et équipements. Les pôles urbains comme Dijon, Besançon, ou encore Dole ont des aires d'influence contigües et fonctionnent en réseau sur l'axe Rhin-Rhône. En revanche, le Grand Pontarlier se trouve à l'écart de cet axe majeur et propose une gamme de services et d'équipements apte à polariser un grand nombre de communes rurales dans un rayon d'une trentaine de kilomètres autour de lui. Une collaboration avec les autres pôles urbains régionaux est nécessaire, notamment du point de vue de la formation, et se fait en partie via le Pôle Métropolitain Centre Franche-Comté.

Composition et répartition de l'offre de services et d'équipements de gammes intermédiaire et supérieure (source BPE 2016)

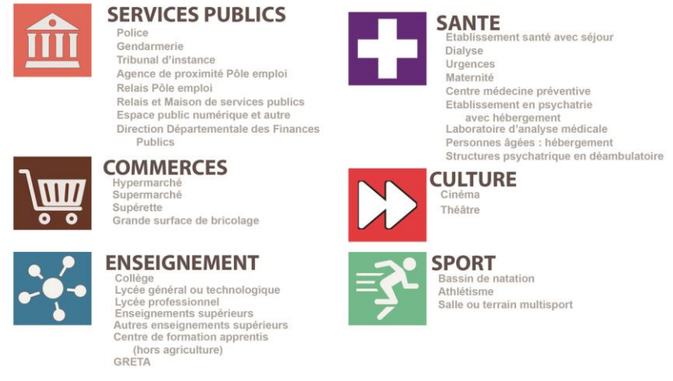


Armature du territoire :



Équipements constituant l'armature urbaine :

(1 x ■ = 1 équipement de la gamme intermédiaire ou supérieure)

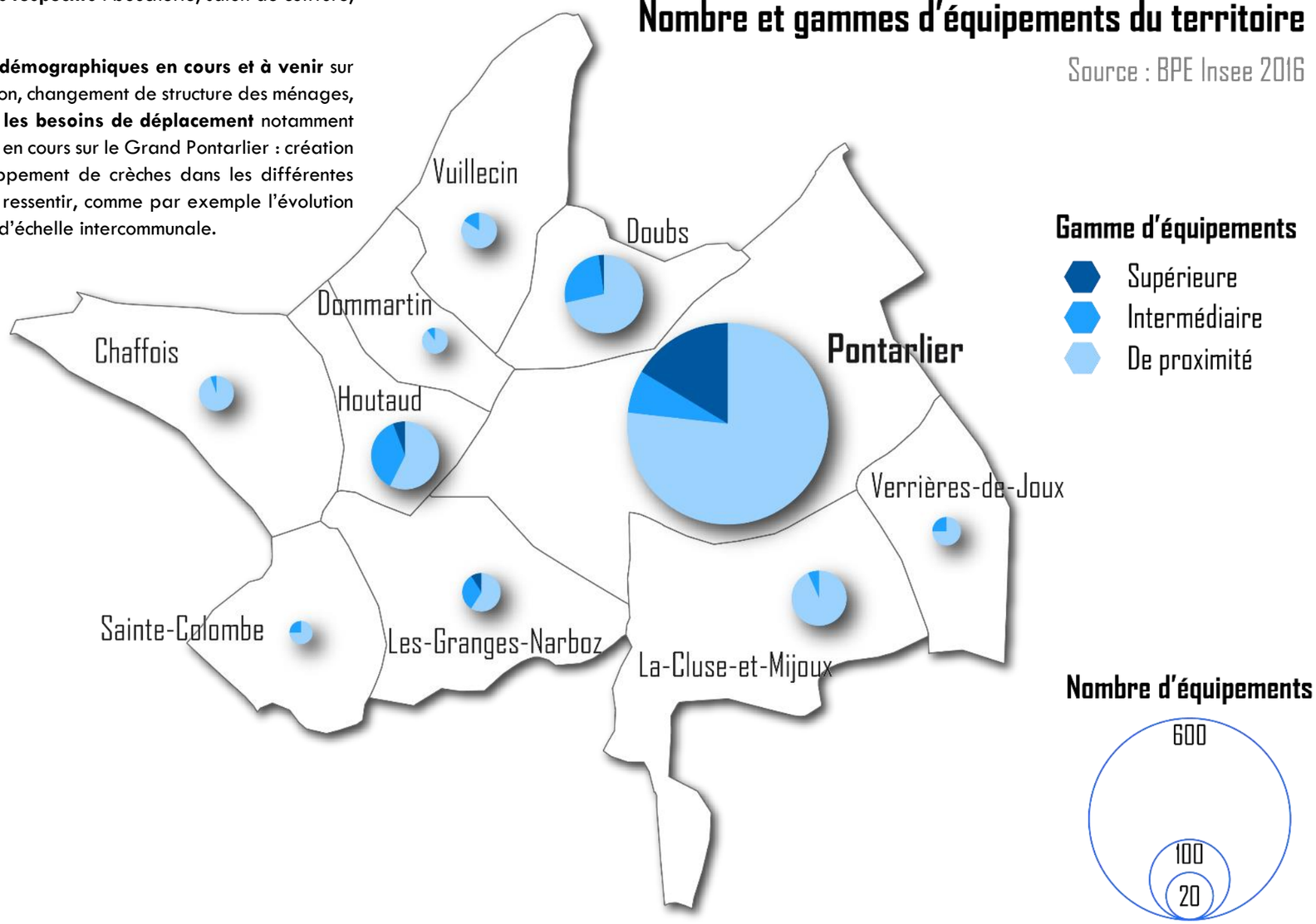


Les polarités à l'échelle du Grand Pontarlier

Sur le territoire, on constate que **l'offre supérieure est en majorité répartie sur la commune de Pontarlier**. Toutefois, **les communes de Doubs et de Houtaud constituent un niveau intermédiaire** entre l'offre de services et d'équipements de Pontarlier et celle des autres communes plus rurales. Elles portent en effet plus d'une centaine d'équipements chacune, avec une gamme intermédiaire développée montrant l'influence que ces communes exercent à l'échelle du territoire (hypermarchés et supermarchés, collège, EHPAD…). Ces trois communes sont donc génératrices de déplacements. La Cluse-et-Mijoux ainsi que Granges-Narboz montrent également un développement récent de leur offre de services et d'équipements.

Les autres communes, plus rurales, sont moins bien équipées mais possèdent quelques équipements propres à répondre aux besoins de proximité de leurs habitants respectifs : boucherie, salon de coiffure, pharmacie, etc.

Ces polarités doivent pouvoir être adaptées aux dynamiques démographiques en cours et à venir sur le territoire (migrations résidentielles, vieillissement de la population, changement de structure des ménages, etc.) **afin de répondre aux besoins des habitants et de limiter les besoins de déplacement** notamment pour des besoins de première nécessité. À ce titre, des projets sont en cours sur le Grand Pontarlier : création d'une maison médicale au niveau de l'îlot Saint-Pierre, développement de crèches dans les différentes communes, espace nautique Pourny, etc. D'autres besoins se font ressentir, comme par exemple l'évolution de la médiathèque municipale de Pontarlier vers un équipement d'échelle intercommunale.



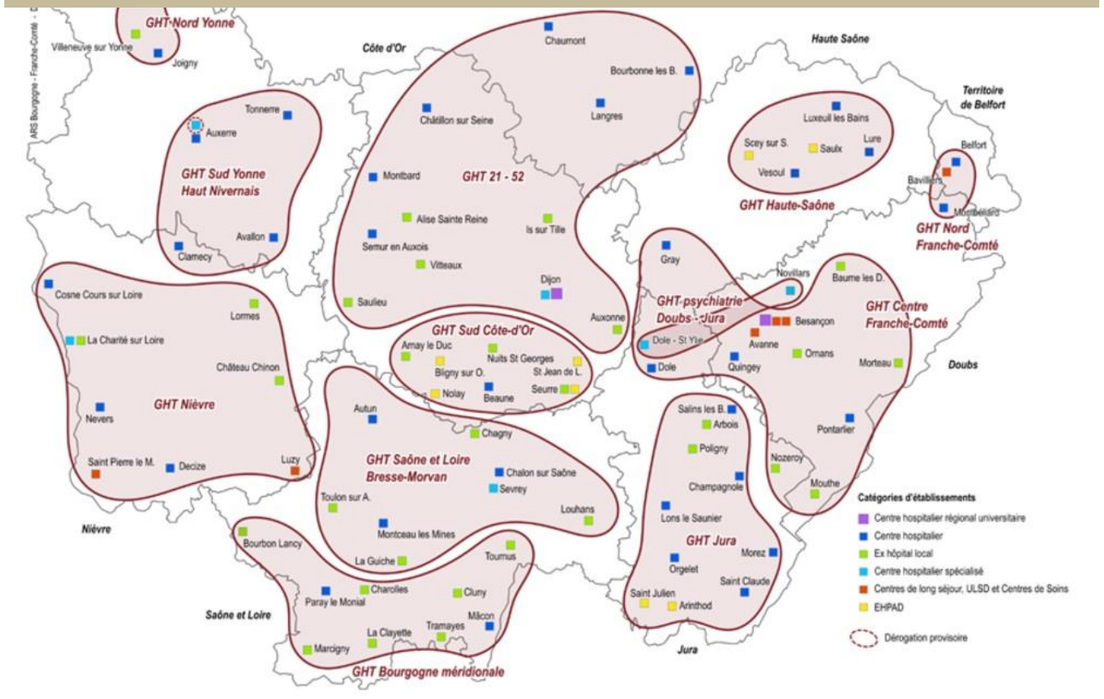
4.2.2 L'offre de santé

L'offre hospitalière

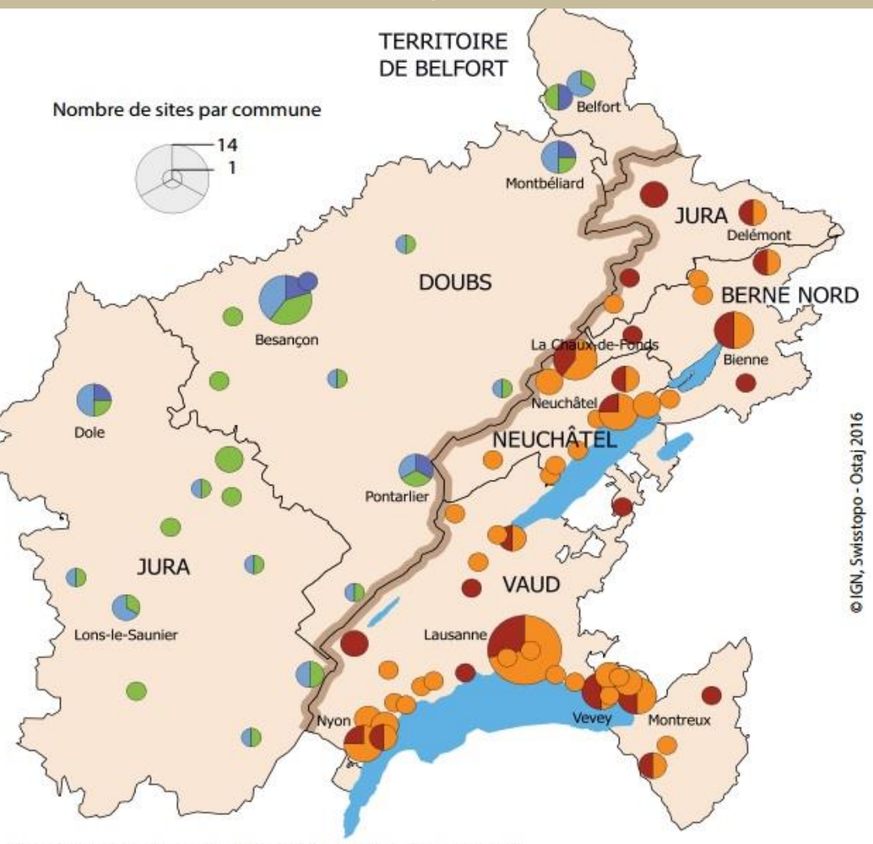
La communauté de communes du Grand Pontarlier dispose d'un Centre Hospitalier, antenne du Centre Hospitalier Intercommunal de Haute-Comté (CHIHC), regroupant également l'hôpital de Mouthe ainsi que les EHPAD de Nozeroy et de Levier pour une capacité totale de 738 places. Au sein du Centre Hospitalier de Pontarlier, on retrouve l'hôpital de Pontarlier et son pôle psychiatrique sur le site du Grandvallier mais également l'EHPAD du Larmont sur la commune de Doubs. L'hôpital « Les Rives du Doubs » à Pontarlier regroupe un nombre important de spécialités. Il est un pôle structurant pour le territoire du Haut-Doubs puisque l'offre hospitalière aussi conséquente la plus proche se trouve à Besançon, à une heure de route.

La commune de Pontarlier présente également une clinique privée, appartenant au groupe suédois Capio. La clinique Saint-Pierre est une antenne du pôle Capio Santé du Doubs, au même titre que la clinique Saint-Vincent à Besançon. En tout, le groupement compte 350 lits de médecine, de chirurgie et de soins de suite. La clinique Saint Pierre propose plusieurs filières de soins. L'hôpital de jour traite les problèmes d'obésité, d'Activité Physique Adaptée (APA) pour les personnes atteintes de cancers et de traitement des chutes. Les Soins de Suites et Réadaptation (SRR) proposent des services de rééducation et de réhabilitation et peuvent accueillir 70 patients sur le site. Le maintien d'un service de soins palliatifs représente 10% de l'activité. La moyenne d'âge des patients de ce site est de 85 ans, nécessitant ainsi une adaptation des services. L'offre de SSR est donc complémentaire avec l'offre proposée par le Centre Hospitalier de Pontarlier.

Groupements Hospitaliers de Territoire en Bourgogne-Franche-Comté
Source : ARS BFC 2017



Sites hospitaliers par type de soins dans l'Arc jurassien en 2016
Source : Ostaj 2016



Répartition des sites en fonction du type de soins dispensés

dans la partie française:
- Médecine, chirurgie, obstétrique
- Soins de suite et réadaptation
- Psychiatrie

dans la partie suisse:
- Hôpitaux de soins généraux
- Cliniques spécialisées, dont établissements psychiatriques

La médecine de proximité

De façon globale, tout l'arc jurassien français propose une offre de médecins généralistes importante, avec une densité de presque 10 médecins (9,9) pour 10 000 habitants. Cette densité dépasse les 10 à l'échelle du Doubs. La communauté de commune du Grand Pontarlier se situe donc dans un cadre global d'offre de médecine généraliste en bonne situation puisque la moyenne nationale est de 8,4 et celle de l'arc jurassien suisse de 9,5. Ainsi, la communauté de commune du Grand Pontarlier possède une force de ce point de vue par rapport à des zones limitrophes en déprise démographique comme Champagnole. **À l'échelle de la communauté de commune, 76 médecins généralistes exercent leur profession sur le territoire pour une densité de 20,4 médecins pour 10 000 habitants.** La dynamique est donc importante sur la CCGP puisque les autres CC environnantes regroupent 2 à 3 fois moins de médecins généralistes.

Toutefois, l'offre correcte en nombre de médecins généralistes présents sur le territoire cache un problème récurrent dans l'espace rural français. Les praticiens présents sur le territoire sont plutôt âgés : la moitié d'entre eux devraient en théorie partir à la retraite dans les 10 à 15 prochaines années. Dans l'Arc jurassien français, l'âge moyen et des praticiens est de 52,2 ans et seulement 14% des médecins ont moins de 40 ans. Cela évoque donc la problématique de la durabilité de cette offre médicale à cause des départs en retraite non remplacés malgré les politiques d'installation des jeunes. La CCGP est donc également confrontée à la problématique d'installation des jeunes professionnels du domaine de la santé puisque se situant à l'interface de la Suisse et de Besançon, elle doit faire face à la concurrence de ces territoires. La Suisse permet en effet aux praticiens d'avoir une situation plus confortable que du côté français, tandis que Besançon propose une dynamique plus conséquente par la présence de sa faculté de médecine ou d'un technopôle en partie consacré aux technologies biomédicales. Cette situation pose la question du retour sur le territoire des jeunes formés dans ces pôles urbains.

Le coût des prestations de santé en France, moins élevé qu'en Suisse, engendre par ailleurs un « tourisme médical » des populations suisses auprès des praticiens français. Cette fréquentation est parfois responsable d'une saturation de l'offre locale pouvant nuire à l'accès des locaux à l'offre de santé. Il semble donc exister un besoin de développement de cabinets groupés pour répondre aux besoins de proximité. L'évolution de l'offre médicale est une question centrale. Elle n'est pas seulement une problématique pour le futur, mais aussi un fait du présent. Entre 2012 et 2016, l'offre médicale a augmenté de 4,1% sur tout l'arc jurassien, mais a baissé de 1,4% dans la partie française alors que la population a augmenté sur cette période. Seul le Doubs a réussi à maintenir une offre constante sur son territoire.

Un projet de maison médicale et paramédicale est intégré au projet d'aménagement de l'îlot Saint-Pierre à Pontarlier pour une ouverture prévue en 2019. En attendant, et pour pallier à une dégradation de la situation médicale due au départ de plusieurs médecins, **la ville de Pontarlier expérimente un cabinet médical éphémère** composé de médecins installés dans un périmètre de 60 km ou de médecins jeunes retraités.

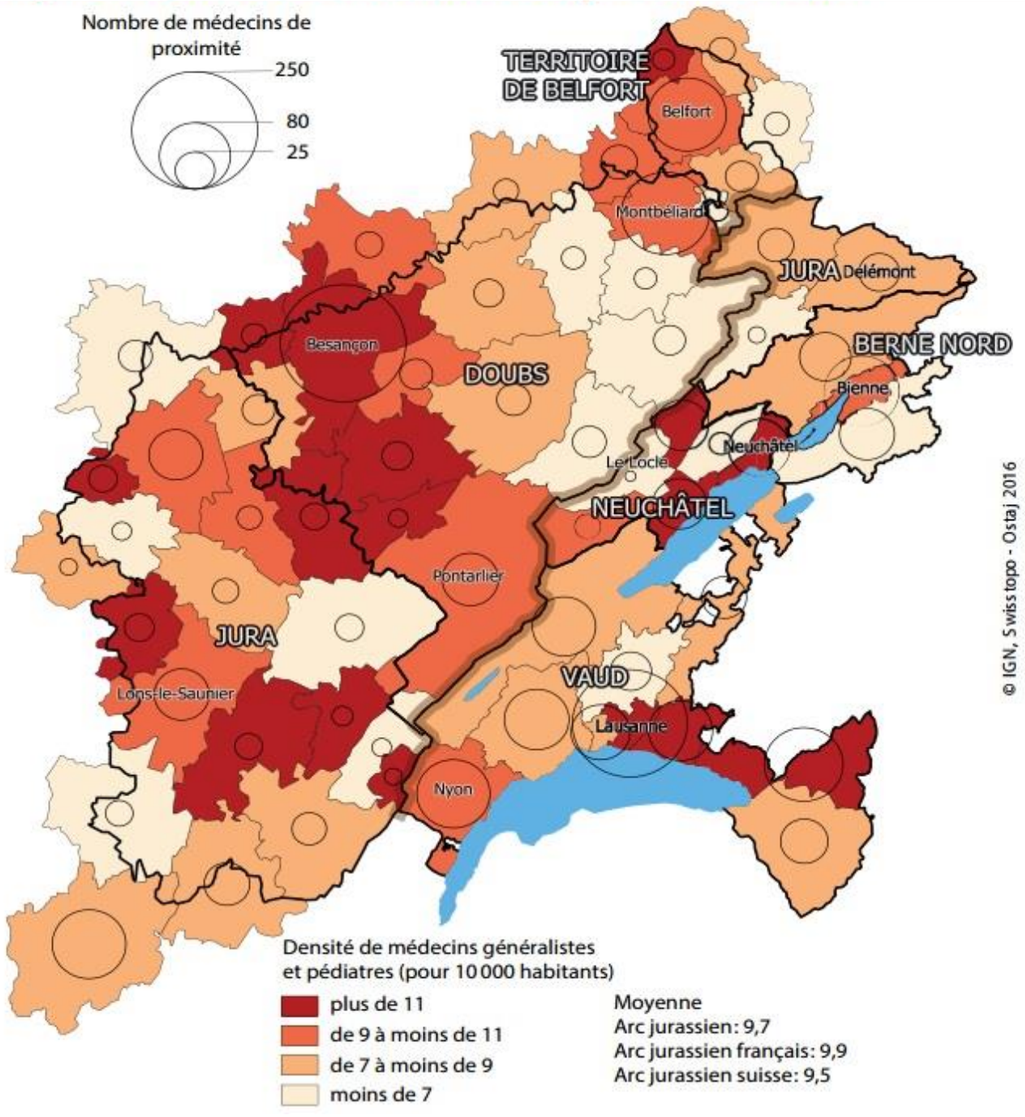
L'offre relative aux personnes âgées dépendantes

La présence de structures d'accueil des personnes âgées dépendantes est nécessaire pour permettre le maintien des populations âgées sur le territoire.

L'EHAD du Larmont a ouvert ses portes en 2010 sur la commune du Doubs et appartient au centre hospitalier intercommunal de Haute-Comté. L'EHPAD est structuré en 3 maisonnées de 14 lits chacune dans des chambres individuelles. L'établissement peut accueillir des personnes âgées de plus de 60 ans vivant différents degrés de difficultés, de la quasi-autonomie à la dépendance quasi-permanente ainsi que des personnes souffrant de la maladie d'Alzheimer. **Le vieillissement de la population sur le territoire renforce l'enjeu de développement de structures d'accueil adaptées aux besoins à venir** : établissements proches des centralités, capacités d'accueil suffisantes, etc.

Densité de médecins généralistes et pédiatres dans les bassins de vie français et les districts suisses de l'Arc jurassien en 2016

Source : Ostaj 2016



4.2.3 L'enseignement

L'enseignement primaire et secondaire

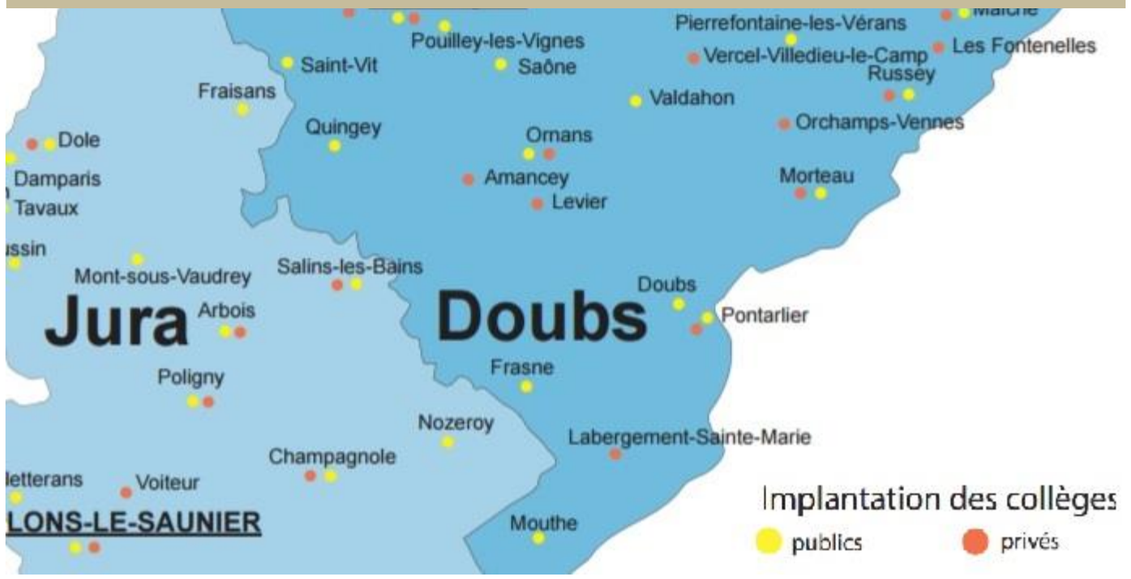
L'enseignement primaire sur la communauté de communes du Grand Pontarlier regroupe près de 2 700 élèves, effectif en légère progression (+100 élèves par rapport à 2008).

La communauté de commune du Grand Pontarlier compte sur son territoire 22 écoles maternelles et primaires, toutes disposées sur la commune de Pontarlier à l'exception de l'école Gaston Dubiez se trouvant à Doubs. Ces écoles accueillent près de 600 élèves, de façon constante. 8 écoles maternelles déconnectées du niveau élémentaire se situent sur la commune de Pontarlier.

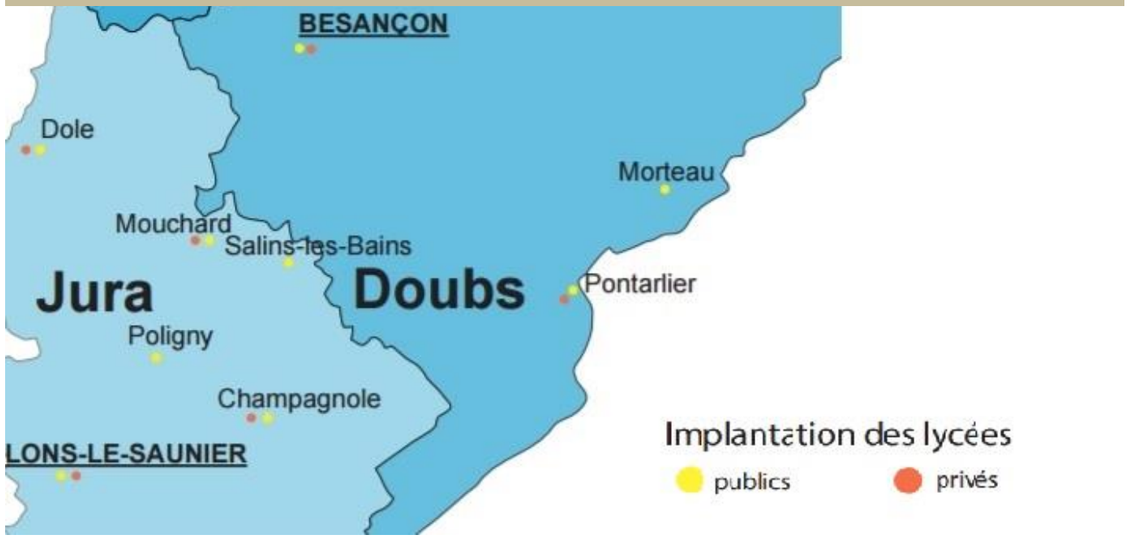
Seules les communes de La Cluse-et-Mijoux et Sainte-Colombe ne présentent pas d'écoles sur leur territoire, mais font partie d'un RPI. Au total, près de 2100 élèves fréquentent les écoles primaires de la CGPP, un nombre croissant au fil des années.

Au niveau de l'enseignement secondaire, la communauté de communes du Grand Pontarlier dispose de 4 collèges : 3 sur la commune de Pontarlier et un seul sur la commune de Doubs. L**e nombre de collégiens s'élève à plus de 2 000,** mais il est en baisse. En 2013, on retrouve 48 élèves de moins sur le nombre total de collégiens et 7 classes en moins par rapport à 2008. Cette baisse se retrouve dans la pyramide des âges, au niveau des effectifs lycéens. En 2013, le nombre de lycéens présents sur le territoire a toutefois dépassé les 2 000, gagnant près de 40 élèves par rapport à 2008. Sur la même période, 8 classes ont été créées sur l'ensemble du territoire. **Les quatre lycées de la CCGP s'organisent exclusivement sur la commune de Pontarlier** autour d'un lycée général, un lycée professionnel, un lycée technologique et également un lycée qui propose les 3 types d'enseignement. Ils jouent un rôle structurant pour le territoire à plus large échelle vu le peu d'offre présent aux alentours de la CCGP.

Implantation des collèges en Franche-Comté
Source : Académie de Besançon 2017



Implantation des lycées en Franche-Comté
Source : Académie de Besançon 2017



L'enseignement supérieur

La communauté de communes du Grand Pontarlier ne représente pas un pôle de référence à l'échelle régionale concernant l'enseignement supérieur. Du fait de la présence d'un pôle universitaire conséquent à Besançon (60 km environ), la CCGP concentre peu de formations post-bac. **Pour prolonger leurs études supérieures, la plupart des étudiants de la CCGP n'ont d'autre choix que de migrer vers Besançon ou d'autres pôles universitaires de référence.** Ainsi, moins de 200 étudiants effectuent leur formation à Pontarlier. Ces formations se limitent au premier cycle de formation supérieure (bac+2 ou bac+3).

Les formations dispensées se concentrent principalement autour de **l'Institut de Formation en Soins Infirmiers** (IFSI) qui accueille près des deux tiers des étudiants du territoire. Les autres formations supérieures de la CCGP relèvent des **Brevets de Technicien Supérieur** (BTS) dans différents lycées (Xavier Marmier et Jeanne d'Arc) ainsi que dans la **Maison Familiale Rurale** (MFR) de Pontarlier. Ces BTS concernent différents domaines : le commerce international, la comptabilité ou encore le tourisme. À cela s'ajoutent des préparations aux concours dans le domaine de la santé et du social. **Le GRETA du Haut-Doubs propose également des formations continues,** qualifiantes dans le secteur horloger transfrontalier et les métiers de l'industrie : agroalimentaire, tournage/fraisage et décolletage ; contrôle et métrologie ; CAO projets tertiaires (gestion administrative et commerciale) ; bureautique… Le groupement possède un site à Pontarlier et un à Morteau.

Les élus du territoire soulèvent l'importance de conforter les filières existantes, notamment celles du bois, de la restauration et du commerce, afin de s'adapter à la tertiarisation de l'économie et pouvoir répondre aux besoins actuels et à venir des entreprises locales. Des complémentarités sont également à rechercher avec les formations des territoires limitrophes (microtechniques à Morteau, filière bois à Mouchard, etc.).

Les filières d'enseignement supérieur en Bourgogne-Franche-Comté

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

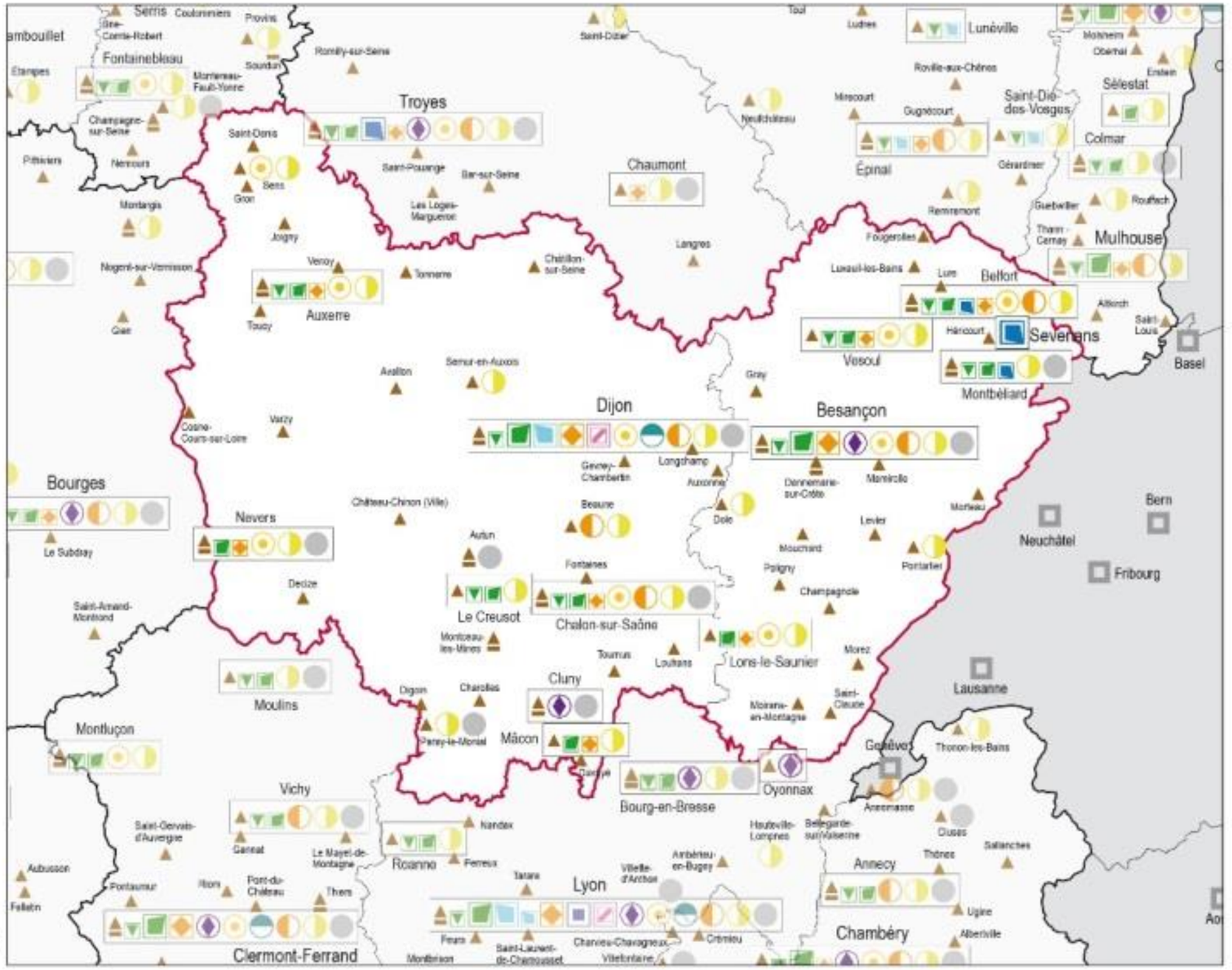
MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE, DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE LA RECHERCHE

Types de filières par unité urbaine

- Sections de techniciens supérieurs - STS
- Classes préparatoires aux grandes écoles - CPGE
- Instituts universitaires de technologie - IUT
- Sièges d'universités
- Sites secondaires d'universités
- Sièges de grands établissements
- Sites secondaires de grands établissements
- Siège de l'institut national polytechnique - INP
- Sièges d'universités de technologie - UT
- Sites secondaires d'universités de technologie
- Sièges d'écoles normales supérieures - ENS
- Sièges d'écoles supérieures du professorat et de l'éducation - ESPE
- Sites secondaires d'écoles supérieures du professorat et de l'éducation
- Établissements privés d'enseignement universitaire
- Autres formations d'ingénieurs
- Écoles de commerce, gestion et comptabilité
- Écoles juridiques et administratives
- Écoles supérieures d'art et de culture
- Écoles paramédicales et sociales
- Autres écoles
- Universités étrangères

Le cartouche blanc indique les unités urbaines dont au moins un établissement est sous tutelle du MENESR

0 25 50 Km



Source : MENESR - DGESIP/DGRI - SIES
Réalisation : MENESR - DGESIP/DGRI - SIES

2014-2015

4.2.4 L'aménagement numérique

Le Schéma Directeur Départemental d'Aménagement Numérique (SDDAN) est un document défini par le Code Général des Collectivités Territoriales à l'article L.1425-2 :

« Les schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique recensent les infrastructures et réseaux de communications électroniques existants, identifient les zones qu'ils desservent et présentent une stratégie de développement de ces réseaux, concernant prioritairement les réseaux à très haut débit fixe et mobile, y compris satellitaire, permettant d'assurer la couverture du territoire concerné. Ces schémas, qui ont une valeur indicative, visent à favoriser la cohérence des initiatives publiques et leur bonne articulation avec l'investissement privé (...) ».

Le SDDAN du Doubs, datant de février 2012, prévoit qu'environ 62% des foyers du Doubs (89 communes) pourraient à terme bénéficier de services Très Haut Débit fixe par la seule initiative privée si celle-ci se réalise conformément aux projets des opérateurs privés. **Ces 62% sont légèrement supérieurs à la moyenne nationale (57%) mais largement supérieurs à la moyenne régionale (45%).**

Sur le territoire du Grand Pontarlier, l'objectif visé par le SDDAN est de raccorder 70% des foyers de la communauté de communes au très haut débit d'ici 2020 et 100% en 2025.

La fibre optique a commencé à être installée sur Pontarlier au mois d'avril 2017, selon un découpage en 3 zones :

- La première zone de 3 600 logements doit être raccordée avant la fin 2017 ;
- Une deuxième zone de 2 300 logements sera raccordée courant 2018 ;
- La troisième et dernière zone, concernant notamment l'hyper centre, sera déployée par la suite pour cause de contraintes techniques.

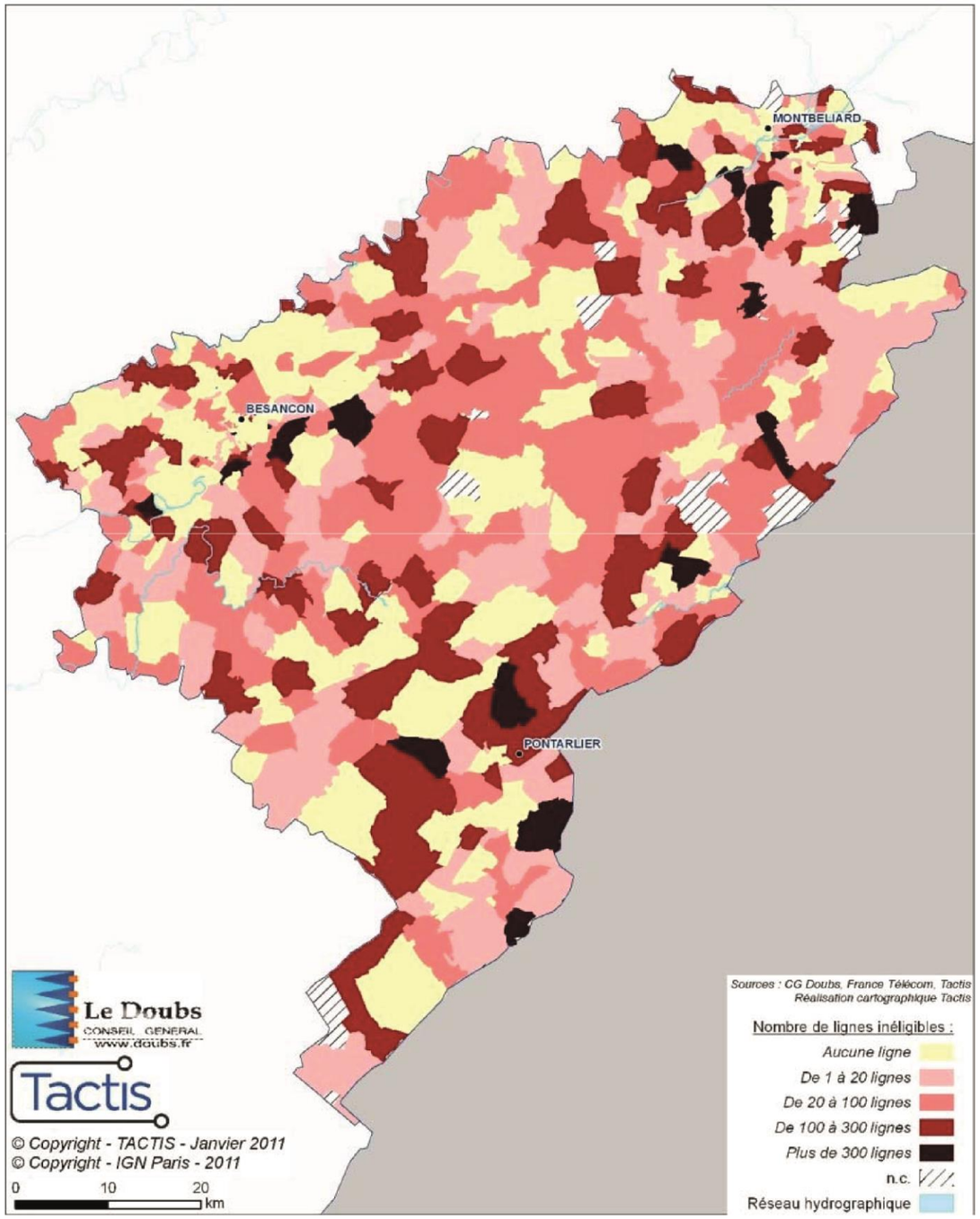
Pour les autres communes de la CCGP, le déploiement de la fibre optique est géré par le Syndicat Mixte Doubs Très Haut Débit, par le biais d'une subvention s'élevant à 80 000 € par an. La couverture en très haut débit peut être envisagée à l'horizon de la fin de l'année 2020.

La mise en place d'un réseau à Très Haut Débit sur le territoire du Grand Pontarlier représente un enjeu économique important puisqu'il s'agit d'un véritable levier pour la compétitivité des entreprises locales. Elle permet également de renforcer l'attractivité du territoire pour les entreprises qui chercheraient à s'installer sur le secteur.

D'autre part, le réseau Très Haut Débit sert de manière générale le développement local en permettant un accès à internet de qualité correspondant à une demande forte de la population. Ce déploiement réduit progressivement la fracture numérique des zones rurales.

IDENTIFICATION DES ZONES BLANCHES HAUT-DÉBIT (2 MBIT/S)

Département du Doubs



5 LES TRANSPORTS & LA MOBILITÉ

5.1 Prise en compte des déplacements dans un PLUi

L'article L121-1 du Code de l'Urbanisme prévoit les dispositions générales des Plans Locaux d'Urbanisme. Le PLUi détermine notamment les conditions permettant d'assurer « ***la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile*** ».

Les enjeux liés aux déplacements et aux transports sont multiples :

- **Enjeu économique** : limiter la vulnérabilité des ménages (notamment liée au budget déplacements) ;
- **Enjeu environnemental** : préserver le climat, maitriser les dépenses énergétiques, réduire la pollution et bruit, améliorer la qualité de vie ;
- **Enjeu social** : assurer l'accès à l'emploi, aux services et aux équipements pour tous ;
- **Enjeu sanitaire** : réduire les impacts des modes motorisés sur la santé des habitants (qualité de l'air, accidentologie, etc.).

Le Rapport de Présentation du PLUi doit ainsi identifier les éléments d'information ayant un intérêt pour l'aménagement du territoire et la prise de décision, et donc faire apparaitre les besoins identifiés sur le territoire. Ces éléments serviront de justification aux décisions contenues dans le PADD, de manière à :

- **Définir une organisation des pôles** qui induira une répartition de l'accueil des logements, des activités et des équipements, services, commerces ;
- **Renforcer l'urbanisation des pôles structurants** pour réduire les besoins et les distances de déplacement ;
- **Assurer un maillage de desserte des secteurs urbanisés** permettant un développement cohérent des villages ;
- **Anticiper et permettre le développement d'autres modes de déplacement** : liaisons douces intercommunales et communales, covoiturage, transports en commun, lieux d'intermodalité.
-

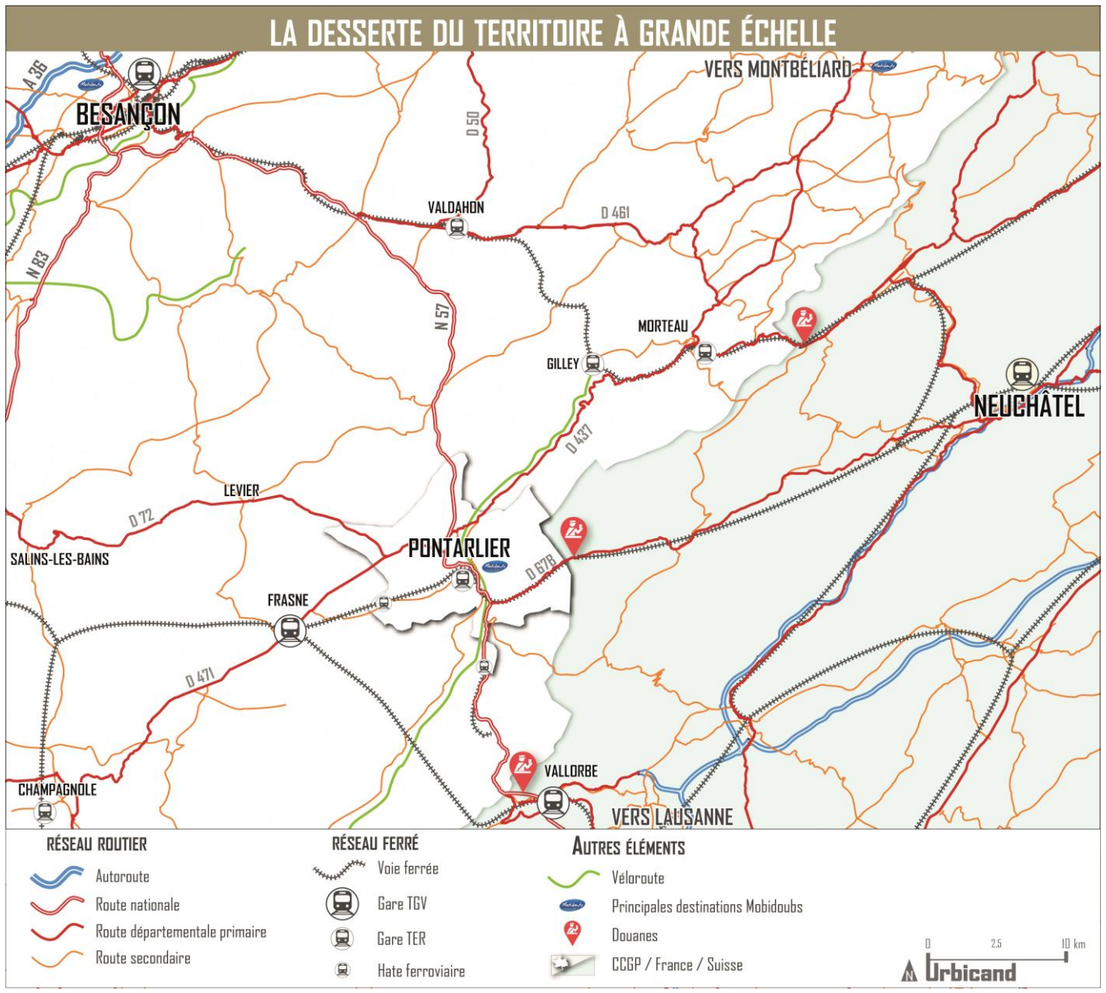
5.2 Cadrage de la desserte sur le territoire

5.2.1 Un territoire à la confluence d'infrastructures régionales et nationales

Le Grand Pontarlier se trouve à l'écart du réseau autoroutier français, puisque les autoroutes A36 et A39 se situent à une cinquantaine de kilomètres respectivement au nord et à l'ouest du territoire. Toutefois, le territoire du Grand Pontarlier est traversé par des infrastructures de transport majeures à l'échelle régionale comme à l'échelle nationale :

- **La RN57 structure le territoire du Nord au Sud,** reliant Nancy à la Suisse en passant par Besançon et représentant donc un axe particulièrement stratégique à l'échelle du territoire ;
- **Un réseau de routes départementales en étoile** permet de relier le territoire à des pôles urbains d'importance variable : Lons-le-Saunier, Dole, Morteau ou encore Neuchâtel à l'Est. Il est complété d'un tissu de routes secondaires maillant l'espace rural ;
- **Un réseau ferré TER assure des liaisons vers la Suisse et la Franche-Comté,** mais on note l'absence de gare TGV sur le territoire, la plus proche étant celle de Frasne.

Porte d'entrée vers la Suisse, le Grand Pontarlier possède une situation stratégique du point de vue des déplacements d'échelle régionale. Cette situation engendre un dynamisme important dû à de nombreux échanges transfrontaliers, mais a également des impacts forts sur le réseau de transports local.



- Un territoire à la confluence d'axes de transport d'importance régionale
- Une porte d'entrée privilégiée pour la Suisse
- Une situation stratégique pour les déplacements frontaliers, à la fois atout et contrainte

5.3 Les motifs de déplacements

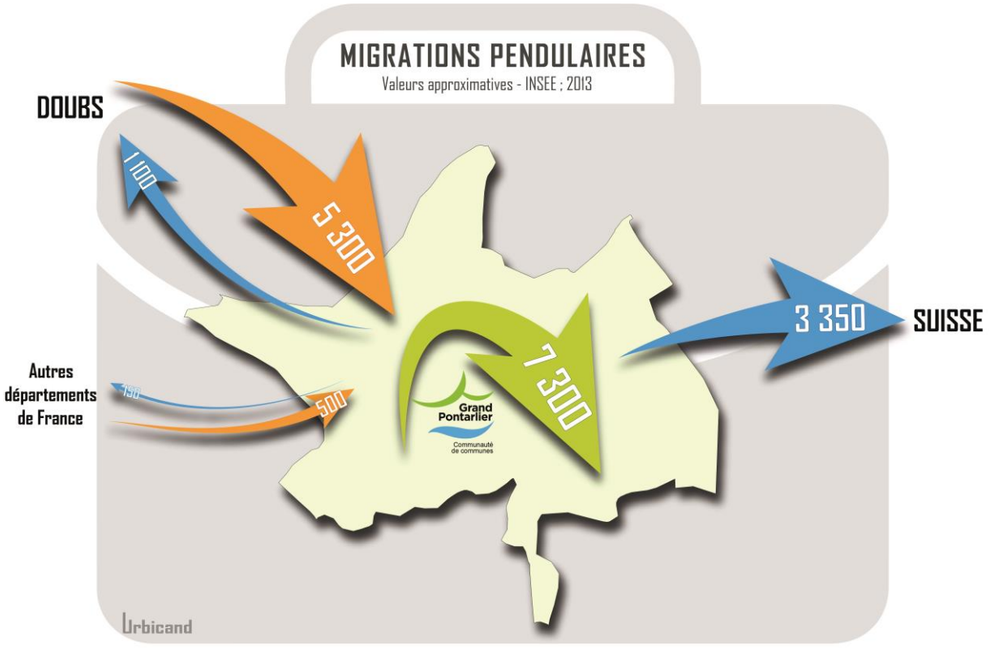
5.3.1 Les déplacements pendulaires

Les trajets domicile-travail sont l'un des premiers facteurs de déplacement sur le territoire. La situation particulière de ce dernier vis-à-vis de la Suisse complexifie et intensifie ces déplacements.

En 2014, on compte **12 200 actifs ayant un emploi résidant sur le territoire** pour 13 200 emplois sur place. L'indice de concentration de l'emploi s'élève à 108%, **soit 1,08 emploi par actif**, ce qui indique déjà une attractivité relativement importante du territoire auprès des actifs résidant en dehors.

On peut distinguer plusieurs types de déplacements domicile-travail, chacun d'entre eux dégageant des enjeux spécifiques :

- Les **déplacements internes à chaque commune,** lorsqu'un actif travaille dans sa commune de résidence. Ils sont environ 5 000 à l'échelle du territoire, soit **42% des actifs ;**
- Les **déplacements internes au territoire,** lorsqu'un actif résidant dans une commune de l'intercommunalité se rend dans une autre commune du Grand Pontarlier. 2 300 personnes effectuent ces déplacements quotidiennement soit **20% des actifs ;**
- Les **déplacements entre le territoire et l'extérieur,** qu'il s'agisse d'actifs extérieurs venant travailler au sein de la CCGP ou l'inverse :
    - 4 600 résidents partent travailler à l'extérieur du territoire soit **38% des actifs ;**
    - À l'inverse, **5 800 actifs viennent de l'extérieur** pour travailler sur le territoire.



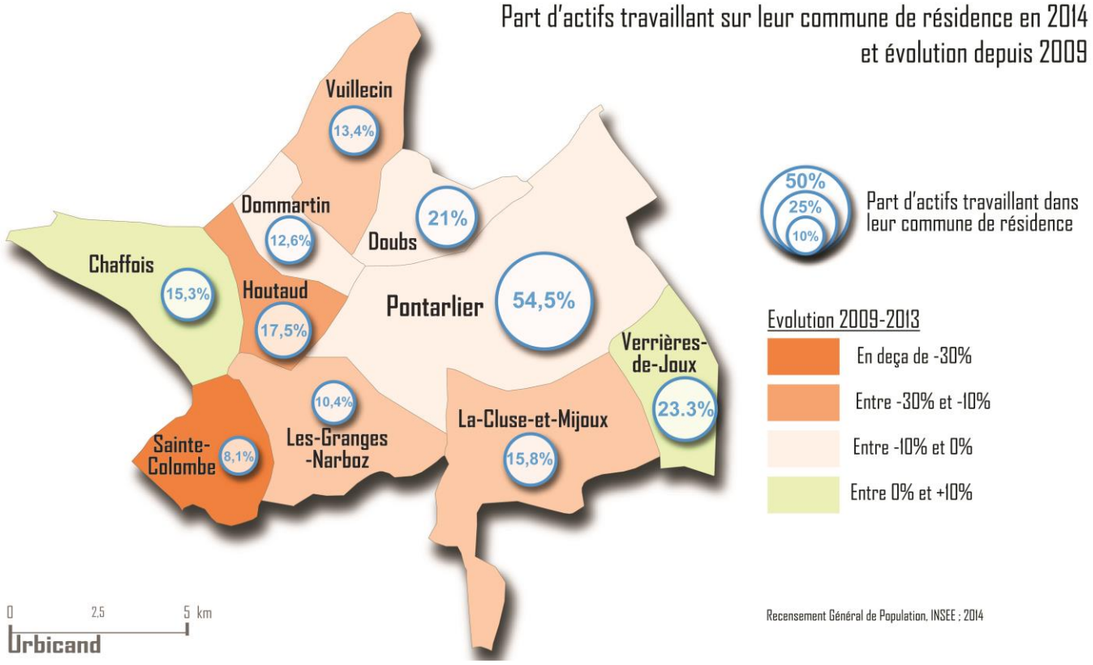
Des déplacements internes au territoire polarisés sur la ville-centre

Au total, ce sont **7 300 actifs qui résident et travaillent sur le territoire sur un total de 12 200.** La plupart de ces actifs occupe un emploi au sein de la commune de Pontarlier :

Principaux trajets domicile-travail internes au Grand Pontarlier	Flux
Internes à Pontarlier	*4 236*
Internes à Doubs	*272*
Internes à Houtaud	*115*
Internes à La-Cluse-et-Mijoux	*111*
Doubs - Pontarlier	493
Pontarlier - Doubs	219
Granges-Narboz - Pontarlier	201
Chaffois - Pontarlier	167
Houtaud - Pontarlier	158
La-Cluse-et-Mijoux - Pontarlier	143
Vuillecin - Pontarlier	102

- **80% des actifs** (8 200) **habitant le territoire travaillent dans la commune-centre** dont plus de la moitié réside aussi à Pontarlier ;
- **Les autres communes du territoire sont bien moins importantes en termes d'emplois sur place** puisque 78% des emplois du territoire sont concentrés sur Pontarlier (soit plus de 10 250 emplois). On note toutefois une activité plus importante sur Doubs (1 200 emplois) et Houtaud (537 emplois) où la moitié des emplois locaux est occupée par des actifs du territoire.

De manière générale, on constate que **les emplois locaux sont de moins en moins occupés par des actifs résidant aussi dans la commune.** Les déplacements domicile-travail sont donc de plus en plus conséquents.



- 62% des actifs du territoire restent travailler sur une commune du Grand Pontarlier,
    - La plupart d'entre eux se rend sur Pontarlier (80%) ou sur Doubs (10%).
- 38% des actifs résidant sur le territoire partent donc travailler à l'extérieur.

La Suisse, principale destination des actifs travaillant en dehors du Grand Pontarlier

Sur les 4 600 résidents quittant le périmètre du territoire pour le travail :

- **Près des 3/4 travaillent en Suisse** (environ 3 350 individus) ;
- **24%** travaillent dans une **autre commune du département** du Doubs (1 089 individus) ;
- La part restante, très marginale, recouvre des actifs travaillant dans d'autres départements de Franche-Comté (75 personnes) ou ailleurs en France sans destination prédominante.

Au total, **28% des actifs occupés du territoire travaillent en Suisse**. Le nombre de travailleurs frontaliers dans l'Arc Jurassien a connu forte augmentation depuis l'application en 2002 des Accords bilatéraux entre la France et la Suisse. L'accord de libre circulation des personnes est ainsi responsable d'une augmentation de 9 000 à 21 000 travailleurs frontaliers dans l'Arc Jurassien entre 1996 et 2011. Cette situation s'est traduite par un **gain de population considérable sur Pontarlier et ses communes périphériques**, avec un taux de croissance annuel moyen de +0,75% sur la Communauté de Communes sur la période (soit approximativement 2 400 habitants supplémentaires et +13% d'actifs occupés entre 1999 et 2013).

Les **2/3 des travailleurs frontaliers habitent à Pontarlier**, 8% à Doubs et 8% à La-Cluse-et-Mijoux, les autres étant répartis sur le reste des communes du territoire. Les communes du Grand Pontarlier subissent donc les migrations pendulaires d'en moyenne 30% de leurs actifs vers la Suisse.

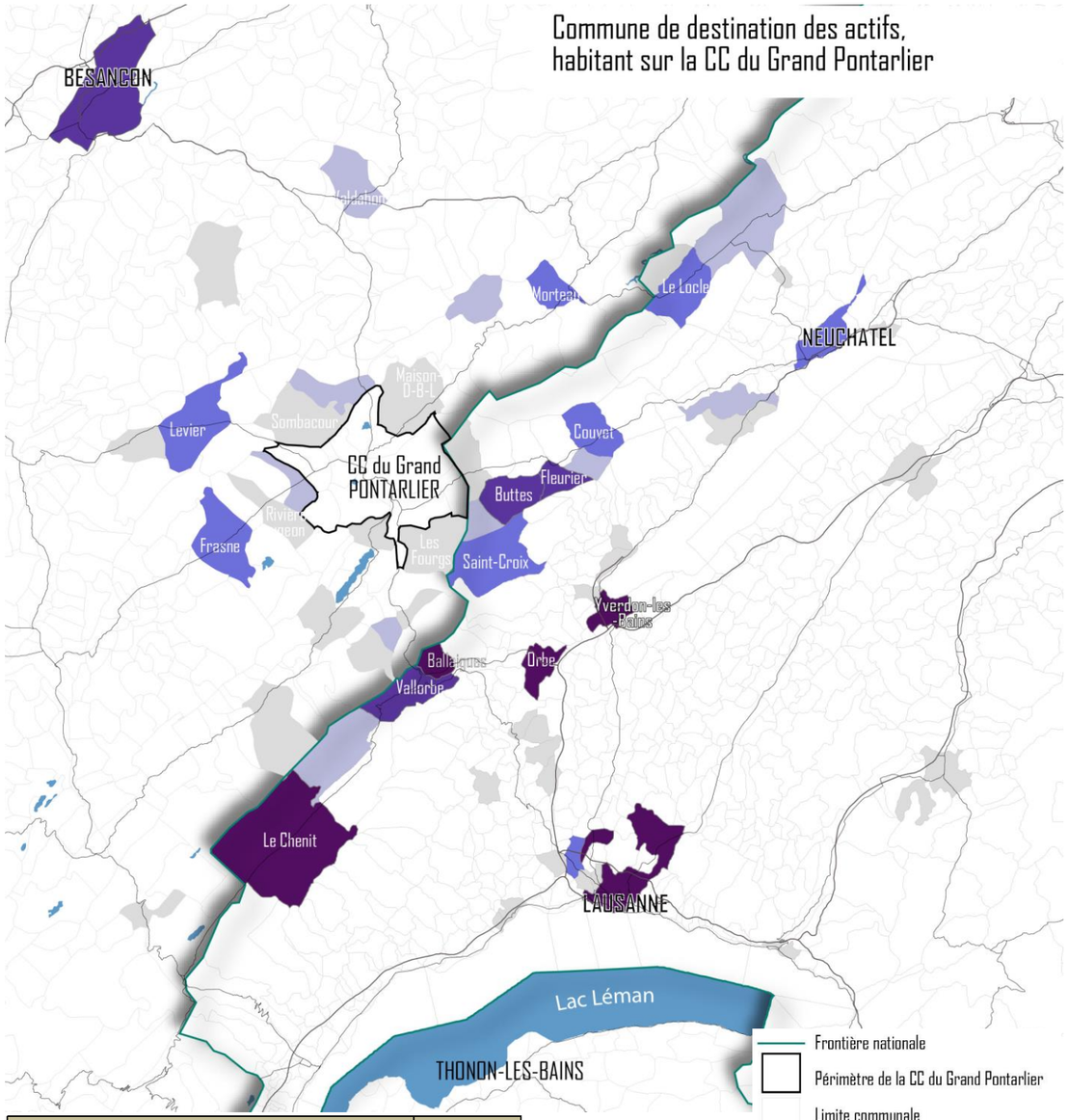
Ces frontaliers ont tendance à privilégier les pôles d'emploi suisses situés le long de la frontière, en particulier à proximité des points de passage de la frontière. On retrouve donc parmi les principales destinations :

- Le Val-de-Travers : Sainte-Croix, Buttes, Fleurier et Couvet, au niveau des douanes de Verrières-de-Joux, les plus proches du territoire ;
- Vallorbe et Ballaigues, au niveau du poste de douanes sur le tracé de la RN57 ;
- Orbe et Yverdon-les-Bains font également partie de ces pôles d'emplois suisses à forte attractivité, en raison d'une offre en emplois importante et diversifiée

Depuis Pontarlier, les temps de trajet en voiture (aller-simple) vers ces zones varient de 30 à 45 minutes dans des conditions normales de circulation.

D'autres pôles d'emploi plus éloignés du territoire exercent également une forte attractivité auprès des frontaliers. Il s'agit notamment des pôles de Lausanne et de Neuchâtel, mais aussi Le Chenit ou Le Locle, points de passage de la frontière au nord du territoire. Ces communes offrent des opportunités pour les diplômés, en particulier dans les domaines industriel et de services (médico-social, enseignement, administration publique, etc.). **Il faut plus de 45 minutes pour rejoindre ces pôles, sans prendre en considération les ralentissements du trafic routier**. Les emplois de haute qualification en Suisse sont en effet plus éloignés de la frontière (Lausanne et Neuchâtel concentrent notamment plus d'emplois de statut cadre et de professions intermédiaires) et certains salariés font le choix de s'installer directement en Suisse.

Outre la Suisse, on constate **un flux non négligeable d'actifs partant travailler dans le Doubs**. Ces 1 100 individus travaillent dans le pôle d'emploi principal du département, Besançon (150 personnes), mais également dans des pôles secondaires plus proches comme Levier (80 employés et des entreprises locales comme FCE, Garnier, SAS Pellets, Solutions Innovations Bois, Malpesa Travaux Publics) ou Frasne (90 personnes et les sociétés Pro Lignum, SPPS, Marandet, C.G.TEC…). Les autres actifs travaillent majoritairement dans les communes jouxtant le périmètre du Grand Pontarlier.



Principales communes d'emploi des frontaliers résidant sur le Grand Pontarlier	Flux
Yverdon-les-Bains	300
Lausanne	277
Le Chenit	267
Ballaigues	219
Orbe	214
Vallorbe	196
Fleurier	149
Buttes	143
Couvet	123
Sainte-Croix	123
Neuchâtel	111
Le Locle	100

Une délocalisation des actifs locaux provoquant la venue d'autres actifs par « appel d'air »

On observe que près de **45% des emplois du Grand Pontarlier sont occupés par des actifs résidant au-delà du périmètre du territoire** soit 5 800 actifs.

Logiquement, o**n retrouve une forte part d'actifs en provenance des communes rurales situées dans l'aire l'influence du Grand Pontarlier,** formant une zone d'échanges autour du territoire dans un rayon d'une trentaine de minutes en voiture. On remarque au sein de cet espace une proportion plus importante d'actifs en provenance des communes de Frasne et de Levier (environ 200 depuis chacune d'entre elles) puisque la présence locale de services et d'équipements en font des localisations résidentielles intéressantes.

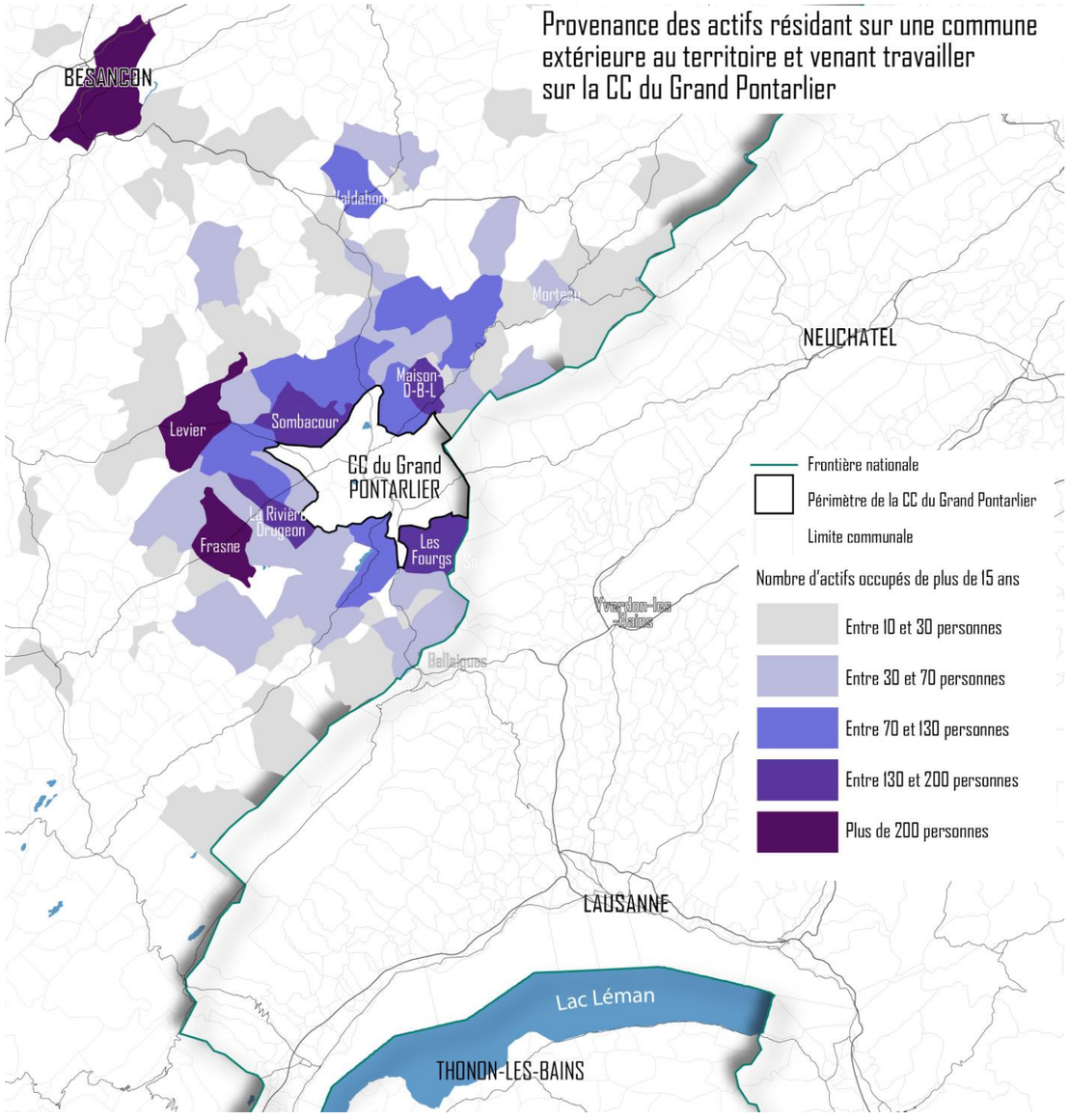
Besançon, pourtant située à une heure de Pontarlier en voiture, abrite plus de 300 actifs occupant un emploi sur le territoire. Ces individus travaillent pour la grande majorité sur Pontarlier (261 actifs) et dans un second temps sur Doubs (35 actifs).

Une partie des actifs occupant un emploi sur le Grand Pontarlier provient du Jura, représentant 330 individus. Hormis quelques pôles comme par exemple Cuvier, Mignovillard, ou Champagnole accueillant chacun environ 30 de ces actifs, la provenance des individus concernés ne semble pas suivre de logique particulière.

Bien que les données de l'Insee ne donnent pas de précisions sur leur provenance, on dénombre moins d'une centaine d'actifs étrangers travaillant sur le territoire.

Au regard de ces migrations pendulaires, on compte donc **1,26 actifs entrants pour 1 actif sortant** du territoire. **La part élevée de frontaliers sur le territoire implique donc de faire appel à une population extérieure** importante pour occuper les emplois non pourvus par les actifs locaux, l'activité présentielle étant en outre très affirmée sur le territoire. Parallèlement, **l'augmentation locale des prix du foncier est l'une des raisons de l'éloignement géographique** des actifs travaillant sur le Grand Pontarlier.

Département	Principales communes d'origine des actifs travaillant sur le Grand Pontarlier	Flux
25	Besançon	308
25	Levier	216
25	Frasne	208
25	La Rivière-Drugeon	148
25	Les Fourgs	141
25	Maisons-du-Bois-Lièvremont	140
25	Sombacour	135
25	Bians-les-Usiers	130
25	Arçon	127
25	Goux-les-Usiers	126
25	Montperreux	118
25	Valdahon	108
25	Oye-et-Pallet	107
25	Évillers	104
25	Chapelle-d'Huin	101



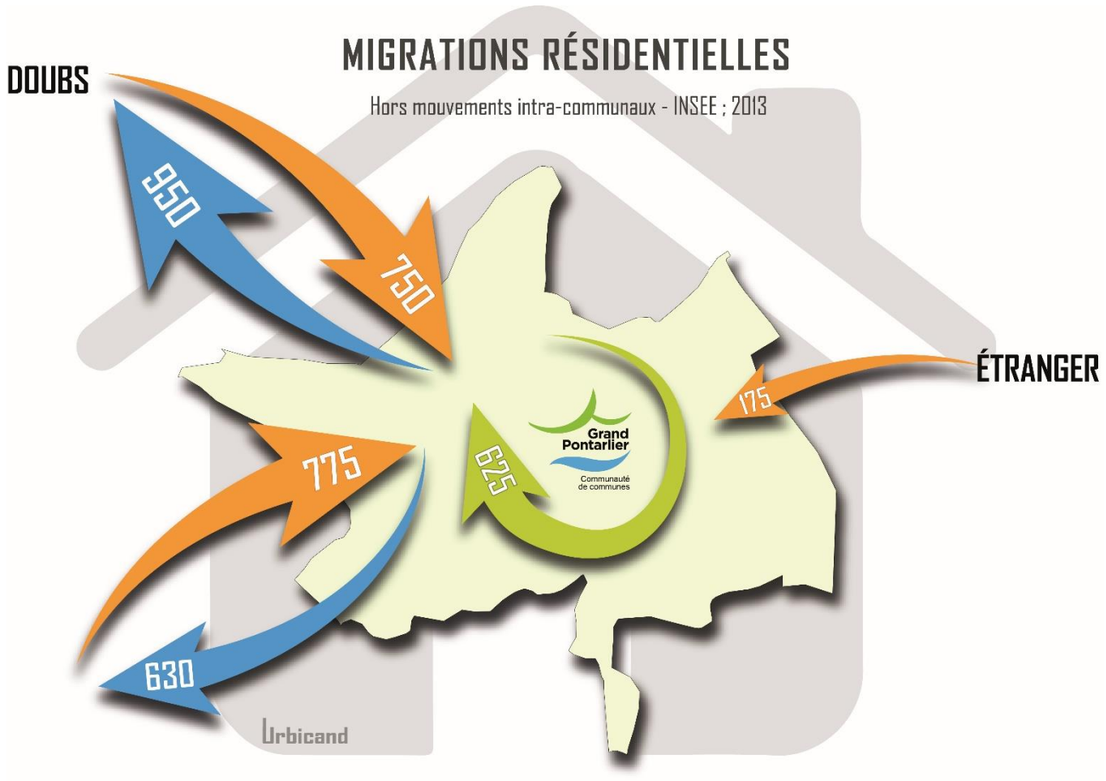
- Le territoire occupe une position stratégique pour entrer en Suisse, facteur d'attractivité pour les frontaliers.
- Environ 30% des actifs du territoire travaillent en Suisse, les 2/3 d'entre eux habitant Pontarlier.
- À l'inverse, près de 80% des actifs de la région et du département travaillent sur leur bassin d'emploi.
- Près de la moitié des emplois locaux sont occupés par des actifs extérieurs au territoire, en raison notamment d'une forte concentration de travailleurs frontaliers habitant la ville-centre.

5.3.2 Les migrations résidentielles

Le territoire connait un accroissement de sa population résidente depuis la fin des années 1990, en partie grâce à un solde migratoire positif et assez important. Toutefois, on observe un important renouvellement de la population, via des mouvements d'échanges entre divers territoires mais également à l'intérieur-même du Grand Pontarlier, où l'on observe des flux résidentiels inter- et intra-communaux conséquents.

Entre 2012 et 2013, on observe ainsi que :

- **1 700 individus ont emménagé sur le territoire** alors que **1 575 en sont partis,** soit un gain de 125 habitants grâce au solde migratoire ;
- **625 individus ont changé de commune** de résidence tout en restant au sein du Grand Pontarlier ;
- Près de **24 000 déménagements ont eu lieu sans changement de commune de résidence.**



Un processus de gentrification dû à l'augmentation du nombre de frontaliers

Les migrations résidentielles en provenance ou à destination du Grand Pontarlier sont fortement influencées par le caractère frontalier du territoire même si on constate dans l'ensemble un certain équilibre entre les installations et les départs du territoire : 1 700 personnes ont emménagé sur le territoire entre 2012 et 2013 alors que 1 575 individus en sont partis sur la même période.

Ces nombreux échanges de population témoignent de dynamiques résidentielles particulières. En effet**, près de 6% de la population du territoire se renouvelle chaque année**.

Le changement de lieu de résidence des travailleurs frontaliers trouve différentes explications :

- Une partie de **ceux qui habitaient dans une zone non-frontalière de Franche-Comté se rapprochent de leur lieu de travail** en s'installant sur Pontarlier (6,2% des flux entrants entre 2002 et 2007, Insee) ;
- Certains frontaliers qui habitaient une autre zone frontalière peuvent faire le choix de venir sur Pontarlier **pour se rapprocher des points d'entrée en Suisse et/ou pour profiter d'une meilleure qualité de vie** dans un pôle urbain mieux équipé (4,1% des flux).

60% des nouveaux arrivants sur le territoire proviennent de Franche-Comté (dont 8% de Besançon). On dénombre également près de 175 nouveaux habitants qui résidaient auparavant dans un pays étranger. Bien qu'on ne connaisse pas leur provenance exacte, élus et techniciens évoquent l'installation récente de populations d'origines espagnole et portugaise. Il est à noter que peu de Suisses viennent s'installer en France du fait de conditions fiscales, du coût de l'assurance sociale et d'un attachement à l'identité suisse peu favorables à un changement de pays de résidence, malgré un foncier plus abordable. Toutefois, on observe l'installation de quelques ménages suisses à Verrières-de-Joux.

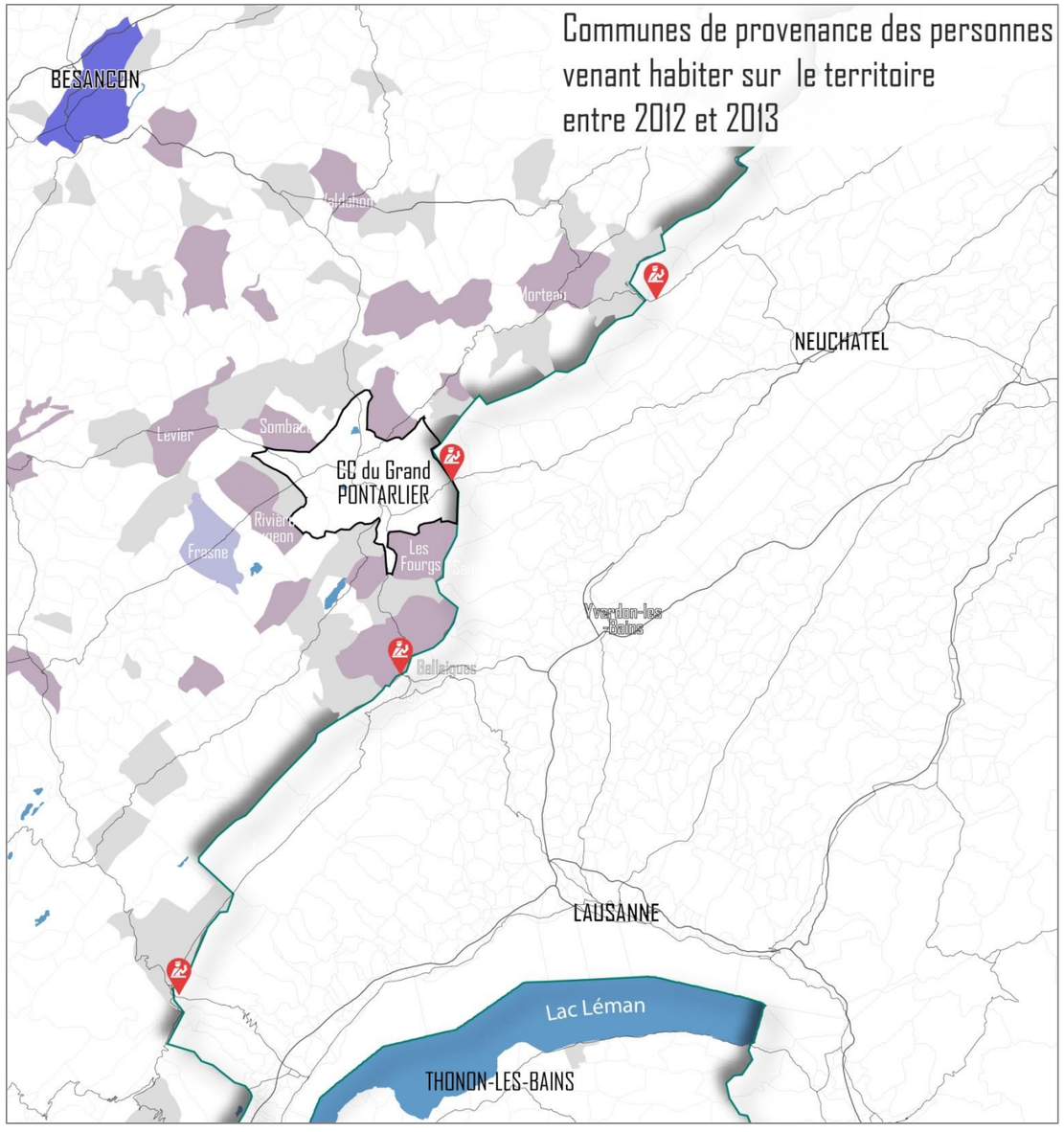
Plus de 9 frontaliers sur 10 ont un contrat de travail sans limitation de durée (source Observatoire des Frontaliers 2015), et **plus de la moitié des frontaliers travaillent en Suisse depuis plus de 10 ans**. En moyenne pour l'ensemble des frontaliers, 22% étaient propriétaires de leur logement avant de venir travailler en Suisse et plus de 70% sont propriétaires de leur logement actuel.

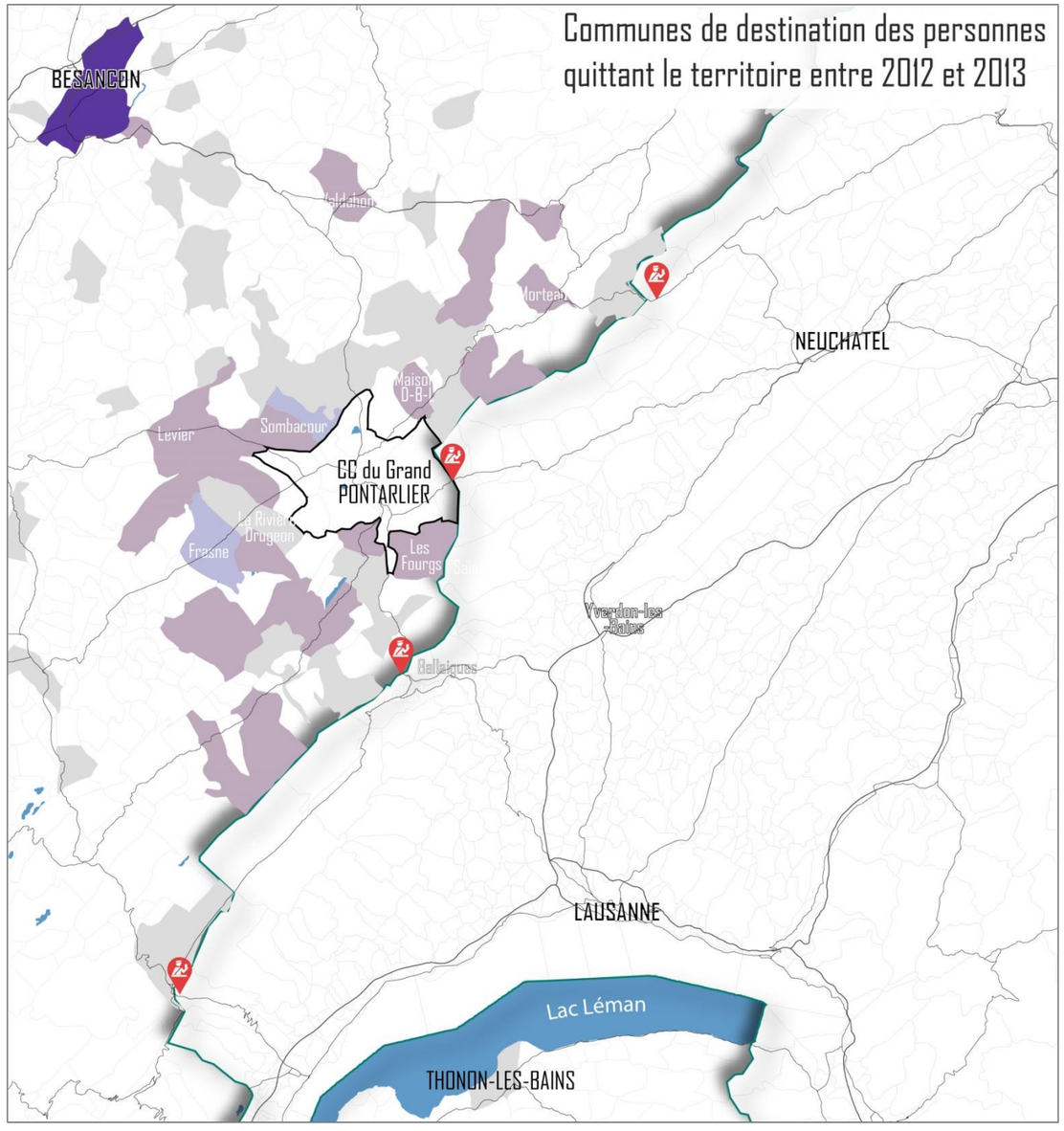
La présence à long terme des frontaliers sur le territoire modifie les conditions locales du logement, notamment par une augmentation des prix du foncier : les revenus généralement plus élevés des frontaliers et **une demande en logements supérieure à l'offre locale induisent une tension sur le marché foncier**.

Aussi, **les conséquences de cette tension de marché sont subies moins par les frontaliers que par les populations les plus modestes** du territoire. Ce phénomène de gentrification s'observe au travers l'évolution de la catégorie socioprofessionnelle des résidents du territoire entre 1999 et 2013 :

- La part de cadres habitant sur le territoire a augmenté de 44% ;
- La part des professions intermédiaires a augmenté de 27% ;
- A l'inverse, la part des 15 ans ou plus sans activité professionnelle a diminué de 31% ;
- Les artisans, commerçants et chefs d'entreprise sont 9% de moins qu'en 1999.

La pression foncière recule progressivement les limites du bassin de vie du Grand Pontarlier et aggrave les problématiques d'éloignement des populations aux emplois et équipements du territoire.





Nombre de personnes, (migrations résidentielles)

Entre 1 et 10 personnes | Entre 10 et 30 personnes | Entre 30 et 70 personnes | Entre 70 et 130 personnes | Entre 130 et 200 personnes | Plus de 200 personnes

Migrations résidentielles, INSEE 2013

Frontière nationale

Périmètre de la CC du Grand Pontarlier

- La pression foncière sur le territoire et la proximité de l'agglomération de Besançon sont deux éléments moteurs des dynamiques résidentielles. Celles-ci suivent de près les déplacements domicile-travail, la localisation des communes de desserrement traduisant les mêmes tendances : un saupoudrage le long de la RN 57, menant à l'agglomération bisontine et une ceinture d'environ 20 à 30 km autour du territoire.

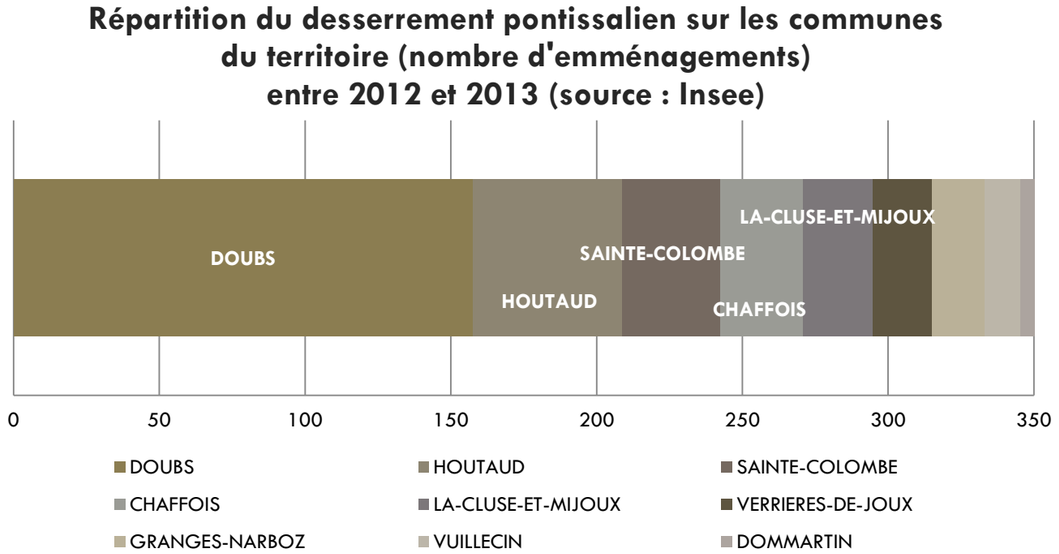
Des phénomènes de « rebond » résidentiel

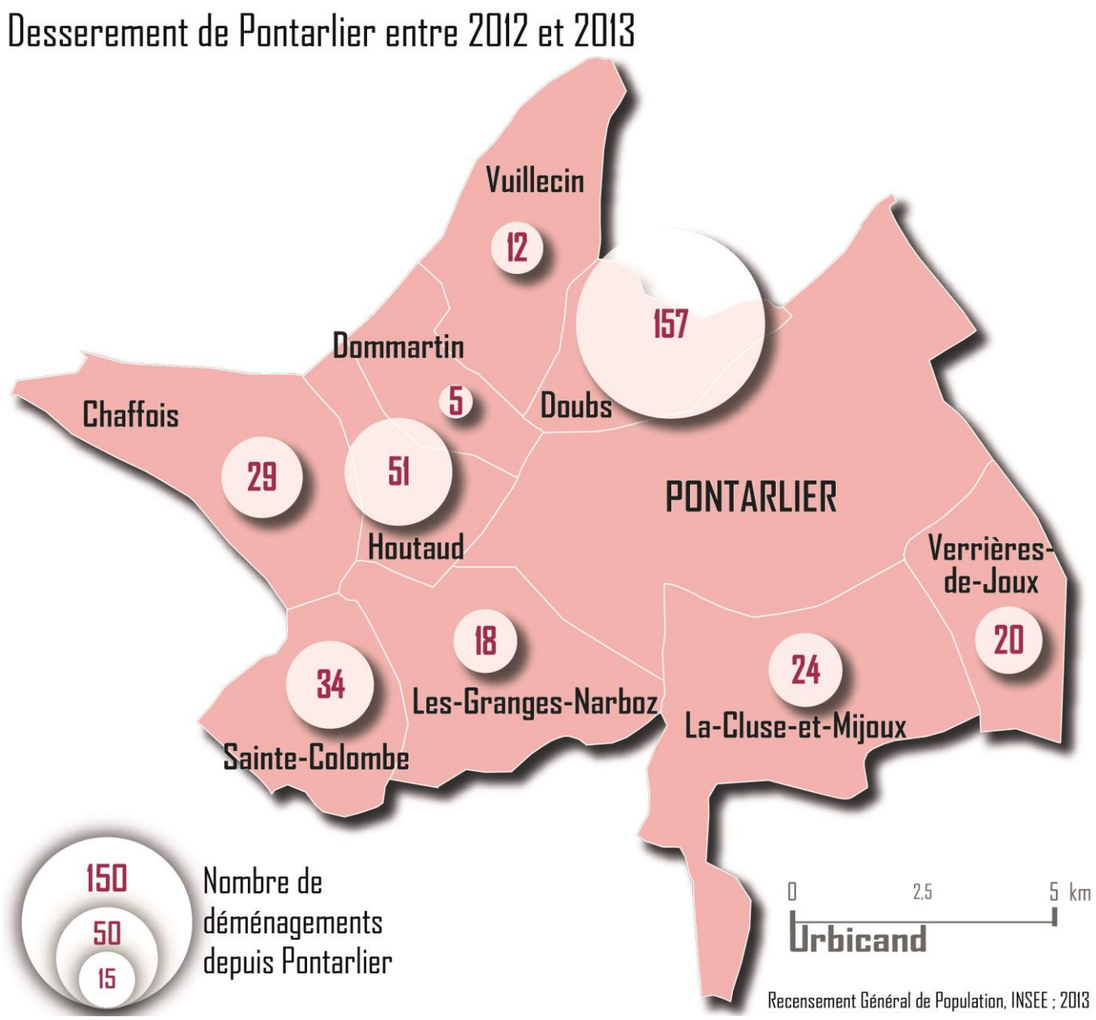
La ville de Pontarlier n'échappe pas aux tendances nationales de périurbanisation : **les villes-centres perdent des habitants au profit des plus petites communes composant leur couronne.** Néanmoins, l'analyse des migrations résidentielles révèle le rôle crucial que les villes centres continuent d'incarner : celui de « porte d'entrée » du territoire. Ainsi, **sur les 625 déménagements recensés entre les communes du territoire, plus de la moitié proviennent du desserrement de Pontarlier** (soit 350 individus). En d'autres termes, parmi les déménagements internes au Grand Pontarlier, ¾ des nouveaux habitants des communs périphériques sont issus de la ville-centre (165 personnes).

L'offre d'habitat plus diversifiée (davantage de locatif, de logements plus petits, plus abordables, etc.) et la proximité des services et commerces sont des facteurs d'attractivité pour les personnes en début de parcours résidentiel, en transition ou en « test » sur le territoire. **La vitalité de la ville centre en termes d'habitat, de services et de commerces est donc essentielle pour la dynamique des plus petites communes.**

Au total, 25% du desserrement Pontissalien est absorbé par les communes du territoire sur la période de 2012 à 2013 avec une large majorité sur la commune de Doubs (11% du desserrement). L'extension progressive de la commune de Doubs donne aujourd'hui lieu à une conurbation avec la commune de Pontarlier. **Ce desserrement de Pontarlier soulève la question de la résidentialisation des petites communes** du territoire, sujettes à l'étalement urbain sans toujours disposer d'équipements de proximité (en particulier de commerces) permettant aux habitants de limiter leurs besoins de se déplacer.

Par ailleurs, **la périurbanisation engendre une augmentation des distances de déplacement mais également des besoins de déplacement,** en raison d'un éclatement des lieux de résidence, de travail et de consommation.





5.3.3 Les déplacements domicile-études

Le territoire abrite près de 40 établissements d'enseignement, de la maternelle aux formations supérieures. Les ¾ de ces établissements sont localisés sur Pontarlier, dont notamment 6 lycées, 3 collèges et 7 écoles maternelles. Doubs est la seconde commune la mieux équipée en termes d'enseignement, avec notamment 1 école maternelle, 1 école élémentaire et 1 collège. Toutes les autres communes sont équipées d'une école élémentaire, Dommartin et Vuillecin partageant une classe élémentaire au sein d'un RPI de même que Verrières-de-Joux avec La Cluse-et-Mijoux.

On recense approximativement 4 200 individus scolarisées résidant sur le Grand Pontarlier. **Plus de 80% de ces individus ont moins de 18 ans** (3 500 élèves) et dépendent donc parfois des transports en commun ou des modes actifs pour se rendre sur leur lieu d'études. Tous les élèves ne sont par ailleurs pas scolarisés dans leur commune de résidence :

- Près de **30%** des élèves et étudiants recensés sur le territoire **sont scolarisés en dehors de leur commune de résidence**. Par exemple, les communes de Chaffois, Granges-Narboz ou Doubs abritent de 100 à 200 élèves scolarisés sur Pontarlier ;
- **Une partie des étudiants se rend sur Besançon pour étudier,** pôle universitaire majeur de la région. C'est le cas notamment pour 120 étudiants habitant Pontarlier ;
- A l'inverse**, certains élèves sont scolarisés sur le territoire mais n'y habitent pas**. À titre d'illustration, une centaine d'élèves issus de la commune de Frasne sont ainsi scolarisés sur Pontarlier.

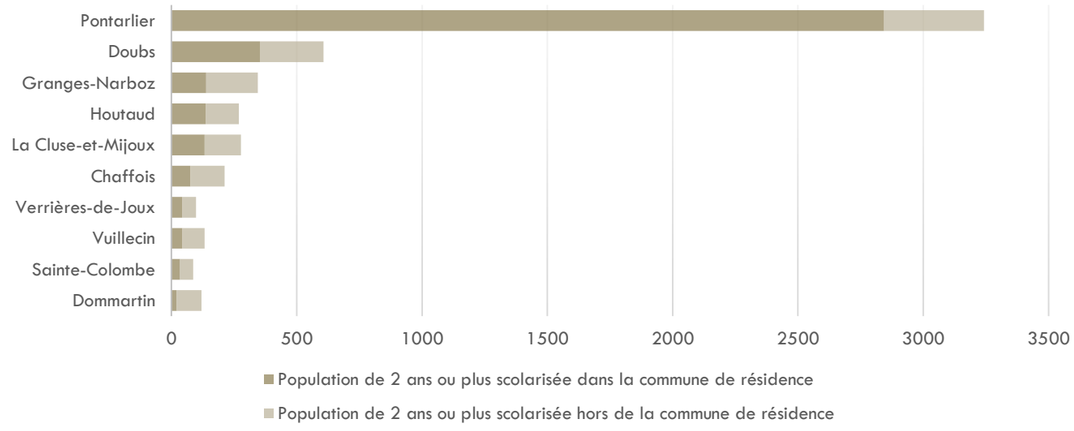
Les équipements scolaires de Pontarlier rayonnent donc à l'échelle du territoire mais également au-delà. Au total, le territoire accueille au sein de ses établissements un peu plus de 700 élèves extérieurs au territoire, dans un rayon de 20 km. Il s'agit principalement de collégiens et lycéens rattachés à leur établissement de secteur.

Pontarlier étant un pôle urbain majeur du département, un grand nombre de communes rurales dépendent donc de ses équipements. L'accessibilité de ce pôle est donc un enjeu majeur, le développement des offres de transport alternatives à la voiture individuelle étant primordial pour la population jeune.

- Des déplacements domicile-étude contraints par la polarisation des équipements sur Pontarlier
- Une stabilité des élèves du 1er degré grâce à la présence d'écoles primaires dans chaque commune
- Des collèges et lycées pontissaliens qui drainent des élèves dans un rayon de 20 km
- Un départ forcé des étudiants du territoire vers le pôle universitaire de Besançon.

Principaux flux domicile-étude internes au territoire (Source Insee 2011)		
Doubs	Pontarlier	196
Chaffois	Pontarlier	106
Granges-Narboz	Pontarlier	99
Pontarlier	Doubs	93
Houtaud	Pontarlier	93
La Cluse-et-Mijoux	Pontarlier	90
Dommartin	Pontarlier	84
Verrières-de-Joux	Pontarlier	57

Population scolarisée selon la commune de résidence (Insee 2014)



Flux domicile-étude en provenance de l'extérieur (Source Insee 2011)		
Commune de résidence	**Lieu d'études**	**Flux**
Montperreux	Pontarlier	92
Les Fourgs	Pontarlier	90
Frasne	Pontarlier	89
Arc-sous-Cicon	Pontarlier	79
Malbuisson	Pontarlier	79
Labergement-Sainte-Marie	Pontarlier	69
Levier	Pontarlier	64
Oye-et-Pallet	Pontarlier	56
La Rivière-Drugeon	Pontarlier	52
Mouthe	Pontarlier	51

5.4 Les pratiques de déplacement

5.4.1 Caractérisation de la mobilité

Bien que le territoire d'étude n'ait pas fait l'objet d'enquête relative aux pratiques de déplacement des ménages, l'Enquête Nationale Transport et Déplacements (ENTD) réalisée en 2008 permet de comprendre les grandes tendances françaises en matière de déplacements.

Ainsi en 2008, **un français réalisait en moyenne 3,15 déplacements par jour correspondant à un total de 56 minutes ou 25 km.** Si le nombre et la durée des déplacements n'a pas sensiblement évolué depuis les années 90, en revanche **l'amélioration des infrastructures de transport a permis une augmentation importante de la distance parcourue** lors de ces déplacements. À l'échelle de la Franche-Comté, on constate un nombre de déplacements quotidiens légèrement plus faible (3,1 par jour) mais dont la durée et la distance augmentent (+1,6 minutes et +2,1 km entre 1994 et 2008).

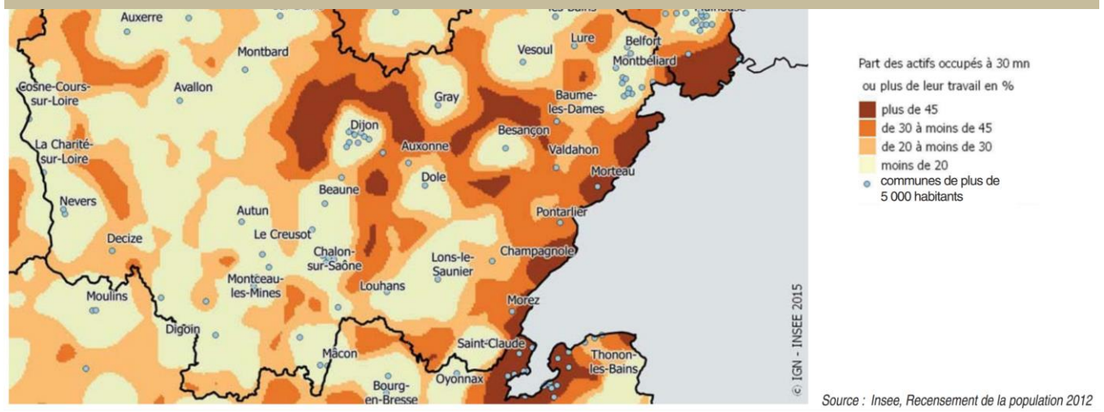
Si l'on s'appuie sur le zonage en aires urbaines de l'Insee (2010), **la mobilité des habitants du Grand Pontarlier représenterait 84 000 déplacements quotidiens** dont 57 500 effectués par les seuls habitants de Pontarlier (soit 70%).

Nombre moyen de déplacements quotidiens selon le zonage en aires urbaines (Insee 2010)

Zonage urbain	Déplacements locaux quotidiens par personne
Pôle urbain d'une aire urbaine < 100 000 hab.	3,31
Commune polarisée	2,94

Cependant, le pôle urbain de Pontarlier rayonne au-delà des limites du territoire d'études, auprès d'une partie des communes du Franche-Comté comme auprès de populations suisses **; ces chiffres constituent donc une valeur basse de l'estimation du nombre de déplacements effectués quotidiennement sur le Grand Pontarlier.** Par ailleurs, la situation spécifique du territoire par rapport à la Suisse accroit sensiblement la part d'actifs occupés résidant à plus de 30 minutes de leur lieu de travail (30 à 45% des actifs occupés en 2016).

Part des actifs occupés à plus de 30 minutes de leur travail
Source : Insee Dossier Bourgogne-Franche-Comté Avril 2016



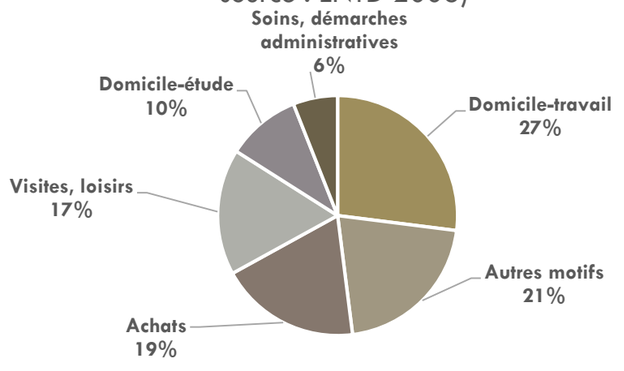
Source : Insee, Recensement de la population 2012

Les trajets domicile-travail, principal motif de déplacements

À l'échelle nationale, la répartition des motifs de déplacement montre **l'importance des navettes domicile-travail dans les besoins de mobilité, représentant plus d'un quart des trajets réalisés** par les individus.

Les trois-quarts restants correspondent à des trajets effectués moins régulièrement. Si **les achats engendrent près d'un déplacement sur 5,** les trajets dédiés aux soins ou aux démarches administratives sont plutôt marginaux (6%) puisqu'ils moins récurrents dans la vie quotidienne. Les mouvements liés aux visites/loisirs et ceux relevant de motifs divers (accompagnement d'une personne ou d'un enfant dans son propre déplacement, promenade sans destination précise, etc.) tiennent également une part non négligeable dans les déplacements personnels, les deux motifs cumulés représentant près de 40% des déplacements effectués.

Répartition des déplacements selon leur motif (France, source : ENTD 2008)



Une sur-motorisation des ménages en dehors de Pontarlier

Plus 85% des ménages du Grand Pontarlier sont équipés d'une voiture (ou plus). Les ménages étant pour près de la moitié composés d'un couple dont les deux membres sont actifs, la plupart d'entre eux ayant des enfants, beaucoup sont équipés de plus d'une voiture. Ainsi, à l'échelle du territoire, les ménages sont équipés d'en moyenne 1,3 véhicules. Cette valeur moyenne cache cependant de fortes disparités entre la ville-centre et les autres communes :

- Les ménages de Pontarlier ont en moyenne 1,1 voiture, et 27% seulement ont deux voitures ou plus ;
- Ceux du reste de l'intercommunalité possèdent en moyenne entre 1,6 et 1,7 voitures, et 58% ont au moins deux voitures.

Dans le détail, les ménages de Doubs sont 46% à posséder plus d'un véhicule. Globalement, **on peut affirmer qu'il existe un lien entre la proximité des commerces et services d'un pôle urbain (à laquelle s'ajoute une offre de transports en commun), et la faible motorisation des ménages** : la concentration locale d'une populations fragile (ménages précaires, âgés…) et non motorisée y est en effet plus forte.

En effet, 14% des ménages du territoire soit **1 700 foyers sont non motorisés et dépendent de solutions alternatives à la voiture individuelle** : transports en commun, covoiturage et modes actifs. **Ces populations moins autonomes ont donc besoin d'habiter au plus près des aménités urbaines** afin d'optimiser leurs déplacements.

5.4.2 Les modes de transport utilisés pour se rendre au travail

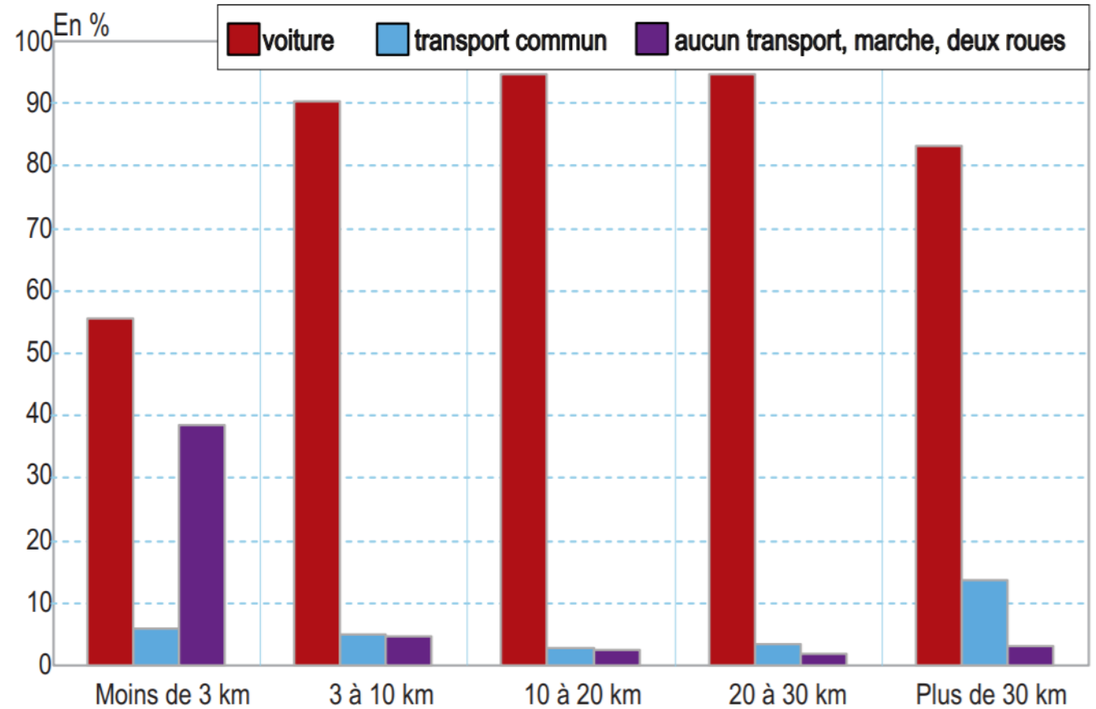
Les déplacements domicile-travail sont prépondérants dans la mobilité des individus et le Grand Pontarlier accueille un grand nombre d'actifs travaillant à une distance importante du territoire. **Les modes de transport utilisés pour effectuer ces trajets conditionnent différents aspects du territoire** : temps passés dans les transports, importance des flux de circulation, stationnement à proximité des lieux d'habitation et de travail, sécurité des différents usagers de l'espace public, etc. soit, au final, une partie de la qualité de vie des résidents du territoire.

La répartition des modes de transport utilisés pour se rendre au travail s'explique par la situation particulière du territoire vis-à-vis des bassins d'emplois de ses actifs résidents :

- **Les actifs du Grand Pontarlier utilisent majoritairement la voiture pour se rendre sur le lieu de travail**, soit plus de ¾ d'entre eux. Bien que cette pratique soit largement plus présente qu'à l'échelle nationale, elle reste légèrement en deçà des tendances départementales et régionales lorsqu'on intègre la ville de Pontarlier dans la moyenne.
- **La marche à pied est un mode de transport très répandu chez les actifs du territoire, mais cette pratique est, logiquement, surtout développée dans la ville-centre** qui concentre en un même lieu l'emploi et l'habitat. Ainsi, 1 actif sur 5 résidant à Pontarlier se rend au travail à pied. Ce mode reste très marginal dans les autres communes du territoire.
- **À l'inverse, les transports en commun sont très peu utilisés pour se rendre au travail.** Avec une part relative s'élevant à 2%, le territoire est très en retrait des moyenne départementale, régionale et nationale, l'usage des transports en commun étant au moins 3 fois plus important partout ailleurs. Cette faible pratique locale explique en partie la part importante de déplacements à pied constatée précédemment.
- **Les actifs se rendant au travail en vélo sont dans l'ensemble peu nombreux**, malgré un relief et une structure territoriale globalement favorables à ce mode de déplacement. Les grandes distances parcourues par les frontaliers expliquent en partie ce constat.
- Par ailleurs, le nombre d'individus travaillant sur place et n'ayant pas besoin de se déplacer pour rejoindre leur lieu de travail est également plus faible qu'aux échelles départementale, régionale et nationale.

D'autre part, le territoire se situant à environ 800m d'altitude, les conditions météorologiques ont un impact fort sur les modes de déplacement. Les déplacements doux sont de ce fait plus contraints en saison froide et les usagers ont alors tendance à privilégier la voiture individuelle.

Modes de transport utilisés selon la distance en Bourgogne-Franche-Comté
Source : Insee Dossier Bourgogne-Franche-Comté Avril 2016



Sources : Insee, Recensement de la population 2012 ; Distancier Metric

Part des modes de transport utilisés pour se rendre au travail
Actifs occupés de 15 ans ou plus (source Insee 2013)

Mode de transport	Pontarlier	Autres communes du Grand Pontarlier	*Région Bourgogne-Franche-Comté*	*France métropolitaine*
Voiture	71,4%	88,3%	*78,6%*	*69,9%*
Marche à pied	19,4%	4,3%	*7,6%*	*6,7%*
Pas de transport	3,9%	3,8%	*4,9%*	*4,4%*
Deux roues	3,0%	2,1%	*3,0%*	*3,9%*
Transports en commun	2,3%	1,5%	*5,8%*	*15,1%*

5.4.3 La population captive

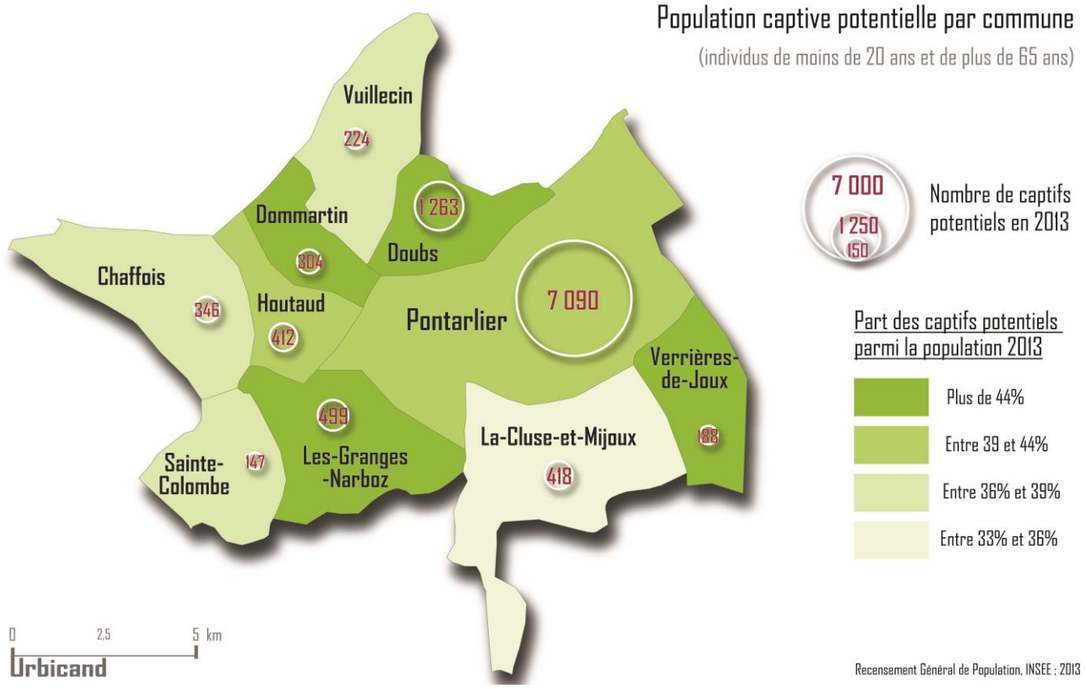
Le terme de « population captive » recouvre les individus dont les choix de mobilité sont contraints par différents paramètres. Ces personnes rencontrent en effet plus de difficultés à être motorisées pour des raisons légales (âge légal du permis de conduire non atteint, …), financières, ou de santé. On considère que les individus de 11 à 17 ans ainsi que les personnes de plus de 65 ans sont potentiellement captifs, ainsi que les individus à faibles ressources financières (indépendamment de leur classe d'âges).

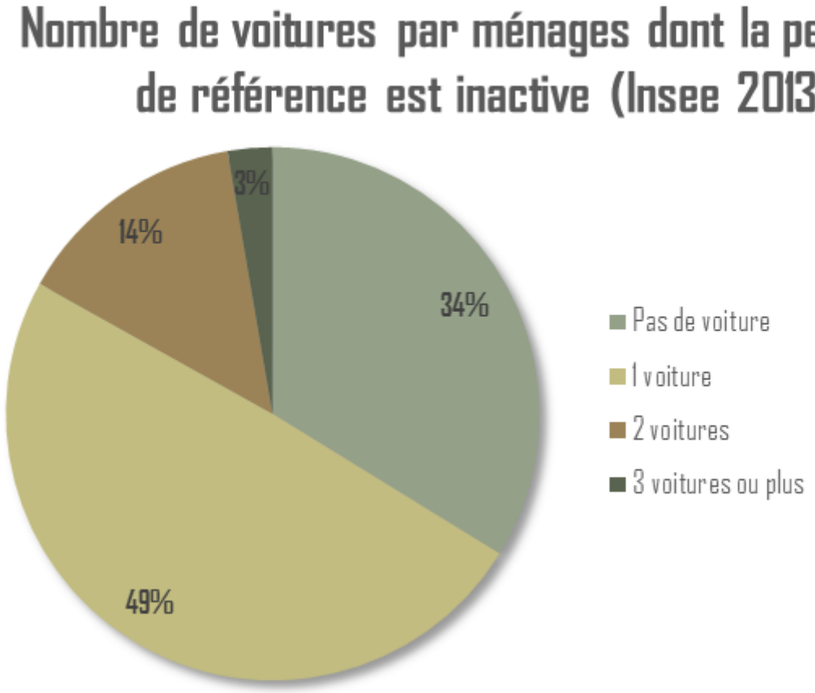
Ces personnes sont également souvent soumises à des choix de localisation résidentielle restreints (pour des raisons financières, professionnelles, …) et dépendent donc, de façon ponctuelle ou permanente, de la proximité des commerces et services de base et à des services de transport en commun.

Sur le territoire, 9% de la population a entre 11 et 17 ans et 17% a plus de 65 ans. La part de ménages vivant sous le seuil de pauvreté s'élève à près de 9%. **Ainsi, la population captive représente potentiellement plus d'un quart de la population du Grand Pontarlier, soit plus de 6 500 personnes.**

Au moins 20% de la population de chaque commune du territoire est potentiellement captive. Ce pourcentage est majoré à Pontarlier, Houtaud ou encore à Doubs où elle atteint 30% en raison de la présence de l'EHPAD.

La pression foncière observée sur le Grand Pontarlier tend à aggraver la situation des personnes captives, en détériorant leur situation financière parfois fragile pouvant mener à l'éloignement forcé d'une partie de la population des centralités et des services de transport en commun.





- Des trajets domicile-travail représentant 1 déplacement sur 4 tous motifs confondus, avec des temps de trajet parfois supérieurs à 30 minutes
- Une sur-motorisation des ménages en raison d'un éloignement des populations de leur lieu de travail mais aussi des commerces et services, concentrés sur Pontarlier
- Une pratique de la marche à pied très développée sur la ville-centre, en partie à cause d'un délaissement des transports en commun et de la pratique du vélo
- 26% de la population du territoire est potentiellement dépendante des transports en commun et de la proximité des commerces et services.

5.5 Circulation et réseau viaire

5.5.1 Inscription dans le réseau routier départemental

Le Grand Pontarlier se situe à l'écart du réseau autoroutier national, les axes A36 et A39 passant à plus de 70 km au nord et à l'ouest du territoire. **Toutefois, il occupe une place stratégique à l'échelle régionale** grâce à deux facteurs principaux :

- Pontarlier est au centre d'un réseau routier primaire organisé en étoile, permettant de rejoindre les différents pôles urbains régionaux et de longer la frontière suisse ;
- Le territoire se positionne comme porte d'entrée privilégiée vers la Suisse.

On observe une hiérarchisation fonctionnelle du réseau routier à l'échelle du département :

- Le **réseau primaire** est composé de la route nationale 57 qui structure le territoire selon un axe nord-sud reliant Nancy et Besançon à la Suisse, et de routes départementales reliant les pôles urbains à l'est et au nord du territoire :
    - La D72 rejoint Levier, Salins-les-Bains puis Dole ;
    - La D471 relie Pontarlier à Frasne, Champagnole puis Lons-le-Saunier ;
    - La D437donne accès à Morteau puis au pôle de Belfort-Montbéliard.
- Le **réseau routier secondaire** se compose de routes départementales maillant le territoire de façon transversale, irriguant l'espace rural et permettant le rabattement sur les axes primaires précédemment décrits.

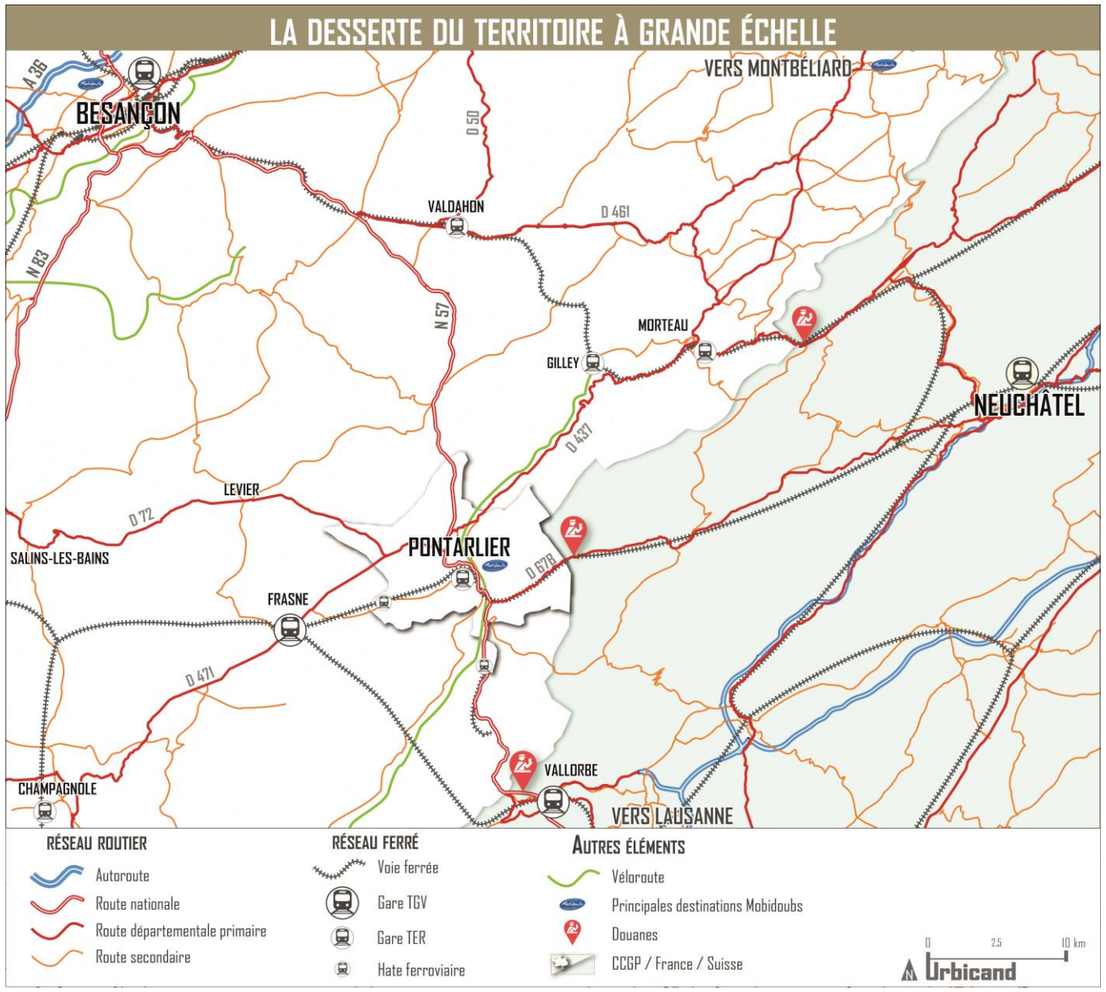
Depuis Pontarlier, il faut ainsi plus d'une heure de route pour atteindre la plupart des pôles urbains proposant une offre d'équipements supérieure. Besançon est le plus proche du territoire, avec un temps d'accès inférieur à 1h en voiture. Côté Suisse, les pôles de Lausanne et Neuchâtel sont tous deux à environ 1h de route de la ville-centre.

L'accessibilité générale du territoire à l'échelle régionale et départementale est donc pénalisée par l'éloignement vis-à-vis du réseau autoroutier français. Le pôle urbain de Pontarlier représente à ce titre un point d'ancrage pour les communes rurales situées dans un rayon de 30 km autour de lui. Ces communes sont sous l'influence de Besançon pour l'offre supérieure d'équipements et de services, mais l'accès à l'offre intermédiaire et de proximité se fait plus rapidement en rejoignant Pontarlier.

5.5.2 Les routes classées à grande circulation sur le territoire

Sur le territoire, trois routes sont classées à grande circulation selon le décret n°2010-578 du 31 mai 2010 modifiant le décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation. Il s'agit de la RN57, de la RD437 et de la RD130 qui prolonge cette dernière.

L'article L111-1-4 du Code de l'Urbanisme prévoit qu'en dehors des zones urbanisées des communes traversées, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 75 m de part et d'autre de ces routes.

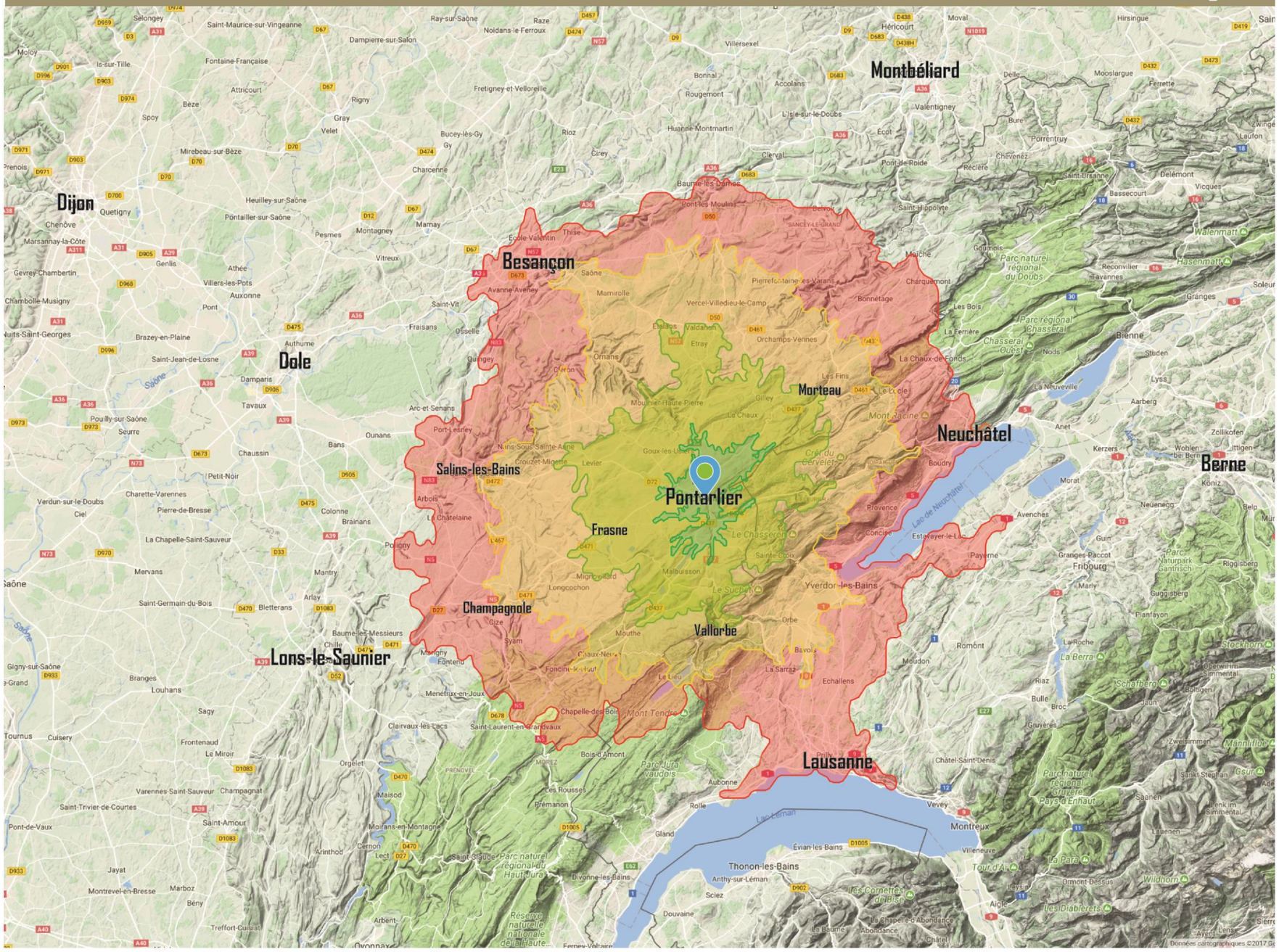


Temps de trajet en voiture vers les principales destinations régionales et suisses

Lieu de destination	Durée du trajet
FRANCE	
Besançon	53'
Lons-le-Saunier	1h 17'
Dole	1h 26'
Belfort	1h 43'
Dijon	1h 50'
SUISSE	
Lausanne	1h 03'
Neuchâtel	1h 03'

Source : données cartographiques Google 2017

TEMPS D'ACCÈS EN VOITURE AUX DIFFÉRENTS PÔLES URBAINS SUISSES ET FRANÇAIS



TEMPS DE TRAJET EN VOITURE DANS LES CONDITIONS NORMALES DE CIRCULATION

- Moins de 15 minutes
- Entre 15 et 30 minutes
- Entre 30 et 45 minutes
- Entre 45 minutes et 1 heure

N

0 12,5 25 km

Urbicand

Source : owlapps.net

5.5.3 Réseau viaire local

Une bonne accessibilité de Pontarlier mais des liaisons intercommunales restreintes

Le territoire étant peu étendu, la quasi-totalité des communes est directement desservie par l'un des axes structurants du territoire :

- Pontarlier, Doubs et La Cluse-et-Mijoux sont notamment traversées par la RN57 ;
- Chaffois, Houtaud et Verrière-de-Joux sont traversées par une départementale d'ordre primaire ;
- Sainte-Colombe et Granges-Narboz sont desservies par une route départementale secondaire ;
- Dommartin et Vuillecin sont les deux seules communes à l'écart des grands axes de circulation, étant desservies par un réseau de routes tertiaires.

Le réseau tertiaire représente la maille la plus fine du réseau viaire, correspondant à des voies d'intérêt local et soumises à faible trafic. Ces voies irriguent entre autres les différentes zones bâties du territoire et les points d'intérêt locaux, et permettent le rabattement vers les axes d'ordre supérieur.

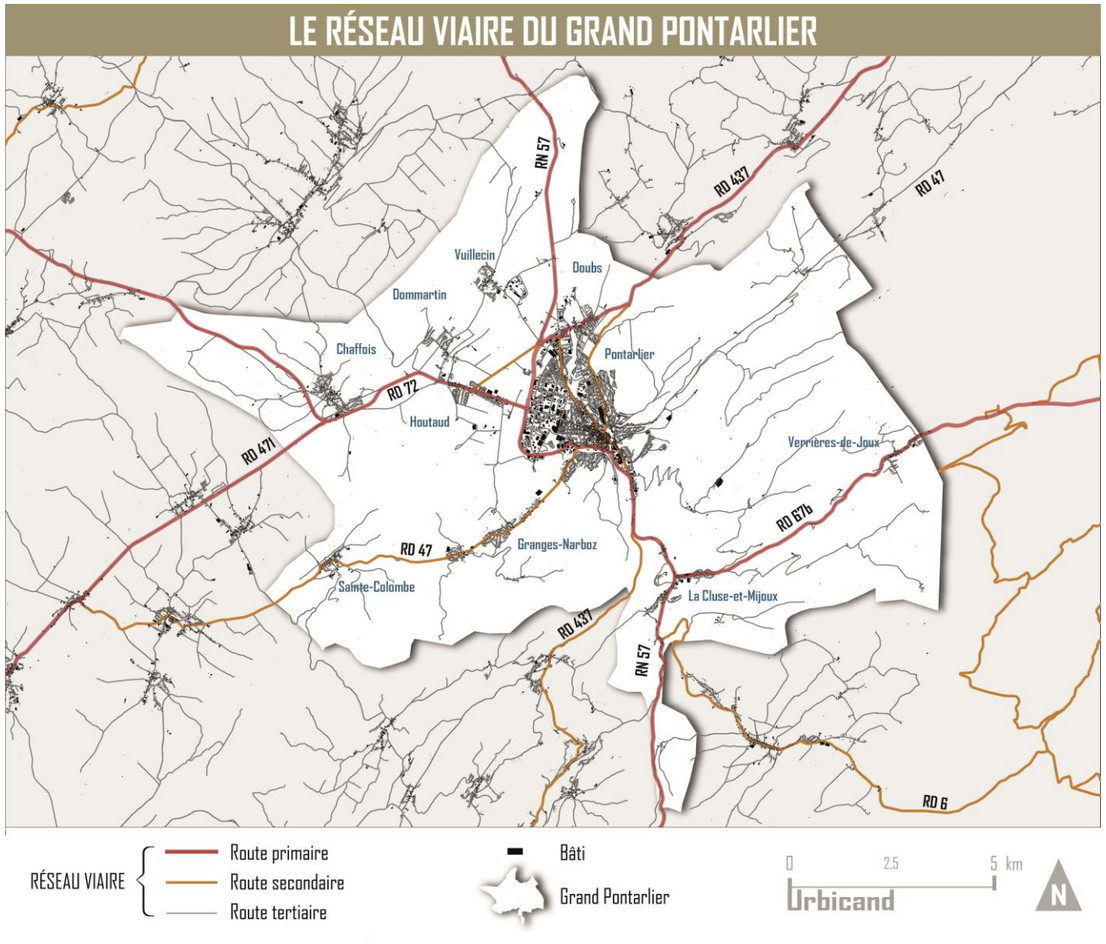
Pontarlier étant accessible depuis toutes les directions du territoire en raison de l'organisation en étoile du réseau viaire, **les communes du Grand Pontarlier bénéficient d'une bonne accessibilité à la ville centre.** Dans les conditions normales de circulation, toutes les communes sont situées à moins de 20 minutes du centre. Aux heures de pointe, les communes les plus pénalisées sont Verrières-de-Joux et La Cluse-et-Mijoux puisque séparées de Pontarlier par la portion la plus problématique de la RN57.

La proximité des zones bâties à Pontarlier est suffisante pour ne pas engendrer de réels problèmes d'accès aux commerces et aux services de la ville-centre. Toutefois, il convient d'assurer une offre de proximité suffisante dans les villages pour limiter le besoin de déplacement vers Pontarlier et ainsi ne pas surcharger la circulation et l'offre de stationnement centrales.

La présence de zones naturelles protégées à l'ouest et d'un relief marqué à l'est du territoire induit l'absence de voies carrossables pour assurer la liaison directe entre les communes de la zone. La création de liaisons douces traversant la plaine du Drugeon est un enjeu fort pour les déplacements intracommunautaires tous motifs confondus. Plus indirectement, ces liaisons peuvent favoriser l'émergence de solutions alternatives à la voiture individuelle dans le cadre de déplacements domicile-travail (modes actifs, covoiturage, etc.).

Par ailleurs, les communes du Grand Pontarlier sont soumises à des problématiques de fréquentation et d'accessibilité différentes. Les communes situées à l'écart des axes majeurs peuvent présenter des enjeux d'accessibilité, notamment du point de vue de l'état et de l'entretien de la voirie locale. A l'inverse, celles traversées par les axes très fréquentés sont soumises à des nuisances plus importantes en termes de trafic, et donc de pollution de l'air, pollution sonore, stationnement, mobilités douces, etc. Ainsi, on observe aux heures pleines des points de blocage de la circulation le long de la RD72 à Houtaud, avant l'insertion sur la rocade Georges Pompidou (RN57), et des problématiques majeures de circulation sur la portion de la RN57 entre La Cluse-et-Mijoux et Pontarlier [*voir partie 5.5.4 page 27*]. L'entrée nord de la commune de Doubs est également concernée par ces problématiques routières.

Ces problématiques propres à la RN57 induisent une pratique importante d'itinéraires de shunt empruntant des axes routiers secondaires du territoire. Verrières-de-Joux connait ainsi un trafic de 4 200 véhicules/jour sur la RD67b, chiffre en progression, ainsi que Granges-Narboz qui supporte un trafic s'élevant à 4 000 véhicules/jour.



Des problématiques de traversées de bourg

Une grande partie des communes étant traversées par des axes routiers primaires ou secondaires, l'aménagement des abords de voies à fort trafic est un enjeu important. Si des communes comme Chaffois, Dommartin ou Vuillecin ne sont pas directement traversées par ce type de routes, les autres communes du territoire se sont développées autour de ces axes.

Dans l'ensemble, on remarque **un manque de hiérarchisation fonctionnelle des axes de transport routiers** : la voirie garde souvent les mêmes caractéristiques hors agglomération qu'en zone urbaine. En l'absence de traitements particuliers (réduction de la largeur de la chaussée, revêtement de sol différent, jalonnement, partage de la chaussée…), ces axes constituent des zones problématiques pour les différents usagers de l'espace public : augmentation de la vitesse de circulation des automobilistes, insécurité des piétons et des cyclistes, etc. Le manque de lecture de l'espace public et la place laissée aux modes motorisés peuvent en outre renvoyer une image dégradée des centralités urbaines.

A titre d'illustration, la RD72 traversant Houtaud présente par endroits un caractère très routier. L'absence d'accotements pour les circulations piétonnes, de piste cyclable, et une surchage d'éléments publicitaires en bordure de voirie renvoient une image de route hors agglomération, favorisant la vitesse des et renforçant l'insécurité des usagers des modes doux. A l'inverse, dans la même commune, l'existence d'aménagements visant à réduire la largeur des voies de circulation, d'aménagements paysagers et d'espaces publics travaillés vient donner à l'ensemble une réelle image de centralité urbaine. Un projet de la commune prévoit la 3e tranche de l'aménagement de la traversée de ville avec notamment la réalisation d'un rond point au niveau de la zone commerciale et la création de pistes cyclables.

La traversée de Verrières-de-Joux sur l'axe de la RD67b est également problématique, avec une largeur importante de la voirie centrale et l'absence d'aménagements pour sécuriser sa traversée. Une étude est en cours sur cette commune en vue de la sécurisation de la RD et d'aménagements de voies douces en continuité avec celles de la Suisse.

RD72 à Houtaud – secteur non-aménagé

RD72 à Houtaud – secteur aménagé

Une ville centre concentrant les flux de circulation

La ville de Pontarlier reçoit des flux de circulation d'origines et de destinations multiples :

- Les déplacements à destination du centre de Pontarlier sont canalisés par la RD74 (rue de Besançon) et la RD437 (rue de Morteau) traversant la ville dans un sens nord-sud. Ces deux axes se rejoignent au niveau du centre-bourg et redistribuent ensuite les flux vers la RN57 (rocade Georges Pompidou) ;
- Les mouvements de transit depuis ou en direction de la Suisse engendrent un regroupement des flux de circulation au niveau de la RN57, qui borde la zone urbanisée à l'ouest de Pontarlier.

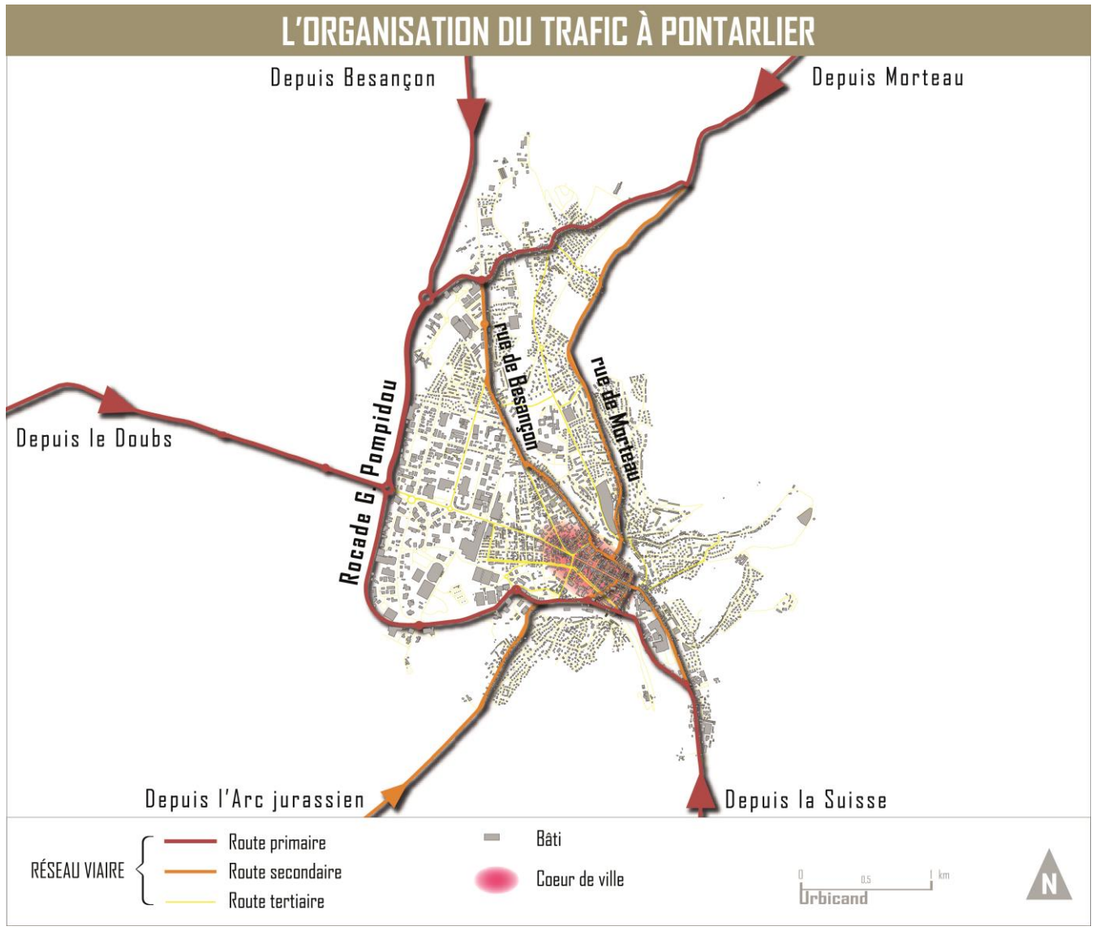
Localement, quelques zones problématiques sont à remarquer à l'image de l'aménagement du carrefour entre la rue Montrieux, la rue du Stand et la RN57. Malgré la présence d'un feu tricolore, le carrefour souffre d'un manqe de lisibilité. D'autre part, la RN57 constitue un obstacle urbain majeur pénalisant les mobilités douces. **L'encombrement de la rocade est également une problématique majeure sur le territoire**.

D'autre part, **on note le manque de hiérarchisation fonctionnelle des différents axes routiers** traversant la commune (jallonnement, profil des axes, partage de la voirie, etc.). Les déplacements motorisés de même que les déplacements doux sont pénalisés par ce défaut de lisibilité de l'espace urbain, qui rend complexe la lecture, l'orientation et le partage du réseau viaire pontissalien.

A titre d'exemple, la rue de Salins qui représente pourtant l'entrée de ville principale à l'ouest de Pontarlier est très peu lisible et ses aménagements semblent non adaptés au trafic supporté.

A l'échelle du centre-ville, **un plan de circulation a permis de réduire les flux de circulation du centre ancien** tout en maintenant une offre de stationnement conséquente. Cette mesure permet de conserver l'attractivité du centre-ville et des commerces en apaisant la circulation et en conservant une bonne accessibilité du secteur.

Entre le 1er novembre et le 31 mars, un plan de viabilité hivernale organise le déneigement du réseau selon les conditions météorologiques locales.



5.5.4 Les problématiques spécifiques à la RN57

Au vu de l'importance des flux de circulation automobile en direction et en provenance de la Suisse, et ayant pris en compte les désagréments engendrés par l'encombrement régulier de la route nationale, la DREAL Franche-Comté a lancé en 2014 une étude sur le réaménagement de la RN57 au sud de Pontarlier.

Un encombrement systématique de la RN57 au nord et sud de Pontarlier

Les comptages routiers ont été effectués par la DREAL Franche-Comté sur l'année 2013 et concernent uniquement la partie sud du territoire, au niveau de la portion de la RN57 comprise entre La Cluse-et-Mijoux et Pontarlier.

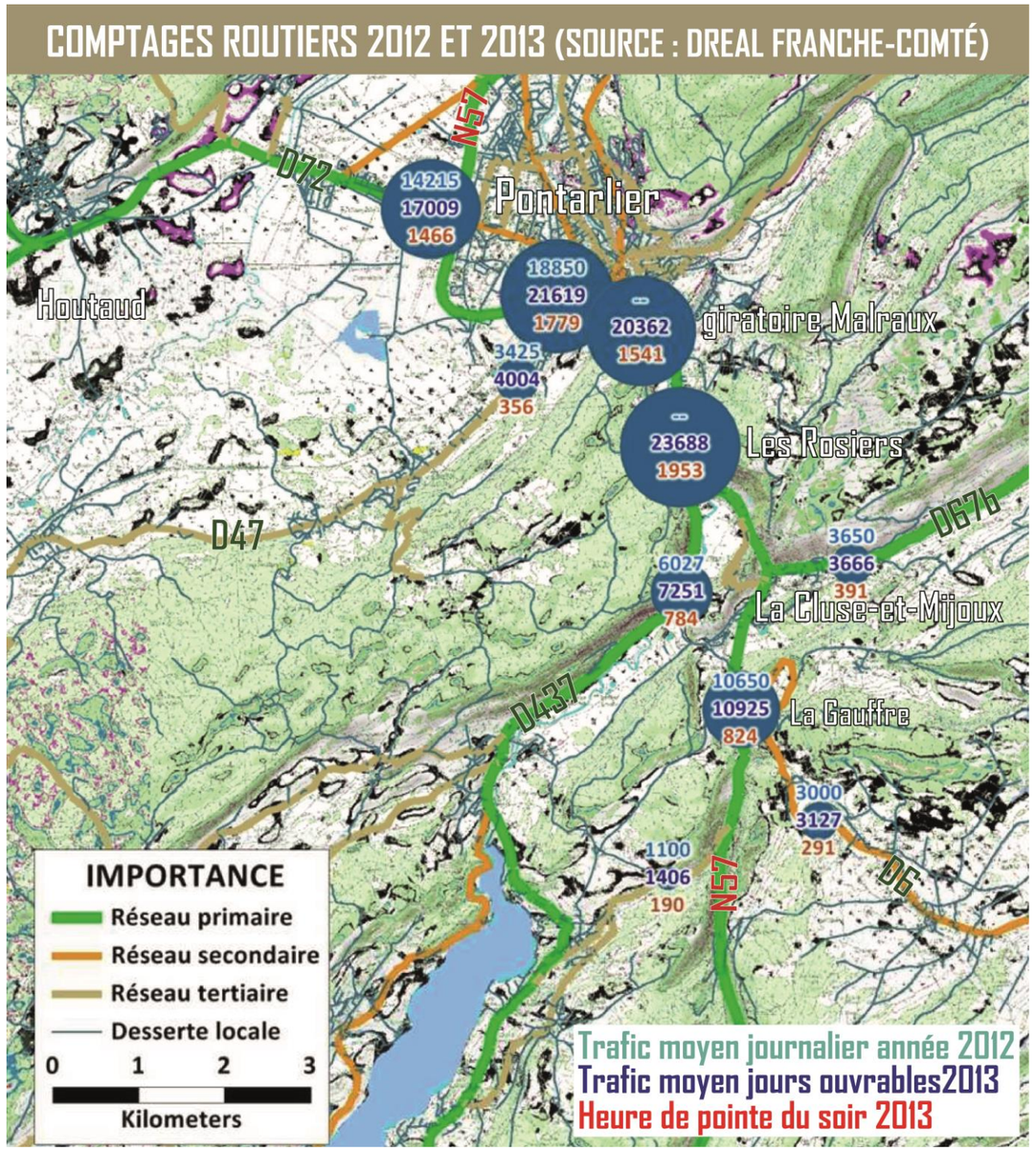
Ainsi, la section la plus chargée du bassin de Pontarlier est la portion située entre le carrefour des Rosiers et le giratoire Malraux, où les flux atteignent près de 24 000 véhicules/jour, dont 2 000/heure lors des heures de pointe du soir. Le matin, c'est l'entrée ouest (RD72) et la sortie sud (RN57) de Pontarlier qui sont les plus chargées avec approximativement 1 500 véhicules/heure aux heures de pointe correspondantes.

Ce phénomène de saturation est dû à une trop faible capacité des infrastructures, avec deux goulots d'étranglement identifiés : le passage à 1 voie au niveau du carrefour des Rosiers, et l'entrée de ville de Pontarlier au niveau du giratoire Malraux. Par ailleurs, **des phénomènes de shunt viennent aggraver la saturation de la RN57** : certains automobilistes empruntent des axes secondaires débouchant sur la RN57, créant des ralentissements supplémentaires lors de leur réinsertion sur l'axe principal et augmentant donc considérablement les temps de congestion. L'analyse montre que ce sont les mouvements parasites (shunt, poids lourds et ramassage scolaire se rajoutant aux mouvements pendulaires) plus que la configuration de la section elle-même qui induisent une diminution de la capacité de la RN57.

La saturation survient principalement en jour de semaine, et en particulier le soir lors du retour des travailleurs frontaliers (16h30 - 18h). La DREAL met en avant que le phénomène intervient lorsque la demande potentielle dépasse les capacités de l'infrastructure. Ainsi, 20% de la demande potentielle (soit 1 000 véhicules) ne peut s'écouler au nord du carrefour des Rosiers et créée donc un embouteillage s'étendant vers le sud. **L'emploi important de la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail est donc en partie responsable de la surcharge de trafic constatée.**

Cependant, on constate également une saturation de ces axes le samedi entre 17h et 18h, provoquée par l'arrivée de Suisses venant effectuer des achats côté français, plus spécifiquement à Pontarlier. L'absence de circulation des poids lourds, de ramassage scolaire et de pratiques de shunt rendent cependant la saturation moins importante qu'en semaine.

En dehors des nuisances liées à la congestion automobile (pollution de l'air, sonore et visuelle notamment), les itinéraires empruntés pour contourner la RD57 sont généralement des routes secondaires voire tertiaires inaptes à recevoir ce genre de flux. Les villages traversés sont à ce titre pénalisés par d'importants flux automobiles de transit. Des routes tertiaires comme à Sainte-Colombe (RD248) ou dans le hameau de Granges-Dessus (RD403) peuvent ainsi supporter des flux atteignant 2 000 véhicules/jour.



L'entrée sud de Pontarlier aux heures de pointe du soir

Des solutions expérimentales réduisant les temps de trajet

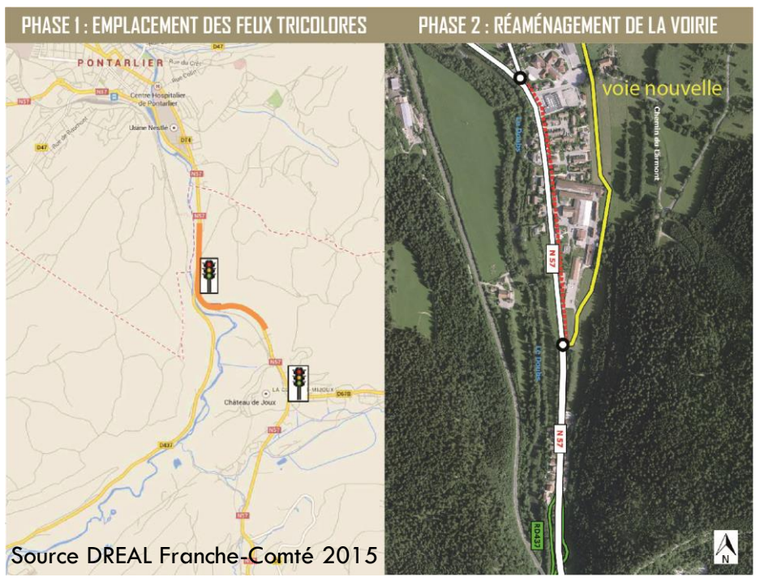
La phase de diagnostic a été suivie par la mise en place d'aménagements expérimentaux visant à réduire la pratique des shunts et donc à fluidifier le trafic sur la RN57. Les résultats observés ayant été positifs, un projet de 12 M€ financé dans le cadre du CPER 2015-2020 a été lancé dans le but de pérenniser ces solutions via le réaménagement de plusieurs secteurs problématiques au sud de Pontarlier :

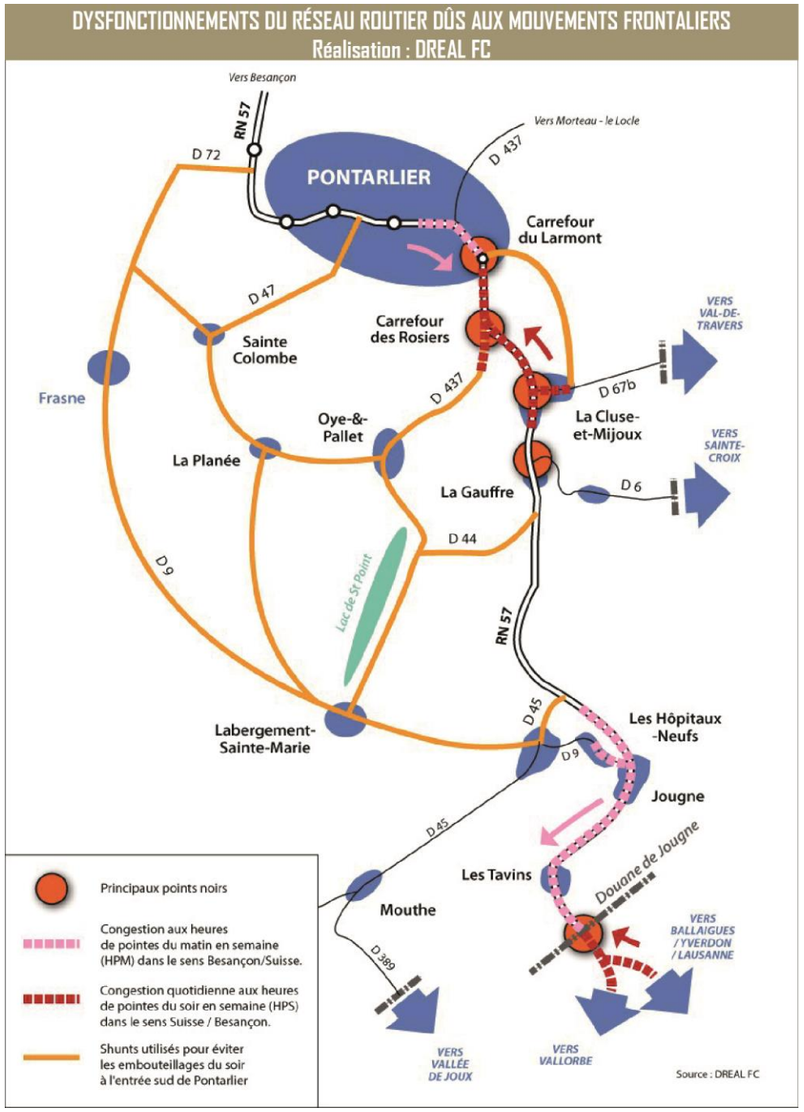
- La phase 1 consiste en la mise en place de feux tricolores aux niveau du carrefour des Rosiers (RD437) et au niveau de La Cluse-et-Mijoux (RD67b) afin de fluidifier le trafic sur la RN57. Cette solution permet un gain de 5 minutes entre Pontarlier et Vallorbe aux heures de pointe, et un allègement du trafic sur la RN57 et sur une partie des itinéraires de shunt ;
- La phase 2, plus lourde, consiste en la restructuration du réseau de voirie au sud de Pontarlier. Le projet comprend une voie nouvelle à l'est reliée au réseau de voirie du nord de Pontarlier pour améliorer les capacités d'écoulement de la RN, la création d'un rond-point au niveau du nouvel embranchement et un réaménagement de la section de RN57 entre la nouvelle voie et le carrefour des Rosiers afin d'améliorer l'insertion des automobilistes depuis la route. Ce deuxième aménagement permet un gain de 10 minutes entre Vallorbe ou Oye-et-Palet et Pontarlier, avec diminution du trafic sur l'ensemble des itinéraires de shunt.

Toutefois, le scénario d'aménagement de la phase 2 nécessite des études complémentaires et pose question du fait de l'urbanisation récente de la zone commerciale des Rosiers à La Cluse-et-Mijoux au niveau du tracé de la nouvelle voie.

Par ailleurs, bien qu'en dehors du projet, la réalisation du rond-point entre la rue des Granges (RD47) et la RN57 facilite les échanges avec la rocade au sud-ouest de Pontarlier.

Ces aménagements permettent de réduire les temps de trajet sur la RN57 mais ne réduisent pas les flux de circulation sur l'axe routier problématique.





D'anciennes réflexions menées par l'État faisaient état d'un doublement de la capacité de la rocade de Pontarlier, et des emplacements réservés sont toujours identifiés à cet effet dans les précédents documents d'urbanisme locaux. Toutefois, les derniers travaux d'amélioration de la circulation sur la RN57, en partie financés par l'État et la Région, ont bénéficié à l'élargissement de la RN57 au sud de Besançon entre l'A36 et la commune de Devecey.

Certains acteurs s'interrogent sur l'adaptabilité de la RN57 pour faciliter les déplacements alternatifs à la voiture individuelle, par exemple la création d'une voie en site propre pour les autocars et covoitureurs.

5.6 Le stationnement et le transport de marchandises

5.6.1 Le stationnement à l'échelle du Grand Pontarlier

La gestion du stationnement est un levier d'action important, pouvant favoriser :

- L'équilibre entre les différents modes de transport et en particulier au sein de la ville-centre ;
- L'accès aux commerces et aux services notamment grâce à une bonne rotation du stationnement ;
- L'amélioration du cadre de vie urbain à travers des possibilités de report modal, le désencombrement des centralités, etc.

Hormis Pontarlier, Doubs et Houtaud, les communes du territoire affichent un caractère majoritairement résidentiel et ne possèdent pas de grands équipements aptes à générer des besoins majeurs en stationnement. Ainsi, leurs équipements sont généralement dotés d'une offre en stationnement suffisamment dimensionnée. D'autre part, les formes urbaines locales étant principalement de type pavillonnaire, des places de stationnement privé sont la plupart du temps intégrées aux habitations (garage, allée privée, abri…). L'offre de stationnement dans ces communes ne présente donc pas d'enjeu particulier.

5.6.2 L'offre de stationnement de Pontarlier

De par leur concentration importante d'équipements, de commerces et de services, les communes de Pontarlier, Doubs et Houtaud exercent une forte attractivité auprès du bassin de vie mais également auprès de la population Suisse, grâce à un coût de la vie plus compétitif en France. **Pontarlier fait donc face à un réel enjeu d'équilibre entre l'offre et la demande en stationnement, le souhait de report modal des usagers et la volonté d'écarter les voitures du centre-ville.**

À Pontarlier, l'offre publique de stationnement s'élève à 3 150 places gratuites (source : ville-pontarlier.fr). Parmi elles, près de 1 000 places se trouvent à proximité du centre-ville et la majorité d'entre elles sont situées en zone bleue (durée de stationnement limitée à 1h ou 1h30 selon les secteurs), assurant la rotation du parc de stationnement et donc un accès préservé aux commerces et services du centre-ville. La rotation du stationnement est généralement bien respectée ; par ailleurs **on ne constate que très peu de stationnement sauvage à l'intérieur de la ville,** en particulier depuis le réaménagement de l'avenue de la République, et ce même en période de saturation de l'offre.

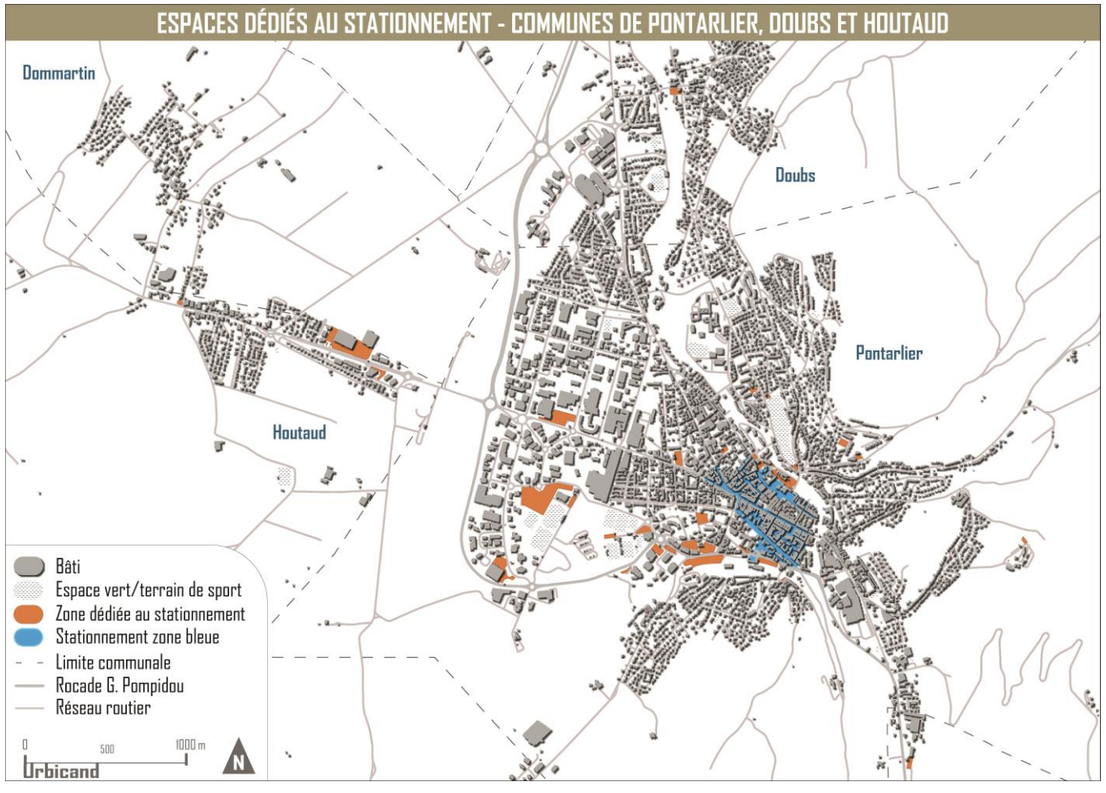
Le parking du pôle d'échange multimodal, d'une capacité de 260 places, constitue une offre de stationnement mutualisée intéressante à la fois pour les usagers de la gare, pour la pratique du covoiturage, et pour l'accès au centre-ville se trouvant à environ 2 minutes de marche. D'autre part, la nouvelle halle couverte place du Maréchal Lattre de Tassigny prévoit 76 places gratuites supplémentaires en périodes de non-occupation de l'équipement. On note par ailleurs l'existence de zones rouges, prévoyant un stationnement sur les aires de livraison pour une durée inférieure à 10 minutes.

La politique de stationnement de la ville de Pontarlier garantit la gratuité du stationnement, mais fait respecter la rotation du parc grâce à la verbalisation systématique des contrevenants. **Par ailleurs, les poches de stationnement mises à disposition aux abords du centre-ville et des grands équipements assurent aux usagers des possibilités de stationnement** et permettent d'aérer les espaces publics les plus fréquentés. Pour exemple, le parking place Pergaud mutualise les places entre le cinéma, les équipements sportifs et les commerces à proximité.

On note cependant deux problématiques de stationnement localisées :

- Les abords du bâtiment d'activités « Le Millénium », comportant entre autres des services médicaux. Si le parking du pôle d'échanges multimodal permet d'y accéder rapidement pour la plupart des usagers, les personnes à mobilité réduite souffrent de l'absence d'un arrêt minute ou d'emplacements réservés en pied d'immeuble ;
- Les abords des stades, soumis à un stationnement sauvage généralisé les soirs de match malgré l'existence de poches de stationnement à une distance modérée. Des plots en bois ont été installés rue Junod pour éviter le stationnement illégal sur la voie cyclable, et une stratégie de communication est menée auprès des automobilistes concernés.

En outre, les zones commerciales offrent une part conséquente de stationnement privé, par ailleurs peu mutualisé entre les surfaces de vente. La question des capacités de stationnement se pose dans un contexte de rareté du foncier et d'un renforcement du cadre législatif relatif (loi Alur).



L'offre de stationnement à Pontarlier :

- 2 200 places de stationnement en zone blanche (7j)
- 775 places de stationnement en zone bleue (1h à 1h30 maximum)
- 53 places de stationnement en zone rouge (10 minutes maximum)
- 126 places réservées aux personnes handicapées.

5.6.3 Les flux de marchandises à l'échelle régionale

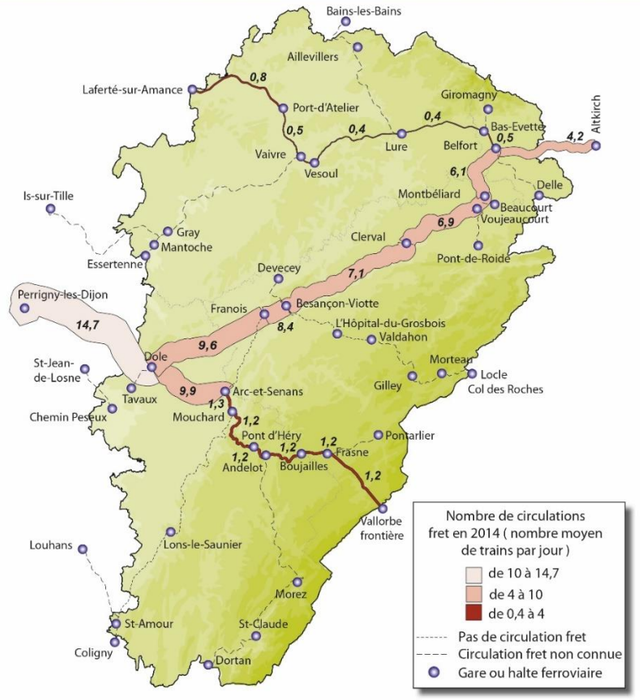
Le Doubs est le département comptabilisant le plus d'échanges de marchandises avec le reste des départements de Franche-Comté pour l'année 2013, avec un chargement estimé à près de 460M de tonnes-kilomètres pour un déchargement d'environ 427M de tonnes-kilomètres.

Toutefois, **le territoire du Grand Pontarlier est à l'écart des grands axes ferrés de circulation des marchandises d'échelles nationale et internationale.** En effet, les flux de fret ferroviaire en provenance de Dijon/Dole traversent le Doubs mais suivent un axe prioritaire Besançon – Belfort-Montbéliard - Allemagne. Une branche secondaire effectue des échanges avec Mouchard, quelques échanges se poursuivant ensuite jusqu'en Suisse en passant par Frasne et Vallorbe.

A l'inverse, le transport routier de marchandises est très présent sur le territoire. Les flux de circulation des poids-lourds sur l'axe Besançon – Suisse via la RN57 témoignent de l'importance des échanges sur cet axe, avec en moyenne 1 000 PL/jour en amont de Pontarlier et jusqu'à 1 500 PL/jour sur la portion de route nationale au sud de Pontarlier. Secondairement, l'axe Pontarlier – Belfort supporte aussi une circulation de poids lourds conséquente, dépassant les 450 PL/jour sur la section Pontarlier – Morteau. **Cette situation s'explique notamment par la dynamique économique locale, mais également par le phénomène de shunt du réseau autoroutier suisse.**

La présence de sites d'extraction de pierre à Chaffois et à Houtaud est génératrice de flux de poids lourds sur les axes routiers locaux. Ainsi, sur les 2 000 poids lourds traversant quotidiennement la commune de Houtaud, près de la moitié sont dus à l'activité de la carrière locale.

FRET FERROVIAIRE EN FRANCHE-COMTÉ - 2014
(Source : ORT Franche-Comté)

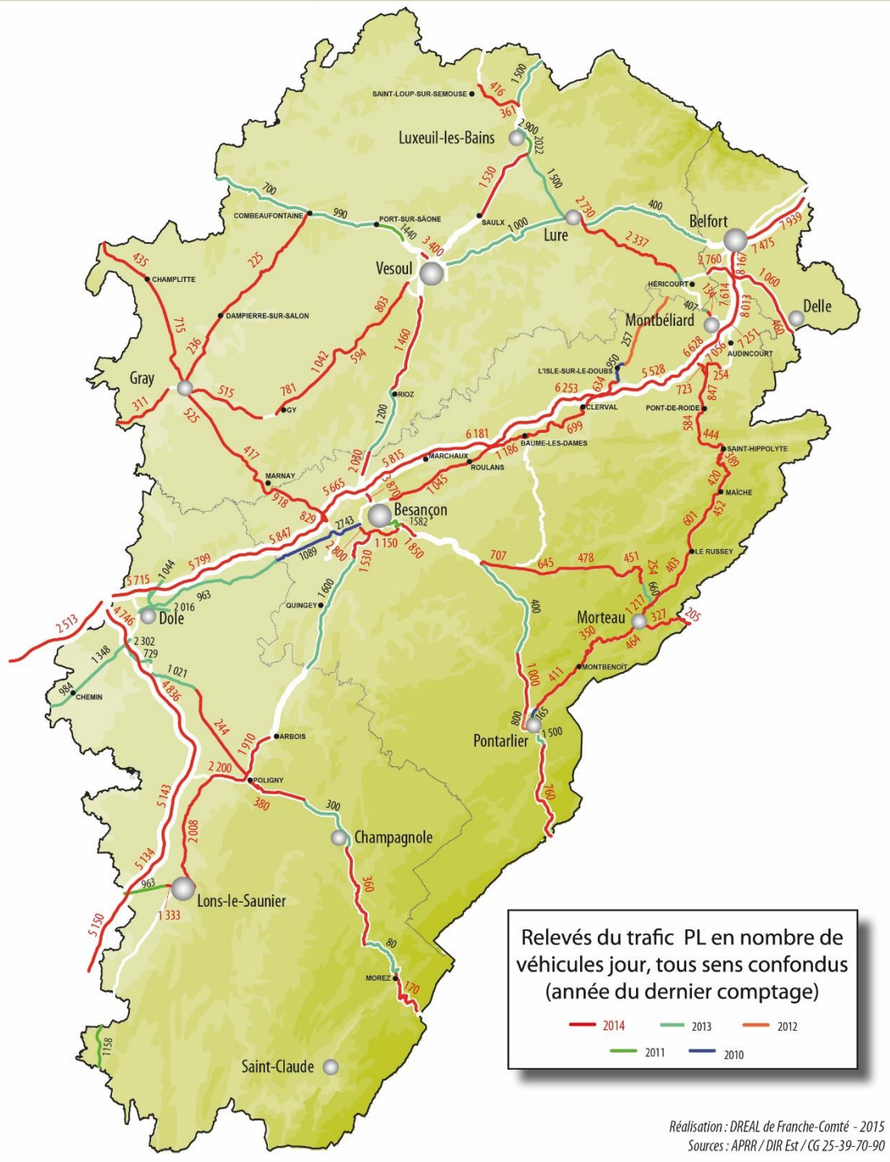


Réalisation : DREAL de Franche-Comté - 2015
Source : SNCF Réseau

ÉCHANGES INTRA-RÉGIONAUX EN FRANCHE-COMTÉ 2013 (en tonnes.kilomètres / source ORT Franche-Comté)

		département de chargement								
		Doubs	part	Jura	part	Haute-Saône	part	T. de Belfort	part	total déchargement
département de déchargement	Doubs	338 308 871	*73,6 % (↘)*	46 834 356	*17,6 % (↗)*	28 001 299	*13,6 % (↘)*	13 590 163	*49,0 % (↗)*	*426 734 689*
	Jura	52 808 279	*11,5 % (↗)*	179 876 903	*67,7 % (↘)*	7 247 209	*3,5 % (↘)*	487 500	*1,8 % (↗)*	*240 419 891*
	Haute-Saône	57 555 429	*12,5 % (↘)*	26 951 521	*10,2 % (↗)*	167 191 922	*81,1 % (↗)*	3 736 186	*13,5 % (↗)*	*255 435 058*
	T. de Belfort	11 085 633	*2,4 % (↘)*	11 855 791	*4,5 % (↗)*	3 640 990	*1,8 % (↘)*	9 931 308	*35,8 % (↘)*	*36 513 722*
	total chargement	*459 758 212*	*100,0 %*	*265 518 571*	*100,0 %*	*206 081 420*	*100,0 %*	*27 745 157*	*100,0 %*	**959 103 360**

TRAFIC JOURNALIER DE POIDS-LOURDS EN FRANCHE-COMTÉ
(Source : ORT Franche-Comté)



Réalisation : DREAL de Franche-Comté - 2015
Sources : APRR / DIR Est / CG 25-39-70-90

5.6.4 La logistique urbaine

Le transport de marchandises en ville a fait l'objet d'une étude spécifique menée en 2017 par la communauté de communes du Grand Pontarlier. La logistique urbaine, recouvre plusieurs types de déplacements en milieu urbain (définition du Laboratoire d'Économie des Transports, 2001) :

- Les déplacements réalisés par les particuliers pour effectuer leurs achats (50% du trafic de marchandises en ville) ;
- Les flux de biens et de matériaux en provenance et à destination des établissements industriels et tertiaires commerciaux et de service (40%) ;
- Les flux de gestion urbaine : travaux publics, ramassage des déchets, services postaux et livraisons à domicile… (10%).

Ces opérations de transport sont réalisées à part égale entre poids lourds (>3,5 tonnes) et véhicules utilitaires légers.

Ces flux sont dépendants d'une gestion urbaine adaptée, à la fois en termes de règlementation comme d'aménagements, afin de limiter leur impact sur le réseau de transport, sur l'activité économique qui dépend de ces flux et sur la vie locale (partage de la voirie, pollution de l'air et sonore, quiétude de l'espace public, etc.).

A l'heure actuelle, 5 arrêtés règlementent l'arrêt et le stationnement des véhicules de livraison à Pontarlier :

- L'arrêté du 12 mars 2009 autorise l'arrêt et le stationnement des camions de livraison sur la totalité des rues de la commune entre 7h et 19h le lundi et entre 7h et 10h du mardi au samedi ;
- L'arrêté du 11 janvier 2017 prévoit que les livraisons sont autorisées sur les aires prévues à cet effet de la rue de la Gare de 22h à 11h le lendemain, avec l'autorisation pour les autres véhicules de stationner jusqu'à 10 minutes en dehors de ces heures de livraison ;
- L'arrêté du 15 octobre 2013 définit que les véhicules de livraison sont prioritaires sur les aires de livraison de la rue de la République entre 7h30 et 11h, les autres véhicules ayant l'autorisation de s'arrêter jusqu'à 10 minutes sur ces emplacements ;
- L'arrêté du 20 octobre 2014 crée une aire de livraison partagée rue du Faubourg Saint Pierre avec stationnement prioritaire pour les véhicules de livraison entre 7h30 et 11h. Le même arrêté fixe la création d'une aire de livraison partagée rue du Faubourg Saint-Etienne avec les mêmes dispositions que le précédent, et la création d'un arrêt minute dans la même rue ;
- L'arrêté du 10 janvier 2017 interdit l'arrêt et le stationnement des véhicules sur la rue Arago (entre la rue Eiffel et la rue de la Libération) et interdit le stationnement des poids lourds de plus de 3,5t dans la rue Arago en dehors des heures d'ouverture du centre régional de dédouanement.

Toutefois, seuls l'arrêt et le stationnement sont concernés par cette réglementation. **La circulation des véhicules de livraison n'est pas restreinte, ni en tonnage ni en horaires.**

Il n'existe pas d'espace logistique de proximité sur le territoire, seules 8 aires de livraison et 1 arrêt minute permettent les échanges de marchandises en ville.

L'arrêt et le stationnement des véhicules de livraison se font en majorité sur des zones interdites (double-file, trottoir, etc.) et peuvent créer des conflits avec les autres usages de la voirie, en particulier lorsque les horaires de livraison coïncident avec les heures de pointe du matin. Les commerces de centre-ville ont généralement besoin d'être livrés avant l'ouverture afin de satisfaire aux demandes des clients, d'où des horaires de livraison matinaux à l'inverse des entreprises pour lesquelles la livraison ou l'enlèvement des biens peut se faire à toute heure, généralement entre 13h et 16h. **La logistique urbaine présente donc des enjeux plus importants en hyper-centre que sur le reste du territoire.**

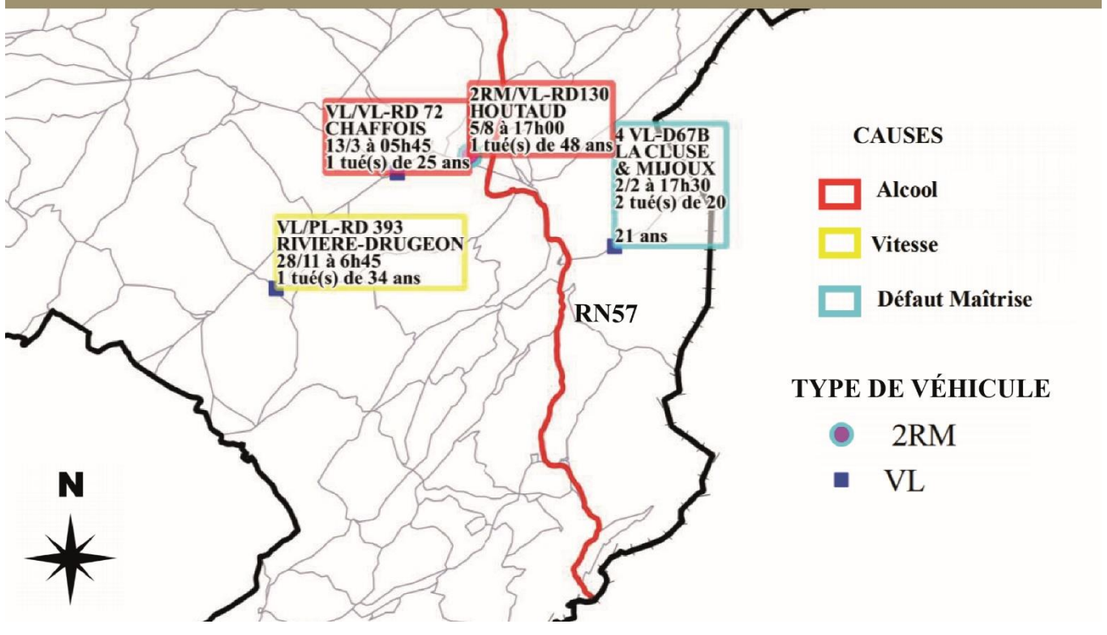
5.6.5 L'accidentologie

Dans le Doubs l'accidentologie est en baisse significative depuis la fin des années 2000 avec un nombre d'accident passant de 856 dont 98 mortels en 2008 à 356 dont 27 mortels en 2015. De manière générale, **l'accidentologie dans le département du Doubs concerne principalement les routes départementales hors agglomération.** Si l'alcool au volant est la principale cause d'accidents mortels dans le Doubs (responsable de 2 décès en en 2016 à Chaffois et Houtaud), la vitesse est également en cause. 86% des accidents du Doubs en 2016 sont intervenus à moins de 20 km du domicile des victimes.

À l'échelle du territoire, **la RD437 sur l'axe Mouthe/Pontarlier/Montbéliard ainsi que l'arrondissement de Pontarlier affichent une gravité particulièrement élevée.** On recense ainsi près de 60 accidents en 2012 sur la portion de la RN57 située au sud de Pontarlier.

La préfecture du Doubs mène une politique de dissuasion via la mise en place de panneaux indiquant la présence de contrôles radars fréquents sur le tracé de la RN57, en plus des radars automatiques et autonomes maillant l'itinéraire.

ACCIDENTOLOGIE 2016 (SOURCE & RÉALISATION DDT 25)



5.7 Les offres de transport alternatives à la voiture individuelle

5.7.1 Les transports collectifs d'échelles nationale et régionale

La situation géographique du Grand Pontarlier en fait un territoire à l'écart des grands axes de circulation d'ampleur nationale. Toutefois, quelques offres de transports collectifs ferroviaires et routières assurent sa desserte aux échelles nationale et régionale, sans oublier la Suisse, bien que leur cadencement ne soit pas toujours adapté aux différents motifs de déplacements.

Si la connexion au reste du territoire national s'effectue principalement via les gares TGV de Frasne et de Besançon, extérieures au territoire, la gare TER de Pontarlier permet des déplacements à une échelle plus réduite.

Une connexion assez limitée au reste du territoire national

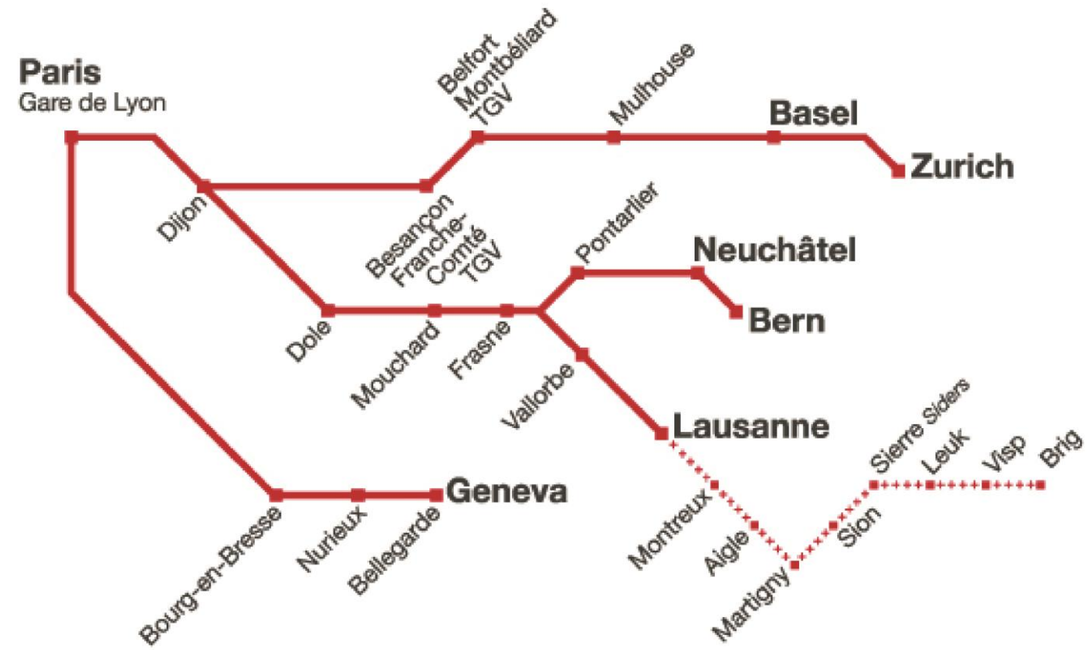
On recense globalement peu d'offres alternatives à la voiture individuelle permettant des déplacements à l'échelle nationale ou internationale. **Le territoire du Grand Pontarlier est équipé d'une gare TER et sa connexion au réseau ferré national « grande vitesse » dépend donc des gares TGV à proximité**.

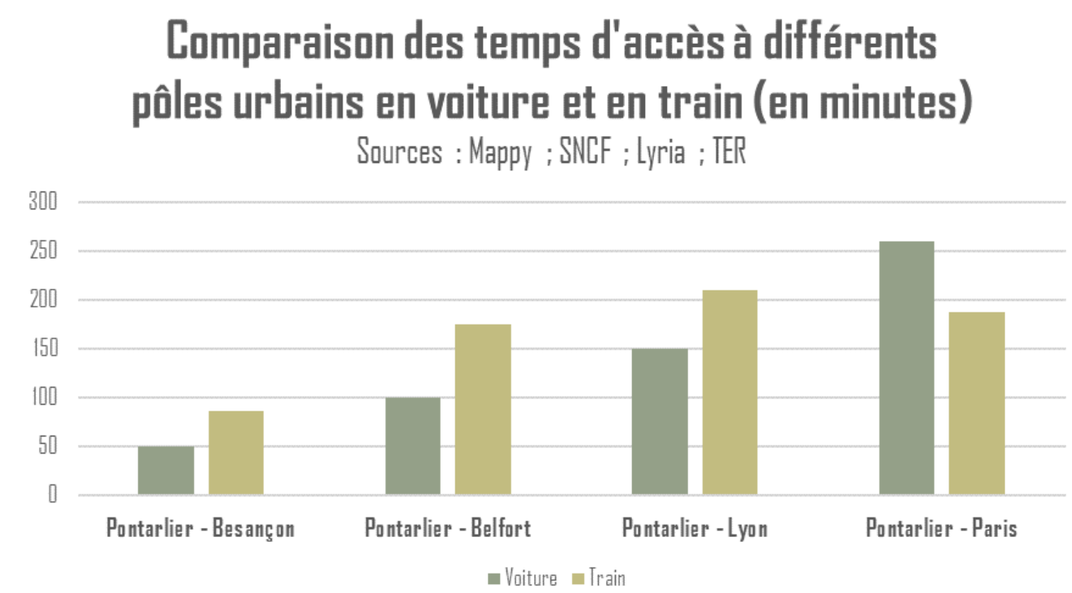
La gare TGV de Frasne est la plus proche du territoire puisque située à moins de 15 km de la ville-centre. Cependant, seule la ligne de TGV Lyria Paris – Lausanne y effectue un arrêt. En direction de Paris, ce TGV effectue 8 allers-retours quotidiens depuis Frasne, mais ne permet pas une arrivée avant 10h dans la capitale. Une branche du réseau Lyria passe par Pontarlier pour continuer jusqu'à Neuchâtel puis Berne, avec de faibles cadencements (3 services quotidiens).

La gare TGV de Besançon assure quant à elle l'accès au reste du territoire national, notamment aux grands pôles urbains : Marseille est accessible en 3h45min, Lille en 3h15min, Paris et Lyon en 2h, Strasbourg en 1h40min, etc. Située à environ une heure de route de Pontarlier, et à plus d'une heure en transports en commun (TER ou car régional), **cette gare ne joue un rôle que pour les déplacements occasionnels des résidents du territoire**.

En TER, l'accès aux grands pôles urbains nécessite d'effectuer au moins une correspondance dans une gare extérieure au territoire. Pour exemple, pour se rendre à Lyon en train, il faut effectuer un changement en gare de Mouchard, ou à Frasne puis à Dijon ; le trajet dure au minimum 3h et 30 minutes. La comparaison des temps de trajet en train et en voiture vers ces différents pôles montre une faible compétitivité de l'offre ferrée face à la voiture individuelle. Paris est la seule destination pour laquelle l'offre ferrée est compétitive en termes de temps de trajet.

CARTE DU RÉSEAU TGV LYRIA (source : TGV-lyria.com)





Une offre de transport vers la Suisse peu compétitive

Il existe plusieurs solutions pour se rendre en Suisse grâce aux transports collectifs. Cependant, ces offres sont gérées par un certain nombre d'exploitants (français, suisses, publics et privés), ce qui nuit à leur clarté et à leur coordination. Il est possible de se rendre en Suisse grâce à différentes offres françaises et suisses :

- La ligne Lyria Paris – Lausanne permet de se rendre à **Lausanne** à raison de 4 départs quotidiens depuis Frasne (10h42 ; 14h42 ; 18h42 ; 20h42) avec un service supplémentaire le dimanche (16h39). Les retours sont également cadencés au nombre de 4 par jour (7h13 ; 9h14 ; 13h14 ; 19h14) avec un retour supplémentaire le vendredi et le dimanche (17h14) ;
- Une liaison entre la gare de Frasne et la gare de Pontarlier est assurée par TER, bus de la SNCF ou par un train de la compagnie suisse CFF reliant notamment Fleurier et Neuchâtel. Depuis Pontarlier, il est donc possible de se rendre à **Neuchâtel** grâce à 3 allers-retours quotidiens (départs à 11h06, 15h06 et 21h03 et retours à 8h55, 12h56 et 18h49) ;
- Une ligne TER mixte gérée par la SNCF et CFF relie Pontarlier à **Vallorbe**, avec 13 services quotidiens et des horaires adaptés aux horaires de travail (dont 6 départs entre 5h et 9h du matin). Le trajet dure environ 32 minutes ;
- Une ligne de car exploitée par la société Suisse TransN permet de rejoindre **Fleurier** et **Couvet** depuis la gare de Pontarlier avec 7 services quotidiens en jour ouvrable, dont 3 services entre 5h et 9h du matin permettant les trajets domicile-travail. Un service supplémentaire, à la demande (réservation une heure à l'avance), permet un rabattement sur Pontarlier après 21h. Le trajet dure 33 minutes pour rejoindre Fleurier, 56 minutes pour Couvet.

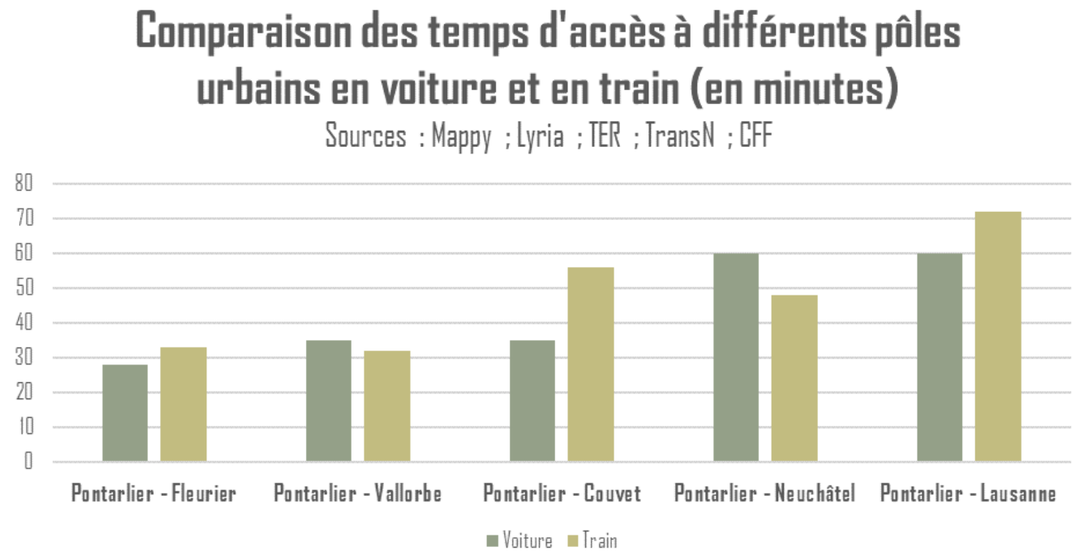
Le cadencement des trains en destination des pôles de Lausanne et de Neuchâtel n'est donc pas adapté aux déplacements domicile-travail des actifs résidant sur le territoire. Toutefois, l'offre de transports collectifs permet d'atteindre assez facilement les pôles d'emploi de Vallorbe et de Fleurier, avec des temps de trajet proches de ceux réalisés en voiture.

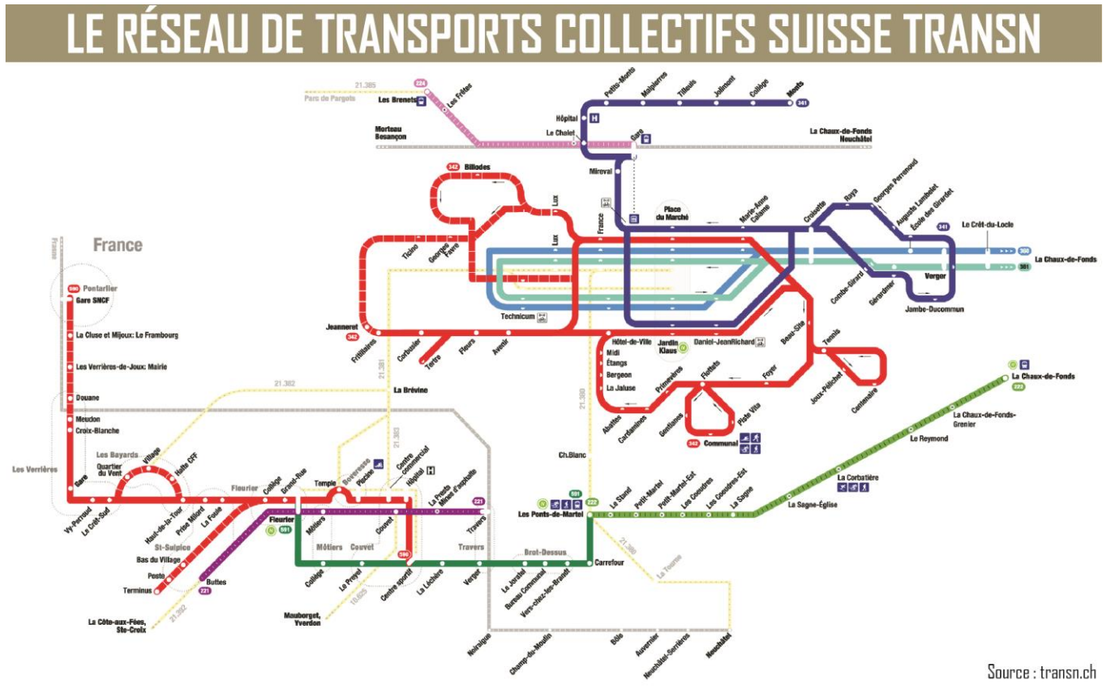
Côté Suisse, les réseaux de transport sont denses et permettent généralement les correspondances. Depuis Fleurier, une correspondance TransN permet ainsi de rejoindre Neuchâtel en 42 minutes ; une ligne de car de la société privée Travys effectue la liaison Vallorbe – Yverdon-les-Bains ; etc.

Certaines entreprises suisses assurent le transport de leurs salariés, à l'image de la société Jaeger Lecoultre basée au Sentier ayant mis en place depuis 2008 un service de ramassage quotidien depuis Pontarlier et Morez (pour un coût de 100 000€ par an et par car – source France 3 BFC).

La faible compétitivité des transports collectifs vers la Suisse trouve donc plusieurs explications :

- Les zones d'emploi des frontaliers sont très diffuses, en particulier le long de la frontière, et il faut donc rajouter aux temps de trajet annoncés les temps de parcours pour rejoindre la gare et la destination finale ;
- Les horaires de prise de poste sont très variables et ne sont pas toujours compatibles avec les horaires des transports en commun ;
- Le manque d'intégration tarifaire et horaire des différentes offres les rendent trop complexes à utiliser quotidiennement ;
- Certains frontaliers ont besoin d'effectuer des crochets sur leur trajet (crèche/école, achats, …).





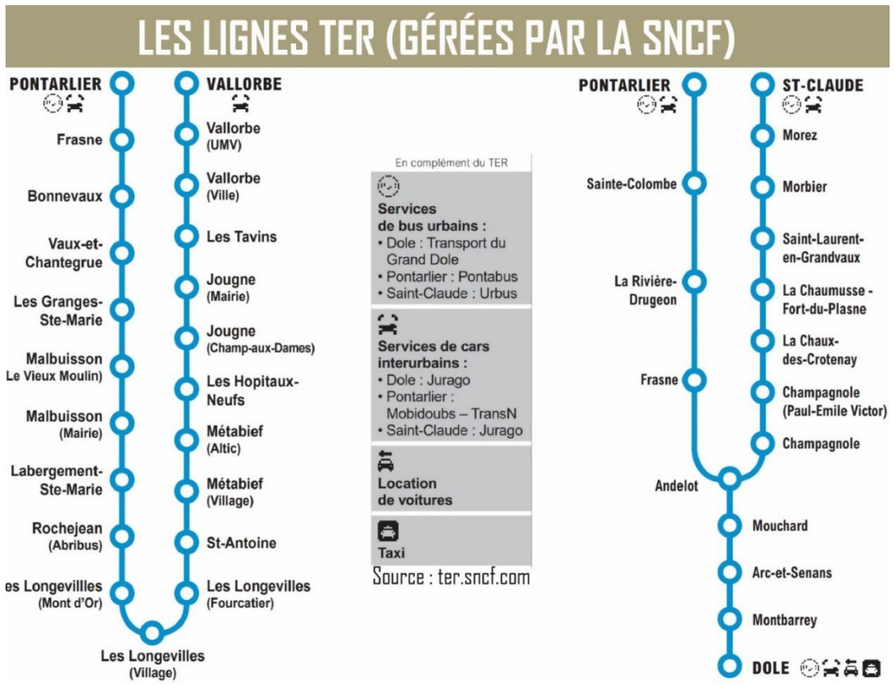
Un réseau de transports collectifs régional efficace

À l'échelle régionale, l'offre de transports collectifs est peu étoffée mais efficace. Elle se compose de :

- Deux lignes TER mixtes (trains et cars) gérées par la SNCF :
  - Pontarlier – Frasne – Vallorbe (desservant Sainte-Colombe) avec 13 services journaliers ;
  - Pontarlier – Dole à raison de 14 services quotidiens.
- Deux lignes interurbaines (cars) gérées par le département du Doubs :
  - Ligne Mobidoubs A Besançon – Pontarlier par Ornans ou ligne express par Etalans et Nods ;
  - Ligne Mobidoubs B Montbéliard – Pontarlier par Morteau.

Les deux lignes TER sont bien cadencées et permettent le rabattement des communes rurales du Doubs vers le territoire. Par ailleurs, la ligne A du réseau Mobidoubs, très fréquentée, permet de rejoindre Besançon en environ 1h dans sa version « express ». A raison de 8 services quotidiens en semaine, elle est adaptée aux déplacements domicile-travail. Elle représente aussi un moyen efficace de rejoindre la gare de Besançon pour des déplacements à plus grande échelle. La version « régulière » dessert une dizaine de communes du Doubs situées entre Besançon et Pontarlier, et permet donc également les déplacements pendulaires des actifs travaillant sur le pôle d'emploi de Pontarlier mais n'y résidant pas.

La halte ferroviaire de Sainte-Colombe permet notamment le déplacement d'une cinquantaine d'enfants vers Pontarlier, à raison de 4 services quotidiens (trajet inférieur à 10 minutes). D'autres haltes existaient auparavant sur Granges-Narboz et sur La Cluse-et-Mijoux mais ont été supprimées depuis. Cependant, la ligne ferrée Pontarlier-Vallorbe est dite souffrir d'une faible qualité de service (grèves, retards, pannes…) nuisant à sa fréquentation.



- Un territoire faiblement desservi par les réseaux de transport collectif d'échelle nationale, dépendant de gares TGV extérieures au territoire
- Un manque de coordination des offres de transport collectif vers la Suisse, nuisant à leur compétitivité face à la voiture individuelle
- Des transports régionaux permettant un rabattement efficace sur Pontarlier et adaptés aux déplacements domicile-travail.

5.7.2 L'offre de transport urbain du Grand Pontarlier

On recense deux offres de transport urbain sur le territoire : le réseau Pontabus et le service de transport à la demande Ticto. **Ces services ne desservent pas l'intégralité du territoire, seules les communes de Pontarlier et de Doubs étant couvertes par un service de transport en commun.** Après consultation sur 2008-2009, les autres communes n'ont effectivement pas souhaité être intégrées dans le périmètre de la délégation de service public en raison du coût élevé du service. Toutefois, **il existe une réelle demande quant à la mise en place d'un réseau de transports en commun à l'échelle intercommunale.**

Jusqu'au 28 février 2018, le réseau Pontabus est composé d'une ligne régulière desservant notamment la gare SNCF, l'espace Pourny, le quartier Pontarlier Village, la mairie et le quartier Bois de Doubs. Son cadencement est plutôt faible, avec 13 services quotidiens en semaine mais seulement 3 avant 9h du matin (soit 25 ou 40 minutes séparant chaque bus), passant à 2 en période de vacances scolaires (7h05 puis 8h10). Le parc de véhicules se compose de 4 bus dont l'ancienneté moyenne s'élève à plus de 15 ans.

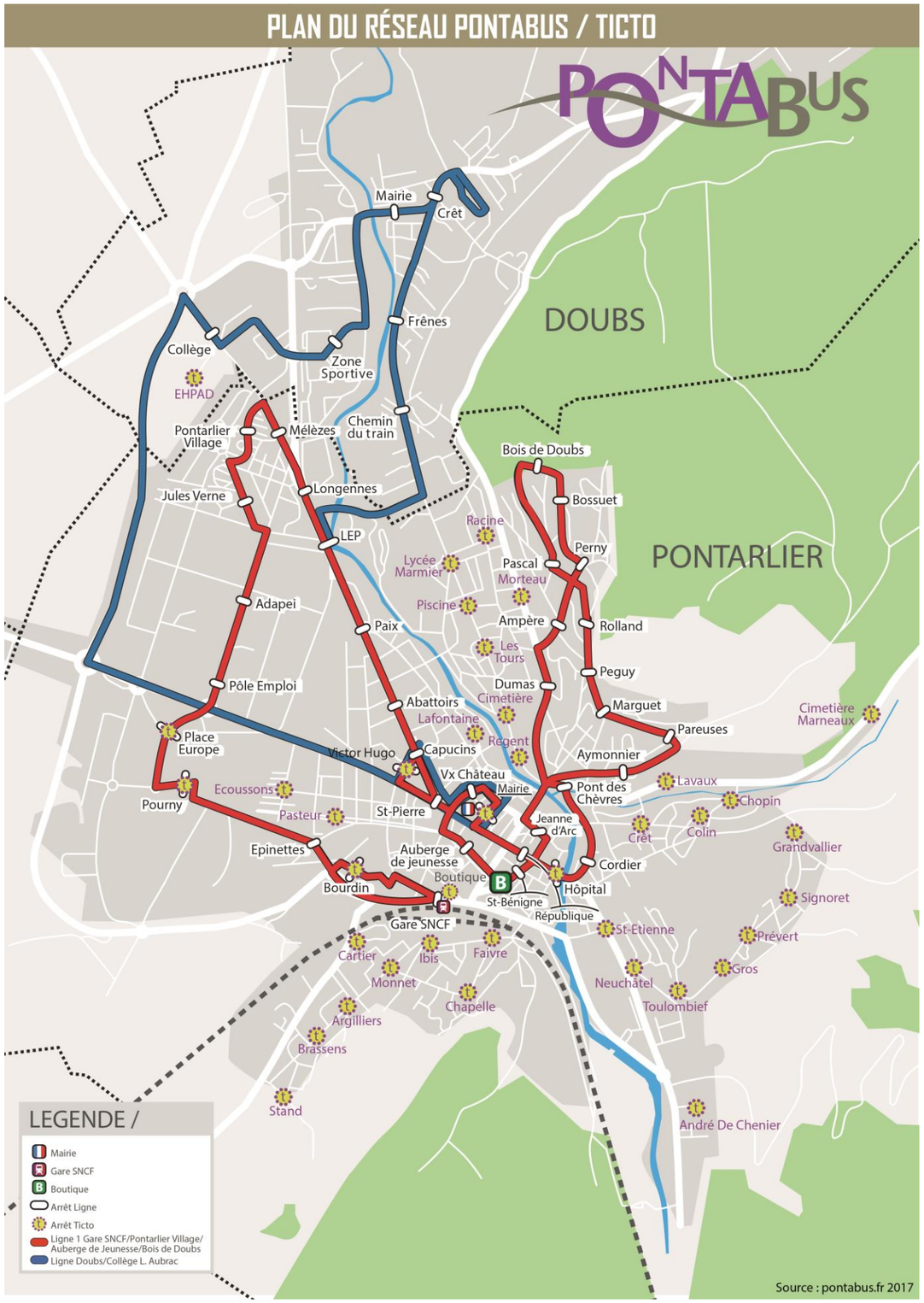
Cette ligne régulière est complétée de 5 lignes courtes desservant les écoles primaires (Clerc, Cordier), les collèges (Aubrac, Grenier, Malraux) et le lycée Xavier Marmier de Pontarlier. Une ligne scolaire spécifique dessert le collège Lucie Aubrac en passant notamment par la mairie de Doubs. Ces services sont ouverts à tous et pas uniquement aux scolaires. Le transport scolaire urbain est complété par le service scolaire Mobidoubs qui permet le rabattement sur Pontarlier des élèves habitant dans un rayon d'environ 30 km autour de Pontarlier. **La couverture spatiale restreinte du réseau Pontabus et son cadencement insuffisant en font cependant un service inadapté aux actifs du territoire. Il est ainsi quasi-exclusivement utilisé par les scolaires,** qui représentent plus de 95% des titres vendus en 2016.

Par ailleurs, **le nombre de voyages sur la ligne 1 a baissé de -14% entre 2016 et 2014.** Ainsi, la DSP en date du 1er mars 2018 prévoit la suppression de la ligne régulière, la réorganisation des transports scolaires, et le passage au transport à la demande uniquement.

Le service de transport à la demande *Ticto* propose 38 points de prise en charge ou de dépose sur Pontarlier et sur Doubs (par convention avec la ville de Pontarlier). Pour les personnes à mobilité réduite et les plus de 75 ans, le service propose une prise en charge à domicile. Ces derniers représentent 82% des usagers du service en 2016. La part d'usagers « classiques » est réduite (18%) mais en légère croissance depuis 2014 où elle était descendue à 14%. Un service de transport à la demande est proposé les jeudis pour relier les communes du territoire (Houtaud, Granges-Narboz) au marché de Pontarlier.

Nombre de voyages comptés par service et évolution 2014-2016

	Nombre de voyages comptés en 2014	Nombre de voyages comptés en 2016	Part relative (2016)	Evolution 2014-2016
Ligne 1	79 341	67 984	43,2%	*-14,3%*
Services scolaires	84 738	82 924	52,7%	*-2,1%*
Service Ticto	6 301	6 404	4,1%	*1,6%*
TOTAL	**170 380**	**157 312**	**100%**	**-7,7%**



5.7.3 Le covoiturage

La pratique du covoiturage concerne à la fois les déplacements à grande échelle, mais également les mouvements de courte distance notamment pour le motif domicile-travail. La situation transfrontalière du territoire et les problématiques rencontrées sur le réseau routier local font du développement du covoiturage un enjeu particulier pour le Grand Pontarlier.

Un projet de plateforme de covoiturage publique-privée existe depuis 2011 à l'échelle de l'Arc Jurassien. Porté côté suisse par le pôle de compétences en développement régional *arcjurassien.ch*, côté français par le PNR du Haut-Jura, et bénéficiant du soutien du programme INTERREG France – Suisse, le projet regroupe plus de100 entreprises en 2017 pour plus de 30 000 salariés. Parmi eux, la pratique du covoiturage est ainsi passée de 13% à 25% entre 2011 et 2016. En plus du recensement des aires de covoiturage côté français et côté suisse, la plateforme met à la disposition des usagers une centrale téléphonique permettant de trouver un covoiturage sur le trajet recherché/proposé.

Le projet compte 16 territoires partenaires, répartis entre la France et la Suisse. Le Pays du Haut-Doubs, regroupant 5 communautés de communes dont celle du Grand Pontarlier, est partenaire de la démarche notamment via la mise en place d'objectifs au sein de son SCOT, dont l'un des enjeux est l'adaptation de l'offre de transport aux évolutions sociodémographiques observées sur le territoire. Outre la participation à une stratégie de communication relative à la pratique du covoiturage, les communes partenaires mettent à disposition des habitants des aires de covoiturage, soit des places de stationnement signalées et réservées aux covoitureurs.

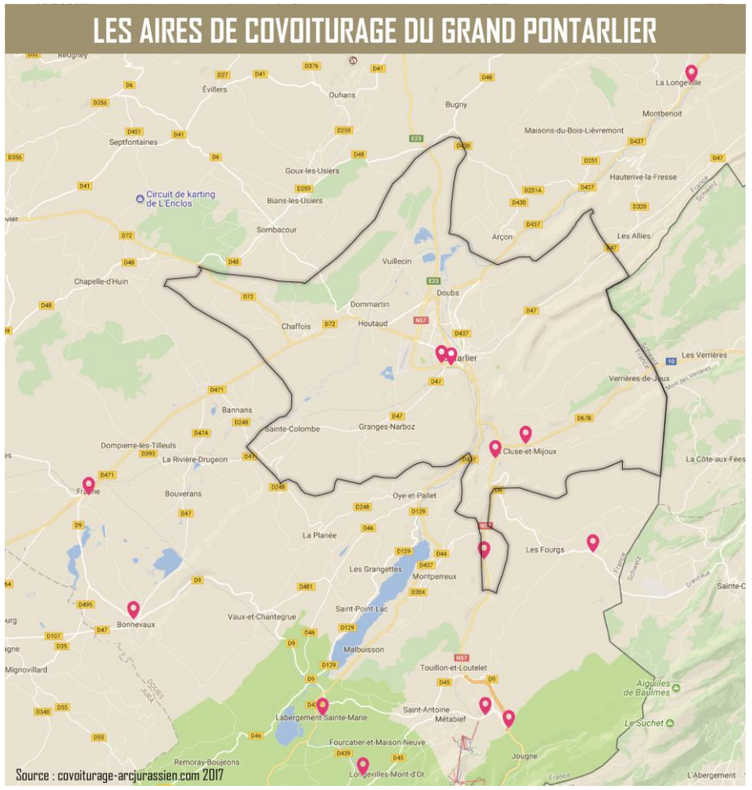
Les résultats sont multiples : besoins réduits en stationnement pour les entreprises et les communes de destination, économies financières pour les covoitureurs, réduction de la congestion sur les infrastructures routières, réduction des émissions de CO_2, image plus attractive des entreprises et des territoires, …

Deux communes du territoire sont équipées d'aires de covoiturage, pour un total de 5 parkings :

- À Pontarlier, il s'agit de l'espace Pourny (600 places au total) et du parking du pôle d'échanges multimodal (300 places au total) ;
- À La Cluse-et-Mijoux, sur le tracé de la RN57, un parking propose entre 10 et 30 places de covoiturage au niveau de la pharmacie, tandis qu'un parking au sud de la commune propose 30 à 50 places ; 30 à 50 places sont également disponibles à l'est, au niveau de la RD67b.

Toutefois, même si les parkings covoiturage sont bien utilisés, on constate que la signalétique est incomplète sur la commune de Pontarlier et les aires de covoiturage sont faiblement mises en valeur au sein de l'espace urbain. On observe également l'absence d'aires de covoiturage au nord de Pontarlier pour décharger les flux de circulation sur la RN57 au niveau de la commune.

D'autres aires existent également mais ne sont pas formellement identifiées, comme au niveau du cimetière à Sainte-Colombe. À Pontarlier, le parking du Dojo est régulièrement saturé en raison de son utilisation à des fins de covoiturage vers la Suisse. Des besoins ont par ailleurs été exprimés à Granges-Dessus et à Oye-et-Pallet. Un plan d'aménagement des aires de covoiturage établi par le syndicat mixte du Haut-Doubs est en cours d'évaluation avec une réflexion pour le repérage de nouvelles aires de covoiturage d'échelle locale, notamment au niveau de la Communauté de Communes des Lacs et Montagne du Haut-Doubs où des besoins se font ssentir.



5.7.4 L'arrêt des navettes shopping

L'association Commerces Pontarlier Centre a mis en place en août 2016 un service de navettes shopping, avec le soutien des communes de Pontarlier, Doubs et Houtaud, des associations Commerces Grand Pontarlier, Grands Planchants, Houtaud et Doubs, et de la Chambre de Commerce et d'Industrie. **Ces navettes desservaient gratuitement les différentes zones commerciales de Pontarlier, Doubs et Houtaud**, les samedis de 10h à 19h, avec un cadencement assez important (une navette toutes les 30 minutes jusqu'à 14h puis une toutes les 15 minutes).

Les navettes effectuaient depuis 2017 des arrêts aux points suivants :

- Zone de Doubs : parking couvert Hyper U ;
- Rue de Besançon : arrêt de bus « la Paix » ;
- Centre–ville : rue Morand ;
- Centre-ville : arrêt de bus Place Saint-Pierre ;
- Zone des Grands Planchants : arrêt de bus du magasin Maison du Monde ;
- Zone de Houtaud : parking du magasin M. Bricolage.

La fréquentation moyenne des navettes sur la première année d'exercice s'est établie à 70 voyageurs par samedi, avec un public majoritairement composé de personnes captives (personnes âgées, individus de moins de 25 ans sans permis ou sans véhicule). L'augmentation de la plage horaire du service en 2017 et la création d'arrêts supplémentaires visait à renforcer la fréquentation pour atteindre au moins 100 voyageurs par jour de service, seuil nécessaire à la pérennisation du service. Toutefois, **ces seuils n'ayant pas été atteints, il a été décidé de ne pas pérenniser le service.**

5.7.5 La circulation aérienne

La commune de Pontarlier dispose d'un aérodrome civil ouvert à la circulation aérienne publique, localisé à l'ouest de la zone d'activité des Grands Planchants, et séparée de cette dernière par la RN57. Composé de deux pistes orientées nord-sud, il est utilisé à des fins de loisir et de tourisme.

La carte d'approche à vue de l'aérodrome contient des consignes particulières prévoyant le non-survol de la commune de Vuillecin.

5.8 Les modes actifs

5.8.1 Les grands itinéraires de découverte

Un réseau de voies cyclables intercommunales incomplet

Le territoire du Grand Pontarlier est marqué par une dichotomie du relief. La plupart des communes, dans la partie nord-ouest de la communauté de communes, est située sur la plaine de l'Arlier et est donc moins soumise aux contraintes topographiques que d'autres communes comme Verrières-de-Joux ou La Cluse-et-Mijoux qui s'inscrivent quant à elles dans un relief de plateau. La mise en place de liaisons cyclables à l'échelle intercommunale est toutefois facilitée par la cluse, créant une perméabilité du massif montagneux.

On recense sur le territoire deux pistes cyclables d'échelle intercommunale :

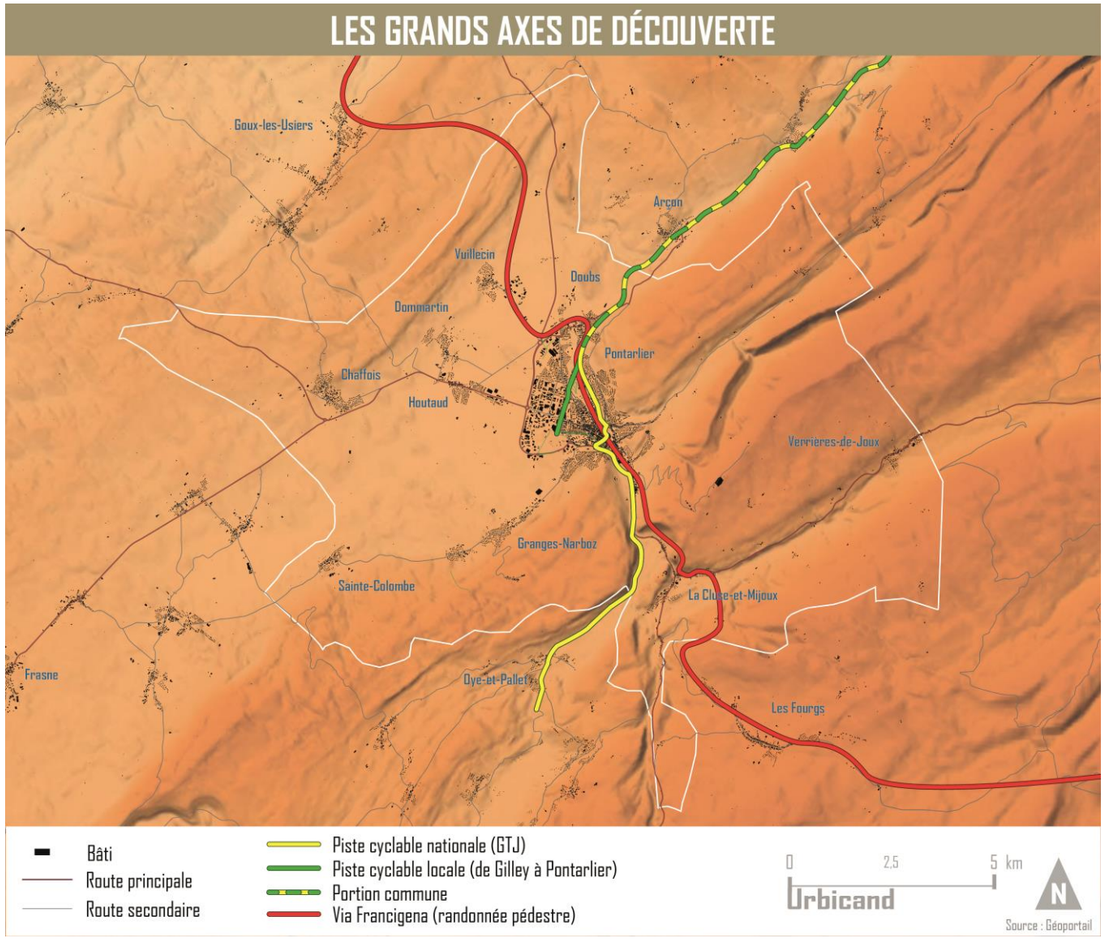
- La piste cyclable de Gilley à Pontarlier, longeant le Doubs et s'arrêtant rue de Besançon à Pontarlier (« Le Chemin du Train ») ;
- La Grande Traversée du Jura (GTJ), chemin de randonnée adapté à la pratique cyclable, reprenant le tracé de la voie précédente puis continuant depuis Pontarlier jusqu'à Oye-et-Pallet.

Ces pistes permettent de traverser le territoire selon un axe nord-sud, sur un itinéraire globalement balisé et sécurisé hormis au centre de Pontarlier où le marquage au sol des voies cyclables et la signalisation de l'itinéraire font défaut sur la plupart des axes empruntés localement. Le long de la RN57, après la zone urbaine de Pontarlier, l'itinéraire cyclable est composé pour partie d'une bande cyclable, complétée d'une voie physiquement séparée au niveau des zones de danger (virages, zones d'insertion, voirie resserrée…). L'aménagement est bien globalement entretenu dans le périmètre de l'intercommunalité.

Le Chemin du Train, rénové en 2012, propose des aménagements de qualité et joue un rôle touristique puisque surplombant la vallée du Doubs. **En revanche, certaines traversées de route ne sont pas sécurisées,** à l'exemple de l'intersection entre la voie cyclable et la Grand rue à Doubs : l'absence de marquage au sol et d'un dispositif de ralentissement sur l'axe principal représente un danger pour les usagers de la véloroute.

Ces voies ne sont pas connectées aux réseaux cyclables départementaux (peu développés) ou régionaux (notamment l'Eurovéloroute 6 passant par Besançon), **ni au réseau Suisse pourtant très dense et peu éloigné du territoire** (desservant notamment Vallorbe et Les Verrières).

Intersection entre le Chemin du Train et la RD130 (Doubs)



Voie et bande cyclable au sud de Pontarlier (RN57)

Il est à noter l'absence d'autres voies cyclables intercommunales, malgré l'importance des déplacements pendulaires entre Pontarlier et sa couronne. Pourtant, la topographie locale est favorable aux modes actifs sur la partie ouest du territoire, avec un temps de trajet vers Pontarlier inférieur à 30 minutes sauf depuis Verrières-de-Joux, plus éloignée de la ville-centre et séparée géographiquement par la cluse. Les routes départementales assurant la liaison entre les communes ne sont cependant pas toujours adaptées à la pratique du vélo : chaussée étroite, absence de bas-côté, revêtement en mauvais état, etc. **L'insécurité de ces routes est pointée du doigt par les élus et les habitants du territoire.**

Par ailleurs, la pratique des modes actifs sur le territoire est freinée par la présence de deux obstacles majeurs :

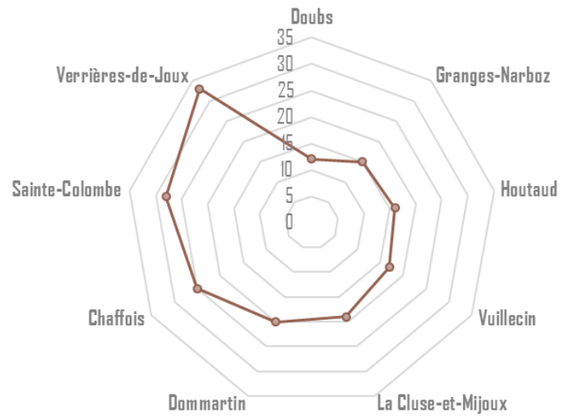
- La plaine du Drugeon, espace naturel protégé, présente une certaine perméabilité aux déplacements et notamment aux modes doux ;
- La RN57 constitue un obstacle urbain majeur et en particulier à cause de l'absence d'aménagements de traversée (passages piétons, signalisation de traversée de cycles…) sur l'intégralité de la partie ouest de l'infrastructure, la rendant impossible à franchir par les cyclistes comme par les piétons.

Malgré une organisation territoriale globalement propice aux déplacements doux, la RN57 représente un obstacle majeur qui empêche les échanges non-motorisés entre Pontarlier et l'ouest du territoire. Par ailleurs, cette portion de la rocade n'est pas équipée de pistes cyclables, et les carrefours giratoires ponctuant l'itinéraire représentent des zones de danger importantes pour les usagers des modes doux puisqu'adaptés uniquement aux véhicules motorisés. La commune d'Houtaud fait part de son souhait d'aménagement d'un franchissement de la RN57 pour favoriser les déplacements doux vers ou depuis Pontarlier.

La continuité des mobilités douces entre Doubs et Pontarlier est à l'étude, puisque les échanges entre les deux communes sont conséquents et représentant un enjeu majeur notamment du fait de la présence d'équipements scolaires (Collège L. Aubrac, Lycée X. Marmier…) qui renforce les besoins de sécurisation des déplacements locaux. **D'autres besoins sont exprimés, notamment entre Houtaud et Pontarlier, et pour relier Dommartin, Vuillecin et Doubs, et notamment pour permettre le déplacement des jeunes vers les équipements scolaires, culturels et de loisirs.**

Caractéristiques des itinéraires cyclables à destination de Pontarlier				
Commune d'origine	**Distance (km)**	**Temps de trajet (minutes)**	**Dénivelé + (m)**	**Dénivelé - (m)**
Doubs	3,4	**12**	0	0
Houtaud	3,9	**16**	0	0
Granges-Narboz	4,6	**15**	7	46
Vuillecin	5	**17**	0	0
Dommartin	5,2	**20**	0	0
La Cluse-et-Mijoux	5,5	**19**	32	68
Chaffois	7,5	**25**	0	0
Sainte-Colombe	8,4	**28**	0	0
Verrières-de-Joux	10,9	**33**	25	111

Temps de trajet en vélo vers le centre-ville de Pontarlier (en minutes)



Route Départementale D47 entre Sainte-Colombe et Granges-Narboz

Piéton traversant la prairie entre la RD72 (Houtaud) et la RN57

5.8.2 Les déplacements cyclables à l'échelle communale

La plupart des communes du territoire ne présentent pas d'enjeux particuliers vis-à-vis des aménagements cyclables, en raison de leur superficie généralement limitée et de leur caractère résidentiel marqué. À l'inverse les communes concentrant services et équipements ont un intérêt fort dans la présence d'aménagements cyclables, de manière à améliorer la qualité des déplacements en vélo, sécuriser et baliser les trajets, et donc au final favoriser le report modal.

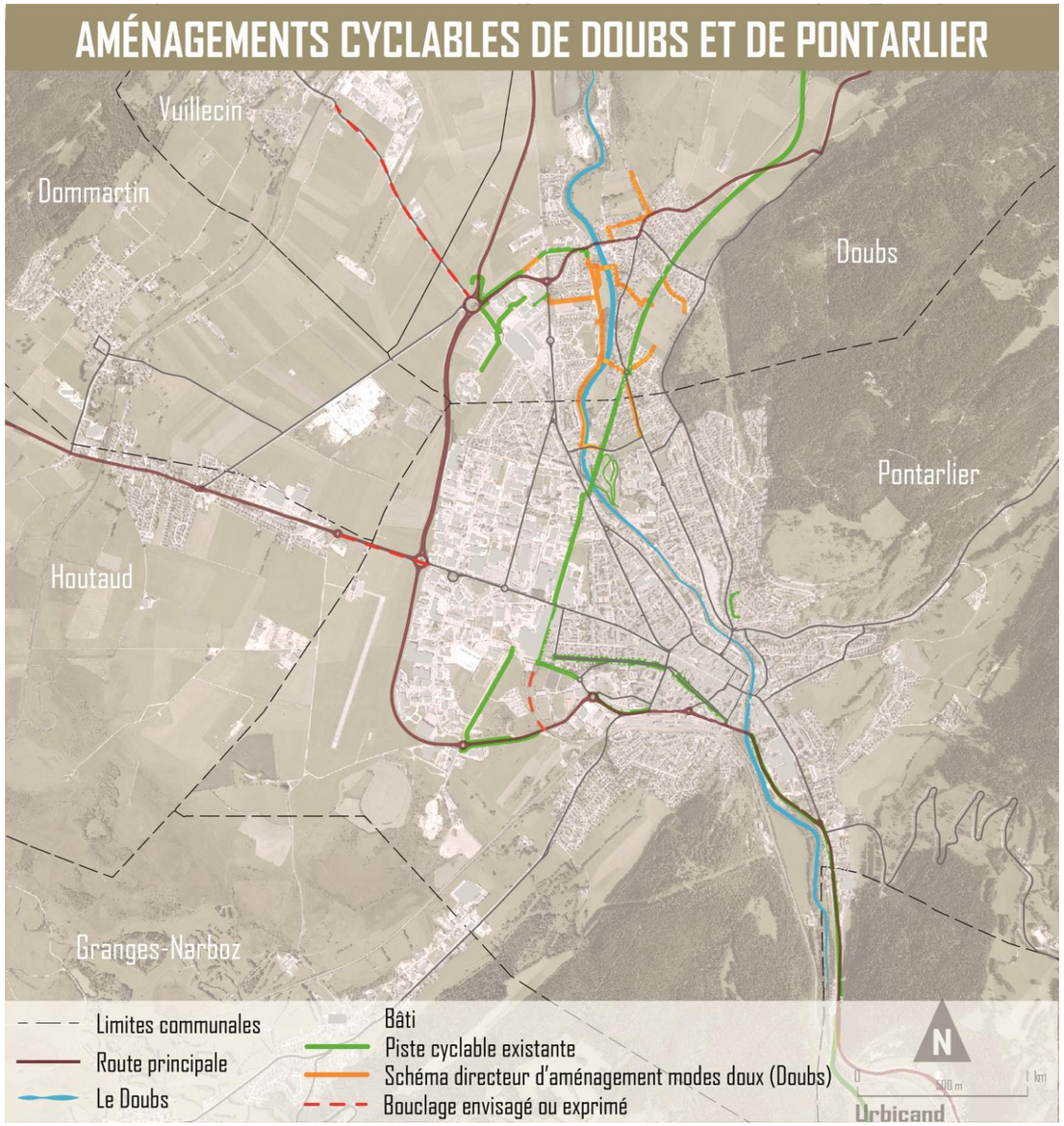
Les deux seules communes du territoire à posséder des aménagements cyclables sont Doubs et Pontarlier :

- **La commune de Doubs a mis en place un schéma directeur d'aménagement des modes doux,** prévoyant un maillage pertinent du territoire communal par des bandes ou des pistes cyclables. Ces voies relient les principaux équipements du territoire (collège, zone commerciale, terrains de sport, quartiers résidentiels, zones d'urbanisation future, etc.) et sont réunies par un axe central longeant le Doubs ;
- **Pontarlier propose peu d'aménagements cyclables, mais ceux existant sont de qualité** : hormis les voies vertes à portée intercommunale, des axes structurants à l'exemple de la rue Marpaud et le boulevard Pasteur sont équipés de pistes cyclables (séparées des voies de circulation à la différence des bandes cyclables) à double sens. Également, la RN57 est doublée d'une piste cyclable après la sortie sud de Pontarlier.

La ville centre mène une politique de développement des aménagements cyclables, en intégrant dans chaque projet d'aménagement les voies cyclables à créer. Cette stratégie permettra à terme de densifier le maillage de la commune, notamment au niveau des zones d'activité où les aménagements sont globalement inexistants. Le centre-ville de Pontarlier souffre également d'un manque d'aménagements cyclables. La voirie locale y est parfois étroite et ne favorise pas la cohabitation des modes doux et motorisés.

À Houtaud, l'axe central de la commune (Grand Rue, RD72) a été réaménagé avec la création d'un trottoir partagé piétons-cyclistes. Cependant, la visibilité de la piste cyclable est difficile en raison d'une signalétique insuffisante voire absente. Le projet de 3e tranche d'aménagement de la traversée de la route départementale prévoit la création d'une piste cyclable pour relier zones commerciale et résidentielle.

Piste cyclable à deux sens de circulation rue Marpaud, Pontarlier



Stationnement des cycles

Globalement, les possibilités de stationnement vélo sur Pontarlier sont assez réduites et parfois peu mises en valeur. La rue de la République, concentrant commerces et services, ne comporte aucune solution de stationnement pour vélos. Pourtant, la possibilité de stationner à proximité des commerces ou services fréquentés est un critère important dans le choix de circuler à vélo.

Les équipements publics ne sont pas non plus équipés de solutions de stationnement. Pour exemple, aux abords de la gare, on constate qu'il existe un abri de stationnement vélo le long de la piste cyclable. D'une capacité de 12 vélos, il est relativement éloigné de l'entrée du pôle d'échanges multimodal et nécessite de traverser la piste cyclable et la rue avant d'accéder à la gare. Le mobilier urbain est cependant de qualité et est bien visible depuis les itinéraires cyclables. Autre exemple, on ne recense au niveau de la mairie que 4 arceaux et ces derniers sont situés à l'arrière du bâtiment. Ils sont donc peu visibles depuis l'espace public principal, peu sécurisés et n'incitent pas à la pratique du vélo.

Au sein des zones commerciales, de manière générale, la pratique du vélo est contrainte du fait de l'absence de solutions de stationnement au niveau des commerces comme au sein des espaces publics. En revanche, quelques enseignes telles que Décathlon ont fait le choix d'installer des abris de stationnement sécurisés pour les clients se déplaçant à vélo.

Sur le reste du territoire, les solutions de stationnement des vélos sont quasi-absentes des espaces publics, y compris pour des communes bien équipées en commerces et services comme Doubs et Houtaud.

Arceaux de stationnement derrière la mairie (Pontarlier)

Abri de stationnement du pôle d'échanges multimodal (Pontarlier)

5.8.3 La marche à pied

La pratique de la marche à pied à l'échelle intercommunale est dans l'ensemble peu valorisée du fait du caractère routier des axes de transport reliant les communes entre elles. La présence de la RN57 est encore une fois un obstacle urbain limitant les déplacements entre la ville-centre et l'ouest du territoire intercommunal. Les axes de randonnée touristique, bien que peu nombreux, permettent la traversée nord-sud du territoire en passant par Pontarlier, et offrent également la possibilité de pratiquer les zones montagneuses à l'est du territoire. La Via Francigena et les circuits locaux souffrent d'un important manque de signalétique, en particulier au niveau de la traversée de Pontarlier. Il n'existe pas de cheminement doux accompagnant le Doubs, mais des projets d'aménagement ponctuels comme celui de l'îlot Saint-Pierre à Pontarlier ou ceux de la commune de Doubs prévoient la création de liaisons douces à ses abords.

À l'échelle communale, les déplacements réalisés à pied ne rencontrent globalement pas de problématiques particulières. Le réaménagement de certains espaces publics centraux rend la pratique de la marche agréable et sécurisée. On remarque notamment l'utilisation de revêtements de sol d'une couleur spécifique marquant la place du piéton dans l'espace public et mettant en valeur le cheminement global. D'autre part, la présence de potelets évite le stationnement des voitures sur les trottoirs et sécurise les déplacements des piétons. La présence régulière de passages piétons et de feux de circulation aux abords des croisements au centre-ville de Pontarlier assure également la continuité des cheminements

Espaces publics favorisant les déplacements piétons, rue de la République à Pontarlier

5.9 Synthèse et enjeux du volet polarités et déplacements

Pontarlier, une ville-centre structurante pour le territoire et au-delà

La concentration d'équipements, de services, d'emploi et de logements que l'on retrouve à Pontarlier fait d'elle un point d'ancrage à la fois pour le territoire mais également au-delà, puisque son attractivité s'étend sur une trentaine de kilomètres dans le département du Doubs comme sur une partie des communes de Suisse. Son niveau d'équipement permet de répondre à l'essentiel des besoins des habitants, mais l'aire urbaine reste dépendante de pôles supérieurs comme Besançon dans certains domaines et en particulier celui de l'enseignement supérieur.

Plusieurs niveaux de polarités maillent le territoire :

- **Pontarlier** est la commune qui concentre la plupart des équipements et est le pôle d'attractivité principal à l'échelle du territoire ;
- Les communes de **Doubs et Houtaud** possèdent une offre d'équipements assez étoffée venant compléter celle de Pontarlier, et exercent donc une certaine attractivité auprès des communes du Grand Pontarlier ;
- **Les autres communes à caractère plus périurbain voire rural**, possèdent une gamme réduite de services et d'équipements répondant exclusivement à des besoins de proximité, permettant de limiter les besoins de déplacement vers les autres pôles.

Ce sont donc les communes de **Pontarlier, Doubs et Houtaud qui drainent les principaux flux de déplacement** sur le territoire. Les axes routiers centralisés sur Pontarlier sont, à ce titre, fortement sollicités. De par leur caractère résidentiel et leur faible niveau d'équipement, les autres communes génèrent de nombreux déplacements pour différents motifs : domicile-travail, domicile-études, achats, accès à une offre d'équipements supérieure, mais également pour les besoins de première nécessité, les achats exceptionnels etc.

Un territoire marqué par sa situation frontalière

L'aire urbaine de Pontarlier possède un statut quasi-insulaire, à l'écart des réseaux métropolitains de l'axe Rhin-Rhône, mais sa situation de porte d'entrée vers la Suisse lui confère des dynamiques particulières qui structurent les différents besoins de déplacement.

Bien que non desservi par le réseau autoroutier régional, le Grand Pontarlier bénéficie d'une bonne accessibilité à l'échelle départementale du fait de sa localisation sur l'axe majeur de la RN57 (Nancy-Suisse) et au centre d'un réseau de routes départementales en étoile centrées sur Pontarlier. D'autre part, le territoire est historiquement un point de passage vers la Suisse et l'Italie du fait d'une percée dans le massif du Jura, matérialisée par La Cluse. **Ces particularités font de Pontarlier un carrefour stratégique à l'échelle régionale, participant grandement à son attractivité**.

Ainsi, la mise en application des Accords bilatéraux franco-suisses depuis le début des années 2000 a favorisé l'installation de travailleurs frontaliers sur le territoire, profitant d'une bonne accessibilité vers les bassins d'emploi suisses plus rémunérateurs que les bassins français, tout en bénéficiant d'une offre en logements plus abordable sur un territoire bien équipé. Représentant près de 30% des actifs locaux, ces frontaliers ont participé au développement d'une économie présentielle pourvoyeuse d'emplois à l'échelle locale, mais ont également induit une pression foncière non-négligeable sur le Grand Pontarlier.

On observe ainsi **une installation des ménages les plus aisés en provenance du département, quant à l'inverse une partie des ménages les plus modestes travaillant sur le bassin d'emploi de Pontarlier se voit contrainte de rejoindre les périphéries** en raison des coûts du foncier. Attirant davantage d'actifs qu'il en émet, 45% des emplois locaux sont ainsi occupés par des actifs résidant en dehors du Grand Pontarlier. Le constat est donc celui d'une forte augmentation des besoins de déplacement entre le territoire et la Suisse, mais également entre la périphérie rurale et le pôle d'emploi et d'équipement de Pontarlier. D'autre part, **le Grand Pontarlier exerce son attractivité auprès des populations suisses** grâce à son offre commerciale surdéveloppée mais également en raison d'une offre de santé plus abordable côté français.

À l'échelle locale, **le phénomène national de périurbanisation n'épargne pas Pontarlier** qui perd des habitants au profit de sa première couronne, posant la question du maintien du dynamisme du centre-ville mais également de la réduction des besoins de déplacement depuis les communes à caractère résidentiel.

Un territoire portant les stigmates du « tout-automobile »

Les besoins de déplacement en provenance ou à destination du Grand Pontarlier sont multiples, dominés par le motif domicile-travail et renforcés par **l'éloignement des lieux de résidence, de travail, et de consommation**. Avec près de 40% des actifs travaillant à plus de 30 minutes de leur lieu de travail, et en raison d'un éclatement géographique des pôles d'emploi, **la voiture reste le premier mode de déplacement pour les trajets pendulaires comme pour les autres motifs de déplacement, toutes distances confondues.**

Le fort taux de motorisation des ménages souligne une nécessaire multi-motorisation pour répondre aux différents besoins de mobilité des individus. **L'offre de transports en commun à l'échelle régionale est de manière générale trop peu compétitive** pour favoriser le report modal, en raison d'un trop faible cadencement côté français et d'une mauvaise coordination des offres et des gestionnaires entre la France et la Suisse. **La voiture individuelle a de lourds impacts sur le Grand Pontarlier, matérialisés par un encombrement systématique de la RN57** au sud comme au nord de Pontarlier, se répercutant sur les axes routiers secondaires du territoire. L'importance des flux de circulation des poids-lourds sur l'axe routier national vient par ailleurs aggraver une situation déjà problématique.

La prépondérance de la voiture individuelle a également des effets négatifs sur les autres modes de déplacement **: le manque de hiérarchisation fonctionnelle des axes routiers notamment au niveau des centres urbains génère des freins aux déplacements doux** et pénalise l'image des centre-bourgs, et en particulier celui de Pontarlier. Si les routes départementales constituent un obstacle urbain important dans la plupart des communes, **la RN57 créée une barrière physique entre Pontarlier et tout l'ouest du territoire intercommunal,** nuisant fortement au développement des mobilités douces entre les communes du Grand Pontarlier.

Le réseau de transports urbains, aujourd'hui de compétence communale et centré sur Doubs et Pontarlier, ne couvre pas l'échelle intercommunale et ne permet donc pas de limiter le recours à la voiture individuelle ni de répondre aux besoins de mobilité des populations les plus fragiles : personnes âgées, personnes à mobilité réduite, ménages précaires non-motorisés, etc. Aussi, la ville-centre doit faire face à **une demande en stationnement considérable** qui peut nuire à l'image d'un centre-ville apaisé, et

soulevant la question de sa mutualisation dans un contexte de rareté du foncier et de renforcement de la législation relative.

Dans ce contexte, **le développement du covoiturage s'élève en réponse à ces différentes problématiques et fait l'objet d'une prise en compte croissante par les pouvoirs publics** : participation à la plateforme de covoiturage de l'Arc jurassien, mise en place d'aires de covoiturage dans les secteurs stratégiques… De manière identique, **la mise en œuvre d'une politique d'amélioration des mobilités douces (en particulier à Doubs, Pontarlier et Houtaud) marque une volonté de rééquilibrer la place des différents modes de transport** sur le territoire.

Mettre en œuvre les moyens de faire évoluer les pratiques de mobilité pour répondre aux besoins actuels et à venir

Au regard de la situation actuelle, la problématique de la mobilité est une question centrale sur le Grand Pontarlier. Il apparait donc nécessaire de maitriser l'organisation et le modèle de développement du territoire pour modérer les besoins de déplacement, limiter le recours à la voiture individuelle et à cet effet favoriser l'intermodalité à l'échelle intercommunale. La maitrise des mobilités à l'échelle du territoire est le premier levier à mobiliser pour optimiser les déplacements, et passe par une réflexion sur l'organisation locale de l'offre en services et équipements, la mise en place de solutions de transports adaptées aux problématiques identifiées et par une stratégie de développement des mobilités douces.

Les enjeux identifiés dans le PLUi pour réduire les impacts actuels et adapter les pratiques de mobilité aux évolutions en cours sont alors de :

- **Maintenir et organiser l'offre de services et d'équipements** pour éviter la dépendance aux pôles voisins et limiter les besoins de déplacement depuis les différentes communes du territoire ;
- **Rester attractifs auprès des différents ménages acteurs du Grand Pontarlier,** en créant les conditions nécessaires à leur maintien sur le territoire ;
- **Optimiser l'accessibilité des pôles** identifiés à l'échelle du Grand Pontarlier afin d'améliorer leur fonctionnement (fluidification du trafic local, réduction des besoins en stationnement, meilleure visibilité des équipements…) ;
- **Développer une offre de transports adaptée** aux différents publics cibles : population active, ménages captifs, jeunes… et aux différents motifs de déplacement ;
- **Hiérarchiser les axes de desserte principaux** de manière à réduire l'effet « obstacle urbain » des infrastructures de transport, apaiser les zones urbaines traversées, et partager les voies avec les autres usages ;
- **Développer la pratique des modes alternatifs à la voiture individuelle** vie une stratégie globale d'aménagement et de communication autour des solutions existantes : covoiturage, pratique cyclable, marche à pied.

Ces différents enjeux font appel à une réflexion multithématique intégrant à la fois l'organisation spatiale des fonctions urbaines, la gestion des offres de transports, le réaménagement des infrastructures… de manière à offrir aux habitats et aux usagers du territoire un système de mobilité équilibré aux impacts environnementaux maitrisés.