

# observatoire des mobilités du Pays de Montbéliard



L'agence de développement et d'urbanisme  
au service du pays de Montbéliard et de l'aire urbaine

[www.adu-montbeliard.fr](http://www.adu-montbeliard.fr)  
[blog.adu-montbeliard.fr](http://blog.adu-montbeliard.fr)

## L'évolution des flux routiers dans le Pays de Montbéliard de 2002 à 2009

novembre 2011

# Les dernières publications de l'ADU sur le thème des mobilités

Retrouvez toutes les publications de l'agence sur <http://www.adu-montbeliard.fr/>

## 2011

Observatoire des mobilités l'évolution des flux routiers dans le Pays de Montbéliard de 2002 à 2009

Observatoire de l'Aire urbaine : fascicule mobilités

Comprendre les mobilités : approche du phénomène par la combinaison des flux routiers et d'un réseau modélisé application à l'agglomération du Pays de Montbéliard

## 2010

Les études de l'ADU: mobilité quotidienne des étudiants du Pays de Montbéliard

## 2009

Les études de l'ADU: mobilité quotidienne dans le Pays de Montbéliard : des alternatives à la voiture potentiellement importantes

Plan de Déplacements Urbains 2009

## 2008

Le vieillissement de la population, un enjeu de mobilité dans l'Aire urbaine

Evaluation du Plan de Déplacements Urbains 2000-2006 du Pays de Montbéliard, synthèse 200

Cahiers de la mobilité n°5 : Enquête Ménages Déplacements de l'Aire urbaine, commerce et mobilité les déplacements de semaine pour «achats»

Cahiers de la mobilité n°4: Enquête Ménages Déplacements de l'Aire urbaine, approche sociologique déplacements

## 2007

Tableau de bord du plan de déplacements urbains

Cahiers de la mobilité n°3 : Enquête Ménages Déplacements de l'Aire urbaine, analyse des modes et des motifs de déplacements

## 2006

Les études de l'ADU: évolution et incidences du trafic routier dans le pays de Montbéliard

Cahiers de la mobilité n°2 : Enquête Ménages Déplacements de l'Aire urbaine, interprétation spatiale des déplacements

## 2005

Cahiers de la mobilité n°1: Enquête Ménages Déplacements de l'Aire urbaine, premiers enseignements

Les impacts territoriaux du TGV Est et du TGV Rhin-Rhône pour les agglomérations du grand est de la France

Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) au Centre Hospitalier de Montbéliard: le PDE, pour une approche environnementale des déplacements domicile/travail

L'évolution des flux routiers est l'une des thématiques structurantes de l'Observatoire des Mobilités du Pays de Montbéliard. Ces flux, connus grâce aux comptages routiers, permettent malgré certaines lacunes d'appréhender les dynamiques de la circulation automobile et poids lourds sur le territoire. Il est nécessaire de travailler sur des plages pluriannuelles afin de bénéficier d'une couverture la plus complète possible du territoire. En 2006, l'ADU avait produit une note sur l'évolution des flux routiers en 1998-2002 et 2002-2004. Nous nous intéresserons cette fois aux périodes 2002-2005 et 2006-2009 (les périodes ont été élargies afin d'obtenir une vision plus complète des évolutions).

## Au niveau national, le trafic routier se stabilise...

Après une longue période de hausse continue du trafic routier en France, on observe un changement significatif de tendance au cours des dernières années<sup>1</sup> :

Sur l'ensemble du réseau routier français, les flux routiers se stabilisent à partir de 2007

En milieu urbain, la stabilisation est sensible depuis 2004 avec localement une baisse du trafic significative dans la plupart des grandes agglomérations

En milieu interurbain, le trafic croît plus lentement à partir de 2007 avec une tendance à la concentration des flux sur les grands axes.

Ces nouvelles tendances trouvent une explication d'une part dans l'explosion du coût d'utilisation des véhicules personnels (+48 % entre 1998 et 2010<sup>2</sup>) et d'autre part dans l'effet des politiques publiques engagées dans les agglomérations (PDU, SCoT, ...) dont un objectif répandu est le rééquilibrage entre les différents mode de déplacements après plusieurs décennies de domination incontestée de l'automobile.



## ... qu'en est-il dans le Pays de Montbéliard ?

Dans ce fief de l'industrie automobile, on observe une **diminution des flux routiers tous véhicules de l'ordre de -0,7 % par an** en moyenne sur la période 2002-2009.

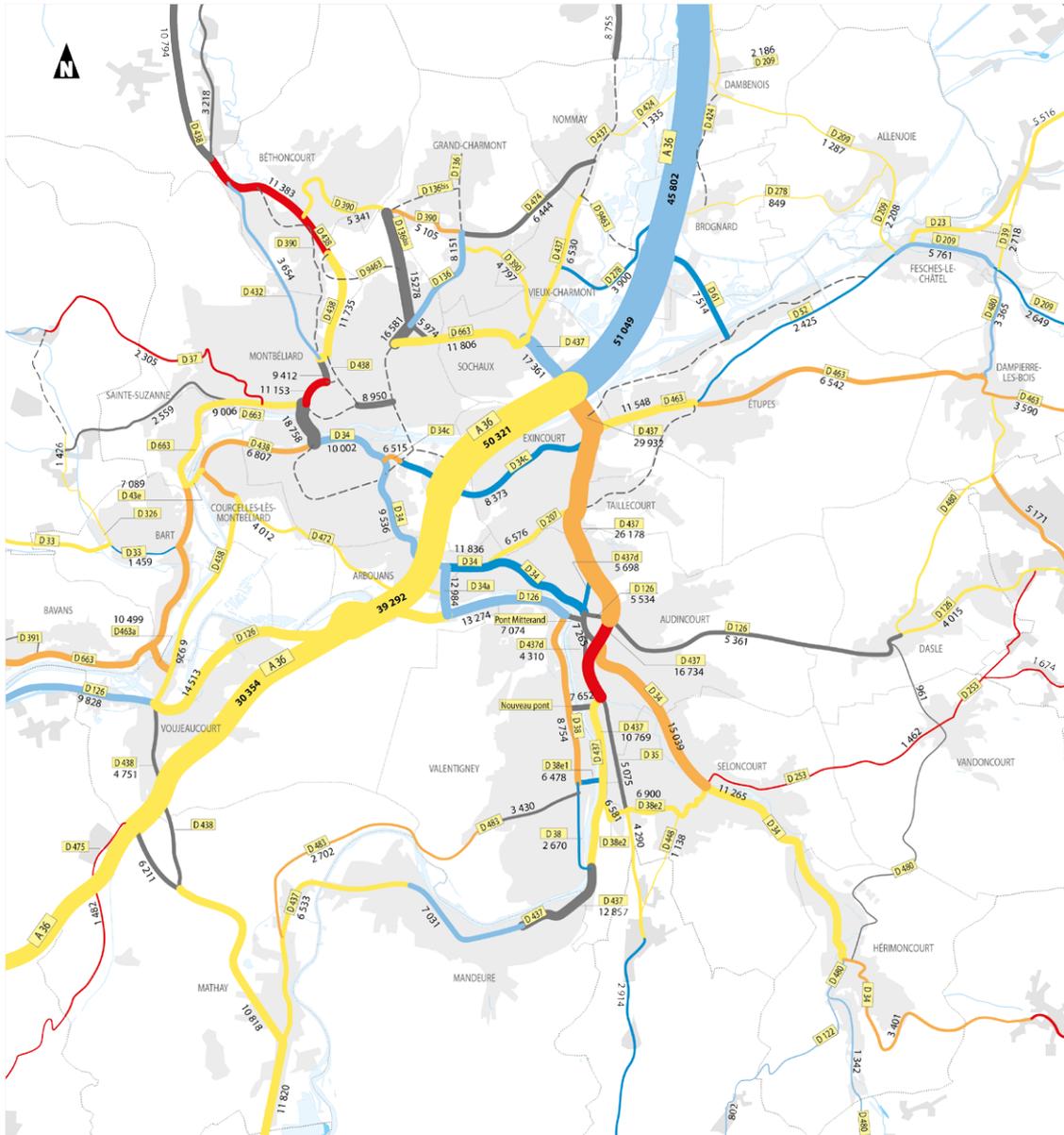
Il faut rester prudent concernant cette évolution, récente et assez contrastée, qui demande à être confirmée dans les prochaines années. Néanmoins, il apparaît intéressant de questionner cette tendance.

<sup>1</sup> D'après les indices nationaux d'évolution de la circulation routière produits par le SETRA : <http://www.setra.fr/Indice-de-circulation-sur-le.html>

<sup>2</sup> Source : Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, Mémento statistique des transports (<http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-densemble/1869/873/memento-statistiques-transports.html>)

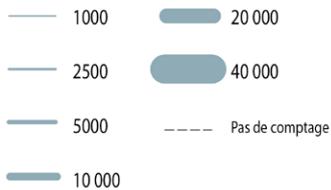
# Evolution du trafic tous véhicules

Comparaison des évolutions moyennes entre les périodes [2002-2005] et [2006-2009]



## Trafics tous véhicules

000 Trafic moyen journalier annuel tous véhicules dans les deux sens



- Augmentation de 5% et + par an
- Augmentation entre 2 et 5% par an
- Évolution entre 2 et -2% par an
- Diminution entre -2 et -5% par an
- Diminution de 5% et + par an
- Information manquante

0 1 km 2 km



source(s) : données DDE/CG25/SAPRR/ADU Observatoire des mobilités - 2002 à 2009  
 Traitement(s) : Localisation et allocation des comptages sur les tronçons, calculs et cartographie statistique  
 fond cartographique : © IGN BD TOPO / ADU, Robert CAPATO  
 réalisation : © ADUPM 2011 — Olivier PONCELET



## Une concentration des flux internes sur le réseau structurant ?

L'A36 joue naturellement un rôle prépondérant dans le drainage des échanges routiers internes à l'agglomération et avec le reste de l'Aire urbaine, malgré une longue période de travaux de mise à 2x3 voies dans le Nord de l'agglomération (2007-2009).

On observe une baisse de trafic moins sensible sur le réseau structurant que sur les liaisons inter-quartiers, ce qui semble signifier une concentration progressive des flux internes sur le réseau structurant. Cette tendance, si elle se confirme, présage d'un contexte favorable à la mise en œuvre des objectifs du Plan de Déplacements Urbains approuvé en 2009 en termes de hiérarchisation du réseau viaire.

### Evolution des flux routiers et hiérarchisation du réseau

Hiérarchie du réseau (PDU 2009)	Véhicules/km 2002-2005	Véhicules/km 2006-2009	Evolution annuelle moyenne
<b>4. Réseau autoroutier</b>	34 811	33 714	<b>-0,8%</b>
<b>3. Niveau d'échange</b>			<b>-0,6%</b>
3a. Accès autoroutiers	Non significatif	Non significatif	-3,9%
3b. Réseau pénétrant	5 430	5 377	-0,2%
<b>2. Niveau inter-secteurs</b>			<b>-0,8%</b>
2a. Réseau structurant	10 316	9 976	-0,8%
2b. Niveau inter-villages	2 031	2 082	+0,6%
2c. Niveau inter-quartiers	6 450	6 122	-1,3%
<b>Ensemble du réseau de niveau 2 à 4</b>			<b>-0,7%</b>

## Le développement périurbain impacte les liaisons inter-village et les pénétrantes

Les axes pénétrants et inter-villages voient leur trafic croître (ou diminuer proportionnellement moins rapidement que le reste du réseau), ce qui s'explique par le développement des bourgs périphériques et des secteurs périurbains fortement polarisés par l'agglomération, en particulier :

- A l'Est de la D 437 entre Audincourt et Beaucourt et entre Audincourt et la Suisse (D 463, D 34, etc.) ;
- Au Nord-Ouest sur la D 438 entre Héricourt et Montbéliard (jusqu'à +12 % par an) ;
- A l'Ouest, entre les villages des communautés de communes de la vallée du Doubs.

Ces territoires périurbains sont souvent hors de portée des programmes de planification actuels (SCoT, PDU, etc.) et fortement dépendants à l'automobile pour leurs déplacements. Une réflexion en terme de planification à l'échelle Aire urbaine permettrait de mieux prendre en compte leurs liens avec les deux grandes agglomérations.



<sup>3</sup> Le PDU a été approuvé en 2009, les résultats présentés ici ne sont donc pas imputables à sa mise en œuvre (pour mémoire, 50 % des travaux prévus concernant la hiérarchisation du réseau viaire sont prévus sur la période 2009-2014)

## Des facteurs socio-économiques plutôt qu'un changement de comportement

Au contexte national s'ajoutent localement d'autres facteurs liés à l'évolution du territoire : le Pays de Montbéliard connaît entre 1999 et 2008 **une perte de population (-0,35 % par an) et d'emplois (-0,68 % par an)**, ce qui impacte évidemment les flux routiers. A l'échelle de l'Aire urbaine, la population et l'emploi sont stables ou en légère progression, dans une dynamique toutefois éloignée de la moyenne nationale (+0,67 % par an pour la population, +0,64 % pour les emplois).

**Le vieillissement de la population est un autre facteur important.** Entre 1999 et 2008, la part des plus de 60 ans est passée de 19,8 % à 23,4 % dans le Pays de Montbéliard. Or, l'âge et l'activité influent sur les pratiques de mobilité. A partir de 50 ans, le nombre de déplacements par jour et l'usage de l'automobile diminuent de concert : un retraité de 65 ans se déplace environ deux fois moins souvent qu'un actif de 40 ans. De plus ce même retraité réalise environ 60 % de ses déplacements en voiture quand l'actif l'utilise à 80 %.

### Une dépendance à la voiture toujours aussi prégnante

En moyenne, chaque habitant du Pays de Montbéliard effectue **2,93 déplacements en voiture chaque jour** (contre 2,47 dans l'agglomération Belfortaine). L'automobile est utilisée dans plus de deux déplacements sur trois et 87% des trajets de plus de 3 km.

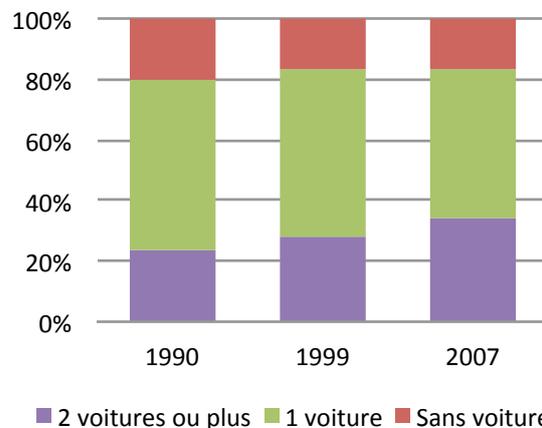
Si la part des ménages non motorisés reste stable à 17 %, **la seconde voiture par foyer se généralise** : plus d'un ménage sur trois possédait au moins deux voitures en 2007.

Avec un taux de motorisation de 1,36 en 2004, contre 1,16 à Belfort et 1,14 en moyenne en France, **les ménages du Pays de Montbéliard sont nettement sur motorisés** par rapport à ceux d'autres territoires. Notons que le nombre de voitures par ménage varie de 0,99 en centre-ville à 1,65 en périphérie.

Entre 1999 et 2006, pour les déplacements domicile-travail (21 % de l'ensemble des déplacements), **la part modale de la voiture est passée de 76 à 80 %** dans le Pays de Montbéliard.

Est-ce pour autant une fatalité ? La croissance importante du trafic TER entre Montbéliard et Belfort ces dernières années (de l'ordre de 10 % en nombre de voyages par an entre 2007 et 2009) et les bons résultats du réseau Optymo mis en place à Belfort montrent qu'une offre de transport en commun réellement concurrentielle constitue une alternative à la voiture.

### Équipement automobile des ménages du Pays de Montbéliard



### Politiques publiques : une question d'échelle ?

Les politiques publiques menées sur le Pays de Montbéliard (Schéma de Cohérence Territoriale, Plan de Déplacements Urbains et Projet Urbain d'Agglomération) partagent un objectif de rééquilibrage entre les différents modes de déplacements, mais sans mesure contraignante pour l'automobile : **il s'agit d'abord de développer des offres alternatives concurrentielles.** Rappelons que la vitesse moyenne d'un automobiliste dans le Pays de Montbéliard est de 22 km/h contre 12 km/h pour les transports en commun.

Concernant le réseau routier d'agglomération, elles prévoient des projets de maillage (liaison Nord, shunt de Mathay, nouveau pont entre Audincourt et Valentigney, seul projet réalisé aujourd'hui), ainsi qu'une hiérarchisation du réseau routier et la définition d'un schéma poids lourds, afin d'éviter la dispersion des interventions publiques et la multiplication des nuisances.

A l'échelle de l'Aire urbaine, on relève des projets importants de développement du réseau routier, parmi lesquels la mise à 2x3 voies de l'A36 de Voujeaucourt à Belfort et le recalibrage de l'axe Paris-Suisse (N19 et Transjurane). Ces travaux tendent à sécuriser et fluidifier les tronçons ou secteurs à fort trafic qui présentent à la fois un intérêt de desserte locale (2/3 du trafic sur l'A36 entre Montbéliard et Belfort) et de transit, mais ne relèvent pas d'une stratégie globale en matière de déplacements sur le bassin de vie.

**Une part croissante des déplacements sur le territoire dépasse la portée des politiques publiques** menées par les agglomérations. Il ne s'agit pas seulement de déplacements, mais également de développement urbain, d'équipements, d'économie...

Si bien qu'alors que les effets concrets des politiques publiques du Pays de Montbéliard ne sont pas encore clairement visibles (la mise en œuvre des projets n'étant pas assez avancée), les chiffres d'évolution des flux routiers posent clairement la question de la pertinence d'une stratégie limitée au seul Pays de Montbéliard sur ce sujet.

<sup>4</sup> Source : INSEE

<sup>5</sup> SMAU, Cahier de la mobilité n°4, Approche sociologique des déplacements, 2008

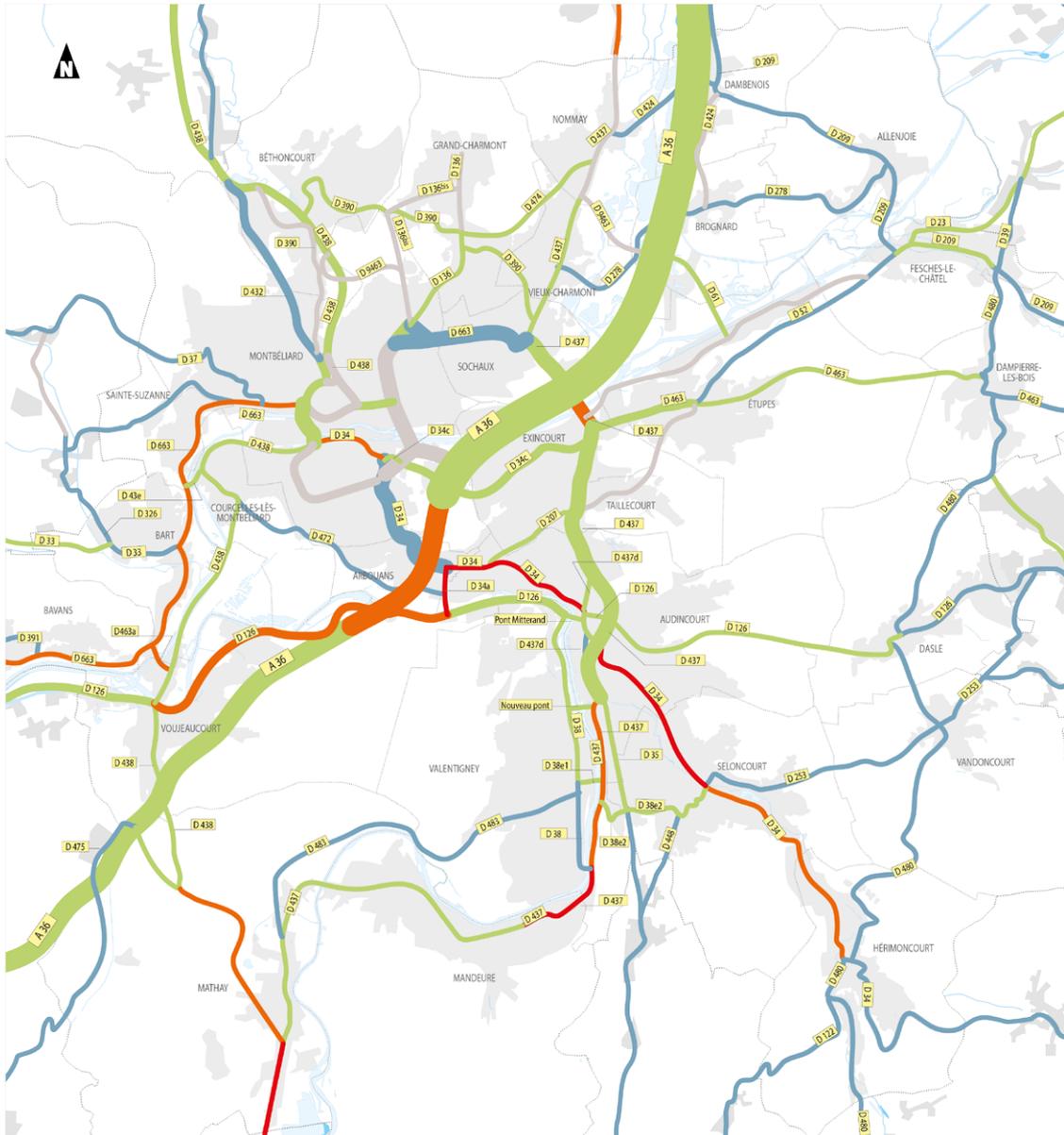
<sup>6</sup> ADU, résultats de l'enquête ménages déplacements du Pays de Montbéliard, 2007

<sup>7</sup> ORT Franche-Comté, <http://www.ort.franche-comte.equipement.gouv.fr/>



# Capacité et niveau de saturation estimé du réseau routier

Sur la période [2006-2009]



## ■ Capacité et taux de saturation estimés

Capacité (unité véhicule / jour\*)

	8 000	1 voie
	15 000	2 voies
	25 000	{ 2 voies sens unique 2 voies + tourne à gauche/droite 3 voies
	45 000	2x2 voies
	60 000	2x2 voies autoroute
	80 000	{ 2x3 voies autoroute 2x2 voies autoroute urbaine
	100 000	2x3 voies autoroute urbaine

	Risque de saturation (>80%)
	Risque de gêne à la circulation (>60%)
	Situation normale
	Faible niveau d'utilisation (<30%)
	Information manquante

0 1 km 2 km



source(s) : données DDE/CG25/SAPRR/ADU Observatoire des mobilités - 2002 à 2009  
 Traitement(s) : Localisation et allocation des comptages sur les tronçons, calculs et cartographie statistique  
 fond cartographique : © IGN BD TOPO / ADU, Robert CAPATO  
 réalisation : © ADUPM 2011 — Olivier PONCELET

\*véhicule léger = 1, poids lourds = 2, 7% de poids lourds quand comptage non disponible



## Un réseau structurant largement dimensionné

L'un des enjeux identifiés dans le cadre du Projet Urbain d'Agglomération est celui de la transformation des routes en rues. Il s'agit, au cœur de l'agglomération, de renforcer l'ambiance urbaine et d'**adapter un réseau prévu essentiellement pour l'automobile à une cohabitation des différents modes de déplacement** : l'aménagement des abords et des voies, en renforçant le caractère urbain du réseau interne de l'agglomération, permettra d'améliorer la sécurité et le cadre de vie tout en diminuant les nuisances du trafic urbain.

La baisse du trafic routier sur certains axes structurants situés en cœur d'agglomération (par exemple sur la RD 34 entre Montbéliard et Audincourt) et le surdimensionnement historique de certains tronçons (RD 663 entre Montbéliard et Sochaux) peuvent être l'occasion d'une reconquête de l'espace aujourd'hui confisqué par la voiture, au profit des transports collectifs et des modes doux.

A l'inverse, certains axes pénétrants (RD 34 dans la vallée du Gland, certaines sections de la D 437 dans le Sud de l'agglomération) sont en limite de dimensionnement, avec un trafic en augmentation.



### Le trafic poids lourds baisse fortement

Sur l'ensemble du réseau, **le trafic poids lourds a diminué en moyenne de 3,8 % par an sur la période observée**. A l'instar du trafic tous véhicules, la baisse est plus prononcée en cœur d'agglomération que dans la périphérie.

Le Plan de Déplacements Urbains de 2009 prévoit entre 2009 et 2012 la mise en œuvre d'un schéma poids lourds visant à réduire les nuisances liées au transit dans l'agglomération et à concentrer ce trafic sur les voies les plus adaptées.

Les données utilisées ici étant antérieures à la mise en place de ce dispositif, on peut considérer comme un « temps 0 » du schéma poids lourds les éléments suivants :

L'A36 représente à elle seule plus de la moitié des poids lourds recensés par les comptages dans le Pays de Montbéliard. Il s'agit essentiellement d'un trafic de transit. 19 % des véhicules circulant sur l'A36 dans le Pays de Montbéliard sont des poids lourds.

Hors A36, environ 70 % des poids lourds recensés l'ont été sur les 40 % du linéaire retenu pour cette étude faisant partie du schéma poids lourds.

En moyenne, les poids lourds représentent 5 % du trafic en dehors de l'A36.

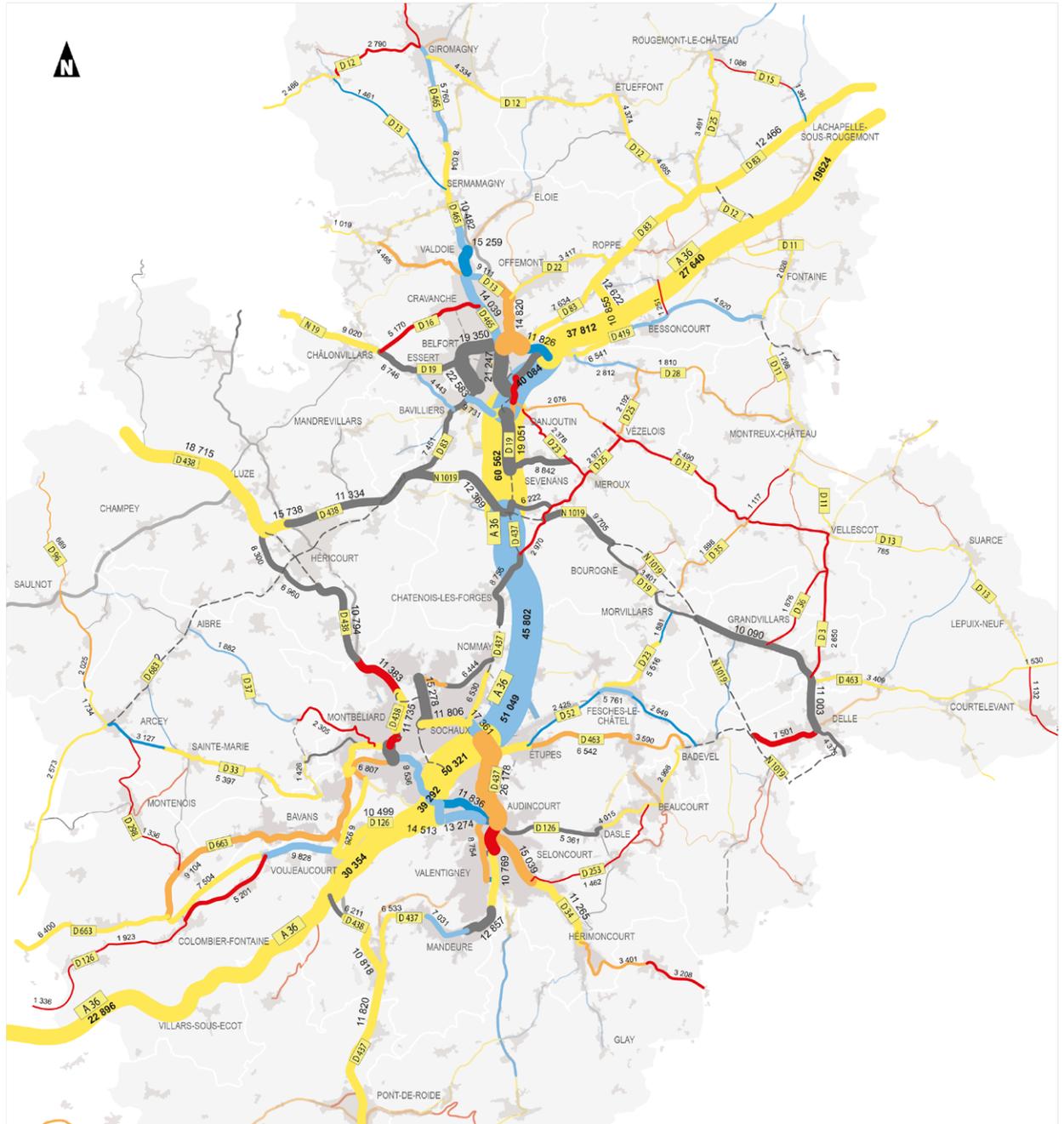
En termes d'évolution, on observe un recul net du trafic poids lourds sur les axes structurants reliant le Nord et le Sud de l'Agglomération de part et d'autre de l'A36 (RD 34 entre Montbéliard et Audincourt et RD 663/437 entre Sochaux et Audincourt).

Les axes pénétrants connaissent dans l'ensemble une moindre diminution du trafic poids lourds mais une situation plus contrastée. Des hausses conséquentes sont enregistrées en particulier sur les pénétrantes situées au Nord de l'A36.



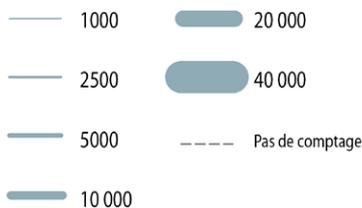
## Evolution du trafic tous véhicules

Comparaison des évolutions moyennes entre les périodes [2002-2005] et [2006-2009]



### Trafics tous véhicules

000 Trafic moyen journalier annuel tous véhicules dans les deux sens



- Augmentation de 5% et + par an
- Augmentation entre 2 et 5% par an
- Évolution entre 2 et -2% par an
- Diminution entre -2 et -5% par an
- Diminution de 5% et + par an
- Information manquante

0 2,5 km 5 km



source(s) : données DDE/CG25/CG90/SAPRR/AUTB/ADU Observatoire des mobilités - 2002 à 2009  
 traitement(s) : Localisation et allocation des comptages sur les tronçons, calculs et cartographie statistique  
 fond cartographique : © IGN BD TOPO / ADU, Robert CAPATO  
 réalisation : © ADUPM 2011— Olivier PONCELET



## Les flux routiers à l'échelle de l'Aire urbaine...

A l'échelle de l'Aire urbaine, on observe également une **diminution du trafic routier** tous véhicules sur les axes bénéficiant de comptages réguliers. Cette diminution du trafic est toutefois plus modérée que dans le Pays de Montbéliard (-0,2 % par an).

**Les plus fortes baisses sont concentrées dans les agglomérations**, et en premier lieu dans le Pays de Montbéliard, en cœur d'agglomération comme nous l'avons vu. L'agglomération de Belfort connaît également une baisse significative sur plusieurs de ses axes et en particulier la RD 465 entre Sermamagny et l'entrée de Belfort.

**Les hausses de trafic les plus significatives** sur les axes de l'Aire urbaine se situent toutes aux **portes d'entrée du Pays de Montbéliard**, illustrant une nouvelle fois l'importance du développement périurbain dans le sud de l'Aire urbaine dans l'évolution des flux routiers.

**Le trafic poids lourds est plus fortement impacté** que le trafic tous véhicules confondus, puisqu'il accuse une baisse de l'ordre de **-1,6 % par an**.

Les baisses les plus significatives en terme de trafic poids lourds sont enregistrées en particulier sur l'A36 entre Sévenans et Brognard et entre Montbéliard et Audincourt sur l'axe RD 663-RD 437.

Néanmoins, là aussi, certains secteurs connaissent des hausses de trafic poids lourds importantes : la RD 437 entre Sochaux et Nommay et dans la traversée d'Audincourt, ou encore la RD 13 entre Vézelois et Velescot qui a vu son trafic poids lourds multiplié par 4 sur la période.

Dans l'ensemble, on observe une hausse de trafic tous véhicules sur tous les axes de la frange frontalière avec la Suisse, même si les volumes de trafics restent peu importants (en dehors de la RN 1019). **Le Nord de l'Aire urbaine connaît des flux globalement plus stables que le Sud**, plus touché par la périurbanisation et la perte d'habitants des villes principales.

Notons que le manque de données de comptages disponibles sur la RN 1019, itinéraire majeur de l'Aire urbaine, ne permet pas de se faire une idée juste du trafic sur cet axe, ce qui pose un réel problème pour l'évaluation des flux routiers à l'échelle du bassin de vie.



## Ce qu'il faut retenir...

Les axes routiers du Pays de Montbéliard connaissent une baisse sensible du trafic tous véhicules entre 2002 et 2009. Le trafic poids lourds est particulièrement impacté.

Cette tendance s'explique par un contexte socio-économique défavorable avec une perte de population, en particulier chez les plus grands usagers de la voiture (actifs entre 30 et 45 ans). On n'observe pas de changement significatif dans les comportements des usagers : la dépendance à la voiture pour les déplacements reste forte, et ce d'autant plus qu'on s'éloigne des centres-villes.

L'évolution n'est pas uniforme sur le territoire, et la baisse est plus importante en cœur d'agglomération, où le trafic a tendance à se concentrer sur les axes structurants, que dans la périphérie, où le développement des secteurs périurbains entraîne localement une augmentation des flux.

Les effets des politiques publiques mises au point sur le territoire ne sont pas encore observables (le PDU approuvé en 2009 prévoit des mesures concrètes dont l'effet se mesurera dans le long terme). Toutefois, une baisse du trafic routier constitue un contexte favorable à un meilleur partage de la voirie et le dimensionnement du réseau en cœur d'agglomération laisse des marges de manœuvre au regard des flux routiers actuels.

La portée de ces politiques publiques pose néanmoins question : conçues à l'échelle du Pays de Montbéliard, elles ne permettent pas une intervention cohérente sur les flux croissants émis par les territoires périurbains polarisés par l'agglomération.

Enfin, à l'échelle de l'Aire urbaine, on retrouve une tendance à la baisse des flux, bien que moindre. L'évolution du trafic routier apparaît plus stable dans le Nord de l'Aire urbaine, autour de l'agglomération belfortaine, que dans le Pays de Montbéliard.



L'agence de développement  
et d'urbanisme du pays de Montbéliard

8, avenue des Alliés - BP 98407  
25208 Montbéliard cedex  
Tél. : +33 (0)3 81 31 86 00  
Fax : +33 (0)3 81 31 86 19

[www.adu-montbeliard.fr](http://www.adu-montbeliard.fr) / [blog.adu-montbeliard.fr](http://blog.adu-montbeliard.fr)  
ISO 14001 - niveau 1

Programme partenarial 2011-2013  
Directeur de publication : Dominique Musslin  
Réalisation : Olivier Poncelet, Romain Louys  
Cartographie : Olivier Poncelet, Robert Capato  
Mise en page : Christine Maffli  
Illustrations : ADU