



## Routes et trafic routier

Pascal Bérion, Daniel Mathieu

► **To cite this version:**

Pascal Bérion, Daniel Mathieu. Routes et trafic routier. Images de Franche-Comté, Association pour la cartographie et l'étude de la Franche-Comté, 1997, pp.17-20. <hal-01011590>

**HAL Id: hal-01011590**

**<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01011590>**

Submitted on 24 Jun 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## Routes et trafic routier

Pascal Bérion, Daniel Mathieu, UPRESA 6049 du CNRS, équipe IRADES

En Franche-Comté, comme dans toutes les régions françaises ou européennes, les transports par route ont connu une véritable explosion ; en une trentaine d'années le volume des marchandises et le nombre de voyageurs ont doublé. Et cet accroissement devrait se poursuivre à un rythme soutenu dans les années à venir. Aujourd'hui, face aux autres modes de transport, la domination de la route est incontestable puisqu'elle accapare plus de 90 % des trafics de marchandises et de voyageurs.

Cette prééminence des transports routiers n'est pas usurpée : leur souplesse d'extension et d'utilisation dans l'espace, leur facilité d'intégration à de nouveaux systèmes productifs (flux tendus) ou à de nouveaux besoins sociaux (loisirs) en font l'instrument privilégié de la mobilité des personnes et des biens. Plus globalement et à travers la structuration des réseaux et des flux, ils traduisent l'organisation et la dynamique de l'espace régional, mais également les volontés politiques d'aménagement du territoire.

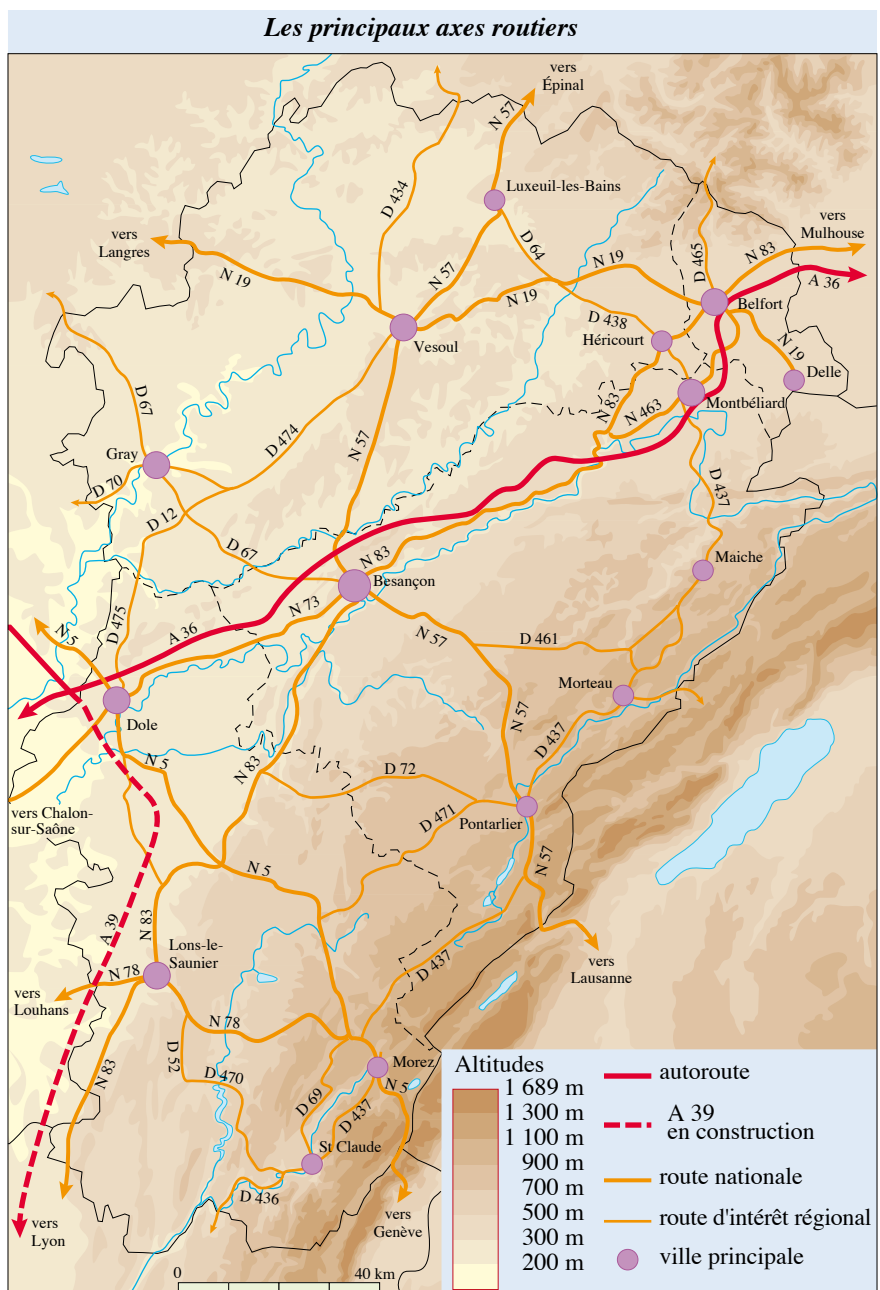
Aussi, malgré les nombreux problèmes soulevés par la circulation routière (engorgement, pollutions, risques d'accidents), malgré la recherche de solutions alternatives qui tardent à se mettre en place, de lourds investissements devront encore être réalisés pour que la route réponde aux exigences, tant qualitatives que quantitatives, de la Franche-Comté du troisième millénaire.

### Un réseau routier dense qui répond à plusieurs objectifs

La Franche-Comté compte près de 40 000 km de voies accessibles à la cir-

culacion routière qui dessinent un réseau dense, mais dont les différents éléments n'ont pas les mêmes vocations.

Les 27 500 km de voirie communale et l'essentiel des 10 619 km de voirie départementale servent essentiellement



aux déplacements de proximité et assurent la desserte au quotidien de tous les lieux habités. Sauf dans les espaces urbains et périurbains, les trafics qu'ils supportent sont modestes, mais leur entretien et leur amélioration pèsent lourd dans les budgets des collectivités territoriales qui en ont la gestion.

Au dense réseau capillaire local se superpose un second réseau beaucoup plus lâche, mais qui supporte des trafics d'une toute autre ampleur. Il est constitué de quelques grands axes qui assurent la continuité des flux aux niveaux régional, national et international : il accueille aussi bien la circulation de transit, les liaisons intra-régionales, en particulier entre les principaux pôles économiques et démographiques de la région, ainsi que les déplacements de proximité autour des agglomérations. Ce réseau est dit "structurant" dans la mesure où il organise les flux majeurs de circulation dans l'espace régional : il comprend les routes nationales (834 km) dont le financement est assuré par l'État avec la participation des collectivités territoriales, les autoroutes gérées par la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (171 km) et quelques routes départementales qui assurent des liaisons importantes.

Située entre les plaines rhénanes au nord et celles de la Saône au sud, la Franche-Comté était tout naturellement désignée pour être un lieu de passage privilégié entre l'Europe du Nord et les rivages méditerranéens, via la vallée du Rhône. La voie traditionnelle majeure est matérialisée par la RN 83 qui, partant de la Porte de Bourgogne, suit la moyenne vallée du Doubs, puis longe la bordure jurassienne en direction de Lyon. Reprenant un axe historique secondaire, la RN 57 assure les relations du Bénélux et de la Lorraine, avec d'une part, la Suisse par la cluse de Pontarlier-Vallorbe, d'autre part, la région lyonnaise puisqu'elle rejoint la RN 83 au carrefour bisontin. Les axes reliant Paris aux régions périphériques et aux frontières ont été longtemps prépondérants dans l'espace national : au Nord la RN 19, doublée à l'est de Lure par le RD 438, conduit du plateau de Langres vers l'Alsace et la région de Bâle ; au sud, la RN 5 traverse en oblique le massif jurassien et, par une série de cols (La Savine, La Faucille), permet de gagner la Suisse romande, et au delà, l'Italie.

Mais l'axe routier majeur, véritable épine dorsale de l'espace franc-comtois, est un compromis entre les deux itinéraires historiques. Tracé en diagonale entre le sud de l'Alsace et le piémont occidental des plaines de la Saône, suivant la vallée du Doubs, il se raccorde aux réseaux conduisant, soit vers la région parisienne, soit vers la Méditerranée. Il est matérialisé par deux infrastructures parallèles : l'autoroute A 36 (avec un embranchement vers Dijon grâce à l'autoroute A 39), et la RN 83, prolongée au sud-ouest de Besançon par la RN 73.

## Des trafics très contrastés

Les comptages de véhicules effectués par les Directions départementales de l'équipement permettent d'analyser l'organisation géographique des principaux flux routiers. Avec un chiffre moyen proche de 17 000 véhicules par jour (dont environ 1/4 de poids lourds) pour les sections à péage, l'autoroute A 36 est sans conteste l'axe le plus fréquenté. La fonction de transit apparaît clairement entre Montbéliard et Dole puisque le trafic reste à peu près constant entre les différents points de comptage. Au Nord de Belfort, les chiffres plus élevés montrent la superposition du transit et des échanges entre l'aire urbaine de la Porte de Bourgogne et la région de Mulhouse. Enfin, la section gratuite entre Belfort et Montbéliard est le siège d'une intense circulation parfois proche de la saturation : le trafic moyen qui dépasse 40 000 véhicules par jour, cumule les trois circulations locale, intra-régionale et de transit.

Les grandes routes du réseau structurant connaissent des trafics moyens sensiblement inférieurs à ceux de l'autoroute,



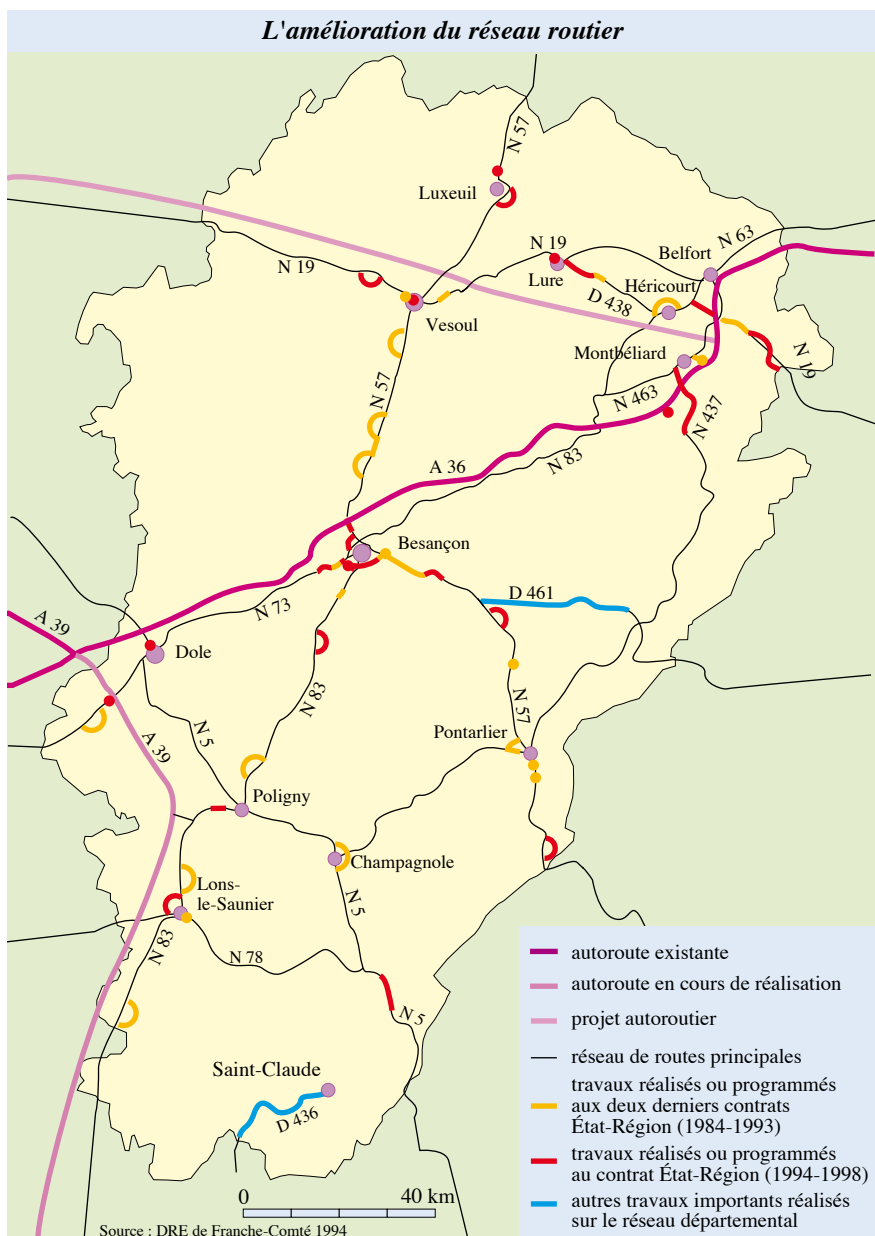
mais les chiffres sont très variables suivant les tronçons. Les valeurs les plus élevées se situent à proximité des agglomérations mais diminuent rapidement : elles traduisent l'importance de la mobilité périurbaine. La RN 83 au sud de Besançon apparaît comme l'axe le plus chargé : le trafic se tient toujours au dessus de 9 000 véhicules par jour et les poids lourds y dépassent 1 000 v./j. A un moindre degré, le trafic est assez soutenu tout au long de la RN 57, y compris lorsqu'elle quitte l'espace comtois, ce qui est sans doute le signe d'une circulation de transit relativement importante. Si les poids lourds sont nombreux au nord de Vesoul, leur place diminue fortement sur le reste de l'itinéraire. Sur la RN 19, deux sections s'opposent : la circulation dépasse toujours 6 000 véhicules par jour entre Belfort et Vesoul, puis diminue régulièrement au-delà de la préfecture de la Haute-Saône, pour atteindre son minimum aux confins de la Haute-Marne. La fonction de transit y est incontestablement plus faible que le long de la RN 57. Il faut cependant noter l'importance du flux de poids lourds, presque toujours supérieur à 1 000, voire 2 000 p.l./j.

Le cas de l'axe constitué par la RN 73 et la RN 83 au nord de Besançon est particulier car une bonne partie du transit est absorbée par l'autoroute A 36. L'essentiel du trafic est dû aux échanges périurbains et aux relations interurbaines. Celles-ci semblent plus marquées entre Dole et Besançon qu'entre Montbéliard et la capitale comtoise, une partie du flux étant sans doute captée par l'autoroute.

Dans le département du Jura, les RN 5 et 78 accusent des trafics plutôt modestes, inférieurs à 6 000 v./j. sur une bonne partie de leur tracé. L'accroissement de trafic dans les sections montagnardes de la RN 5 est à mettre en relation avec la fréquentation touristique du Haut-Jura.

Au cours des dix dernières années (1986-1996) les flux ont certes partout augmenté, mais les évolutions sont très différentes suivant les parties du réseau. Sur les sections à péage de l'A 36, le trafic a pratiquement doublé gagnant 5 000 à 7 000 v./j. Un tel accroissement est à mettre en relation avec la date récente (1981) de l'ouverture de l'A 36, mais aussi avec la multiplication des échanges dans le cadre européen.

Pour les routes nationales du réseau régional, les augmentations sont globalement moins fortes, environ 30 %. Les plus importantes (environ +2 000 v./j.) concernent la RN 73, la RN 57 sur la majeure partie de son tracé régional, et la RN 83 au sud de Besançon. Elles sont plus faibles pour la RN 19 et la RN 5, ainsi que pour la RN 83 au nord de Besançon, où la concurrence de l'autoroute A 36 se fait sans doute sentir.



## L'amélioration du réseau !

Les difficultés de circulation et l'insécurité sans cesse croissantes nécessitent des interventions permanentes sur les infrastructures pour en maintenir les performances. Mais surtout la route est un puissant instrument d'aménagement régional : une bonne insertion dans les grands flux nationaux et internationaux est une condition, sinon un gage, de développement économique et de qualité de vie. De même, un réseau qui assure une bonne desserte de l'espace non urbanisé et des liaisons efficaces entre pôles d'activités peut contribuer à resserrer la cohésion régionale. Enfin le coût et le caractère durable des réalisations font qu'elles doivent s'inscrire dans une vision politique à long terme. Ainsi, les travaux sont programmés dans le cadre des contrats État-Région pour la voirie nationale, et des contrats Région-Département pour le réseau départemental.

### *Compléter le réseau autoroutier*

La Franche-Comté a été tardivement desservie par autoroute. L'A 36, créée pour répondre avant tout à une logique de flux européens, a renforcé l'axe du Doubs. L'amélioration de son accessibilité régionale est favorisée par l'ouverture de nouveaux diffuseurs à l'Isle-sur-le-Doubs, Gendrey et prochainement Marchaux et Brognard. Mais dans la section gratuite entre Belfort et Montbéliard, l'importance des trafics et leur progression rapide nécessiteront un aménagement de sa capacité. L'A 39, en cours d'achèvement (ouverture prévue en 1998), a été conçue pour délester l'A 31 et l'A 6 d'une partie de leur trafic ; elle devrait néanmoins désenclaver la région lédonienne et favoriser l'accessibilité au massif jurassien. Enfin, la construction de l'A 404 dans le département de l'Ain et l'amélioration du réseau des départementales du Jura méridional (en particulier de la D 436 en aval

de St-Claude) devraient améliorer les relations avec la région lyonnaise et la Suisse.

### *Améliorer les conditions de circulation*

Sur les grandes liaisons routières, les travaux portent sur des réaménagements de chaussées (reprofilage, élargissement) et sur la mise en place de déviations et rocades pour éviter les agglomérations ; une cinquantaine d'opérations ont été programmées pour la période 1989-1999. Les efforts sont concentrés sur la RN 57. Pour cet axe bien équipé en Lorraine (voie express entre Remiremont et Nancy) et raccordé au réseau autoroutier helvétique, l'objectif à lointaine échéance est de mettre à deux fois deux voies la totalité de l'itinéraire et de supprimer les traversées d'agglomération. Les travaux de contournement de Besançon viennent de commencer, mais force est de constater, qu'à l'aube du troisième millénaire, il restera encore beaucoup à faire.

Sur les autres axes, les réaménagements sont moins systématiques.

En dehors des zones urbaines (pénétrante ouest de Besançon, déviation de Tavaux) les tronçons élargis sur les nationales de l'axe du Doubs sont rares et les traversées des petites agglomérations encore nombreuses.

Le long de la RN 83, les contournements d'agglomérations se poursuivent, mais les élargissements ne sont plus réalisés, en fonction du doublement de cet itinéraire par les autoroutes A 36 et A 39. Surtout la section Besançon-Poligny reste très peu aménagée, en dehors des travaux en cours pour le contournement de Quingey. Faudra-t-il attendre la réalisation d'un hypothétique barreau autoroutier entre A 36 et A 39 pour que la situation s'améliore ?

Dans le nord Franche-Comté, les travaux portent essentiellement sur la liaison Lure-Delle grâce à l'aménagement du

CD 438 (qui deviendra une portion de la RN 19) et la création d'une nouvelle voie entre Héricourt et la Suisse. D'autres améliorations sont réalisées autour de Vesoul. Mais l'avenir de la RN 19 est incertain puisqu'en 1996, le gouvernement a proposé d'inscrire au schéma directeur la création d'un barreau autoroutier entre Langres (A 31) et la région de Belfort-Montbéliard (A 36). Ce projet, dont la rentabilité est loin d'être assurée, rejoint les attentes de tous les élus locaux qui, depuis longtemps, plaident pour la réalisation d'une liaison est-ouest performante.

Parmi les autres chantiers importants, il faut mentionner les travaux conduits par les Conseils généraux sur le réseau dont ils ont la charge : améliorations de la D 64 en Haute-Saône, de la D 436 dans le Jura et « construction » de la route des micro-techniques (D 461) dans le Doubs dont la mise à deux fois deux voies doit permettre une liaison rapide entre la capitale bisontine et les districts horlogers du haut Doubs et du Jura suisse.

La Franche-Comté est entrée dans l'ère de l'automobile au cours des années soixante : depuis elle a connu un accroissement de trafic qui a surtout touché les grands itinéraires et les périphéries urbaines. Mais les aménagements n'ont pas toujours suivi ; les améliorations récentes tentent, lentement et, au coup par coup, de combler ce retard. Le rythme sera-t-il suffisant pour assurer la cohésion du territoire franc-comtois, cohésion fragilisée par l'attraction des grandes agglomérations voisines, Mulhouse, Dijon et Lyon ? À rebours, à l'heure où l'on s'interroge sur l'avenir du "tout routier", ne faut-il pas être prudent face à certains grands projets séduisants, mais dont la réalisation, coûteuse et pour une rentabilité faible, risque d'être repoussée dans un avenir trop lointain. ■