



Commune de Métabief (25)

REVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

Diagnostic territorial

Analyses Urbaines (4^e volet)

Structure & Mobilités Urbaines



Dossier D16-001

28 Septembre 2017

Sommaire

1^{ERE} PARTIE - STRUCTURE URBAINE	5
1. LE VILLAGE.....	7
1.1 - CONTEXTE.....	7
1.1.1 - Rappel historique	7
1.1.2 - Les parties urbanisées au sens de l'article L. 111-3 du Code de l'Urbanisme	7
1.1.3 - Les typologies urbaines du village	9
1.1.4 - Les espaces publics et lieux de rassemblement	14
1.1.5 - Les composantes urbaines du village	15
1.2. - LE CENTRE-BOURG	16
1.3. - LA STATION	20
1.4. - LES QUARTIERS PERIPHERIQUES	22
2. LES CONSTRUCTIONS ISOLEES	27
2.1. LES CONSTRUCTIONS AUTORISEES EN ZONE AGRICOLE OU NATURELLE	28
2.2. LES AUTRES CONSTRUCTIONS	29
2^{EME} PARTIE - DEPLACEMENTS & MOBILITES.....	33
1. TRAME VIAIRE	34
1.1 - LES VOIES DEPARTEMENTALES.....	35
1.1.1 - La RD9	35
1.1.2 - La RD385	37
1.1.3 - La RD385E.....	39
1.2 - LES AUTRES VOIES	40
1.2.1 - Les voies principales (hors départementales)	40
1.2.2 - Les voies secondaires.....	40
1.2.2 - Les voies tertiaires.....	41
1.2.3 - Les voies privées et les impasses.....	41
1.2.4 - Les chemins & sentiers	42
1.3 - LES CHEMINEMENTS DOUX	42
1.4 - LA VOIE FERREE	44
2. DEPLACEMENTS & TRANSPORTS	45
2.1 - LES DEPLACEMENTS.....	45
2.1.1 - Les secteurs à risques	49
2.1.2 - Les zones de vigilance	50
2.1.3 - Les projets et réflexions en cours	50
2.2 - LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ALTERNATIFS	53
2.3 - LE STATIONNEMENT	54
2.3.1 - Les besoins	54
2.3.2. - L'inventaire des capacités de stationnement	55
2.3.3 - Les difficultés identifiées	65
2.4 - LES PROJETS INSCRITS AU PLU EN VIGUEUR OU A ENVISAGER	66
3^{EME} PARTIE - ENJEUX & RECOMMANDATIONS.....	67



Table des illustrations

Figure 1 : Structure urbaine de la commune de METABIEF (Prélude 2017).....	6
Figure 2 : Le village en 1839 (Plan Napoléon)	7
Figure 3 : Parties actuellement urbanisées du village (Prélude 2017)	8
Figure 4 : Morphologies urbaines du village de METABIEF (Prélude 2017)	9
Figure 5 : Lieux de rassemblement de manifestations de plein air (Prélude 2017)	14
Figure 6 : Composantes urbaines du village (Prélude 2017)	15
Figure 7 : Plan Napoléon de 1839 comparé au Cadastre 2016	16
Figure 8 : Le centre-bourg (cadastre 2016)	17
Figure 9 : La station (cadastre 2016)	20
Figure 10 : Le quartier du Miroir (cadastre 2016)	24
Figure 11 : Le quartier Sud (cadastre 2016)	25
Figure 12 : Le quartier Nord (cadastre 2016)	25
Figure 13 : Le quartier Ouest (cadastre 2016).....	26
Figure 14 : Les constructions isolées	28
Figure 15 : La trame viaire de METABIEF.....	34
Figure 16 : Approche par la RD9, entrée Est du village (source : <i>Etude ARTER, Février 2015</i>).....	36
Figure 17 : Analyse des déplacements piétons	48
Figure 18 : Principales problématiques de déplacements identifiées.....	48
Figure 19 : Circuits de la navette intramuros	53
Figure 20 : Inventaire des Parcs de Stationnement ouverts au Public.....	55

1^{ère} PARTIE - STRUCTURE URBAINE

Préambule

Tout projet de développement urbain nécessite au préalable de connaître et de comprendre son territoire afin de comprendre ce qui forge son identité.

L'analyse urbaine qui suit a été effectuée en mettant en avant plusieurs approches :

- une promenade dans les espaces bâtis,
- l'arrêt sur image des divers secteurs étudiés, pour une mise en évidence des caractéristiques des lieux urbanisés, de leur histoire et de leur devenir.

L'objectif consiste à tenter une définition la plus précise possible du statut des différents espaces bâtis, afin d'en cerner l'identité actuelle et de définir un zonage représentatif dans le cadre de l'urbanisme réglementaire qui permette une évolution ou préservation dans le futur proche.

Droit applicable en zone de Montagne

C'est l'article L.122-5 du Code de l'Urbanisme qui précise les conditions d'occupation du sol en zone de montagne : "*L'urbanisation est réalisée en continuité avec les bourgs, villages, hameaux, groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants, sous réserve de l'adaptation, du changement de destination, de la réfection ou de l'extension limitée des constructions existantes et de la réalisation d'installations ou d'équipements publics incompatibles avec le voisinage des zones habitées.*"

Que doit-on entendre par « continuité » ?

La jurisprudence fait une distinction entre "continuité" et "contiguïté". Ainsi un projet ne doit pas nécessairement être en contiguïté des espaces bâtis pour être considéré en "continuité", mais devra en être suffisamment proche pour que la forme urbaine soit continue ou perçue comme telle.

Que doit-on entendre par bourg, hameau, villages, groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants ?

Un bourg ou un village est la partie de la commune dans laquelle est regroupé ce qui est nécessaire pour avoir une vie propre (commerces, édifices publics, habitations ...).

Définitions du Robert, "*Bourg : partie de la commune où sont regroupés les commerces, les édifices publics et un assez grand nombre d'habitations particulières. Village : groupe d'habitation assez important pour former une unité administrative ou tout au moins pour avoir une vie propre.*"

En ce qui concerne les "hameaux" et les "groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants", l'article L.122-6 du Code de l'Urbanisme précise que "*Les notions de hameaux et de groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants doivent être interprétées en prenant en compte les caractéristiques traditionnelles de l'habitat, les constructions implantées et l'existence de voies et réseaux.*"

Pour déterminer les secteurs relevant de la notion de "hameau" et de "groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants" on peut utilement se référer à la définition donnée par la doctrine administrative qui définit le hameau comme "*un ensemble de quelques maisons, un petit centre urbain plus réduit qu'un village, agglomération de quelques maisons rurales le long d'une route.*"

Par déduction, tous les "ouvrages fixes et pérennes, comportant ou non des fondations et générant un espace utilisable par l'Homme en sous-sol ou en surface"¹, non compris dans une des entités urbaines définies précédemment sont des "constructions isolées". Il s'agit des "constructions existantes et des installations ou équipements publics incompatibles avec le voisinage des zones habitées" évoqués par l'article L.122-5 du CU.

Au regard de ces définitions préalables, la commune de METABIEF se compose d'un village - très étendu - et de plusieurs constructions isolées, représentant pour l'essentiel des équipements publics et des installations agricoles ou touristiques. L'urbanisation devra donc s'envisager dans la continuité du village.

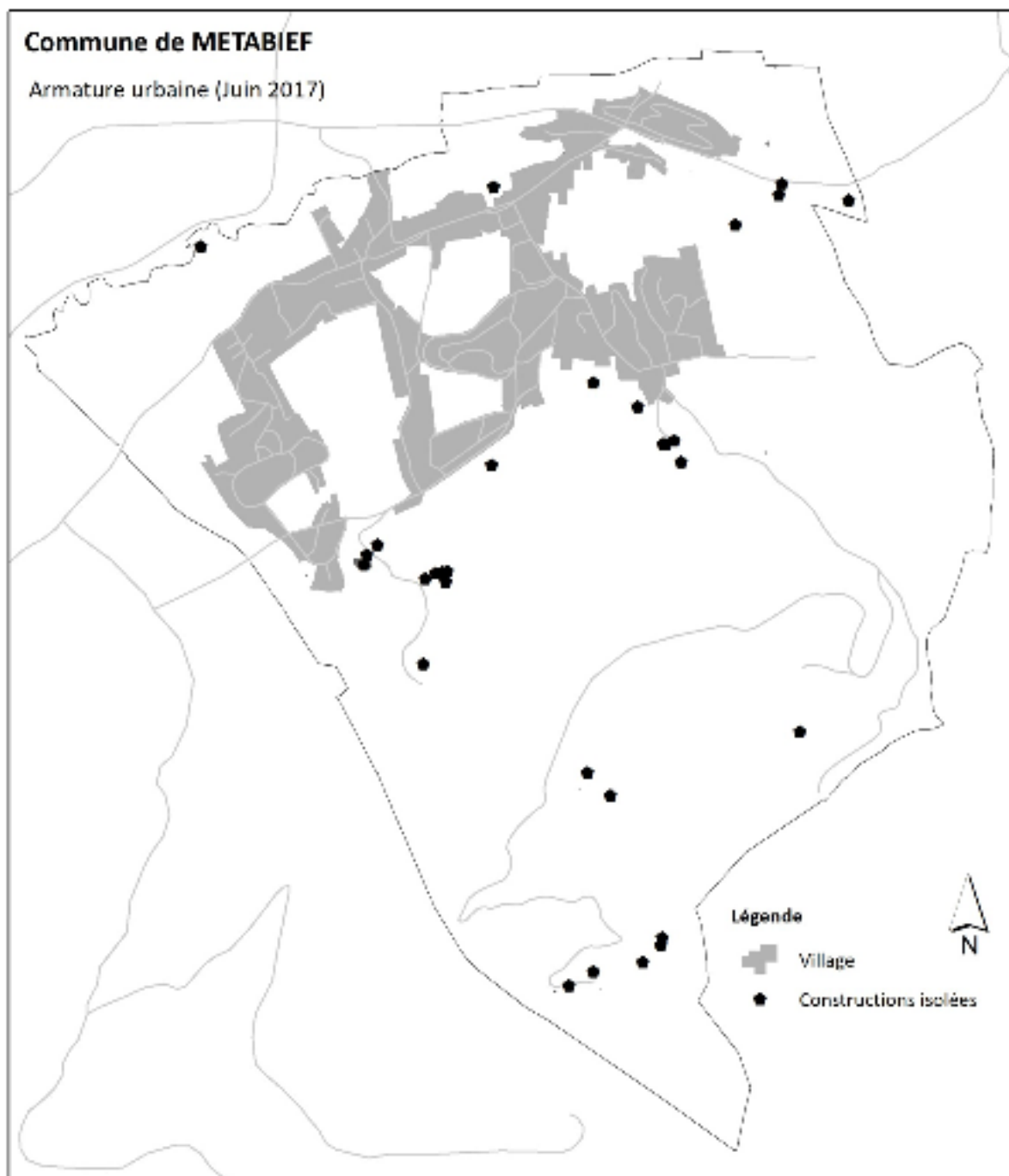


Figure 1 : Structure urbaine de la commune de METABIEF (Prélude 2017)

¹ Définition du Lexique National de l'Urbanisme, fiche technique n°13 publiée en Juin 2017 par le Ministère de la Cohésion Sociale.

1. Le village

1.1 - Contexte

1.1.1 - Rappel historique

Le village de METABIEF s'est construit à l'origine en linéaire de part et d'autre de la voie de communication reliant Les-Hôpitaux-Neufs aux Longevilles dans la petite vallée du Bief Rouge, au pied des premiers coteaux des vastes massifs du Morond et du Mont d'Or. Le Plan Napoléon (figure n°2) nous présente la morphologie du village au XIXe siècle. Les maisons parfois mitoyennes présentent un front bâti sur rue, avec une alternance de plein et de vide.

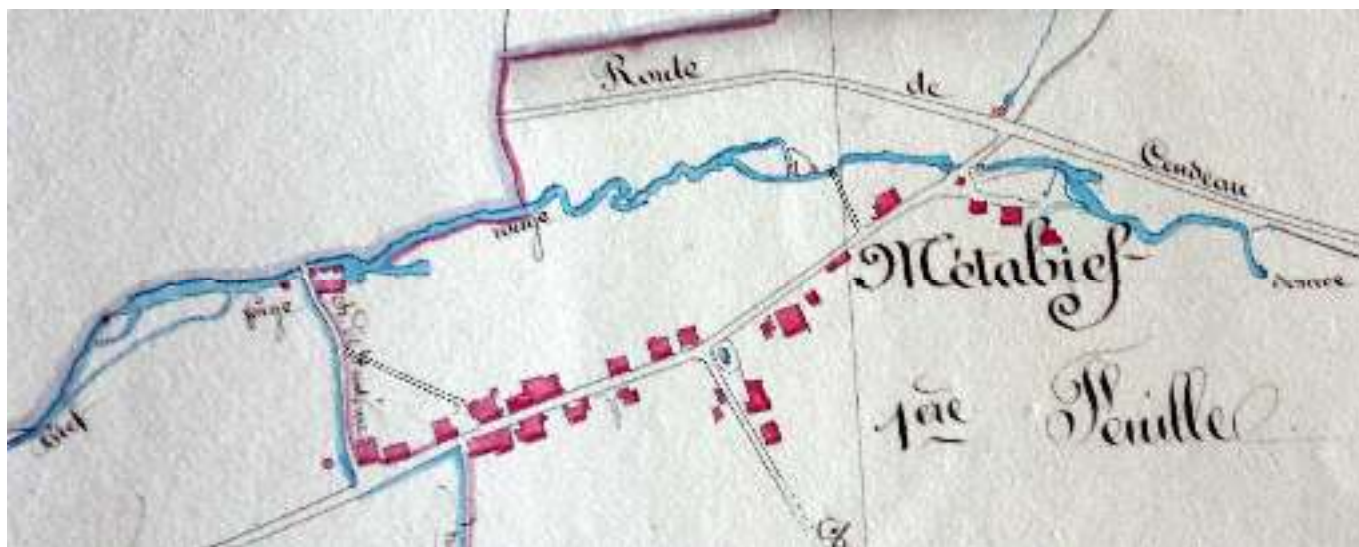


Figure 2 : Le village en 1839 (Plan Napoléon)

Du fait de l'explosion économique des années 60 à 80 résultant de l'activité touristique forte de la région, le village s'est éclaté de toute part sur le massif le long des voies de communication, en arpentant progressivement les pentes de celui-ci et en formant des quartiers satellites complètement décrochés du centre et autonomes. Le "village-rue" primitif est encore perceptible sur le cadastre actuel (cf. figure n°3), mais ne représente plus qu'une partie infime de l'enveloppe bâtie du village.

1.1.2 - Les parties urbanisées au sens de l'article L.111-3 du Code de l'Urbanisme

Depuis le 1^{er} Janvier 2017, **la commune de METABIEF n'étant pas couverte par un schéma de cohérence territoriale applicable**, les secteurs situés en dehors des parties urbanisées de la commune ne peuvent plus être ouverts à l'urbanisation. Ce principe d'urbanisation limitée concerne les espaces agricoles, naturels et forestiers ainsi que les zones à urbaniser définies après le 1er juillet 2002. Toutefois, en application de l'article L.142-5 du Code de l'Urbanisme, il peut être dérogé à l'application de ce principe avec l'accord du Préfet après avis de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) et de l'établissement public de SCoT.

La délimitation des parties urbanisées du village de Métabief est donc un préalable nécessaire à la définition du futur projet urbain. Or, l'appréciation des parties urbanisées ne peut pas être effectuée à partir de règles nationales, elle fait appel à un faisceau de critères.

Cette notion de "parties urbanisées" est laissée à l'appréciation de l'autorité locale, sous le contrôle du juge. En effet, l'appréciation du caractère urbanisé d'un secteur dépend étroitement des circonstances locales, notamment du type d'habitat, dense ou plus diffus, de la distance par rapport aux constructions les plus proches, mais aussi en fonction de la protection de l'activité agricole ou du paysage, de la desserte par des équipements, de la topographie des lieux et des éléments qui marquent les limites de l'urbanisation comme une route ou une rivière.

Au regard des critères définis par la jurisprudence², les parties urbanisées de METABIEF délimitées sur la figure n°3 sont estimées à **environ 87,5 hectares**. Cette estimation a pris en compte toutes les constructions (existantes ou en cours de réalisation) formant le village de METABIEF avec leur terrain d'aisance ainsi que les espaces publics et la voirie périphérique. Toutefois, pour les constructions implantées sur de vastes parcelles en frange urbaine, la surface retenue correspond uniquement aux terrains d'agrément (appréciation au vue des photos aériennes). **Ces espaces ont vocation à s'inscrire dans la zone urbaine du PLU.**

Notons que l'exploitation agricole MARANDIN, le centre équestre, les loges agricoles et le stade - pourtant situés à proximité immédiate du village - ont été exclus du périmètre des Parties Urbanisées, ces constructions s'inscrivant dans des milieux agricoles ou naturels et n'étant pas vouées à l'habitat bénéficiant d'un statut particulier.

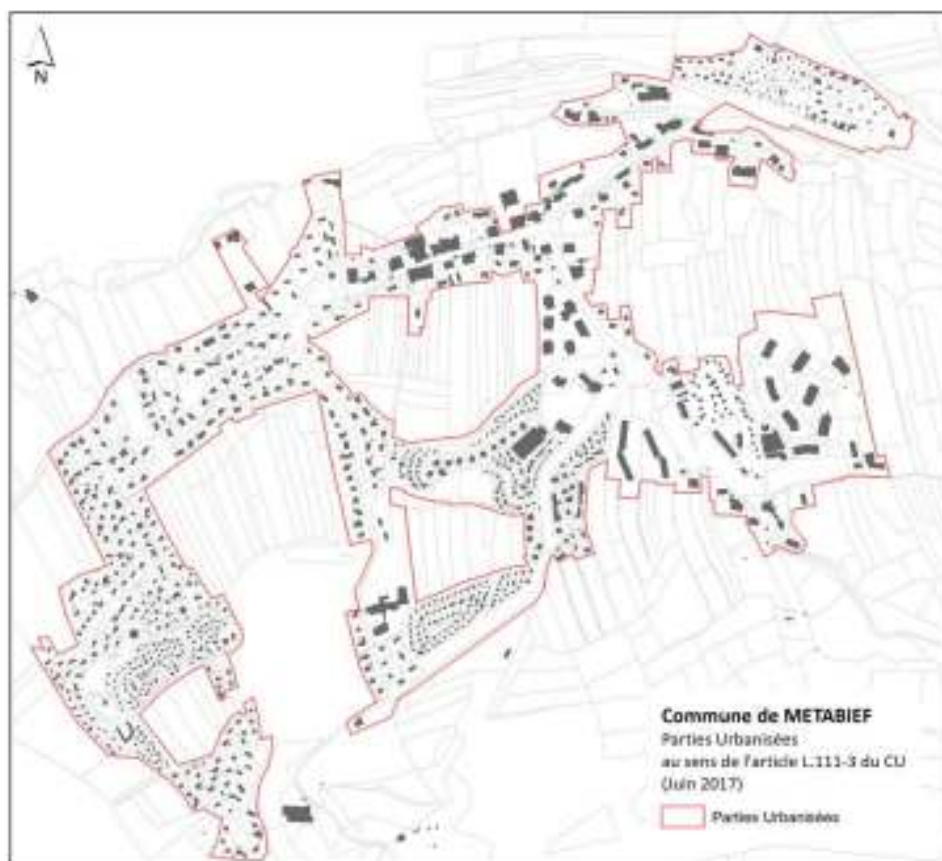


Figure 3 : Parties actuellement urbanisées du village (Prélude 2017)

Les parties urbanisées du village sont organisées de part et d'autre du tissu bâti ancien.

² La jurisprudence du Conseil d'Etat a dégagé 4 critères principaux pour définir les parties urbanisées : la présence d'un "nombre suffisant" de constructions groupées, l'absence de toute coupure d'urbanisation (ruptures topographiques, cours d'eau, espaces boisés, ...), la présence de voie et de réseaux de desserte et l'organisation de l'espaces (existence d'espaces publics, de lieux de convivialité).

1.1.3 - Les typologies urbaines du village

Le village de METABIEF compte **des typologies urbaines très diverses, mais assez sectorisées** : avec une dominante de collectif à l'Est sur le centre-bourg et la station tandis que l'Ouest se caractérise par un tissu pavillonnaire (maison individuelle, pagotin, ...).

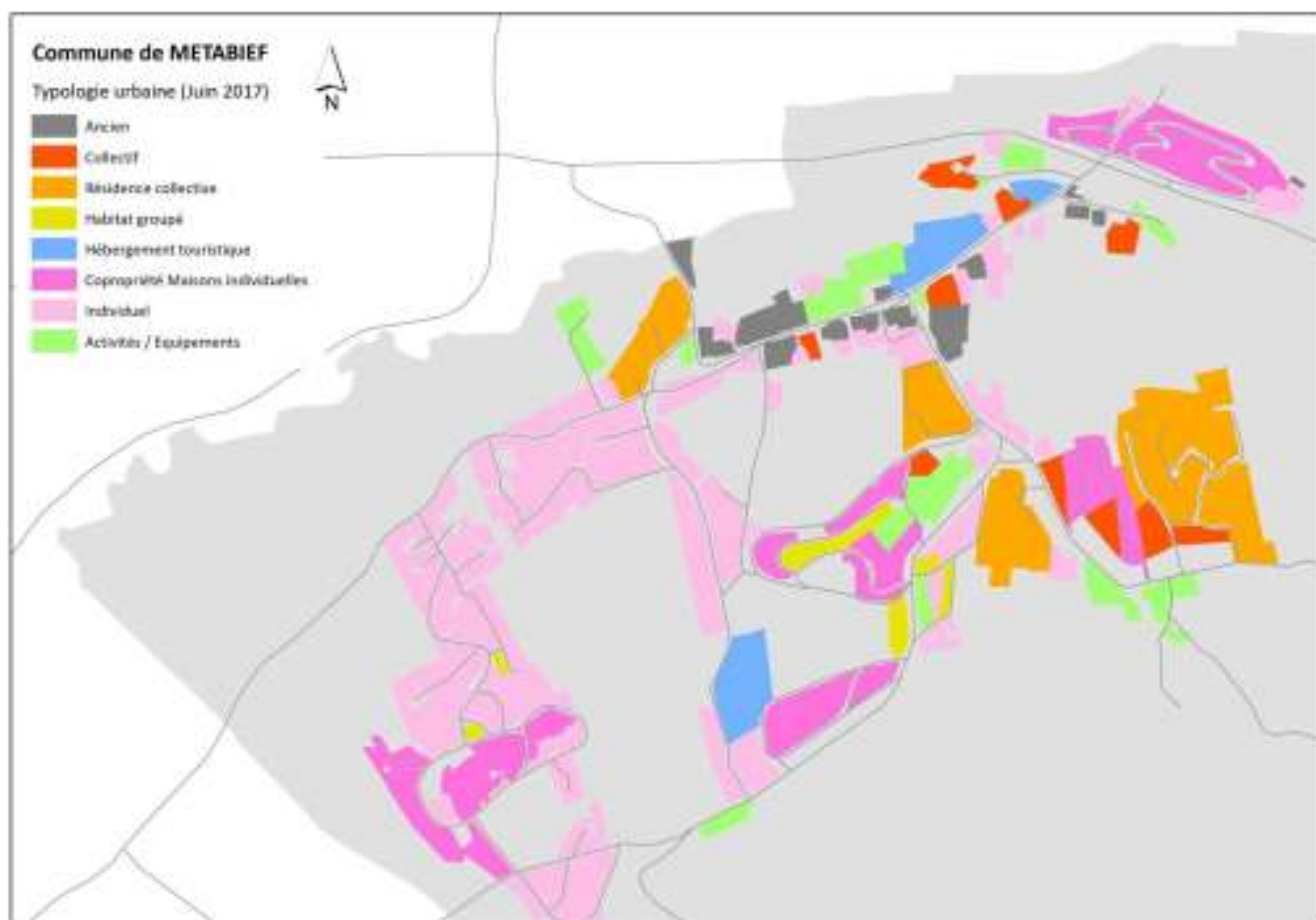


Figure 4 : Morphologies urbaines du village de METABIEF (Prélude 2017)

Typologies	Photos	Caractéristiques urbaines et architecturales
<p>Ancien, le bâti traditionnel</p> <p>Il subsiste quelques constructions anciennes. Il s'agit souvent de fermes traditionnelles du Haut-Doubs, caractéristiques par l'importance de leurs volumes.</p> <p>Elles ont perdu tout usage agricole et accueillent souvent aujourd'hui plusieurs logements.</p>		<p><u>Volumétrie & Implantation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ A l'alignement ou en léger recul ▪ Parfois mitoyennes par le pignon, elles offrent une relative continuité dans le bâti et renforcent le caractère urbain de la rue ▪ Mur gouttereau orienté principalement sur la rue ▪ Ferme à plan rectangulaire aux cotés de 20 à 30 m ▪ Hauteur : R+1 avec 2 niveaux sous combles <p><u>Aspect des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Toit à 2 pans avec ou sans demi-croupe ▪ Toiture à forte pente avec débords de toit ▪ Quelques panneaux solaires et petits chassis sur toit ▪ Ouvertures plus hautes que larges sur les façades, des volets bois ou PVC ▪ Façades enduites aux teintes claires (proche du blanc) ▪ Lambréchures sur pignon <p><u>Abords des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Parcelle en longueur pour les constructions mitoyennes, avec jardins clos situés à l'arrière ▪ Absence de clôture sur rue

<p>Collectif</p> <p>Les collectifs sont nombreux dans le centre-bourg et sur la station, d'un point de vue architectural ils sont assez représentatifs de l'architecture traditionnelle ou de leur époque d'achèvement.</p> <p>Ils accueillent parfois des cellules commerciales en rez-de-chaussée.</p>		<p><u>Volumétrie & Implantation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En léger retrait ou en milieu de parcelle ▪ Hauteur : de R+1+C à R+2+2 niveaux sous combles <p><u>Aspect des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dominante de toit à 2 pans, à forte pente avec débords de toit ▪ Façades enduites aux teintes claires (blanc, ocre, ...) ▪ Ouvertures aux dimensions variées, châssis sur toit ▪ Nombreux balcons et terrasses ▪ Portes de garages <p><u>Abords des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Parcellaire réduit, espaces collectifs limités au stationnement ▪ Clôtures non systématiques
<p>Résidence collective</p> <p>Il s'agit d'un ensemble de collectifs regroupés sur une même unité foncière.</p> <p>Bien souvent à vocation touristique, ils sont principalement situés sur la station.</p>		<p><u>Volumétrie & Implantation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En milieu de parcelle ▪ Orientation Est-/Ouest dominante ▪ Emprises au sol variant de 100 à 800 m² ▪ Hauteur : de R+1+C à R+4+C <p><u>Aspect des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Toit à 2 pans avec ou sans demi-croupe ▪ Toiture à forte pente avec débords de toit ▪ Ouvertures aux dimensions variées, volets bois ou PVC, balcons et terrasses ▪ Dominante de façades enduites aux teintes claires (proche du blanc) <p><u>Abords des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unité foncière importante, bien souvent arborée ▪ Une dominante de résidences équipées d'espaces et services en commun (tennis, piscine, espaces verts ...) ▪ Vastes espaces de stationnement organisés, parfois des garages en RDC ou à proximité
<p>Hébergement touristique</p> <p>Il s'agit de structures d'hébergement collectif insérées dans le tissu résidentiel, comportant souvent plusieurs constructions à vocation touristique et de loisirs et s'inscrivant dans un site arboré.</p>		<p><u>Volumétrie & Implantation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En retrait de la voirie ▪ Emprises au sol variant de 900 à 2 000 m² ▪ Hauteur : R+C à R+1+C <p><u>Aspect des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Toit à 2 pans ▪ Ouvertures aux dimensions variées ▪ Façades enduites aux teintes claires ou bardage bois <p><u>Abords des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Unité foncière importante, arborée ▪ Des aires de stationnement organisées, ▪ Des équipements de loisirs ▪ Des cheminements piétons

<p>Habitat groupé</p> <p>Il s'agit d'une typologie peu commune, souvent des logements groupés de la typologie pagotins ou des logements en bande.</p>		<p><u>Volumétrie & Implantation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En recul par rapport à la voie ▪ Mitoyenneté par les pignons ▪ Plan hexagonal ou rectangulaire ▪ Hauteur : R+C à R+1+C <p><u>Aspect des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dominante de toit à 2 pans avec débords ▪ Ouvertures aux dimensions variées ▪ Façades enduites aux teintes claires ou bardage bois <p><u>Abords des constructions</u></p> <p>Terrain d'aisance privatif assez réduit offrant peu ou pas d'espace pour le stationnement Clôture sur rue non systématique</p>
<p>Copropriétés de Maisons individuelles</p> <p>Cette forme urbaine est caractéristique de l'habitat touristique de Métabief.</p> <p>Il s'agit de séries de constructions de petite taille vouées au tourisme de masse réalisée dans les années 60/80 : pagotins, chalets Altic, Metaneige,</p>	 <p>Type Pagotin</p> <p>Type Chalet Altic</p>	<p><u>Volumétrie & Implantation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En recul par rapport à la voie ▪ Opérations standardisées, massives par ilot ou poche d'urbanisation = bulles résidentielles. ▪ Orientation vers soleil ou vue ▪ Emprise au sol de 20 à 45 m² ▪ Hauteur : plain-pied ou R+C <p><u>Aspect des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Modèle architectural en rupture avec l'habitat conventionnel ▪ Enduit de teintes claires ou bardage ▪ Dominante de toit à 2 pans avec débords en tuile, tôle ou shingle <p><u>Abords des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Petite parcellaire offrant un terrain d'aisance privatif réduit offrant peu ou pas d'espace pour le stationnement ▪ Des parcelles enclavées ▪ Des clôtures plus ou moins occultantes (haie, barrière en bois, grillage...)
<p>Logement Individuel</p> <p>Les logements individuels sont très nombreux, ils occupent une superficie de 25,4 ha.</p> <p>Il s'agit de pavillons individuels organisés sous forme de lotissement ou plus rarement au coup par coup.</p> <p>Ils sont bien souvent représentatifs de leur vocation (résidence ou villégiature) et/ou de leur époque d'achèvement.</p>		<p><u>Volumétrie & Implantation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En recul par rapport à la voie ou en milieu de parcelle ▪ Emprise au sol de 45 à 170 m² ▪ Hauteur : plain-pied à R+1+C <p><u>Aspect des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une diversité architecturale (chalets, maisons catalogue, maisons d'architecte,...) ▪ Dominante de toit à 2 pans avec débords ▪ Dominante de façades enduites aux teintes claires (blanc, ocre, ...), mais des couleurs parfois vives, ou bardage bois ▪ Ouvertures aux dimensions variées, bois ou pvc ▪ Balcons et terrasses <p><u>Abords des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Parcellaire assez régulier ▪ Dominante de jardins clos, clôtures disparates et parfois très occultantes ▪ Garages en RDC

<p>Activités / Equipements</p> <p>Ces constructions sans logement sont regroupées dans le centre-bourg et la station. Ils concernent principalement des équipements d'intérêt collectif ou des activités commerciales.</p>		<p><u>Volumétrie & Implantation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En léger retrait de la voie ▪ Hauteur : plain-pied à R+1 <p><u>Aspect des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Une diversité architecturale ▪ Toiture à 1 ou 2 pans, de tuiles ou de tôles ▪ Façades enduites et souvent colorées, ou bardage bois ▪ Ouvertures aux dimensions variées, vitrines sur rue ou emprise publique ▪ Enseignes et dispositifs publicitaires <p><u>Abords des constructions</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Absence de clôture ▪ Aire de stationnement organisée ou disponible à proximité
---	---	--

Enfin, excepté dans les hébergements touristiques, le mode d'habiter n'est pas représentatif d'une typologie urbaine : à METABIEF chaque forme urbaine peut accueillir indépendamment ou simultanément à la fois des logements de vacances ou des résidences permanentes, de l'habitat locatif ou en accession.

Encadrement et formalisation des typologies urbaines par le PLU en vigueur

Le PLU actuel a découpé l'enveloppé bâti communal en deux zones :

- une zone UC comprenant le centre ancien et ses abords immédiats, ainsi que le cœur de la station où existe une réelle mixité fonctionnelle ;
- et une zone U regroupant les secteurs à vocation d'habitat majoritairement individuel.

Objectifs du PLU 2012	Règles du PLU 2012	Propositions pour le futur PLU
<u>ZONE UC</u>		
Conserver l'identité du village	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Art. 6 impose le respect de l'ordonnancement des façades préexistant. ▪ Art.11 renvoie à l'article R.111-21 du CU (actuel R.111-27) ▪ Art. 10 impose une cohérence des hauteurs (différence d'un seul niveau autorisé) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Préciser sur le plan de zonage les secteurs où l'ordonnancement de façades préexistant est à respecter. ▪ Identifier réglementairement le patrimoine à protéger (permis de démolir obligatoire) et définir le cas échéant des mesures de protection adaptées à inscrire à l'article 11.
Affirmer la centralité urbaine	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Art. 1 & 2 : Toutes les occupations du sol sont autorisées, excepté les activités nuisantes. ▪ Art. 6 impose un retrait maximum à 6 m des constructions = les façades composent la rue. ▪ Art.7 offre la possibilité de s'implanter de limite en limite = la continuité urbaine est favorisée. ▪ Art. 10 permet des hauteurs importantes (maxi R+2+C ou R+1+2 niveaux sous comble) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Redéfinir le tracé de la zone urbaine du centre-bourg. ▪ Clarifier la règle de l'article 6, en indiquant les constructions "devront s'implanter" plutôt que "pourront s'implanter". ▪ Supprimer ou définir la notion de "construction principale" à l'article 10, définir la hauteur des annexes. Et conformément au lexique national de l'urbanisme, la hauteur devra être définie par rapport au faitage.

<p>Augmenter la capacité d'accueil touristique</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Art. 1 & 2 : Toutes les occupations du sol sont autorisées, excepté les activités nuisantes. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Un (des) sous-secteur(s) peu(ven)t -être défini(s) dans le(s)quel(s) seuls les hébergements hôteliers et touristiques pourront être autorisés.
<p><u>ZONE U</u></p>		
<p>Favoriser une aération du bâti dans les secteurs denses et des volumétries de type pavillon</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Art. 10 admet une hauteur maxi de R+1+C au delà de 3 m de la limite séparative et en deçà de 4 m. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Permettre l'édification de construction de même hauteur en limite séparative (R+1+C) pour favoriser les volumétries plus importantes.
<p>Favoriser une certaine densification dans les secteurs d'habitat sédentaire et permettre l'accueil d'un habitat plus diversifié</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Art. 6 & 7 ne favorisant pas la densification en permettant des implantations en milieu de parcelle (des retraits minimum requis). ▪ Art. 10 admet une hauteur maxi de R+1+C au delà de 3 m de la limite séparative et en deçà de 4 m. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La diversification de l'habitat va de pair avec la mixité fonctionnelle = autoriser aux articles 1 & 2 les activités commerciales et artisanales. ▪ Distinguer réglementairement les secteurs à densifier des secteurs denses à aérer (sous-secteur à définir). ▪ Permettre l'édification d'habitat groupé de même hauteur en limite séparative pour favoriser la densité et la diversité de l'offre. ▪ Favoriser la diversité de l'habitat en autorisant sur certains secteurs une hauteur supérieure à R+1+C.

Notons que **la commune a institué en 2012 la déclaration préalable pour l'édification des clôtures**. L'édification d'une clôture dépasse l'intérêt privé lorsqu'elle participe à un ensemble qui délimite les rues, les places et les franges urbaines. Pour préserver cette qualité ou l'assurer dans les nouveaux quartiers, il est donc nécessaire de se conformer à certaines exigences que seule une règle commune peut définir. Toutefois, le règlement du PLU en vigueur, dans ses articles 11 et 13, ne définit aucune règle permettant d'assurer la cohérence d'ensemble et la qualité des clôtures et des plantations sur rue. Il convient par conséquent dans le cadre de la révision du PLU de s'interroger si l'édification d'une clôture doit être laissée à l'initiative individuelle ou s'il convient de la subordonnée à l'obtention d'une autorisation administrative et au respect de certains règles afin que la clôture tienne compte d'un contexte pour s'inscrire harmonieusement dans un paysage partagé.



1.1.4 - Les espaces publics et lieux de rassemblement

Les espaces publics dans le village de METABIEF se réduisent pour l'essentiel à la voirie, aux trottoirs, aux parcs de stationnement et aux aires sportives et de loisirs. Le bourg-centre ne compte aucune place ou placette urbaine favorisant les rencontres et échanges ou l'organisation de manifestations de plein air. Les espaces disponibles autour de la mairie et le parvis de l'église n'ont qu'un usage fonctionnel : ils sont voués exclusivement au stationnement.

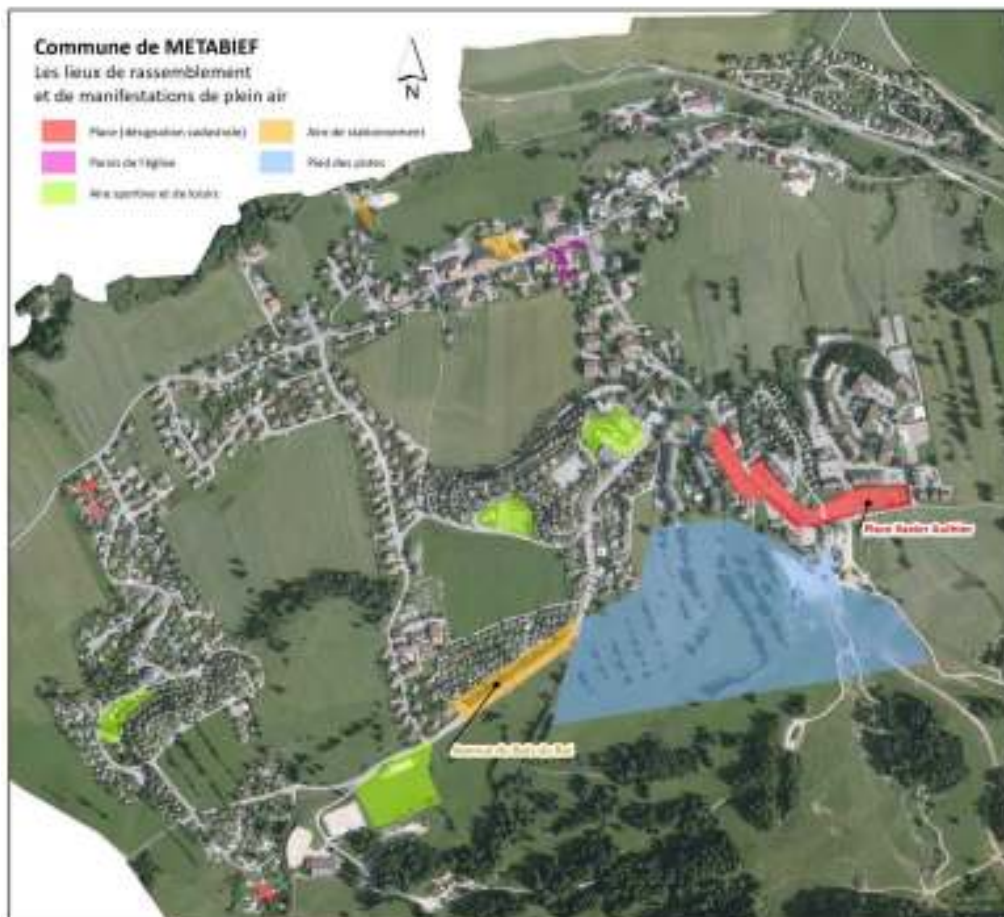


Figure 5 : Lieux de rassemblement de manifestations de plein air (Prélude 2017)

Au cadastre, quatre espaces sont désignés "Place". Mais un seul de ces espaces est réellement un lieu de rassemblement, il s'agit de la Place Xavier Authier, située au pied des pistes. Composée de 3 polygones successifs s'emboitant les uns dans les autres sur un axe NO/SE, elle offre une superficie totale d'environ 20 000 m². Non aménagée, elle a au quotidien un usage exclusivement fonctionnel : le stationnement. Elle accueille toutefois en été plusieurs manifestations (brocante, trail du Mont d'Or, défilé de mode ...).

Les trois autres "places" désignées au cadastre ne sont en réalité que de vastes aires de retournement aménagées dans le quartier pavillonnaire Ouest. Anecdotiques, ces espaces ne sont pas dédiés aux rencontres et aux échanges, mais à la circulation et au stationnement des véhicules des résidents et visiteurs.

Un autre site permet du fait de son importante emprise des manifestations de plein air, il s'agit de l'avenue du Bois du Roi (parking et voirie). Il accueille le camping du festival de la Paille, et auparavant une brocante annuelle à proximité des commerçants, mais pour des raisons de sécurité (délimitation voie/espace public imprécise), cet évènement a été déplacé sur la place Xavier Authier. Enfin, le front de piste après accord passé avec les propriétaires des parcelles concernées permet des animations publiques en période hivernale et l'aménagement de la scène du Festival de la Paille chaque été pendant quelques jours. Un espace public éphémère est ainsi créé le temps d'une saison ou d'un festival.

1.1.5 - Les composantes urbaines du village

Le village de Métabief, étiré et morcelé, apparaît aujourd'hui multipolaire. La figure n°6 ci-après présente la tentative de découpage opérée pour mieux comprendre le fonctionnement des espaces bâtis et envisager leur devenir. Le village est ainsi composé de **6 quartiers** ; il s'agit de secteurs bâtis ayant certaines caractéristiques ou une certaine unité :

- le centre-bourg, établi sur la base du village primitif ;
- la station, regroupant l'essentiel des structures et équipements à vocation touristique ;
- le quartier du Miroir, secteur résidentiel relativement isolé de l'autre côté de la RD9 ;
- le quartier Nord, secteur aménagé depuis l'entrée Nord du village le long de la route menant aux Longevilles accueillant une dominante d'habitat sédentaire ;
- les Quartiers Ouest et Sud, ensembles résidentiels développés autour des "poches" de chalets et pagotins liées initialement à l'activité touristique.

Différentes ambiances urbaines caractérisent ainsi le village de Métabief. Et cet ensemble compose un tissu urbain très éparse où perdurent de vastes étendues vertes à usage agricole.

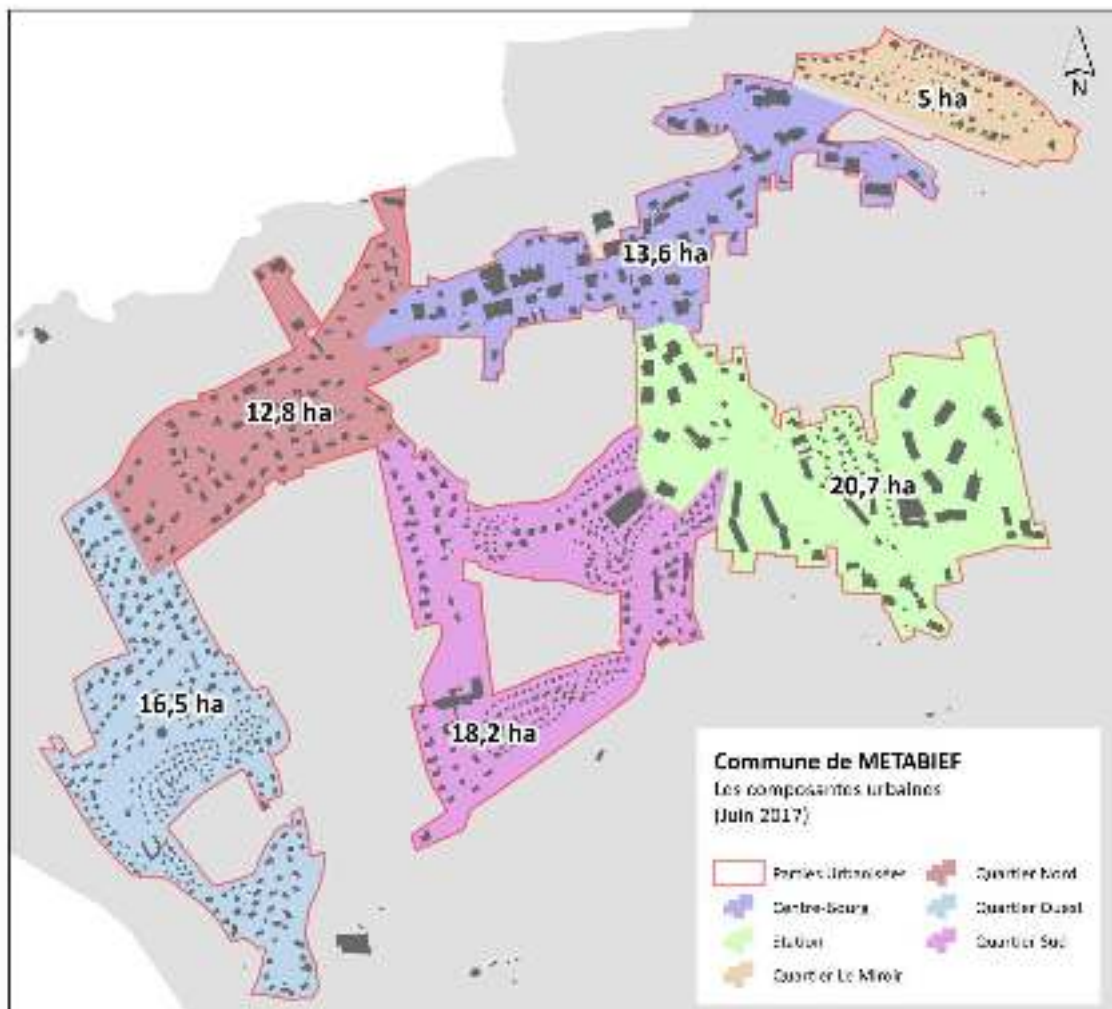


Figure 6 : Composantes urbaines du village (Prélude 2017)

L'habitat est réparti sur l'ensemble du village. Toutefois dans trois quartiers, l'habitat cohabite clairement avec d'autres fonctions (commerces, services, exploitation agricole, ...) : le centre-bourg, la station et dans une moindre mesure le quartier Sud. Dans les quartiers Ouest et du Miroir, on remarque une absence de mixité et un basculement des logements touristiques vers des logements permanents, ce qui tend à créer des "quartiers dortoir".

1.2. - Le centre-bourg

Le centre-bourg de METABIEF correspond au village primitif : un village-rue relativement étiré et sans épaisseur. Il se caractérise par une implantation linéaire des constructions principalement sur la Rue du Village (RD485), mais aussi de quelques constructions sur les actuelles rue de la Forge et rue du Télésiège. Le bâti y est continu à discontinu. Ce secteur bâti, fort d'une densité et structure urbaine valorisante, est l'âme et la genèse de la commune.

La comparaison du plan Napoléon de 1839 et du cadastre de 2016 permet de constater que **le tissu urbain des origines est encore bien présent et lisible le long de la rue du village**, toutefois plusieurs constructions anciennes ont disparu et de nouvelles constructions sont venues combler les intervalles libres, en s'insérant plus ou moins bien dans cette ossature de rue. Notons que celles-ci dans l'ensemble concernent des volumes importants dont les façades principales implantées à l'alignement contribuent à dessiner une rue cohérente. Les maisons individuelles avec jardins clos implantées au Sud-est de la rue ont toutefois changé l'aspect de la rue en refermant les vues sur les pentes.

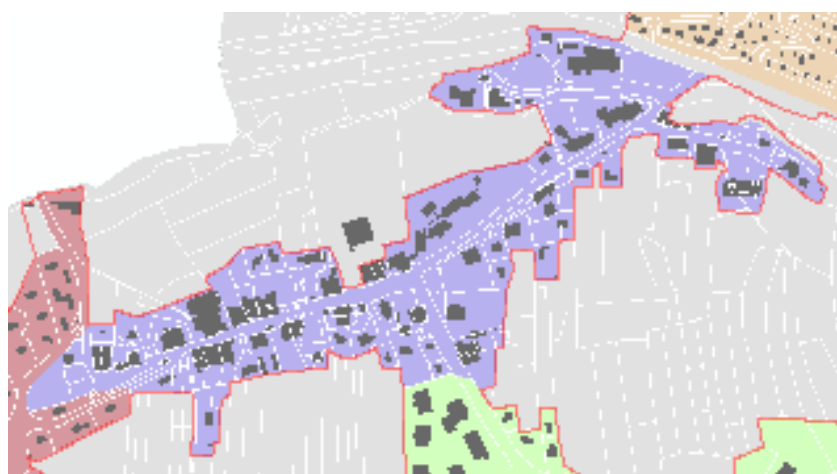
Ces derniers mois le centre-bourg a connu de **nouvelles destructions** : une ferme ancienne a été remplacée à proximité de l'église par deux collectifs et une construction ancienne en mitoyenneté proche de la mairie a été démolie pour céder la place à l'Espace Mutin. Le cadastre présenté ci-dessous n'est pas à jour de ces derniers changements.



Figure 7 : Plan Napoléon de 1839 comparé au Cadastre 2016

Ce noyau historique d'environ 13,6 ha est aujourd'hui le cœur administratif et culturel de METABIEF, mais aussi un quartier commerçant. Ce quartier résidentiel bénéficie en effet d'une véritable et complète mixité fonctionnelle avec la présence d'équipements publics (mairie, bibliothèque, salle associative, école ...), de services (agence postale, commerces, artisans ...) et d'une exploitation agricole active. Il accueille après la station la plus forte densité de logements à l'hectare (environ 40 logement / ha).


Les espaces publics sont réduits à leur simple expression : voirie, trottoirs (plus ou moins existants et aux normes) et aires de stationnement. La Départementale offre sur certaines sections une image routière en dépit de son emprise plutôt mesurée. Le parvis de l'église, surélevé par rapport à la Grande Rue, est reconverti en aire de stationnement. La structure linéaire du centre-bourg ne compte aucun espace public central aménagé favorable aux rencontres, aux échanges et à l'organisation de manifestations de plein air. Des emplacements réservés ont été définis dans le PLU en vigueur pour l'aménagement d'espaces publics et de stationnement autour de la mairie et de l'église. Finalement, une partie du foncier récemment acquis par la commune a principalement permis la réalisation d'une maison de vie (espace Mutin, en cours de construction).



L'une des particularités du centre-bourg de METABIEF est qu'il n'est pas situé au barycentre de l'enveloppe urbaine du village, et par voie de conséquence il n'est pas directement connecté à l'ensemble des quartiers qui lui sont périphériques. Il est toutefois relié au quartier Nord par la rue du Viscernois, au quartier Sud via le chemin piéton de la Rançonnière et bien sûr à la station par la rue du Télésiège.

Figure 8 : Le centre-bourg (cadastre 2016)

Caractéristiques urbaines		Perspectives d'évolution & Enjeux
Classement au PLU actuel	En zone UC avec pour objectif : <ul style="list-style-type: none"> de conserver l'identité traditionnelle du village, d'affirmer la centralité urbaine par la mixité des fonctions. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une distinction réglementaire à effectuer entre le centre-bourg et la station
Structure foncière	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Un parcellaire assez complexe, irrégulier et diversifié (formes, tailles et proportions) qui favorise la diversité des formes urbaines 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ le maintien et le renforcement de l'habitat collectif et du commerce (attention au stationnement)
Structure bâtie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ un tissu bâti d'origine rurale assez homogène (volume, implantation, aspect, ...) ▪ un tissu continu à discontinu 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ la démolition/reconstruction de bâtiments inadaptés ou de trop faible valeur d'usage ➤ la rénovation/extension/amélioration des constructions à usages d'habitat. ➤ le remplissage des vides : favoriser la perception du centre-bourg (densité, implantation, hiérarchie urbaine)

Rapport à l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une implantation à l'alignement des voies et emprises publiques, ou en léger retrait ▪ Une relation très étroite du bâti à l'espace public, les façades composent la rue excepté les constructions récentes au Sud-Est. ▪ Un mobilier d'éclairage très hétérogène 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Encadrer les futurs aménagements pour préserver les logiques historiques (volume, implantation,)
Typologie architecturale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Une combinaison de bâtisses anciennes (souvent d'anciennes fermes avec corps de logis), des collectifs plus contemporains (respectant dans l'ensemble les implantations et volumétries existantes) et des maisons individuelles sur jardins clos.  <ul style="list-style-type: none"> ▪ Des volumes dans l'ensemble assez importants ou mitoyenneté des constructions, hauteur maxi R+3+C ou R+2+2 niveaux sous combles ▪ Peu de clôture sur rue (sauf habitat pavillonnaire) ▪ Quelques éléments de patrimoine : la fontaine située près du cimetière, les murets et murs de soutènement en pierre, le poids-public, l'église, la maison commune, des fermes anciennes ... 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Risque de perte de l'identité rurale par démolition, transformation et /ou restauration des bâtisses anciennes ➤ Préserver réglementairement les caractéristiques architecturales dominantes (sens et pente de toiture, teintes, implantation par rapport à la voie, continuité des façades, rechercher l'unité apparente des couvertures et façades depuis le lointain ...) lors des projets de réhabilitation et pour guider les futurs aménagements ➤ Architectures particulières (ex : fermes anciennes) évoquant une époque, un usage à identifier afin d'y imposer une réglementation spécifique pour assurer une réhabilitation adaptée à leur caractère propre.
Mixité sociale & fonctionnelle	<p>Une majorité de propriétaires occupants, quelques locatifs privés.</p> <p><u>Destinations (& sous-destinations) représentées</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Exploitation agricole ▪ Habitation (Logement) ▪ Commerce et activités de service (Artisanat et commerce de détail, restauration, activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle, Hébergement hôtelier et touristique) ▪ Equipements d'intérêt collectif et services publics (Bureaux et locaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés, locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés, établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Diversité des fonctions urbaines = une caractéristique de centre-bourg à préserver et à organiser ➤ Privilégier l'habitat locatif et social dans ce quartier disposant du confort résidentiel
Desserte & stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Desserte principale par la rue du Village (RD385) ▪ Des poches de stationnement importantes, sans traitement paysager, obstruant parfois les ouvertures sur le Grand Paysage ▪ Des cheminements piétons non continus, parfois encombrés par des voitures ▪ Un chemin ancien menant au Moulin (site actuel de la Fromagerie) ayant disparu 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Des besoins d'accès, de stationnement et de desserte particuliers : liaisons douces à réaliser, réaménager la liaison piétonne entre la rue du village et la fromagerie, ... ➤ Améliorer la fonctionnalité et assurer le traitement paysager des parcs de stationnement ➤ Fixer des normes de stationnement différenciées selon les différents types d'occupation ou d'utilisation du sol, les diverses destinations des constructions (habitations, artisanat, commerces...)

Réseaux & Energie

Assainissement collectif
Quelques constructions anciennes ou récentes équipées de capteurs solaires.



- Toute nouvelle installation de réseau (fibre, téléphone, électricité, ...) devra être enterrée
- Favoriser la rénovation énergétique du bâti existant (isolation extérieure), excepté sur les bâtisses de caractère à identifier.
- Intégrer la dimension énergétique, en favorisant au travers d'un règlement adapté le recours aux énergies renouvelables et à la conception bioclimatique.

Trame végétale & Paysage

- Absence ou transparence des clôtures sur rue
- Au niveau de l'intersection entre la rue du village et la rue de la Forge, l'ouverture paysagère vers les pistes et le Morond est à valoriser (vitrine pour le village)



- Murets de pierre et alignement d'arbres le long du site VTF



- Réglementer les clôtures sur rue (harmonie à rechercher, haies opaques à proscrire)
- Préserver la vue remarquable située à l'Entrée Est du village (à maintenir en zone agricole)
- Protéger les éléments remarquables du paysage : murets, alignement d'arbres, arbres isolés (Art. L.151-19 du CU)

1.3. - La station

Organisée essentiellement le long de la rue du Télésiège et autour de la Place Xavier Authier, le site de la station est composé d'une dominante d'habitat collectif et de quelques chalets tournés principalement vers l'activité touristique. C'est le quartier qui enregistre la plus forte densité urbaine avec environ 83 logements par hectare. Plusieurs résidences collectives forment des ensembles autonomes, d'autres immeubles intègrent en rez-de-chaussée des cellules commerciales et contribuent à structurer l'espace public majeur du quartier : la Place Xavier Authier.

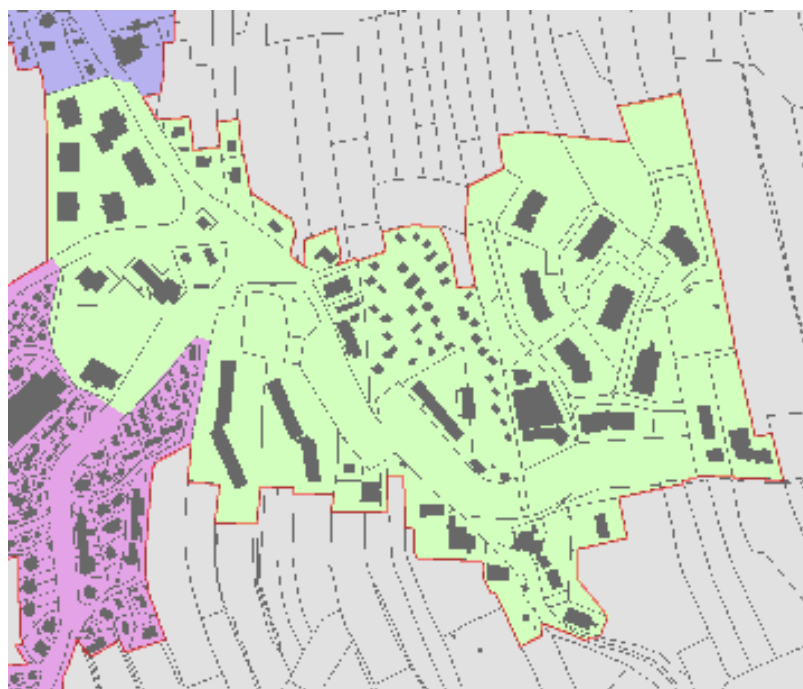




Figure 9 : La station (cadastre 2016)

Là encore les espaces publics se composent uniquement de la voirie, des espaces dédiés aux cheminements des piétons et aux aires de stationnement. La Place Xavier Authier n'a aucun traitement au sol et apparaît davantage comme un vaste parking au pied des pistes, c'est un espace fonctionnel avant tout.

Ce quartier d'une superficie d'environ 20,7 ha, situé au pied des pistes de ski et des itinéraires de randonnées, intègre tous les services et activités liés à ces activités touristiques et de loisirs. En saison, et notamment en période hivernale, il devient le cœur de la commune avec une densité accrue de population et une vie économique et urbaine bouillonnante.

	Caractéristiques urbaines	Perspectives d'évolution & Enjeux
Classement au PLU actuel	<ul style="list-style-type: none"> En zone UC avec pour objectif : <ul style="list-style-type: none"> de conserver l'identité traditionnelle du village, d'affirmer la centralité urbaine (mixité des fonctions) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une distinction réglementaire à effectuer entre le centre-bourg et la station
Structure foncière	<ul style="list-style-type: none"> Un parcellaire assez homogène, composé de parcelles de grandes tailles Des réalisations opportunistes 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une possible densification des espaces verts ou d'aisance privés (à encadrer)
Structure bâtie	<ul style="list-style-type: none"> un développement sous forme de vastes opérations d'habitat autonomes : résidences collectives, copropriétés horizontales, ... un tissu bâti lâche 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Peu susceptible d'évolutions lourdes (démolition, reconstruction) ➤ Transformation par réhabilitations et modifications des façades et des espaces externes (garages, hall d'entrée, ajout ou fermeture de balcon,...)
Rapport à l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> Une implantation variée des constructions Constructions en retrait de la rue du Télésiège (à plus de 10 m) Quelques collectifs structurent la Place Xavier Authier 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Favoriser la structuration du front de pistes et de la place lors des projets de réhabilitation ou construction

Typologie architecturale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Habitat collectif au volume important (maxi R+3+C) et habitat individuel de type chalet voué au tourisme ▪ Résidences collectives répondant à des préoccupations économiques (rentabilité immobilière) plus qu'esthétiques (insertion paysagère) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ En l'absence de contrainte réglementaire (limitant l'emprise au sol, la hauteur, ...), un basculement possible des chalets de vacances vers de l'habitat permanent ➤ Réglementer l'aspect des constructions pour harmoniser l'ensemble et assurer l'insertion dans le site des réhabilitations et nouvelles constructions
Mixité sociale & fonctionnelle	<p>Une majorité de logements touristiques et de locatifs</p> <p><u>Destinations (& sous-destinations) représentées</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Habitation (Logement) ▪ Commerce et activités de service (Artisanat et commerce de détail, restauration, hébergement touristique, activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle, cinéma) ▪ Equipements d'intérêt collectif et services publics (Bureaux et locaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés, locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés, établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale, salles d'art et de spectacle, équipement sportifs, autres équipements recevant du public) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Diversité des fonctions urbaines = une caractéristique de la station à préserver et à organiser ➤ Privilégier l'habitat de vacances et les hébergements liés au tourisme
Desserte & stationnement	<p>Un accès en impasse via la rue du Télésiège et de nombreuses voies privées</p> <p>Des cheminements piétons non continus, parfois encombrés par des voitures</p> <p>Des vitrines commerciales masquées par les véhicules stationnés</p> <p>Le plus important parc de stationnement du village</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Des besoins d'accès, de stationnement et de desserte particuliers ➤ Une desserte à améliorer pour les VL et les piétons ➤ Une place Xavier Authier à organiser ➤ Fixer des normes de stationnement différenciées selon les différents types d'occupation ou d'utilisation du sol, les diverses destinations des constructions (habitations, artisanat, commerces...)
Réseaux & Energie	<p>Assainissement collectif</p> <p>Quelques constructions équipées de capteurs solaires.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Toute nouvelle installation de réseau (fibre, téléphone, électricité, ...) devra être enterrée ➤ Favoriser la rénovation énergétique du bâti existant (isolation extérieure) et intégrer la dimension énergétique, en favorisant au travers d'un règlement adapté le recours aux énergies renouvelables et à la conception bioclimatique.
Trame végétale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Quasi-inexistante, à l'exception des espaces verts et boisements agrémentant les résidences collectives. ▪ Place Xavier Authier sans traitement paysager (contrainte du déneigement) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réglementer les clôtures sur rue (harmonie à rechercher) ➤ Préserver la vue sur les pistes ➤ Protéger la trame végétale favorisant l'insertion des constructions dans le site (destruction = compensation)

1.4. - Les quartiers périphériques

Les quatre autres quartiers de METABIEF se sont construits sur la base d'opérations de chalets individuels liés au tourisme, excepté le quartier Nord davantage tourné dès les origines vers l'habitat permanent. Ces quartiers parfois éloignés du centre-bourg apparaissent plus ou moins isolés, autonomes et monofonctionnels. Toutefois dans l'ensemble, ils composent un tissu urbain assez cohérent avec une typologie bâtie répétée (volumes, architecture ...).

Seul le secteur "Le Miroir" ne s'est pas développé ces dernières années, en accueillant comme les autres sites d'habitat touristique dans leur prolongement des lotissements pavillonnaires de conception plus classique (rue des Champs Coiteux, rue de la Rançonnière, Allée des Vouches).

En règle générale, sur ces secteurs le bâti est implanté en recul par rapport à la voirie, et en recul par rapport aux limites séparatives. Le tissu bâti est donc dans ces quartiers récents plus lâche et aéré que dans le centre-bourg. Ce type d'implantation présente l'inconvénient de ne dégager que des espaces résiduels autour du bâtiment, surtout si celui-ci a été implanté en milieu de parcelle. Les espaces disponibles autour de la construction s'avèrent souvent étroits, peu optimisables et ceux exposés au Sud difficilement valorisables. Les paysages urbains engendrés par ces caractéristiques d'implantation sont opposés à ceux du centre-bourg.

Dans l'ensemble, ces quartiers sont quasi-exclusivement voués à l'habitat (résidence permanente ou secondaire). Cette organisation urbaine (séparation habitat/emploi/commerces) est génératrice de déplacements, de besoins en stationnement et en infrastructures.

Des points communs

Caractéristiques urbaines		Perspectives d'évolution & Enjeux
Classement au PLU actuel	<p>En zone U avec pour objectif :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ de favoriser l'aération du bâti et des volumétries de type pavillon en secteurs à dominante d'habitat touristique ; ▪ de favoriser une certaine densification et permettre l'accueil d'habitat plus différencié dans les secteurs à dominante d'habitat sédentaire. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Une distinction réglementaire à effectuer par quartier ou secteur selon la vocation urbaine envisagée
Structure foncière	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Un parcellaire très régulier et distribué rationnellement ▪ Des réalisations opportunistes et des opérations standardisées, massives par ilot ou poche d'urbanisation = bulles résidentielles (parcelles enclavées, desserte en impasse). 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Permettre les fusions parcellaires dans certaines zones de pagotins à définir.
Structure bâtie	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Un développement sous forme de petites opérations d'habitat voués à l'origine au tourisme, autonomes et assez denses : les ilots de pagotins ou de chalets (Altic, Metaneige) ▪ Un tissu bâti plus diffus et aéré dans les lotissements pavillonnaires plus récents 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Quel projet pour ces espaces bâtis : densification ou aération ? ➤ Les tissus d'habitat individuel organisés sont généralement peu susceptibles d'évolutions lourdes. La transformation du tissu est donc lente, essentiellement par ajout d'annexes (garages extérieurs, vérandas, abris de jardin, piscines...), par extension des surfaces ou par transformation des combles, par surélévation et plus rarement, par démolition/reconstruction

Rapport à l'espace public	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Construction en retrait des voies, et très souvent en milieu de parcelle : les façades ne composent pas la rue, ce sont les clôtures ! Certains pagotins en cœur d'îlot sont invisibles depuis la rue. ▪ Opérations de pagotins : clôtures en dur interdites dans cahier des charges (haie, barrières bois ou grillage de 80 cm) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réglementer les clôtures sur rue, et éventuellement sur les limites séparatives.
Typologie architecturale	<p>Une dominante de logements individuels, de faible hauteur (R+C) et de faible emprise (20 à 45 m² au sol) dans les secteurs d'habitat voués à l'origine au tourisme et des volumétries plus importantes dans les lotissements pavillonnaires (R+1+C et jusqu'à 170 m² au sol)</p> <p><u>Habitat à vocation touristique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 secteurs regroupant + de 350 pagotins = une architecture bien intégrée dans le paysage, un secteur à risques (salubrité, sécurité) : le site du Crêt de la Chapelle. ▪ Implantation en milieu de parcelle, rayonnante pour garantir une vue au plus grand nombre, éviter les vis-à-vis, sans recours à des travaux de terrassements ▪ Une diversité des sens de faitage et des coloris de façade ▪ Des extensions récentes peu soucieuses du détail architectural <p><u>Habitat permanent</u></p> <p>Des formes de construction non représentatives de l'architecture traditionnelle et moins sobres que dans le noyau ancien (balcons, volumétrie "originale"...))</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Architectures particulières des Pagotins évoquant une époque, un usage à identifier (sous-secteur) afin d'y imposer une réglementation spécifique soit pour favoriser l'habitat permanent (autoriser les extensions et le stationnement, sauf impossibilité technique) soit pour maintenir l'habitat touristique et n'autoriser que de petites extensions de type rangement ➤ Des quartiers posant de réelles problèmes sanitaires à réhabiliter = un risque de ségrégation sociale à endiguer, une opération de démolition-reconstruction à préciser pour s'adapter à la demande touristique actuelle ? Une refonte des tissus parcellaire et bâti ?
Mixité sociale & fonctionnelle	<p>Des quartiers résidentiels, rareté des autres fonctions urbaines</p> <p>Des secteurs d'habitat voué historiquement au tourisme basculant vers la résidence permanente ou enserrés dans des quartiers résidentiels</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Privilégier réglementairement l'habitat sédentaire sur les quartiers Nord et Ouest et l'habitat à vocation touristique à proximité" de la station
Desserte & stationnement	<p><u>Habitat à vocation touristique</u></p> <p>Zones de pagotins irriguées par de petites venelles (servitude de passage, déplacements doux)</p> <p>Des problèmes de réseaux (assainissement, gaz, éclairage public..) sur certains secteurs</p> <p>Surfaces de stationnement faisant défaut</p> <p><u>Habitat permanent</u></p> <p>Quelques voies en impasse</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Fixer des normes de stationnement différenciées selon les différents types d'occupation ou d'utilisation du sol, les diverses destinations des constructions (habitations, artisanat, commerces...), ➤ Définir des aires de stationnement potentielles sur les secteurs denses (combler les besoins)

<p>Trame végétale</p>	<p>Vastes espaces naturels situés au coeur ou entre ces quartiers offrant des espaces de respiration paysagère.</p> <p><u>Habitat à vocation touristique</u> Transition entre espace construit et espace naturel assurée par des éléments arbustifs et arborés (effet de masque), surtout dans les zones de pagotins = insertion paysagère réussie (excepté frange Nord de la zone de Pagotins située dans le quartier Sud où la structure urbaine n'est pas accompagnée d'éléments végétaux) Des clôtures occultantes ou perméables</p> <p><u>Habitat permanent</u> Des clôtures occultantes ou perméables</p>	<p>➤ Compromis à trouver entre le développement prioritaire des espaces agricoles enclavés et le maintien d'espaces de respiration notamment à proximité des zones denses de pagotins</p>
<p>Réseaux & Energie</p>	<p>Assainissement collectif, médiocrité des réseaux dans les zones de pagotins / chalets Altic ou Métaneige (canalisations régulièrement bouchées, aménagées sous les constructions ...)</p> <p>Quelques constructions équipées de capteurs solaires, notamment dans l'habitat permanent.</p>	<p>➤ Toute nouvelle installation de réseau (fibre, téléphone, électricité, ...) devra être enterrée</p> <p>➤ Favoriser la rénovation énergétique du bâti existant (isolation extérieure).</p> <p>➤ Intégrer la dimension énergétique, en favorisant au travers d'un règlement adapté le recours aux énergies renouvelables et à la conception bioclimatique.</p>

Les particularités

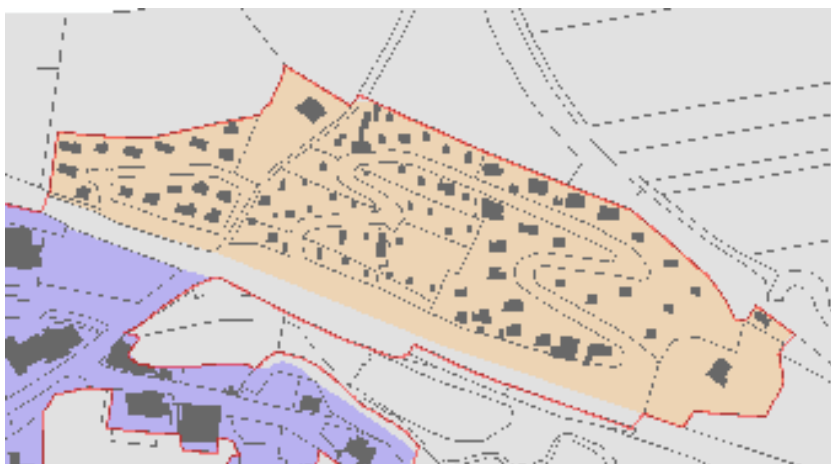


Figure 10 : Le quartier du Miroir (cadastre 2016)

Le quartier du Miroir est isolé du village par la RD9, axe primaire à fort trafic opérant une réelle coupure spatiale. Il est né de la création opportuniste de deux copropriétés horizontales de part et d'autre d'une construction plus ancienne. Poches autonomes proposant à l'origine exclusivement de l'habitat voué au tourisme, ces secteurs tendent à devenir de vrais espaces de vie permanente et à entretenir des rapports de plus en plus étroits avec le centre-bourg voisin.

L'emprise au sol des constructions devient plus importante. Cette évolution des typologies urbaines peut être source de conflits de voisinage (intimité réduite, problématique du stationnement, nuisances sonores...), notamment du fait de l'absence de limite parcellaire entre les constructions (copropriété horizontale). La médiocrité du réseau d'assainissement sur ce secteur est également une réelle problématique (canalisations régulièrement bouchées, situées sous les constructions, ...). Et la proximité avec les services, équipements et commerces du bourg engendre de fait des déplacements piétons accrus sur une traversée de départementale non adaptée et non sécurisée. Les maisons font l'objet de mises en vente régulières (il est évoqué des ventes à 3 voire 4 reprises en deux ans).

Destinations (& sous-destinations) représentées :

Habitation (Logement), Commerce et activités de service (Artisanat et commerce de détail)

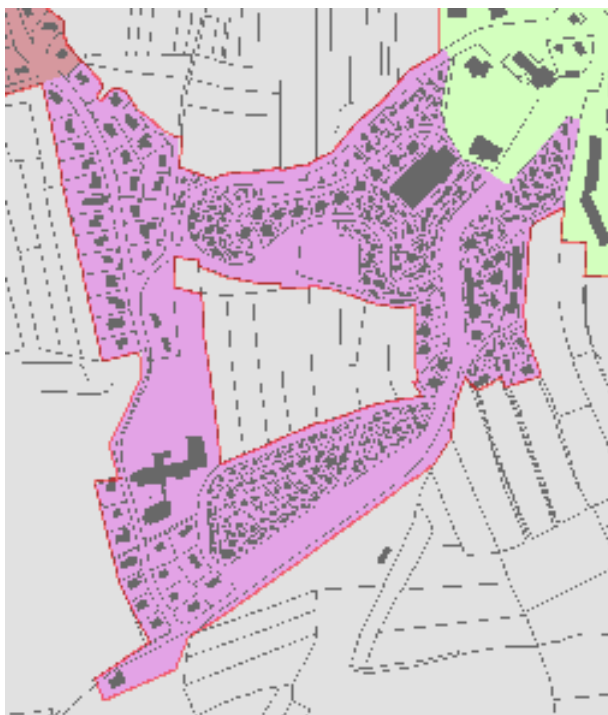


Figure 11 : Le quartier Sud (cadastre 2016)

Le quartier Sud est composé de l'essentiel des zones de pagotins, tissu bâti si caractéristique de METABIEF. Toutefois des lotissements pavillonnaires voués à l'habitat permanent et des structures d'hébergement touristiques se sont greffés à cet ensemble sur la frange Ouest en s'implantant de part et d'autre de la rue des Champs Coiteux.

Ce quartier bénéficie sur sa frange Est de la proximité des équipements et infrastructures de la station via l'avenue du Bois du Roi. Il est connecté au centre-bourg par la section piétonnière de la rue de la Rançonnière. Enfin, la rue des Champs Coiteux offre une liaison transversale vers l'entrée Nord du village depuis la rue du Moulin.

A proximité de la station, ce quartier accueille un certain nombre de commerces et de services installés le long de l'avenue du Bois du Roi et en son cœur une aire vouée aux sports et aux loisirs faisant face à une vaste enclave agricole.

Destinations (& sous-destinations) représentées

- Habitation (Logement)
- Commerce et activités de service (Artisanat et commerce de détail, restauration, hébergement touristique, activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle)
- Equipements d'intérêt collectif et services publics (Bureaux et locaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés, salles d'art et de spectacle, équipement sportifs, autres équipements recevant du public)

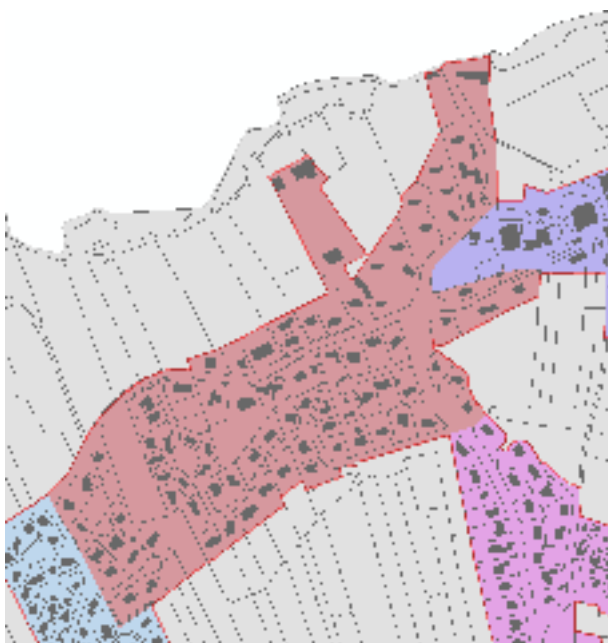


Figure 12 : Le quartier Nord (cadastre 2016)

Le quartier Nord s'étend de l'entrée Nord du village (site de l'ancien Moulin) à l'intersection entre la rue des Vicernois et l'avenue des Grands Champs à l'Ouest.

Il bénéficie d'un accès aisé à la RD9 ainsi qu'à la RD45.

C'est le seul secteur résidentiel à accueillir une dominante d'habitat sédentaire depuis ses origines, à admettre des hauteurs importantes (jusqu'à R+2+C) et à proposer une offre en logements assez diversifiée (collectif, social, individuel, habitat groupé ...).

Des équipements publics et artisans sont également présents.

Destinations (& sous-destinations) représentées

- Habitation (Logement)
- Commerce et activités de service (Artisanat et commerce de détail, activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle)
- Equipements d'intérêt collectif et services publics (Bureaux et locaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés, locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés, établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale autres équipements recevant du public)

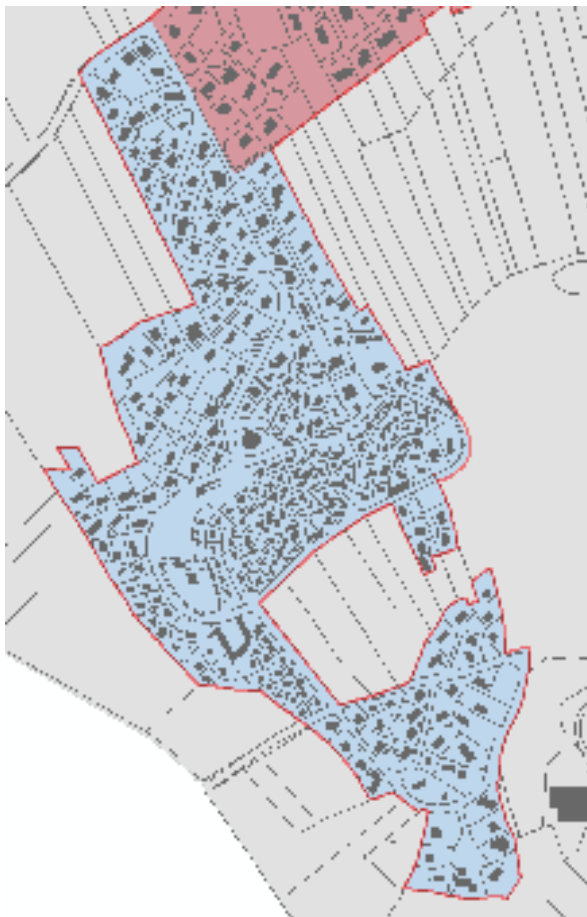


Figure 13 : Le quartier Ouest (cadastre 2016)

Le quartier Ouest s'étend du Nord au Sud de part et d'autre de l'avenue des Grands Champs. Il est composé d'une importante zone de pagotins au lieu-dit "Crêt de la Chapelle" et de plusieurs opérations successives de lotissements voués initialement à l'habitat touristique et plus récemment à l'habitat permanent.

Il n'accueille aucune fonction urbaine, excepté une petite aire de jeux en son centre. Eloigné de l'agitation du centre-bourg et du cœur de station, il bénéficie d'une certaine tranquillité, mais aussi d'un accès aisé à la RD9 depuis la rue des Viscernois au Nord et à la RD45 par l'avenue des Crêts au Sud.

Destinations (& sous-destinations) représentées

- Habitation (Logement)
- Equipements d'intérêt collectif et services publics (équipements sportifs)

2. Les constructions isolées

Définition, rappel :

*Une construction isolée est un édifice implanté en milieu agricole, naturel ou forestier n'appartenant pas du fait de sa situation ni à un village, ni à un hameau ni à un groupe de constructions.*³

La loi « Montagne » a instauré une obligation de protection de l'environnement et des espaces agricoles. Ce principe se traduit par l'obligation de construire en continuité avec les bourgs, villages, hameaux, groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants, en vertu des dispositions de l'article L. 122-5 du Code de l'Urbanisme. Et la réglementation impose que le Plan Local d'Urbanisme fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain (Article L151-5 du CU). Ce principe conduit lui aussi à proscrire sur l'ensemble du territoire communal toute "urbanisation dispersée", incompatible avec la préservation de l'environnement, des terres agricoles et des paysages.

Ainsi, toutes les constructions isolées existantes à METABIEF seront classées en zone agricole (A) ou naturelle (N) et aucune nouvelle construction ne doit être admise sur ces espaces, à moins de s'avérer nécessaire pour une activité agricole ou forestière ou bien sûr pour la gestion et le développement de la station.

Et le Code de l'Urbanisme précise par ailleurs que dans les zones agricoles ou naturelles :

- le règlement du PLU peut désigner les bâtiments qui peuvent faire l'objet d'un **changement de destination**, dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site (article L.151-11 du CU) ;
- **les bâtiments d'habitation existants** peuvent faire l'objet d'extensions ou d'annexes, dès lors que ces extensions ou annexes ne compromettent pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site (article L.151-12 du CU, zone d'implantation à définir par le PLU) ;
- à titre exceptionnel, **des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées** (STECAL) peuvent être délimités dans lesquels peuvent être autorisés des constructions (article L.151-13 du CU).

La commune compte **une trentaine de constructions dispersées** sur le territoire communal, c'est-à-dire situées en dehors du village présenté ci-avant. Il convient de les identifier, de les caractériser et de s'interroger sur leur devenir afin d'envisager les mesures réglementaires à mettre en œuvre.

A Métabief, on peut distinguer deux catégories de constructions isolées :

- les constructions autorisées en zones agricoles et naturelles. Il s'agit des constructions liées à l'activité agricole (exploitations et loges agricoles) et les constructions d'intérêt collectif ou liées aux services publics. Les premières constructions sont admises de droit et les secondes sont autorisées sous réserve de ne pas être incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière implantée à proximité et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. Ces constructions peuvent donc être admises réglementairement sur les espaces agricoles et naturels.
- et les autres constructions vouées à l'habitat ou à des activités économiques.

L'ensemble de ces constructions sont localisées à la page suivante sur la figure n°14.

³ L'appréciation de la continuité d'une construction avec les villages, hameaux et groupements de constructions est menée par la jurisprudence à l'aide de plusieurs critères juridiques et géographiques : évaluation des distances entre les bâtiments, de la densité et de la logique de l'urbanisation locale, de la qualité du sol et de son usage, identification de rupture physique de continuité (route, rupture de pente, cours d'eau, barrières végétales...).

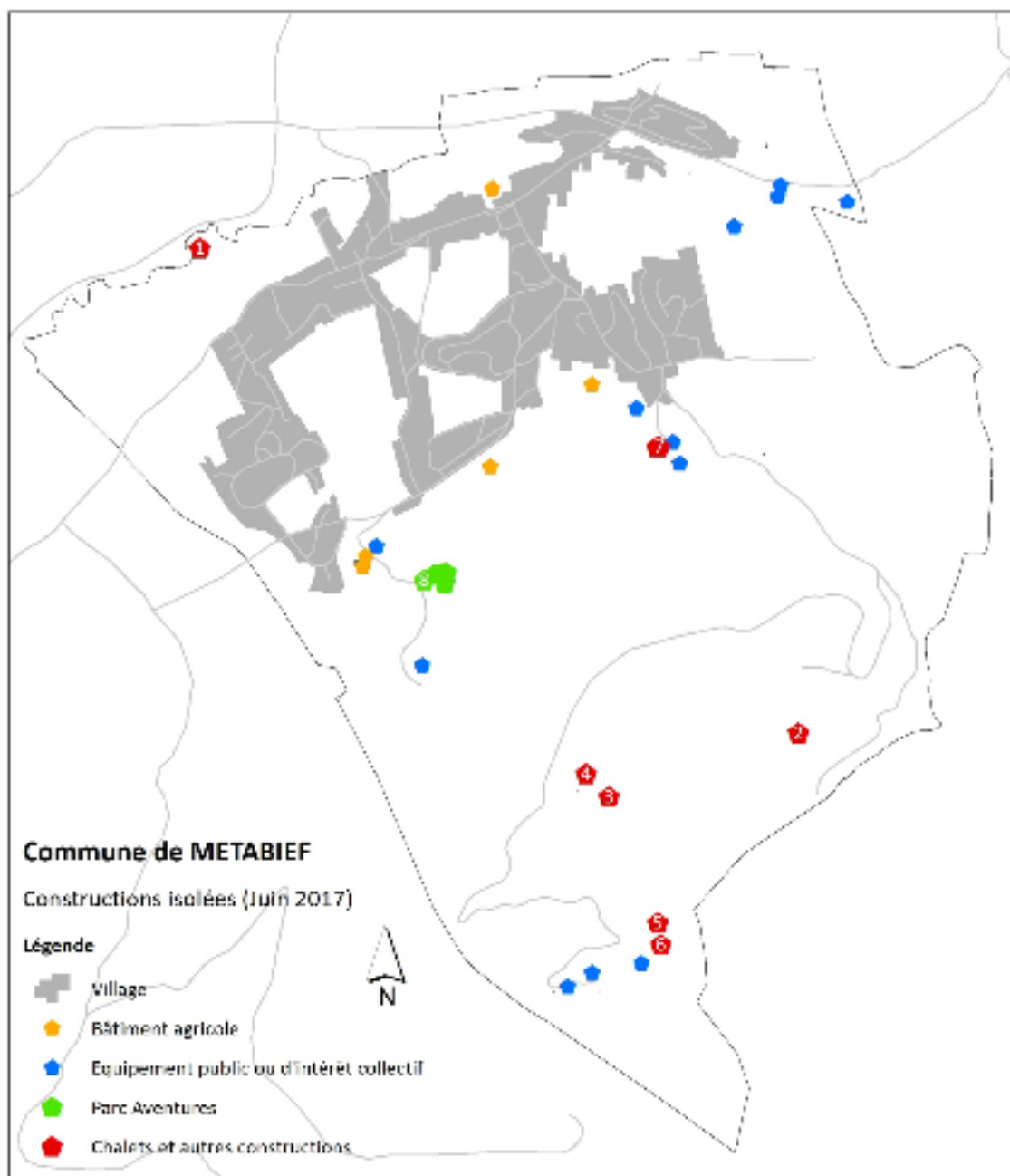
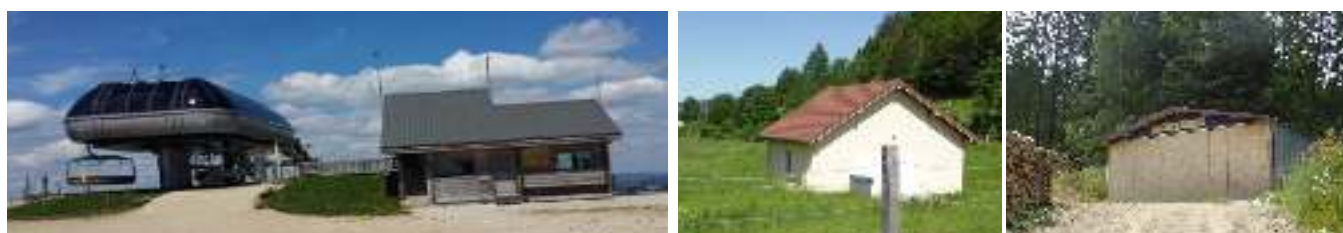


Figure 14 : Les constructions isolées

2.1. Les constructions autorisées en zone agricole ou naturelle

Diverses constructions font parties des équipements nécessaires au bon fonctionnement de la commune et de la station. Il s'agit par exemple de la station de pompage située près du Bief rouge, au pied des pistes des chalets d'accueil des écoles de ski (ESF, ESI) ou de VTT et sur les pistes des chalets accompagnants les remontées mécaniques (stockage de matériel, équipements de secours).




Ces constructions sont le plus souvent situés en milieu agricole. Relevant de la catégorie des équipements d'intérêt collectif, de services publics ou d'équipements liés à la pratique du ski, elles peuvent être autorisées réglementairement dans les zones agricoles ou naturelles du PLU.

De la même façon, les bâtiments des exploitations agricoles (élevage laitier, centre équestre pratiquant l'élevage) sont autorisés bien sûr en zone agricole mais également en zone naturelle.

Aucun repérage spécifique et réglementaire n'est donc à envisager pour l'ensemble de ces constructions, les constructions agricoles et les équipements publics ou d'intérêt collectif ayant vocation à le rester. Toutefois, pour concilier le maintien et le développement des activités agricoles, pastorales et forestières, il serait opportun de délimiter en application de l'article L.151-38 du CU les zones qui sont ou peuvent être aménagées en vue de la pratique du ski et les secteurs réservés aux remontées mécaniques. Ce zonage permet en outre à l'autorité compétente de mettre en place des servitudes en application de l'article L.342-20 du Code du Tourisme pour le passage, l'aménagement et l'équipement des pistes de ski ou de loisirs non motorisés.

2.2. Les autres constructions

N°	Désignation & Localisation &	Photo	Implantation & Typologie architecturale	Contraintes & proposition de classement
1	<p>Ancien moulin puis scierie du bief rouge</p> <p>Au Nord du village, au lieu-dit "Chez Vuillaume"</p> <p>Parcelle AC10</p>		<ul style="list-style-type: none"> - en milieu naturel (au bord du Bief Rouge) - à moins de 300 m du village - desserte par RD45 ou chemin privé non carrossable dit de la scierie Chirouze - orientation NE/SO - en assainissement non collectif (dispositif actuel non conforme, mise aux normes obligatoire si vente, raccordement au réseau d'assainissement collectif possible à terme) <p>Construction ancienne (présente sur Plan Napoléon de 1839)</p> <p>Construction importante : R+2, emprise au sol de 450 m², toits à 4 pans</p> <p>Bardage bois, petites ouvertures ordonnancées sur façade gouttereau</p> <p><u>Destination actuelle</u> : habitation</p>	<p>Située en milieu sensible (zone humide, d'intérêt écologique)</p> <p>Questions : Quel avenir pour cet édifice ? Changement de destination à autoriser ? Extension et annexes à autoriser ?</p> <p>Proposition : A classer en zone naturelle, sans extension / annexe possible étant donné le volume initial. Autoriser éventuellement le changement de destination vers du hébergement touristique/hôtelier par exemple.</p>

2 Chalet d'Alpage communal

au Sud du village, au lieu-dit le Cernois

Parcelle OB20



- en milieu agricole (dans une dépression, au coeur d'une clairière)

- à 1 600 m du village

- desserte par chemin communal n°3 puis chemin non carrossable en hiver

- orientation NE/SO

Construction ancienne de type chalet d'alpage (présente sur Plan Napoléon de 1839)

Construction ayant gardé sa configuration interne à l'ancienne : logis + grange

Construction assez sommaire : murs bas, pas d'étage, toits à 2 pans à forte pente pour faciliter le glissement de la neige, et bordés de chéneaux dont les eaux de pluie alimentent une citerne, bardage bois

Destination actuelle : agricole

Aucun réseau, difficulté d'accès en période hivernale.

Chalet d'alpage régi par L122-11 du Code de l'Urbanisme (*restauration ou reconstruction, extensions limitées autorisées sous conditions, après accord du Préfet et avis des CDPENAF et CDNPS*⁴).

Questions : Quel projet communal pour cet édifice ? Changement de destination à autoriser ? Extension et annexes à autoriser ?

Proposition :
A classer en zone agricole, sans extension / annexe possible.

3 Chalet communal

au Sud du village, au lieu-dit le Petit Morond

Parcelle OB50 et OB8



- en milieu agricole (au coeur du domaine skiable)

- à 2 500 m du village

- desserte par chemin communal n°3 puis chemin non carrossable en hiver

- orientation N/S

- réseaux : électricité et téléphone

Construction ancienne de type chalet d'alpage (présente sur Plan Napoléon de 1839), modifiée.

Construction assez sommaire : murs bas, pas d'étage, toits à 2 pans à forte pente pour faciliter le glissement de la neige, et bordés de chéneaux dont les eaux de pluie alimentent une citerne, bardage bois

Destination actuelle : restaurant d'altitude (en gérance), sotckage dans l'ancienne étable.

Difficulté d'accès en voiture eb période hivernale

Questions :
Quel projet communal pour cet édifice ? Changement de destination à autoriser ? Extension et annexes à autoriser ?

Proposition :
A classer en zone agricole avec éventuellement définition d'un STECAL

⁴ CDPENAF : commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers et CDNPS : commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

**4 Batiment
ARTMO
(Espace Mont
d'Or)**

au Sud du
village, au lieu-
dit le Petit
Morond

Parcelle OB35



- en milieu agricole (au coeur du domaine skiable)
- à 2 500 m du village
- desserte par chemin communal n°3 puis chemin non carrossable en hiver
- orientée au Sud

Construction édifée dans les années 60 pour l'accueil de la MJC de Besançon

Construction assez sommaire : pas d'étage, un seul pan de toit, baie vitrée sur toute la longueur coté Sud, bardage bois

Destination actuelle : activités associatives (sport et loisirs)

Aucun réseau, difficulté d'accès en période hivernale

Questions :

Quel projet pour cet édifice ?
Changement de destination à autoriser ?
Extension et annexes à autoriser ?

Proposition :

A classer en zone agricole

**5 Résidence
secondaire**

au Sud du
village, au lieu-
dit le Petit
Morond

Parcelle OB33



- en milieu agricole (au coeur du domaine skiable)
- à plus de 4 km du village
- desserte par chemin communal n°3 puis chemin non carrossable en hiver
- orientée au Sud-Ouest

Construction de type chalet, deux pans de toit, bardage bois

Destination actuelle : Résidence secondaire

Aucun réseau, difficulté d'accès en période hivernale

Questions :

Changement de destination à autoriser ?
Extension et annexes à autoriser ?

Proposition :

A classer en zone agricole, sans extension et annexe possible

**6 Résidence
secondaire**

au Sud du
village, au lieu-
dit le Petit
Morond

Parcelle OB32



- en milieu agricole (au coeur du domaine skiable)
- à plus de 4 km du village
- desserte par chemin communal n°3 puis chemin non carrossable en hiver
- orientée au Sud

Construction récemment réhabilitée et agrandie, bardage bois, un seul plan de toit.

Destination actuelle : Résidence secondaire

Aucun réseau, difficulté d'accès en période hivernale

Questions :

Changement de destination à autoriser ?
Extension et annexes à autoriser ?

Proposition :

A classer en zone agricole, sans extension et annexe possible

7 Restaurant
"Oh Rond
Point des
Pistes"

Au Sud du
village, au pied
des pistes de
ski et luge
d'été

Parcelle
OA1542



- en milieu agricole
- à 200 m du village
- desserte par chemin communal n°3, puis aucun chemin carrossable
- Réseaux : électricité, eau non potable via une citerne située au dessus, assainissement depuis peu.

Constructions de type chalet bois, deux pans de toit.

Constructions temporaires au PLU actuel.

Destination actuelle : Snack restaurant rapide

Questions : Changement de destination à autoriser ?
Extension et annexes à autoriser ?

Proposition :
A classer en zone agricole, sans changement de destination
Eventuellement définir un STECAL pour assurer développement de l'activité.

8 Métabief
Aventures

Au Sud-Ouest
du village, au
lieu-dit "sous
le Monrond"

Parcelles
OC808, OC812
et OC815



- en milieu naturel, partiellement boisé
- à 500 m du village
- desserte par chemin communal de Métabief au Tertre
- Réseaux : activité raccordée aux réseaux d'eau potable et à l'assainissement collectif.

Plusieurs petites constructions de type chalets en bois, deux pans de toit

Destination actuelle : parc de loisirs (parcours dans les arbres, glissade en bouée, chasse au trésor, tir à l'arc, jeux gonflables)

Questions : Changement de destination à autoriser ?
Extension et annexes à autoriser ?

Proposition :
A classer en zone naturelle, avec définition d'un STECAL

2^{ème} PARTIE - DEPLACEMENTS & MOBILITES

Préambule

Le Plan Local d'Urbanisme de METABIEF doit déterminer les conditions permettant d'assurer la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat en tenant compte en particulier des moyens de transport, de la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile mais aussi en considérant la préservation de la qualité de l'air et de la réduction des nuisances sonores.

A l'échelle du territoire, les enjeux en termes de déplacements sont les suivants :

- répartition en modes de déplacements (véhicules, transports en commun et modes doux) ;
- l'organisation du réseau de déplacements (desserte, maillage, accessibilité, hiérarchisation des voies...) ;
- la sécurité des déplacements ;
- l'articulation déplacements / environnement (bruit, qualité de l'air, coupure et mise en valeur des trames vertes).

Le PLU doit organiser le développement urbain en lien avec le système de déplacements en prenant en compte les principes suivants :

- favoriser le renouvellement urbain et affirmer les centralités,
- organiser les extensions urbaines et les greffer au tissu existant,
- favoriser la diversité des fonctions dans tous les quartiers,
- assurer un maillage avec les communes limitrophes,
- favoriser le renforcement des transports en commun, les rendre performants en prenant en compte des besoins de toutes les catégories de la population (personnes à mobilité réduite, actifs/non actifs, jeunes et personnes âgées...),
- développer le réseau des circulations douces,
- se servir des déplacements comme vecteur de qualité urbaine (aménagement de coulées vertes, traitement des interfaces entre infrastructures et tissu urbain...).

Des outils fonciers, institués dans le cadre du PLU, sont disponibles pour permettre la réalisation de ces objectifs :

- la création d'emplacements réservés,
- l'institution de servitudes d'urbanisme, c'est à dire la possibilité de délimiter un périmètre où la constructibilité est limitée dans l'attente d'un projet global d'aménagement ou d'indiquer la localisation prévue pour des voies et ouvrages publics dont le tracé n'est pas finement défini, en délimitant les terrains pouvant être concernés par ces équipements (L151-41 du CU).

Pour avoir une action sur ces aspects, la révision du PLU de METABIEF ne peut pas organiser le développement urbain à venir sans mener une réflexion sur l'organisation viaire et le système de déplacement. Dans cet objectif, cette étude entend dresser un état des lieux de la trame viaire communale (voirie, cheminements piétons) et de son fonctionnement (arrêts de bus, halte ferroviaire, stationnement, déplacements ...) afin de cerner les enjeux communaux et intercommunaux.

1. Trame viaire

La commune de METABIEF est située à l'écart de l'axe de communication majeur de la région, la **RN57** reliant Besançon à Lausanne ; elle s'y raccroche néanmoins par la route départementale n°9 qui rejoint cet axe aux Hôpitaux-Neufs (à 1,2 km). L'accès à METABIEF s'effectue ainsi principalement par la RD9, mais un accès est également possible par la RD450 au niveau des Longevilles-Hautes.

La carte ci-dessous présente le réseau des voies de circulation des véhicules et des piétons à METABIEF. Ce maillage s'avère très important, la commune comptant environ **44 kilomètres de voies et chemins**, dont la moitié concerne les chemins ruraux et liaisons douces.

Routes, voies et chemins à METABIEF

Source : Estimation SIG Prélude 2017

Types	Départementales	Communes	Chemins ruraux	Voies privées	Chemins piétons	Voie ferrée
En ml	2 470	13 200	21 600	2 800	3 265	715

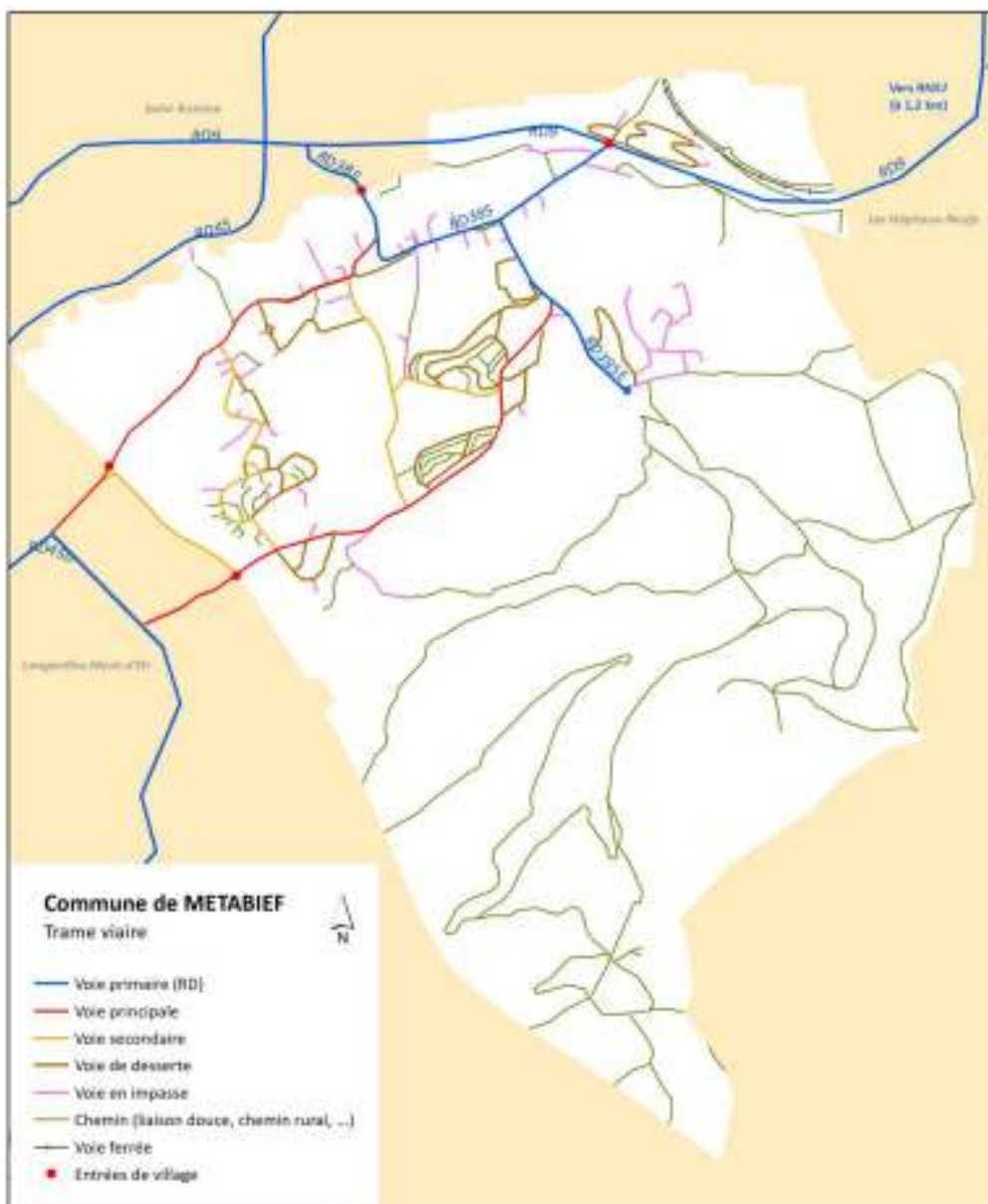


Figure 15 : La trame viaire de METABIEF

Les voies communales sont concentrées sur le village. Le maillage se structure depuis les RD385 et RD385E autour deux axes principaux qui desservent ensuite les quartiers d'habitation du Nord-ouest, au Sud et Sud-ouest.

Ces dernières décennies, la trame viaire s'est enrichie de nombreuses voies, notamment en impasse, parfois privatives (en particulier sur la station). Le traitement des voies ne permet pas toujours de distinguer cette organisation et de hiérarchiser le réseau et les usages. Ainsi, les voies de desserte des habitations dans les quartiers résidentiels ont des emprises parfois importantes, donnant une place prépondérante à l'automobile, alors que ces lieux devraient donner la priorité aux piétons et aux cycles. Les sentiers et chemins destinés aux piétons, randonneurs, vététistes et skieurs sont nombreux. Ils forment un maillage assez dense et assurent une bonne desserte de l'ensemble du territoire communal (forêts et pâtures), mais les liaisons douces inter-quartiers sont quasi-inexistantes.

1.1 - Les voies départementales

Le réseau routier principal de METABIEF correspond à la RD9 et aux RD385 et RD385E.

1.1.1 - La RD9

Caractéristiques

Le village de METABIEF est desservi par la RD9 depuis la RN57, principal axe de liaison entre la France et la Suisse, au niveau des Hôpitaux-Neufs ou la RD45 (via Saint-Antoine). Cette voie départementale offre un accès direct au centre-bourg par la RD385 traversant et desservant le centre-bourg. La RD9 permet un accès rapide à la RN57, mais tend à isoler le quartier du Miroir en créant une rupture spatiale importante.

La RD9 bénéficie d'un **classement sonore** de catégorie 3 en dehors de l'agglomération urbaine et de catégorie 4 sur la section traversant l'agglomération par arrêté préfectoral du 8 juin 2011, mis à jour le 3 Décembre 2015. La largeur du secteur affecté par le bruit de part et d'autre de la voie est fixée à 100 mètres hors de l'agglomération et à 30 m sur la traversée. Cet arrêté et la représentation graphique des empreintes sonores sont annexés au PLU (Annexe n°7). Au titre de cette réglementation, les constructions concernées sont soumises à des conditions d'isolation acoustique particulières.

La RD9 est classée dans le réseau secondaire du Département. Les comptages effectués sur cette départementale font état sur les dix dernières années **d'un trafic en constante progression**, avec 6 869 véhicules par jour enregistrés en 2016 contre 4 397 véhicules par jour en 2006. Les 2 500 véhicules supplémentaires par jour concernent principalement des véhicules légers. En effet la part de poids-lourds (PL) a diminué, passant de 4,6% du trafic à 1,4% en 2016 avec moins d'une centaine de PL enregistrés par jour. Notons également que le trafic est plus important en direction de Les Hôpitaux-Neufs (3 635 véhicules par jour en 2016) qu'en direction de Saint Antoine (3 234 véhicules par jour en 2016), avec environ 400 véhicules supplémentaires par jour.

Notons que ces données sont issues de comptages effectués à l'automne, ils ne reflètent donc par le niveau de circulation de cet axe en pleine saison.

Evolution du trafic supporté par la RD9 au niveau de METABIEF

Source : Cahier de Comptages CD25 - 2016

De RD45 (Saint-Antoine) à ex-RN57 (Les-Hôpitaux-Neufs)					
Années	2016	2014	2012	2009	2006
Tous véhicules dans les deux sens Trafic moyen journalier annuel	6869	6679	6448	5258	4397
Poids-lourds dans les deux sens*	97	152	185	200	202
% Poids-lourds	1,4%	2,3%	2,9%	3,8%	4,6%

* Les cars et véhicules agricoles sont comptabilisés dans les poids-lourds.

Ces relevés permettent de relever la progression régulière du trafic sur cet axe depuis 10 ans. Les comptages directionnels réalisés en 2009 (étude IRIS) ont montré que les vitesses de circulation sur la RD 9 occasionnent des difficultés d'insertion depuis la rue du Village lors de pics de fréquentation. L'étude ARTER (février 2015) a recommandé la création d'une voie de présélection pour les véhicules venant de l'Est qui souhaitent accéder au centre-bourg.

La RD 9 ne présente pas d'accidentologie particulière grâce à une bonne visibilité et un alignement droit (source : PAC DDT25, Octobre 2015). Les élus précisent que la traversée de la RD9 enregistre un nombre élevé d'accrochages, notamment en entrée ou sortie sur le quartier du Miroir.

Les services de l'Etat note des vitesses moyennes élevées sur cet axe⁵. Et parallèlement à cette information, ils recommandent de ne pas développer le quartier du Miroir, qui est isolé et situé au Nord de la RD 9, afin de ne pas surcharger davantage l'intersection actuelle.

Le zonage actuel du PLU en vigueur ne permet pas le développement de l'urbanisation le long de cette voie, évitant ainsi de nouvelles habitations sur le quartier du Miroir isolé du village par cette route aux fonctions de transit et de les exposer à des nuisances liées au trafic routier (sonores, olfactives, ...) de cet axe aux vitesses soutenues. Le Département dans son Porter à connaissance présenté en février 2017 recommande également de maintenir ce principe dans le cadre de la révision du PLU.

Perception (Source : Etude ARTER, Février 2015)

La RD 9 se caractérise par de grandes lignes droites et des vues dégagées sur les pentes du Morond. L'absence d'éléments paysagers structurants et la présence tardive du panneau d'entrée d'agglomération ne contribuent pas à une identification de l'entrée Est du village.

Le carrefour et ses abords sont peu propices à l'observation malgré un panorama intéressant sur le village et le Morond. Les 2 aires de repos situées à l'ouest du carrefour (V01 et V02) ne comprennent ni signalétique, ni mobilier, ni aucune forme définie d'aménagement à même de suggérer la proximité de l'entrée du village.



Figure 16 : Approche par la RD9, entrée Est du village (source : Etude ARTER, Février 2015)

⁵ La limitation à 50km/h entre les PR75+300 et PR75+700 est non crédible, la vitesse moyenne de 80 % des usagers étant aux alentours de 70km/h (source : PADD DDT25 Octobre 2015).

Ainsi le double alignement d'arbres bordant la rue du village contraste fortement avec les abords. La présence de ces arbres marque l'entrée de façon significative, l'effet produit par leurs houpiers est apaisant et contribue à la sécurisation de cette entrée.

L'entrée Nord du village ne s'effectue pas directement sur la RD9, la connexion de la RD9 à la RD385 s'effectuant d'abord sur la commune de Saint-Antoine. Les maisons situées au bord de la départementale semblent appartenir à METABIEF. Mais, c'est le pont sur le Bief Rouge qui marque réellement le seuil d'entrée.



1.1.2 - La RD385

Caractéristiques

La RD385 (rue du Village) est l'axe historique sur lequel s'est développé en linéaire le village primitif de METABIEF. Reliée à ses deux extrémités à la RD9, cette voie constitue encore aujourd'hui la colonne vertébrale du centre-bourg ainsi que les deux principales portes d'entrée sur la commune. Une conséquence directe est que par cet axe l'automobiliste pénètre rapidement dans le centre-bourg, dense et dynamique.

La RD385 est classée dans le réseau de desserte économique du Département. Les problématiques sont essentiellement urbaines et touristiques, car elles intéressent une voie de desserte interne du village et de la station qui n'assure intrinsèquement aucune fonction de liaison pour le réseau routier départemental.

Evolution du trafic supporté par la RD385 à METABIEF

Source : Cahier de Comptages CD25 - 2016 (nr : non renseigné)

De RD9 (Saint Antoine) à RD9 (Métabief)				
Années	2016	2013	2012	2007
Tous véhicules dans les deux sens Trafic moyen journalier annuel	2381	840	1962	1821
Poids-lourds dans les deux sens	56	38	nr	nr
% Poids-lourds	2,4%	4,5%	nr	nr

Les comptages effectués font état d'un trafic journalier relativement conséquent en 2016 avec 2 381 véhicules enregistrés par jour (comptages effectués hors saison, fin septembre 2016⁶).

⁶ D'après ARTER, la fréquentation du jour d'enquête représente seulement 20% d'une activité de week-end de fortes affluences en période hivernale.

Aucun comptage n'a été réalisé sur la forte période d'activité de la station, le dispositif technique étant difficilement utilisable en période hivernale (risque d'arrache des câbles par les lames de déneigement).

Cette voie, comme d'autres axes structurants (av. du Bois du Roi, rue du Télésiège), est balisée pour des itinéraires de randonnée. Ainsi la GTJ (Grande Traversée du Jura) emprunte les axes de Métabief en été comme en hiver.

Entrées de village

L'accès au village s'effectue depuis la RD9 de part et d'autre de la RD385, à l'Est et au Nord.

L'entrée "Est" est visible depuis le lointain car marquée par un alignement d'arbres puis elle s'opère réellement à l'intersection entre la rue du village (RD385) et la rue de la Forge, le bâtiment de la Pharmacie à gauche et le pont sur le bief Rouge constituant un seuil d'entrée lisible par l'automobiliste.



L'entrée "Nord" est moins perceptible car quelques maisons accompagnent le déroulé de la RD385 de la RD9 au pont sur le Bief Rouge marquant l'entrée du village de METABIEF. La coupure spatiale entre les espaces bâtis de Saint-Antoine et ceux de Métabief résulte de la présence du ruisseau et de sa ripisylve. Le panneau d'agglomération et les deux constructions anciennes de part et d'autre du pont invitent l'automobiliste à ralentir.



Réflexions en cours

La commune a lancé une réflexion sur la sécurisation de ce carrefour entre la RD9 et la RD385, l'aménagement de la RD385 entre la rue du télésiège et l'entrée Est (RD9) et au niveau des intersections à l'Ouest avec la rue Marius Marandin avec des objectifs multiples :

- améliorer les conditions de circulation notamment en période hivernale,
- sécuriser les déplacements piétonniers,
- assurer l'accessibilité pour les PMR,
- offrir du stationnement,
- mettre en valeur les entrées du village,
- et assurer une meilleure lisibilité des enseignes.



L'étude BEREST réalisée en 2014 relative à l'aménagement de la RD385 au niveau des intersections avec la rue Marius Marandin invite à l'organisation d'un sens unique sur ces deux voies afin de dégager des surfaces à dédier aux piétons et au stationnement le long de la rue du village. Mais, la présence d'une construction à l'alignement ne permet pas la mise en œuvre d'un sens unique (visibilité difficile). Le plan de circulation proposé a été retenu par la commune en préservant le double sens. Ce projet permet d'adoucir le virage, de réorganiser le stationnement et d'assurer un meilleur partage de la voirie. Bénéficiaire d'un emplacement réservé au PLU en vigueur (ER n°20), la commune a été mise en demeure récemment d'acheter le foncier. Le réaménagement de cette section Ouest de la rue du village est ainsi devenu prioritaire.

L'étude ARTER de 2015 relative à l'organisation de l'entrée Est depuis la RD9 jusqu'à la rue du télésiège propose 3 variantes d'organisation des espaces piétons et VL, avec toutefois une dominante d'aménagement de types plateaux piétons au droit des commerces et services ainsi qu'au niveau des principales intersections afin de donner la priorité aux piétons et de créer des effets de seuil. **La commune doit prendre prochainement position officiellement sur l'un de ces scénarios pour évaluer si la mise en place de réserves au bénéfice de la commune doit être étudiée afin de permettre la réalisation de ce projet.**

1.1.3 - La RD385E

La RD385E, ou rue du Télésiège, est une antenne de la RD385 reliant le centre ancien à la station. Elle compose de fait un axe de transition (ou cordon) assez pentu entre le centre ancien et les équipements et collectifs situés au pied des pistes et organise tant bien que mal un tissu bâti composé de résidences collectives et de maisons individuelles. En impasse sur la Place Xavier Authier, cette voie est néanmoins très importante dans le maillage viaire communal.

Evolution du trafic supporté par la RD385E à METABIEF

Source : Cahier de Comptages CD25 - 2016 (nr : non renseigné)

Années	2013
Tous véhicules dans les deux sens Trafic moyen journalier annuel	2583
Poids-lourds dans les deux sens	81
% Poids-lourds	3,1%



La RD385E est classée dans le réseau de desserte économique du Département. Les problématiques sont essentiellement urbaines et touristiques, car elles intéressent une voie de desserte interne de la station qui n'assure intrinsèquement aucune fonction de liaison pour le réseau routier départemental.

1.2 - Les autres voies

La commune possède aujourd'hui un réseau routier important, permettant l'accès aux différents quartiers et aux équipements touristiques de la station.

1.2.1 - Les voies principales (hors départementales)

Outre les Départementales, le maillage viaire de la commune compte **deux autres voies primaires**, il s'agit des axes connectés à la fois à la RD385 en centre-bourg et à la RD450 sur la commune des Longevilles et qui de fait assurent la desserte du village de METABIEF d'Est en Ouest :

- **l'avenue du Bois du Roi** (nommée à l'Ouest avenue des Crêts) qui depuis la rue du Télésiège (RD385E) permet de desservir les quartiers Sud et Ouest de la commune ;
- **la rue des Viscernois** qui depuis l'entrée Nord du village (et la rue Marius Marandin connectée à la RD385) dessert les quartiers Nord et Ouest de la commune.

A noter que ces voies se caractérisent par une emprise importante en adéquation avec leur place dans le système viaire communale, mais les bordures ou trottoirs n'y sont pas toujours présents ou aux normes.



L'avenue du Bois du Roi est l'axe qui présente le plus de disparité d'utilisation entre la saison haute et la saison basse :

- stationnement dense lors des pics de fréquentation et déplacements de piétons contraints,
- absence totale de stationnement en saison basse et favorisation des vitesses élevées du fait des emprises de chaussée très conséquentes.

Suite aux recommandations de l'étude IRIS, quatre chicanes sont aménagées en basse saison sur cet axe à l'aide de barrières en bois amovibles afin de limiter la vitesse des automobilistes.

La rue des Viscernois est le seul axe communal sur lequel un aménagement de l'emprise a été réalisé en faveur des modes doux (piétons, vélos). Sur cet axe, assez rectiligne, la vitesse est contrainte par la présence de stop.

1.2.2 - Les voies secondaires

Quant aux voies secondaires, il s'agit des voies de desserte inter-quartiers, elles sont connectées perpendiculairement aux axes majeurs (avenue du Bois du Roi et rue des Viscernois) de la trame viaire du village. Elles assurent par bouclage les liaisons entre ces axes. Il s'agit des barreaux suivants :

- la rue des Champs Coiteux reliée à l'avenue du Bois du Roi par la rue de la Rançonnière. Cet axe constitue un itinéraire de délestage pour sortir de Métabief depuis la station lors des pics de fréquentation (si rue du Télésiège saturée). En dehors de ces périodes, il ne présente pas de fréquentations importantes.
- l'avenue des Grands Champs reliée à l'avenue du Bois du Roi par l'avenue des Prés Verts et l'avenue Gai Matin.



Les déplacements piétons ne sont pas favorisés sur ces axes : vitesse importante des automobilistes et quasi-absence de trottoirs. Deux coussins berlinois ont été aménagés sur chacun d'eux pour tenter de réduire les vitesses.

1.2.2 - Les voies tertiaires

Le réseau tertiaire est composé des voies de desserte internes des quartiers ou d'accès aux zones de chalets locatifs.

Elles sont généralement de moindre emprise, voire à sens unique ou en impasse. A METABIEF, cette trame concerne de multiples voies :

- au sein du quartier Ouest : les allées des Vouches, du Bois Joli, des Campanules, des Coquelicots, des Bruyères, des Myrtilles, des Violettes, des Iris, des Charmilles et l'avenue des Prés Verts ceinturant la zone de Pagotins et des Reines des Prés ;
- au sein du quartier Nord : les allées des Géraniums, des Vouches et la rue au cœur des Prés ;
- au sein du quartier Sud : les allées de Chevreuils, des Chamois, des Marmottes, des Sapins, du Tertre, des Bosquets, des chalets, des Chardons, des Pivettes et du Stade ;
- au sein du quartier Le Miroir : les voies des lotissements Metaneige et Altic ;
- au sein du centre-bourg, les rues en impasse du Moulin et de la Forge.



A noter que ces voies se caractérisent par une quasi-absence de trottoirs, excepté dans les lotissements pavillonnaires récents (avec des trottoirs aménagés de part et d'autre de la voie). Ces aménagement donnent là encore clairement la priorité à l'automobile au détriment du piéton. La rue est considérée comme un espace de circulation, et non comme un espace public vecteur de promenade et de rencontre.

1.2.3 - Les voies privées et les impasses

Des **voies privées** en impasse ont accompagné le développement pavillonnaire et touristique de ces dernières années, avec des linéaires de voirie plus ou moins importants selon l'implantation des constructions. La révision du PLU peut être l'occasion de réfléchir au reclassement de certaines de ces voies dans le réseau communal afin d'en assurer une meilleure rentabilité par l'usage.

Les impasses sont par ailleurs à proscrire autant que possible dans les futurs quartiers. Il convient en effet de favoriser les circulations continues, notamment afin de privilégier les modes doux (la marche, le vélo) et de réduire les surcoûts pour la collectivité (camions poubelle, déneigement, extension des réseaux ...). Les aires de retournement rarement nécessaires sont également à proscrire, car fortes consommatrices d'espaces et sources d'imperméabilisation inutile des sols.



1.2.4 - Les chemins & sentiers

Au sein de la trame viaire, de nombreux chemins ruraux, d'exploitation et de défruitement subsistent dans les espaces boisés et agricoles. Ils permettent d'assurer la gestion de ces espaces. Ils se sont également développés avec la pratique du ski, de la randonnée et du VTT.

Un cheminement piéton de type parcours de valorisation a été aménagé le long de la rpsylve du bief Rouge.

Le sentier qui relie Les Hôpitaux-neufs à Métabief est utilisé en été par les randonnées (piétons, chevaux, vtt) et en hiver par les pistes de ski de fond. Son utilisation était pressentie dans le cadre de l'arrivée du train touristique Le Coni'fer jusqu'à Métabief.



1.3 - Les cheminements doux

Le réseau

Outre les sentiers et chemins évoqués précédemment irriguant les espaces agricoles et naturels, les espaces bâtis du village bénéficient d'un réseau de liaisons douces.

Toutefois les voies exclusivement réservées aux piétons sont assez peu nombreuses. Il s'agit principalement des venelles assurant la desserte des cœurs d'îlots de pagotins. Ces allées sont des liaisons ouvertes à la circulation piétonne générale sur des propriétés privées grevées d'un droit de passage (servitude).

La rue de la Rançonnière est également classée voie douce (piéton, cycle) sur une partie de son tracé (partie Nord), de part son gabarit trop exigü. Elle permet aux résidents et touristes du quartier Sud de rejoindre en toute sécurité le centre-bourg.

Seule la rue des Viscernois propose un aménagement spécifique avec un espace partagé piétons/cycles sur trottoir. Cette voie de desserte riveraine présente une configuration unique dans Métabief : un espace partagé sur trottoir entre piétons et cycles par bande blanche. Elle est limitée à 30 km/h et permet la desserte des lotissements pavillonnaires et assurer la liaison avec la commune limitrophe des Longevilles.





Ailleurs, en l'absence de cheminements dédiés aux piétons, les déplacements s'effectuent sur l'emprise des voies.

Notons que le Département du Doubs envisageait la réalisation d'une Voie verte pour les déplacements doux (piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite) autour du lac Saint-Point avec une liaison vers Pontarlier et une vers Métabief. Elle devait s'effectuer par Saint Antoine, en longeant la RD 9. Elle n'est plus d'actualité, l'antenne de liaison vers la Voie Verte inscrite sur le plan de zonage du PLU actuel doit être supprimée.

Etat des lieux

Source : étude IRIS 2009 / étude ARTER 2015

Les cheminements piétons sont fréquemment gênés par le stationnement des véhicules ; la configuration des accotements ne permettant pas une identification claire des espaces dédiés aux modes doux sur de nombreux axes. Une grande majorité des accotements des rues de Métabief ne comporte pas de trottoirs bordurés ; mais des espaces séparés par des caniveaux. Dès lors, l'identification des espaces de déplacement n'est pas toujours aisée, d'autant que sur la quasi-totalité de ces rues (excepté la rue du Télésiège) le stationnement est autorisé.

La rue du Village, où se concentre le plus de déplacement doux du fait des commerces, de l'école, de l'église..., présente des interruptions de cheminement et des parties très restreintes qui ne permettent pas le déplacement aisée des piétons, et surtout des Personnes à Mobilité Réduite.

La rue du Village présente en effet des conditions de circulations défavorables aux piétons du fait :

- de trottoirs étroits,
- de murs de propriétés privées en saillie qui réduisent le trottoir à 50 cm,
- d'interruption ou de disparition des trottoirs.

De nombreuses traversées piétonnes aboutissent sur des aires de stationnement ou des espaces publics ou privés bitumés sans limite affirmée. L'espace piétonnier généreux de la rue du village (tronçon Est) est souvent utilisé comme espace de stationnement, obligeant les piétons à cheminer sur la voirie.

En centre-bourg sur certains tronçons le cheminement piéton est inexistant ou étroit, et parfois interrompu par des accès privés, des commerces ou des poches de stationnement. Une liaison douce ancienne (visible sur Plan Napoléon) pourrait être valorisée entre la rue du village à hauteur du magasin de ski et la fromagerie.

En conclusion

On constate fréquemment un conflit d'usage entre stationnement et piéton ce qui entraîne le déplacement des piétons sur la chaussée. Cette problématique est accentuée lors des pics de fréquentation de la station où le stationnement se densifie.

Les trottoirs le long des routes principales sont peu confortables, les aménagements pour cyclistes dans le village sont absents (excepté sur la rue des Viscernois comme vu précédemment). Globalement, d'après l'étude IRIS, peu de place est laissée aux modes déplacements doux et qu'un schéma des liaisons stratégiques pourrait utilement être mis en place dans la perspective d'aménagements futurs. Suite à l'étude IRIS, la commune a mis en place le long de la rue du Télésiège menant à la station des barrières amovibles en bois pour marquer la séparation entre la chaussée réservée aux automobiles et le cheminement piéton.

En revanche, la commune ne s'est pas encore positionnée sur l'un des trois scénarios d'aménagement proposés par l'étude ARTER.

Ainsi d'une manière générale, un réseau de cheminements piétons est en cours de définition ces dernières années au sein du bourg par l'aménagement de trottoirs et de liaisons douces sécurisées, avec l'objectif d'offrir du confort aux résidents et touristes et de permettre également l'accès aux services en toute sécurité.

Rappel

La législation évolue vers une meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite (PMR) et des usagers en fauteuil roulant (UFR) dans l'aménagement des voiries publiques. Largeur minimale du cheminement égale à 1,40m libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 m en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle est inférieure à 5 %. Lorsqu'elle dépasse 4 %, un pallier de repos doit être aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné. Au droit de chaque traversée pour piétons des abaissés de trottoirs ou « bateaux » sont réalisés. Une bande d'éveil de vigilance est implantée pour avertir les personnes aveugles ou mal voyantes.

1.4 - La voie ferrée

La commune est traversée en limite Nord-Est sur environ 715 mètres par la voie ferrée empruntée par le train touristique Le Conifer. Ce chemin de fer d'autrefois aménagé depuis 1993 sur l'ancienne voie ferrée Franco-Suisse Pontarlier/Vallorbe fonctionne tous les dimanches au printemps (de mai à juillet) et en septembre, tous les jours en été (juillet à début septembre), et tous les mercredis pendant les vacances scolaires de la Toussaint, Noël, d'hiver et de printemps.



La commune a inscrit une réserve dans son PLU actuel afin d'aménager une liaison entre la gare des Hôpitaux-Neufs et la station. Mais, ce projet impactant des terres agricoles à enjeux et, non soutenu par le Département, ne semble plus d'actualité, d'autant que la commune des Hôpitaux-Neufs n'a pas inscrit l'emplacement réservé nécessaire à cet aménagement dans son propre document d'urbanisme.

2. Déplacements & transports

L'organisation spatiale des villes et villages évolue vers une séparation des principales fonctions habitat / emploi / services. Cette séparation est génératrice de déplacements, de besoins en stationnement et en infrastructures.

L'aménagement des années à venir doit privilégier la consommation économe de l'espace, y compris par de la densification, mais également penser à réduire les déplacements. Dans les choix de localisation des services et de l'emplacement de l'habitat, l'organisation des déplacements est essentielle. Parallèlement la commune et le SMMO envisagent la réalisation de projets d'envergure au pied des pistes qui peuvent avoir une influence non négligeable sur la structure du trafic.

2.1 - Les déplacements

Une motorisation nécessaire

Les déplacements automobiles constituent le mode prédominant sur le territoire communal.

A METABIEF, l'habitat est réparti sur l'ensemble du village. Dans les parties anciennes du village et sur le site de la station, l'habitat cohabite avec d'autres fonctions : commerces, services, équipements publics, ... Dans les autres quartiers (notamment quartiers Miroir, Nord et Ouest), on note une certaine spécialisation et absence de mixité, ce qui peut tendre à créer des "quartiers dortoirs".

Le tissu bâti est étendu et discontinu, et une partie des habitants travaillent dans une autre commune voire à l'étranger (en Suisse). La structure urbaine et les pratiques professionnelles induisent donc à METABIEF un recours à la motorisation. En 2014, la quasi-totalité des habitants dispose d'au moins une voiture (97,%) ; plus de la moitié compte au moins deux véhicules par ménage (55,1%).

Equipements automobiles des ménages

Source : Insee 2014

	% Métabief		% Doubs	
	2014	2009	2014	2009
Au moins une voiture	97,1	96,5	85,2	84,1
1 voiture	42,0	51,3	47,0	47,4
2 voitures ou plus	55,1	45,2	38,2	36,6

Moins de 3% des ménages de METABIEF n'ont pas de voiture, contre respectivement 12,6% en moyenne dans l'aire urbaine de Pontarlier et 14,8% dans le Doubs. **Le taux d'équipement automobile est donc très important localement**, avec seulement 16 ménages sans voiture et une fraction importante des familles disposant de plusieurs automobiles (55,1% contre plutôt 40% dans les deux secteurs géographiques de référence).

Les taux d'activité importants, associés à de fortes migrations domicile/travail vers des pôles d'emplois périphériques (Pontarlier, Suisse) expliquent ce niveau d'équipement, qui, par ailleurs a encore fortement progressé au cours des années 2000. En 2014, la voiture représente 88,9% du mode de transport pour aller au travail pour les actifs résidents à METABIEF.

Ces données confirment le manque de solution de transport alternative à la voiture ou de circulations douces intramuros ou inter-villages. Cette situation n'est cependant pas étonnante en milieu rural.

La limitation des déplacements motorisés est un enjeu fort au profit des déplacements doux. Il s'agit d'éviter l'encombrement des trottoirs et des voies, de répondre aux besoins en stationnement temporaire, d'assurer la sécurité des scolaires sur le trajet domicile/école, mais aussi de limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES). Le secteur du transport produit en effet 29 % des GES.

A ce propos, concernant l'électro-mobilité, une démarche de mise en cohérence des bornes électriques est en cours sur le secteur avec le SIEL et le SYDED. La commune de METABIEF dispose de deux bornes près de la Mairie.

Caractéristiques des déplacements (source : étude IRIS 2009, Prélude 2017)

Les RD9 et RD385 supportent le trafic d'échanges avec les communes voisines des Hôpitaux-Neufs, de Saint-Antoine de Longevilles-Mont-D'Or, mais également le trafic de transit lié aux liaisons pendulaires notamment vers la Suisse au Sud-est et le bassin d'emploi de Pontarlier au Nord et enfin le trafic touristique lié à l'activité hivernale et estivale de la station de METABIEF.

A METABIEF, le bourg est concerné par le déplacement de tous types de véhicules (voitures, poids-lourds, tracteurs, autocars) étant donné :

- son bon taux d'équipement en termes de commerces et de services par rapport aux villages ruraux périphériques (équipements sportifs, cinéma, école ...) ;
- la présence d'artisans et d'exploitations agricoles ;
- et l'exploitation de la station d'hiver et d'été.

L'accessibilité à la station se réalise essentiellement par les deux axes principaux : les rues du Village et du Télésiège. Les problèmes de congestion liés aux fortes fréquentations hivernales sont inhérents à cette accessibilité unique.

Les déplacements de marchandises sont concentrés sur les départementales, axes majeurs de transit, ces voies desservant dans les commerces et services du centre-bourg et de la station. Notons que cette analyse ne tient pas compte des flux de livraisons à domicile qui tendent à progresser.

Les équipements et services du centre-bourg (Mairie, poste, école, commerces) et la station génèrent une importante activité, notamment en saison, et donc une fréquentation automobile et piétons conséquente sur les rues du village et du Télésiège.

Les établissements scolaires et périscolaires seront en 2018 concentrés à proximité de la Mairie. Ces établissements génèrent quotidiennement une masse importante de déplacements. Les dysfonctionnements passés (stationnement parents d'élèves et car scolaire) devraient être résolus avec le réaménagement en cours du centre-bourg.

Outre le station d'hiver et la station verte, la commune possède un vaste ensemble d'équipements sportifs (stade, centre équestre, Métabief Aventures) au Sud-ouest du village qui génère également de nombreux déplacements, ainsi qu'un cinéma qui attire les habitants de nombreux villages du Haut-Doubs.

Enfin, la circulation des véhicules agricoles concerne une partie du village : ces flux sont générés principalement par l'exploitation agricole MARANDIN ayant son siège au cœur du village mais aussi le centre équestre et un exploitant extérieur travaillant sur la commune. Ces flux varient selon les saisons.

Les résidents de la commune font état des dysfonctionnements suivants :

- des congestions du réseau lors des pics de fréquentation,
- des aires de stationnement limitées et surchargées sur certains axes du village,
- des cheminements piétonniers inadaptés ou mal configurés pour accéder à la station ou au centre-bourg,
- des vitesses excessives sur certains tronçons.

Et la prise en compte des perspectives de développement de la commune (nouveau quartier d'habitat, nouvelle résidence de tourisme ...) et de la station (aménagement d'une salle polyvalente), constituant un apport de véhicules non négligeable, est importante. Les nombreux projets envisagés pour le développement de la commune et de la station : complexe résidentiel, salle polyvalente, lotissement ... se concentrent majoritairement sur la partie haute de la commune, la plus mal desservie en accessibilité. C'est pourquoi, il est nécessaire de prévoir une réflexion à long terme sur l'aménagement du réseau viaire de la commune et la desserte de ces sites à fort potentiel touristique.

L'étude IRIS a conclu que certaines manifestations d'ampleur peuvent générer un trafic important en particulier au niveau de la salle polyvalente. C'est pourquoi, il est indispensable de prévoir une accessibilité différente à celle du front de neige. En effet, l'ajout d'un trafic conséquent sur la rue du Télésiège durant les périodes de fortes fréquentations de la station (un week-end d'hiver par exemple) aggraverait considérablement les conditions d'accessibilité, c'est pourquoi il est impératif de prévoir une nouvelle desserte afin de scinder les trafics et de les répartir sur différents axes.

Accessibilité des pôles de vie (source : étude IRIS 2009, prélude 2017)

Les enquêtes Ménage Déplacement⁷ montrent que la distance moyenne de déplacement à pied est inférieure à 900 mètres. Toutefois la distance moyenne parcourue à pied peut-être fortement influencée par la topographie et la qualité des espaces publics.

La figure n°17 à la page suivante identifie les distances nécessaires pour relier (à vol d'oiseau) l'habitat aux pôles de vie de la commune de METABIEF, à savoir : le pôle Mairie/groupe scolaire, le pied des pistes de la station, le pôle sportif et le cinéma. En découle les circulations douces faisant défaut, mais aussi les secteurs libres situés à proximité directe des points d'intérêt de la commune.

Les distances à vol d'oiseau précisées sur la carte permettent à titre d'exemple de confirmer la nécessité de renforcer le réseau viaire, et notamment les liaisons piétonnes afin de rendre plus faciles et agréables certains déplacements, notamment en direction des équipements publics et du pied de la station mais aussi vers les arrêts du car scolaire ou du bus TER.

L'idée est de pouvoir offrir à terme un maillage assez conséquent de cheminements doux offrant la possibilité de séjourner dans le village en se passant totalement de la voiture pour les déplacements internes à la station et en direction des équipements publics et services du centre-bourg.

Les quartiers Miroir, Nord et Ouest sont à distance des principaux lieux de rassemblement, excepté du pôle sportif. Il rend difficile les usages de proximité et induit l'usage d'un véhicule pour tout déplacement.

⁷ Technicités Octobre 2014 n°276

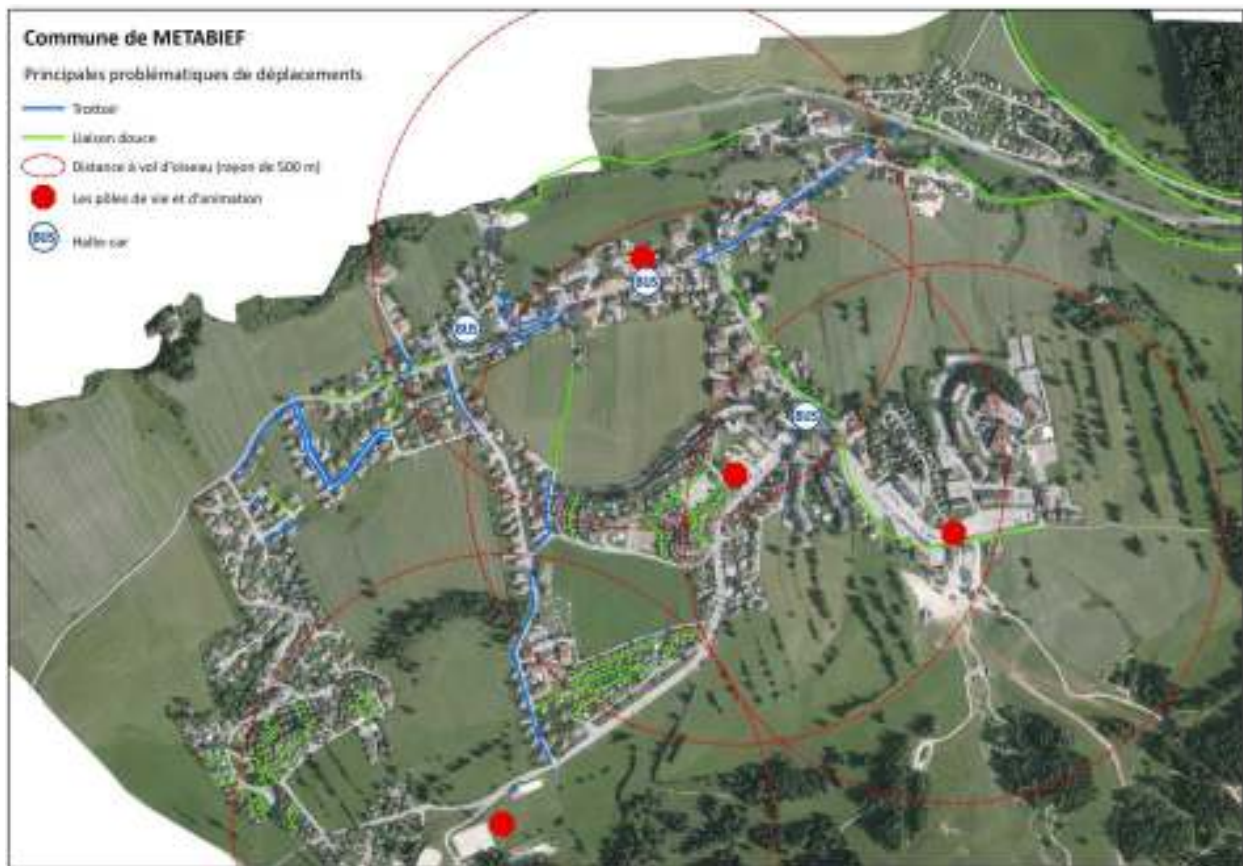


Figure 17 : Analyse des déplacements piétons

La figure n°18 présente les points de blocage et les zones de vigilance identifiés sur la commune par les différentes études menées dernièrement.

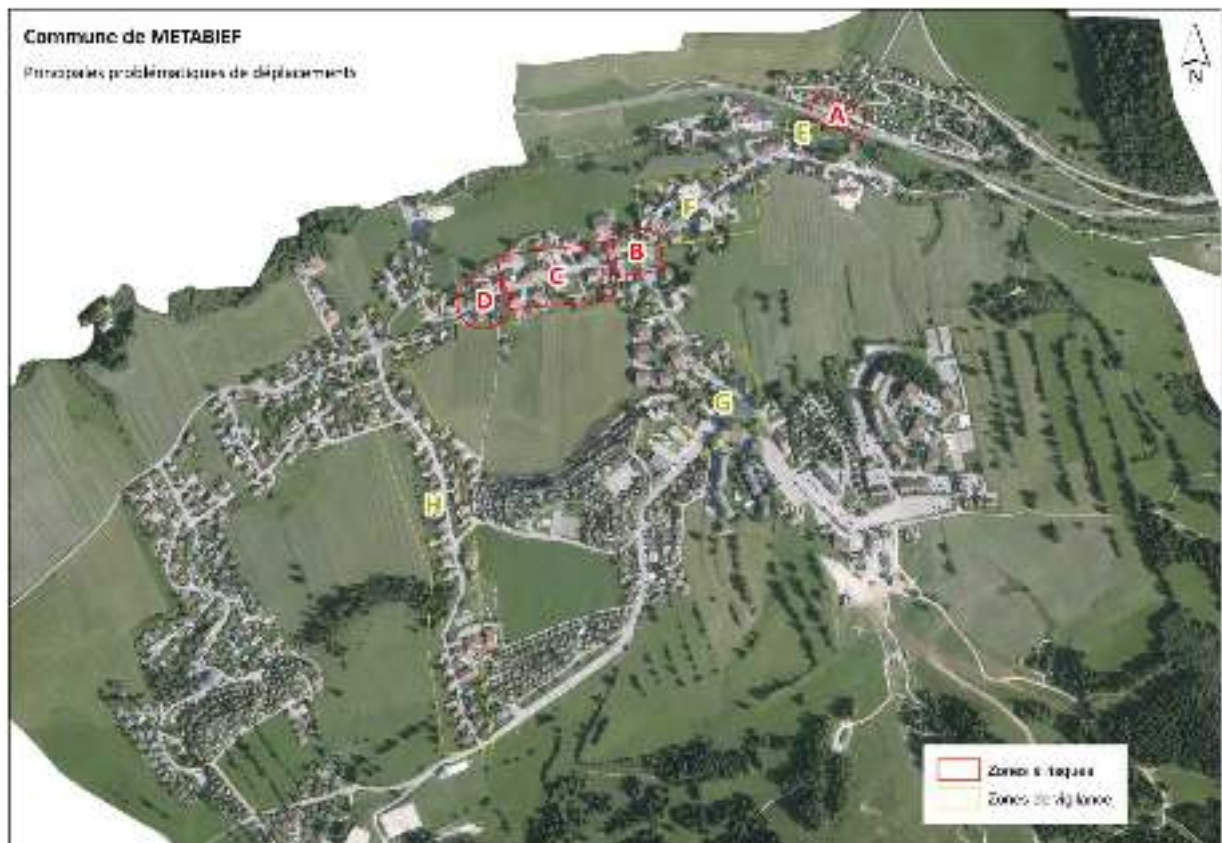


Figure 18 : Principales problématiques de déplacements identifiées

2.1.1 - Les secteurs à risques

Au niveau de la sécurité routière, il n'a pas été relevé de problèmes majeurs en accidentologie sur la commune de METABIEF (Source : PAC DDT25, Octobre 2015). D'après le Ministère de l'Intérieur, la commune de METABIEF a toutefois enregistré entre 2009 et 2015 seulement deux accidents de la route, l'un causant un mort (sur la RD9) et l'autre un blessé grave.

La commune souffre de divers problèmes de circulation et de stationnement. Une étude de circulation réalisée en 2009 par le bureau d'études IRIS Conseil a identifié plusieurs dysfonctionnements. Et la commune a lancé plus récemment des études de sécurisation de la voirie portant sur les RD9 et RD385.

L'étude ARTER (Février 2015) a identifié quatre secteurs pouvant être générateurs d'accident ou d'insécurité routière dans le centre-bourg :

- **la zone "A"** correspond au le carrefour entre la RD9 et la RD385 côté Est, pour deux raisons :
 - la sortie du lotissement Meta Neige sur la RD9 est difficile. Une liaison routière est conseillée vers le secteur Altic situé à l'Est du quartier, afin de limiter les points de conflit en créant un unique accès depuis la Départementale.
 - les liaisons piétonnes depuis le quartier du Miroir sont peu aménagées (pente, trottoir absent, accès via emprise circulaire) et donc peu lisibles.

Il conviendrait de sécuriser la traversée des piétons par l'aménagement de placettes de part et d'autre de la voie et l'aménagement d'un ilot séparateur central sur la section aggloméré de la RD 9. Cet aménagement, probant sur les comportements des automobilistes, permet en outre l'aménagement de voies de stockage pour les Tourne A Gauche (diminution des contraintes pour les mouvements filants) et une sécurisation accrue des traversées piétonnes (ilot refuge).

- **la zone "B"** : le carrefour entre la RD385 et la rue du télésiège : absence de trottoirs, circulation automobile dense. L'accès à l'église ne facilite pas la lisibilité du carrefour. Actuellement géré en priorité à droite, cette intersection présente des conflits quant au « choix » des véhicules prioritaires (certains hésitent et n'osent pas s'insérer malgré la priorité à contrario des locaux qui peuvent l'emprunter relativement vite pour les mouvements prioritaires).

Notons que l'omniprésence de parking d'une manière générale ne ménage aucun espace sécurisé pour les piétons, le revêtement routier omniprésent et l'absence de limites facilement identifiables dans l'espace public procurent un sentiment de liberté aux conducteurs qui contraste avec l'attention nécessaire aux piétons pour déambuler sereinement.

- **la zone "C"** correspond à la section située entre la rue du Télésiège et la rue Marius Marandin, c'est le centre bourg historique regroupant de nombreux services et commerces : mairie, école, commerces, restaurants...qui induisent une présence forte de piétons.

La configuration de cette rue est rendue particulière par la déclivité des accotements créant une discontinuité des trottoirs conduisant les piétons à circuler sur la chaussée, mais aussi la présence de trottoirs réduits à 50 cm. Et malgré l'existence de poches de stationnement, il est dès lors fréquent de rencontrer des véhicules en stationnement sur chaussée, particulièrement pour les arrêts minute (tabac, boulangerie). Cette section présente donc des contraintes fortes à la sécurisation des déplacements piétons. Ces problématiques d'emprises restreintes sont rendues encore plus aigues lors des conditions d'enneigement fortes avec la présence de congères sur les trottoirs.

- **la zone "D"** correspond à la section située entre la rue du village, la rue Marius Marandin et la rue de la Rançonnière. Ce carrefour concentre toutes les problématiques : bâtiment gênant la visibilité, mauvaise lisibilité, interruption des cheminements piétons, emprises réduites.

Un aménagement est à prévoir impérativement dans l'éventualité du recalibrage de la rue de la Raçonnière et de l'extension des zones d'habitats et d'activités au sud.

2.1.2 - Les zones de vigilance

Quatre zones de vigilance ont été identifiées dans le village de METABIEF, elles sont toutes situées dans le centre ancien ou sont en lien avec la station (cf. figure n°18 et étude ARTER, février 2015).

- **La zone "E"** concerne l'intersection entre la RD385 et la rue du Moulin, unique accès à la fromagerie qui accueille des autocars. Le rayon de giration nécessaire offre une large emprise circulaire à la fois sans charme et peu favorable aux déplacements doux et à une circulation apaisée des véhicules.
- **La zone "F"** est située entre la zone "C" et la zone "B". L'organisation du stationnement étant relativement anarchique (aucune réglementation) sur cette section de la rue du village, cela génère des conflits d'usage entre résidents et commerçants (accès/sorties) et l'encombrement de l'espace public par les automobiles (stationnement illicite) se fait au détriment de la sécurité des piétons.

Il est proposé le maintien d'un cheminement unique côté Nord (moins d'accès VL) et la matérialisation du carrefour par l'aménagement d'une nouvelle placette à l'intersection donnant la priorité aux piétons, et l'aménagement de plateaux piétons au droit des commerces pour faciliter les accès piétons tout en assurant une meilleure visibilité des enseignes.

- **La zone "G"** correspond à l'entrée sur la rue du Bois du Roi depuis la rue du Télésiège. Elle concentre de nombreux services et commerces. Son profil est très large pour favoriser le stationnement en épi. Cependant, lors des périodes de faible fréquentation, il est très difficile d'identifier les différents usages du fait de l'usure du marquage au sol. On constate parfois des voitures qui circulent sur les places de stationnement ou sur la voie inverse et des vitesses de circulation excessives.

Ce carrefour présente actuellement de nombreuses contraintes à la sécurité (visibilité, vitesses, cisaillement), il peut être aménagé en giratoire. Ce carrefour giratoire apporterait un gain certain en termes de fluidité des échanges et présenterait par ailleurs la possibilité d'un jalonnement adaptable en cas de fortes fréquentations. En effet, dans le cas d'une occupation totale de la place Authier, une mise en place d'un jalonnement en aval sur la rue du Télésiège (section nord) et la fermeture de la branche sud de la rue du Télésiège permettrait d'orienter les automobilistes vers l'avenue du Bois du Roi sans causer de congestions au niveau de l'intersection considérée.

- **La zone "H"** correspond au tracé des voies utilisées pour éviter les encombrements en haute saison sur la rue du Télésiège. Non prévues à cet effet, ce trafic parasite pose une réelle problématique de sécurité routière du fait des gabarits des voies (Rue de la Raçonnière) et/ou de leur « vocation », notamment pour la rue des Champs Coiteux dédiée à la desserte résidentielle.

2.1.3 - Les projets et réflexions en cours

La commune de METABIEF a engagé en 2008 des réflexions pour améliorer les conditions de circulation, d'accessibilité, de sécurité et de stationnement sur son territoire.

Une première étude relative à la circulation et au stationnement a été réalisée en 2009 par IRIS Conseil avec pour objectifs principaux :

- Proposer une gestion adaptée du stationnement sur les parkings existants et les axes clés,
- Proposer un ou des plans de circulation prenant en compte les futurs projets d'aménagement de la commune (augmentation prévisible du trafic),
- Proposer des aménagements de voirie permettant d'assurer la sécurité des piétons et des cycles tout en occasionnant un minimum de nuisances aux riverains,

- Proposer des aménagements mettant en valeur le centre du village afin d’accompagner l’attractivité de la commune et la sécurisation des lieux touristiques.

Dans le cadre des nouveaux projets de développement de la commune, l'étude invite à **dissocier les accès à la station** afin de ne pas grever l'entrée majoritaire actuelle (rue du Village est – rue du Télésiège) avec une circulation trop conséquente.

Suite aux conclusions de l'étude IRIS, la commune de Métabief a pris le choix d'utiliser l'actuelle allée du Bosquet afin d'assurer un nouvel accès au front de neige depuis l'ouest de la commune. Cette nouvelle accessibilité s'accompagne par un aménagement en **Zone de Rencontre** de la rue du Village ; cette configuration, ainsi que le maintien d'une circulation à double sens sur cette rue doivent impérativement s'accompagner d'une diminution du trafic parasite sur cette rue.

La variante consistant à **la mise en sens unique de la rue** a été rejetée, dans l'attente de la réalisation de la voie parallèle à la rue du Village (aménagement zone AU voisine). Dans cette attente, il a été jugé nécessaire de maintenir une circulation à double sens sur la rue du Village, notamment pour maintenir un réseau de ramassage scolaire cohérent.

Ainsi, le profil disponible sur la rue du Village ne permet pas de réaliser une voie à double sens de circulation avec des trottoirs conformes aux normes en vigueur. Dès lors, l'aménagement le plus adéquat pour cette rue est une Zone de Rencontre avec réalisation d'une chaussée à vue (aménagement plan de façade à façade sans bordurage des trottoirs).

Cette nouvelle disposition du Code de la Route se positionne entre la Zone 30 et l'Aire Piétonne ; elle propose une totale mixité entre tous les usagers sur la voirie. En son sein, la priorité est donnée aux piétons (même hors passages protégés) qui n'ont pas obligation de circuler sur les trottoirs. Les véhicules motorisés y circulent à une vitesse limitée à 20 km/h. Cette disposition nécessite une diminution conséquente du trafic de transit en travers de la rue du Village et la conservation d'une circulation de desserte uniquement.

Le contexte spécifique de Métabief, et des stations de sports d'hiver en général, implique des contraintes et des objectifs adaptés à chaque saison. Les rues à proximité du front de neige doivent présenter des aménagements adaptables selon la saison et les besoins :

- **lors des pics de fréquentation** : besoin d'une offre de stationnement complémentaire aux parcs de stationnement existants à proximité du front de neige et nécessité de sécuriser les cheminements piétons,
- **hors période de fréquentation haute** : le besoin de sécuriser les cheminements piétons reste d'actualité et s'y ajoute la nécessité de prévoir des espaces dédiés aux déplacements des cycles. Par contre, les stationnements longitudinaux sont à proscrire, et même à supprimer dans la mesure du possible, afin d'éviter des sur-largeurs inoccupées de part et d'autre de la chaussée qui nuisent à la modération des vitesses de circulation.

L'utilisation de barrières amovibles (type bois) permet de répondre à ces objectifs. Ce dispositif permet le stationnement en hiver (et la protection des déplacements piétons) et empêche le stationnement en été laissant ainsi l'espace libre à l'utilisation par les cycles. Ce type d'aménagement a été préconisé par IRIS Conseil sur l'avenue du Bois du Roi ainsi que sur la rue du Télésiège et mis en application par la commune.

Le tableau suivant synthétise les différents aménagements projetés suite à l'étude IRIS.

La commune a indiqué ses souhaits en termes de priorités d'aménagement. L'aménagement du centre-bourg (RD385) et l'amélioration de l'accueil et du stationnement au droit du front de neige Place Xavier Authier et de l'avenue du Bois du Roi sont les opérations prioritaires.

Localisation	Aménagements proposés	Objectifs recherchés
Aménagement en section courante		
Rue du Village centre bourg	Zone de Rencontre	Apaisement des circulations et sécurisation modes doux
	Aménagement de bornes amovibles en entrée de Zone	Limiter les circulations parasites
Allée du Bosquet	Recalibrage	Nouvelle desserte par l'ouest du front de neige
Rue de la Rançonnière	Recalibrage	Nouvelle desserte par l'ouest du front de neige
RD 9	Aménagement d'un ilot séparateur axial	Modération des vitesses Sécurisation des traversées douces
Aménagement de carrefour		
Carrefour Rançonnière / Village	Carrefour en T	Favorisation des liaisons rue du Village ouest / Rançonnière
Carrefour Télésiège / Village	Carrefour en T	Favorisation des liaisons rue du Village est / Télésiège
Carrefour Télésiège / Bois du Roi	Giratoire	Sécurisation et meilleure répartition des trafics sur le Front de Neige
Carrefour Télésiège / Bosquet	Carrefour en T	Favorisation des liaisons allée du Bosquet / Télésiège
Carrefour Rançonnière / Bois du Roi	Giratoire	Amélioration lisibilité et visibilité
Carrefour Rançonnière / nouvelle voie d'accès au complexe hôtelier	Carrefour en T avec voie de stockage au TAG	Desserte optimisée du futur parking et du complexe hôtelier
Carrefour Télésiège / nouvelle voie d'accès au complexe hôtelier	Carrefour en T avec voie de stockage au TAG	Desserte optimisée du futur parking et du complexe hôtelier et facilitation des liaisons est-ouest
Aménagement de stationnement		
Avenue du Bois du Roi	Aménagement d'un parking	Potential de stationnement supplémentaire en cas de fortes fréquentations
	Aménagement du stationnement adaptable	Potential de stationnement en hiver et espace cycle en été
Rue du Télésiège	Aménagement du stationnement adaptable	Potential de stationnement en hiver et espace cycle en été
Place Xavier Authier	Aménagement d'un parking	Sécurisation et rationalisation du stationnement
Aménagement modes doux		
Liaison centre bourg – place Authier	Aménagement cheminement piétonnier	Mise à disposition d'un espace spécifique préservé
Liaison av du Bois du Roi	Aménagement cheminement piétonnier en été	Raccourcissement des itinéraires Utilisation en hiver pour la mise en place d'un fil à neige
Rue du Village (proximité RD 9)	Aménagement cheminement piétonnier	Sécurisation des déplacements et mise en valeur du site

Tous les aménagements envisagés par l'étude IRIS (cf. tableau ci-dessus) restent d'actualité, excepté le giratoire envisagé pour gérer l'intersection rue du Télésiège / Avenue du Bois du Roi.

2.2 - Les transports collectifs et alternatifs

En 2014, d'après l'INSEE 1,4% des actifs résidents à METABIEF utilisaient un transport en commun pour se rendre à leur travail contre 6,7% dans le Doubs. Du fait de l'absence de transport collectif régulier, la part des actifs utilisant les transports en commun est naturellement faible à METABIEF.

La commune n'est en effet pas bien desservie par les transports collectifs : train, bus, service de transport à la demande.

Les gares SCNF les plus proches sont Vallorbe en Suisse (à 13 km), Pontarlier (à 18 km) et Frasne (à 24 km). Seules les gares de Vallorbe et Frasne sont desservies par des TGV.

METABIEF bénéficie toutefois d'une desserte en bus depuis la gare TGV de FRASNE (à 24 km ou 25 minutes), avec la ligne de bus TER Frasne/Vallorbe avec 4 allers-retours quotidiens.

En saison, la gare des Longevilles-Rochejean (à 5 km) offre un arrêt au train spécial TER Franche-Comté "La Gentiane Bleue" au départ de Dijon, Genlis, Auxonne et Dole sur la base d'une formule transport + forfait ski alpin ou transport seul. Cette desserte fonctionne uniquement certains dimanches ou week-ends durant la saison d'hiver, lorsque l'enneigement du domaine skiable est suffisant à la pratique des sports d'hiver. Le transfert de la gare à la station s'effectue par autocar.

Pendant la saison hivernale (vacances de Noël et d'hiver, week-ends de janvier en cas d'ouverture complète du domaine skiable), il existe également **un service de navette communale intramuros** (METABUS), proposant 3 circuits avec pour chacun 5 trajets quotidiens vers le pied des pistes et 3 trajets quotidiens au départ du pied des pistes. L'ensemble du village est desservi par ce transport gratuit.



Figure 19 : Circuits de la navette intramuros

De son côté, la Communauté de Communes du Mont d'Or et des Deux Lacs proposait depuis de plusieurs années **un service de navette gratuite** qui dessert les 6 villages de la Station de Metabief (Rochejean - Les Longevilles - Métabief - Les Hôpitaux Neufs et Vieux - Jougne) durant les 6 semaines de vacances de Noël et d'hiver, à raison de 9 passages par jour. L'été, la navette dessert uniquement Malbuisson et les plages du Lac de Saint Point.

Et des services de transports collectifs pour des excursions à la journée sont proposés depuis Besançon :

- un service de transport en minibus proposé à l'échelle des Montagnes du Jura, il dessert METABIEF sur réservation à la demande, avec boisson chaude offerte au départ. Une option « casse-croûte » est également proposée.
- une excursion à la journée à la station de ski de Métabief au départ de Besançon (parking Battant et Rivotte), Saône et Nods en bus proposé par Doubs Tourisme. Le tarif comprend le transport aller-retour, le forfait de ski et l'assurance.

Enfin été comme hiver, un service de navette GTJ (la Grande Traversée du Jura) est proposé avec service de retour et transfert proposé à la demande par l'agence "Roule ma Poule" sur tout l'itinéraire de la Grande Traversée du Jura.

En définitive, l'absence de dispositif de transport régulier pose parfois des problèmes aux vacanciers qui arrivés par le train peuvent se retrouver bloqués sur la commune. Ce constat est valable à l'échelle du Pays Hauts Doubs, où les élus ont identifié le manque de transports collectifs (dessertes et liaisons) dans le cadre des travaux préparatoires à l'élaboration du SCoT, Schéma de Cohérence Territoriale.

Concernant le covoiturage, la commune a identifié sur METABIEF cette pratique sur deux parkings : le parking du quartier Le Miroir et celui du Musée. Et les frontaliers utiliseraient principalement à proximité un parking sur Jougne (Les Tavins). Notons toutefois que les horaires de travail, les lieux éparpillés de départs et d'arrivés des frontaliers/actifs sont des vrais freins aux covoiturages ou aux transports collectifs (car et train).

2.3 - Le stationnement

2.3.1 - Les besoins

Les possibilités de stationnement dans une commune non dotée en transports en commun régulier sont essentielles. L'offre doit convenir pour des usages variés :

- la venue des vacanciers à la semaine et des touristes à la journée ;
- les besoins des résidents permanents ;
- les services de livraison des commerces et services.

Les besoins des résidents permanents

A METABIEF, l'absence de transports collectifs réguliers conduit à un usage quasi-systématique de l'automobile pour les déplacements domicile-travail, domicile-services et domicile-loisirs. Ainsi d'après l'INSEE, en 2014, 97,1% des ménages sont équipés d'au moins une voiture (55,1% de deux voitures ou plus) ; mais seulement 83,5% de ces ménages disposent d'au moins un emplacement réservé au stationnement.

Equipements en stationnement des ménages

Source : Insee 2014

	% Métabief		% Doubs	
	2014	2009	2014	2009
Ménages disposant d'au moins un emplacement réservé au stationnement	83,5	72,0	71,6	70,9
Ménages disposant d'au moins une voiture	97,1	96,5	85,2	84,1

Ces données informent que les emplacements privés réservés pour le stationnement sont inférieurs aux besoins, ce qui induit des pratiques invasives sur le domaine public.

La venue des vacanciers à la semaine et des touristes à la journée

La capacité de stationnement est très importante aux abords de la station et des pistes. Toutefois, la commune de METABIEF souffre de divers problèmes de stationnement liés à l'exploitation de la station. En période d'affluence, les parkings matérialisés sont saturés.

En saison hivernale, la problématique du stationnement est à coordonner avec le stockage de la neige. Et en basse saison, l'offre de stationnement apparaît largement surdimensionnée vis-à-vis des besoins, toutefois le stationnement problématique (hors places autorisées) est récurrent, le piéton devant par conséquent trouver sa place entre la rue et les véhicules stationnés.

2.3.2. - L'inventaire des capacités de stationnement

Conformément à la loi ALUR, **un inventaire** "des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos dans les parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités" (article L.151-4 du CU) a été réalisé sur la commune.

Cet inventaire concerne l'ensemble des parcs ouverts au public, c'est-à-dire les surfaces principalement dévolues au stationnement accessibles librement, ce qui inclut les parkings liés aux surfaces commerciales par exemple. Le stationnement le long des voies n'est pas concerné et le stationnement résidentiel privé (fermé ou non) n'est pas pris en compte. Ce recensement rend possible une analyse de la répartition des véhicules sur le territoire communal et une estimation du nombre de places disponibles.

La carte suivante localise ces différents parkings. Elle présente également à titre d'information les nombreux parkings privés, aménagés le plus souvent au pied des résidences collectives de la station ou du centre-bourg.

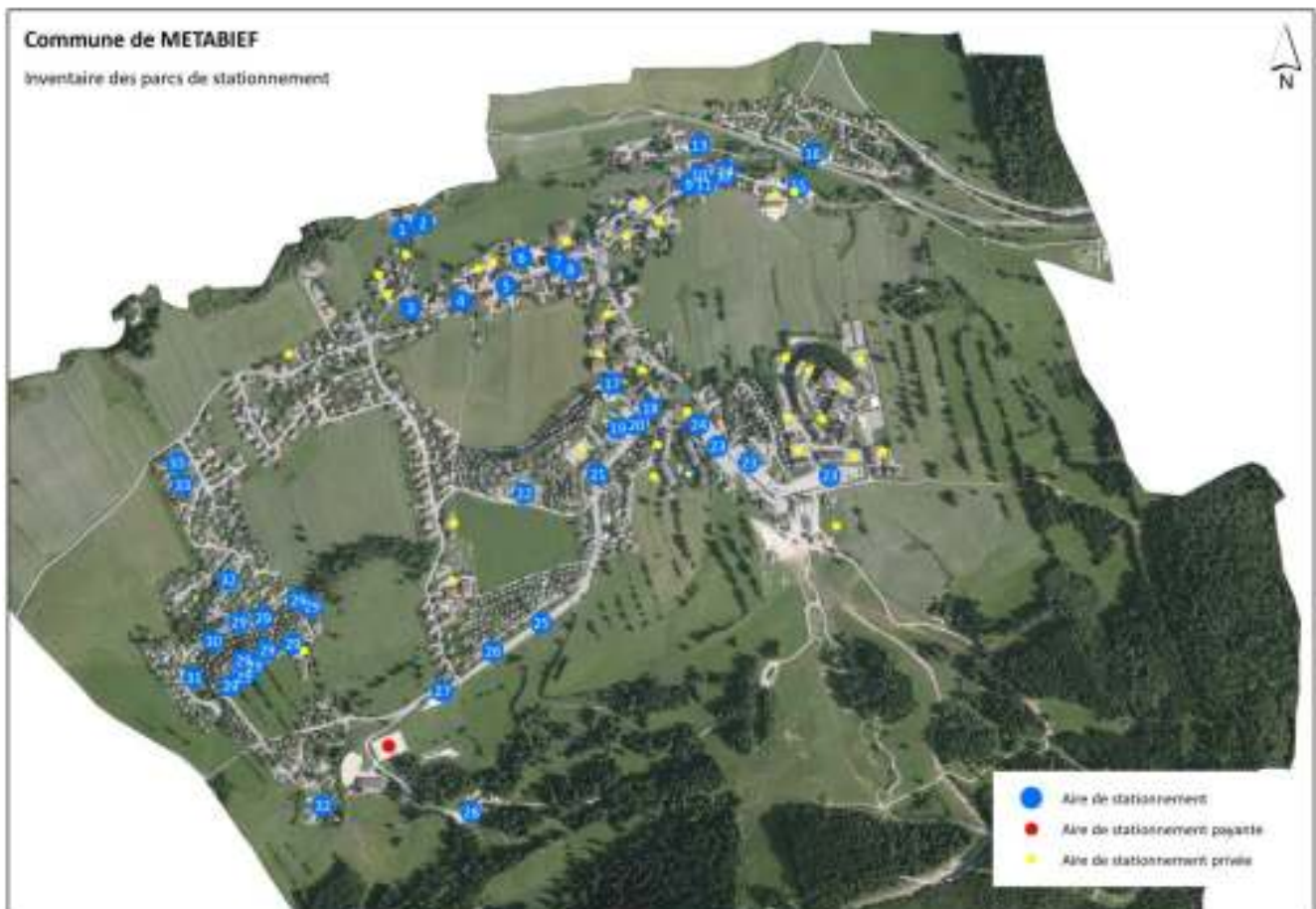


Figure 20 : Inventaire des Parcs de Stationnement ouverts au Public

L'exploitation de cet inventaire doit permettre de répondre aux obligations législatives du PLU en matière de stationnement :

- des propositions de mutualisation possible des capacités de stationnement ;
- la réglementation du nombre de places de stationnement à créer dans le cadre des nouvelles opérations de stationnement (article L151-30 et suivants du CU) ;
- le recensement des places réservées aux handicapés.

Rappel : Lorsque des places de stationnement sont matérialisées sur le domaine public, au moins 2 % de l'ensemble des emplacements de chaque zone de stationnement, arrondis à l'unité supérieure, doivent être accessibles et adaptés aux personnes circulant en fauteuil roulant.

L'inventaire a permis d'identifier à METABIEF **plus de 40 parcs de stationnements ouverts au public**, offrant **plus de 1 200 places** (cf. figure n°20).

Les places de stationnement ouvertes au public sont très nombreuses et assez bien réparties sur le territoire communal. Seuls les quartiers Le Miroir et Nord (excepté sur l'entrée de village) sont peu concernés par des aires de stationnement ouvertes au public.

Estimation du nombre de places de stationnement sur la commune (Source : Prélude, 2017)

Standards	PMR	Autocars	Véhicules électriques	Vélos	TOTAL
1 184	23	8	2	0	1 217

Les places pour Personnes à Mobilité Réduite sont peu nombreuses : 23 places sur les 1 207 comptabilisées (soit 1,9% du parc). Et actuellement seul le parking de la Mairie offre les services nécessaires aux véhicules hybrides et électriques (2 bornes de recharge). En revanche les équipements de stationnement pour vélos sont inexistantes.





Or la loi invite les communes à rendre possible dans leur document d'urbanisme, un choix alternatif à la voiture particulière. L'invitation au déplacement en 2 roues suppose notamment que des réflexions soient menées afin de proposer et de sécuriser la circulation et le stationnement des cycles. Il peut s'agir également de créer ou valoriser une aire de covoiturage, l'élaboration du PLU doit être l'occasion de mener cette réflexion.

Conformément à la législation en vigueur, le tableau des pages suivantes présente les capacités de stationnement de METABIEF.

Il faut noter que ces stationnements consistent exclusivement au stationnement des voitures et autocars, les parcs recensés ne comportant pas de stationnements Poids-Lourds (livraison), ni deux roues matérialisés. Notons toutefois la présence d'un parking payant dédié aux camping-cars au Sud-ouest du village, à proximité du stade (50 places).

La commune ne compte aucun parking couvert destiné au public, la réalisation de stationnement en souterrain s'avérant difficile sur la commune du fait de la présence régulière d'eau à faible profondeur. Notons que les derniers collectifs aménagés dans le centre-bourg disposent de parkings privés en sous-sol, ainsi qu'une zone de pagotins au Tertre (mais celui-ci n'a que peu d'intérêt car aucune construction ni aucun aménagement ne sont autorisés en surface !).

Désignation	Photo	Propriété & Localisation	Equipements et services à proximité	Nombres places	Disposition	Etat	Fréquentation	Usages avérés	Constats & Perspectives
1 - Musée		Commune Entrée Nord du village, parcelle AE71	Halte-garderie, Musée de la Meunerie et Discothèque - Sentier le long du Bief Rouge - Point tri sélectif / Panneau Municipal / Plan - Table Pique- Nique	15 + 1 PMR	En bataille / bilatéral	Bon - sans marquage	quotidienne	Covoiturage Personnel de la halte-garderie Dépose minute Parents Touristes	Transfert Halte-garderie dans le bâtiment du périscolaire en cours de construction dans le centre-bourg Valorisation du parking covoiturage (signalétique, organisation, ...)
2 - Discothèque		Commune Entrée Nord du village, AE72	Halte-garderie, Musée du Moulin et Discothèque - Sentier le long du Bief Rouge	40	En bataille / bilatéral	Bon - sans marquage	haute saison / WE	Clients de la Discothèque Car scolaire	Extension Discothèque sur une partie du parking
3 - "Marandin"		Commune & Privé Entrée Nord du village, AC50	Le centre-bourg et ses commerces & services - Gîte et chambres d'hôtes (ancien hôtel des Géranium)	20	En bataille / bilatéral	Moyen - sans marquage	quotidienne	Parking privé du 34 rue du village Clients commerces Visiteurs, touristes	Aménagement pour assurer une meilleure lisibilité de l'espace ouvert au public et de la partie privée Cf. étude BEREST
4 - Poids Public (local du 3 ^e Age)		Domaine public Centre ancien, rue Marius Marandin	Le centre bourg et ses commerces et services - un gîte	1 PMR	Longitudinal / unilatéral	Neuf	nr	Clients commerces Visiteurs	

<p>5 - Commerces</p>		<p>Domaine public Rue du village Parcelle A7</p>	<p>Commerces Ecole Périscolaire</p>	<p>6</p>	<p>En bataille / unilatéral</p>	<p>Bon - sans marquage</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Clientèle des commerces Résidents</p>	
<p>6 & 7 - Mairie</p>	 	<p>Commune Centre ancien, AE96, AE97 et AE100</p>	<p>Mairie, poste, école, périscolaire, arrêt car scolaire, et office du tourisme en basse saison - Commerces</p>	<p>14 + 4 + 2 PMR + 2 bornes recharge véhicule électrique</p>	<p>En bataille / bilatéral</p>	<p>Bon - sans marquage</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Usagers des services Mairie Réunions Mairie cérémonies civiles Stationnement minute / école & périscolaire Employés communaux</p>	<p>Démolition-reconstruction du périscolaire Réaménagement des accès, de l'espace public et du stationnement ER 2 et 5 au PLU autour de la Mairie voués à l'aménagement d'espace public et de stationnement</p>
<p>8 - Eglise</p>		<p>Domaine public Centre ancien</p>	<p>Eglise, Mairie, commerces</p>	<p>12</p>	<p>En épi / bilatéral</p>	<p>Bon - sans marquage</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Cérémonies religieuses, Usagers services Mairie et commerces</p>	<p>Ancien parking cabinet médical concerné par un ER 4</p>

<p>9 - Commerces</p>		<p>Privé Rue du village Parcelle A30</p>	<p>Commerces</p>	<p>9</p>	<p>En épi / unilatéral</p>	<p>Bon</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Clients Employés</p>	<p>Cf. étude ARTER</p>
<p>10- Hôtel</p>		<p>Privé Rue du village Parcelle A29</p>	<p>Hôtel "Etoile des Neiges"</p>	<p>7</p>	<p>6 en bataille + 1 longitudinal / unilatéral</p>	<p>Bon</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Clients Employés</p>	<p>Cf. étude ARTER</p>
<p>11 & 12 - Face Hôtel</p>		<p>Commune (parcelleA7) Domaine public Rue du village</p>	<p>Hôtel "Etoile des Neiges", pharmacie, commerces</p>	<p>12 + 10</p>	<p>En bataille / unilatéral</p>	<p>Bon - sans marquage</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Clients commerces Résidents Touristes Visiteurs</p>	<p>Traitement paysager et valorisation du panorama Cf. étude ARTER</p>
<p>13 - Fromagerie</p>		<p>Privé Rue du Moulin Parcelles A111</p>	<p>Fromagerie, self-service 24h / 24h</p>	<p>25</p>	<p>En bataille / bilatéral</p>	<p>Neuf</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Clients Employés Touristes Visiteurs</p>	
<p>14 - Pharmacie</p>		<p>Domaine public Rue du Village</p>	<p>Pharmacie</p>	<p>3</p>	<p>En bataille / unilatéral</p>	<p>Bon</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Clients</p>	<p>Cf. étude ARTER</p>

<p>15 - Forge</p>		<p>Commune Rue de la Forge Parcelle AK136</p>	<p>Sentier du Bief Rouge Proximité RD9</p>	<p>20</p>	<p>En bataille / unilatéral</p>	<p>Bon</p>	<p>nr</p>	<p>Promeneurs</p>	<p>Anciennement utilisé par le garage automobile</p>
<p>16 - Secteur Altic</p>		<p>Domaine public</p>	<p>Point tri sélectif Proximité RD9</p>	<p>31</p>	<p>25 en épi / unilatéral 4 longitudinal / unilatéral 12 en bataille / unilatéral</p>	<p>Moyen</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Covoiturage Résidents, visiteurs Usagers tri sélectif</p>	<p>Valorisation du parking (signalétique, organisation, lisibilité ...) Cf. étude ARTER</p>
<p>17 - Bosquets</p>		<p>Domaine public Allée des Bosquets</p>	<p>Bowling et cinéma</p>	<p>20</p>	<p>En bataille / unilatéral</p>	<p>Bon - sans marquage</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Résidents pagotins et habitat social Clients bowling et cinéma</p>	<p>Accès piéton vers cinéma / bowling à créer</p>
<p>18 - Bowling</p>		<p>Domaine public Avenue du Bois du Roi</p>	<p>Bowling, cinéma, et aire de jeux station</p>	<p>25</p>	<p>En bataille / bilatéral</p>	<p>Bon</p>	<p>Quotidienne en saison</p>	<p>Clients et employés bowling Touristes en saison</p>	<p>Extension eu qualitative pour aménagement d'un snack sur façade dégradant la lisibilité du lieu</p>

<p>19 - Cinéma</p>		<p>Commune parcelle AH210</p>	<p>Bowling, cinéma, et aire de jeux station</p>	<p>40 + 2 PMR</p>	<p>En bataille / bilatéral</p>	<p>Neuf</p>		<p>Clients et Employés cinéma Touristes en saison</p>	<p>Accès en partie limité</p>
<p>20 - "Autocar"</p>		<p>Domaine public</p>	<p>Bowling, cinéma, et aire de jeux station</p>	<p>8 réservés aux autocars</p>	<p>En bataille / unilatéral</p>	<p>Bon</p>	<p>Quotidienne en saison</p>	<p>Autocars de tourisme, mais également VL en saison</p>	<p>Espace saturé en saison</p>
<p>21 - Commerces Bois Roi</p>		<p>Domaine public</p>	<p>Commerces et services</p>	<p>82 + 2 PMR</p>	<p>En bataille / de part et d'autre de l'avenue</p>	<p>Bon</p>	<p>Quotidienne</p>		<p>Espace saturé en saison</p>
<p>22 - Tennis</p>		<p>Commune Allée du Stade parcelle AH194</p>	<p>2 terrains de tennis, 1 terrain de basketball et une aire de jeux</p>	<p>30</p>	<p>En bataille / bilatéral</p>	<p>Aucun marquage</p>	<p>Quotidienne</p>	<p>Terrain de basketball ouvert au stationnement en dehors de la haute saison. Usagers et résidents des pagotins.</p>	<p>Entretien et renouvellement de l'aire de jeux</p>

<p>23 (a à c) - Place Xavier Authier</p>		<p>Domaine public</p>	<p>Pied des pistes Commerces et services de la station</p>	<p>450 + 13 PMR</p>	<p>En bataille / bilatéral</p>	<p>Aucun marquage</p>	<p>Quotidienne</p>	<p>Résidents Touristes Clients Employés</p>	<p>Espace saturé en saison</p>
<p>24 - Century 21</p>		<p>Privé Parcelle AI15</p>	<p>Pied des pistes Commerces et services de la station</p>	<p>5 + 1 PMR</p>	<p>En bataille / unilatéral</p>	<p>Neuf, avec marquage</p>	<p>Quotidienne</p>	<p>Clients Employés Touristes</p>	<p>Espace saturé en saison</p>
<p>25 - Avenue Bois du Roi</p>		<p>Domaine public Commune parcelle AH413 Avenue du Bois Roi</p>	<p>Téléski du Tertre - Départ pistes ski de fond et sentiers de randonnées Equipements sportifs et de loisirs (stade, boulodrome, panier de basket) et salle du Tertre - Point tri sélectif</p>	<p>150</p>	<p>En épi / bilatéral</p>	<p>moyen - sans marquage</p>	<p>haute saison / WE</p>	<p>Randonneurs, skieurs Résidents des Pagotins Arrêt minute tri sélectif Usagers des équipements sportifs et de la salle des Perrières</p>	<p>Traitement de l'espace public (conflits d'usages) : voiture, piéton, cycles, stationnement .. Actualiser les plans du village qui identifient ce parking comme celui destiné aux camping-cars</p>

<p>26 - Rançonnière</p>		<p>Domaine public Intersection Rue de la Rançonnière et Avenue du Bois du Roi</p>	<p>Equipements sportifs et de loisirs (stade, boudrome, panier de basket) et salle des Perrières Départ pistes ski de fond et sentiers de randonnées</p>	<p>5</p>	<p>En bataille / unilatéral</p>	<p>bon</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Résidents des pagotins</p>	<p>En face, voitures garées sur le trottoir !</p>
<p>27 - Stade</p>		<p>Domaine public Commune Avenue du Bois du Roi</p>	<p>Equipements sportifs et de loisirs (stade, boudrome, panier de basket) et salle des Perrières / cabinet médical</p>	<p>12 + 1 PMR</p>	<p>En bataille / unilatéral</p>	<p>bon - sans marquage</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Usagers des équipements sportifs et salle des Perrières Patients cabinet médical Randonneurs, skieurs, résidents</p>	
<p>28 - Parc Aventures</p>		<p>Commune Parcelle OC812</p>	<p>Parc Aventures Sentiers ludique et de randonnées</p>	<p>20</p>	<p>En bataille / bilatéral</p>	<p>bon - sans marquage</p>	<p>WE et vacances</p>	<p>Clients, promeneurs</p>	
<p>29 - Les Crêts</p>		<p>Commune parcelles AB158 à 160, 152 à 155, 145 à 147, 122 à 126, 140 à 143, 115 à 117, 21 à 29, 4 à 15, 57 à 70, 81 à 91 Avenue des Prés verts</p>		<p>67 (réparties sur 10 sites)</p>	<p>En bataille ou en épi / unilatéral</p>	<p>bon - sans marquage</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Résidents Vacanciers Visiteurs</p>	

<p>30 - Les Lilas</p>		<p>Commune parcelles AB211 à 219 Domaine public</p>	<p>Aire de jeux - Point tri sélectif / Panneau Municipal / Plan - Boite postale</p>	<p>20</p>	<p>En bataille / bilatéral</p>	<p>Bon - sans marquage</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Résidents Vacanciers Visiteurs Usagers tri sélectif / plan</p>	
<p>31 - Les Fougères</p>		<p>Commune parcelles AB206 à AB210</p>	<p>Aire de jeux</p>	<p>5</p>	<p>En bataille / unilatéral</p>	<p>Bon - sans marquage</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Résidents Vacanciers Visiteurs</p>	
<p>32 - Grands Champs</p>		<p>Commune parcelles AB242 à AB250</p>	<p>–</p>	<p>10</p>	<p>En épi / unilatéral</p>	<p>Bon - sans marquage</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Résidents Vacanciers Visiteurs</p>	
<p>33 - Quartier Ouest</p>		<p>Domaine public Place des Myrtilles, des Dahlias et Bel Air</p>	<p>–</p>	<p>5 x 3</p>	<p>En bataille / unilatéral</p>	<p>Bon - sans marquage</p>	<p>quotidienne</p>	<p>Résidents Vacanciers Visiteurs</p>	<p>3 aires de retournement faisant office de placettes de stationnement</p>

2.3.3 - Les difficultés identifiées

Difficultés rencontrées ou recensées par les études IRIS 2009 et ARTER menée 2015 :

La commune présente de nombreuses rues avec des accotements revêtus (séparation de la chaussée par des caniveaux) utilisés pour les déplacements des piétons et le stationnement des véhicules : rue des Champs Coiteux, partie Est de la rue du Village, avenue du Bois du Roi. Des conflits d'usage se produisent entre piétons et véhicules et l'on constate fréquemment le déplacement des piétons sur la chaussée.

➤ **Dans le centre ancien :**

- Nombreux commerces et résidences n'organisent pas le stationnement sur leurs abords (facteur de conflits d'usage). Le règlement du PLU actuel n'est pas assez précis ou exigeant sur la question du stationnement.
- L'aire de stationnement du secteur ALTIC manque de lisibilité (signalétique, réglementation, marquage, séparation de la voie).
- Le centre bourg, malgré ces poches de stationnement, présente une carence en stationnement qui conduit à un stationnement anarchique pénalisant pour les déplacements piétons et motorisés. Il apparaît que les automobilistes se garent au plus près du lieu où ils se rendent : problématique d'arrêt minute. La présence de stationnements ne permet pas d'offrir des conditions suffisantes pour l'accueil des riverains et des touristes.

➤ **Sur la station :**

- En période de forte affluence (haute-saison hivernale), les parkings réservés aux cars situés à proximité du cinéma sont occupés par des voitures .
- La place Xavier Authier située à proximité du front de neige offre un stationnement d'environ 500 véhicules. Aucun marquage au sol n'est présent, offrant le libre stationnement des véhicules (bataille, longitudinal). Toutefois, lors des périodes de grande fréquentation de la station, le stationnement est orienté par des agents de sécurité. La mise en place de marquage ou de mobilier urbain est une problématique complexe sur cette place puisque le déneigement par les engins spécifiques ne permet pas forcément la lecture des informations au sol (surface de neige résiduelle) et peut occasionner la détérioration du mobilier potentiellement caché sous la neige.
- Le stationnement situé avenue du Bois du Roi s'effectue tout le long de l'avenue, depuis le carrefour avec la rue du Télésiège jusqu'au centre équestre lors des pics de fréquentation hivernale. Aucun marquage au sol n'est présent et le stationnement est toléré pour tous les véhicules, il peut être longitudinal ou en épi.

Ces espaces qui peuvent être fortement utilisés en hiver sont délaissés en saison creuse laissant à l'automobiliste une perspective dégagée défavorable au respect de la limitation des vitesses et à la sécurité en général. Suite à l'étude IRIS, la commune a mis en place un ensemble de chicane avec un dispositif de barrières amovibles en rondins de bois sur 4 sections de l'avenue du Bois du Roi.

➤ **Dans les quartiers résidentiels :**

La conversion progressive des pagotins en logements permanents pose des problèmes de sécurité, et notamment de stationnement, ce modèle constructif n'étant pas adapté à un usage à l'année : ceux-ci ne disposant pas du foncier suffisant ou d'un accès adapté permettant l'aménagement d'une place de parking privé, cela contribue à l'encombrement des voies et génère des conflits de voisinage. Pour remédier à cette situation, actuellement aucun permis n'est autorisé si les demandeurs sont dans l'incapacité de justifier de la possibilité de créer du stationnement.

Dans son Porter à Connaissance (Février 2016), le Département invite à privilégier en période d'affluence le stationnement le long des voies communales, afin que les voies départementales restent accessibles notamment pour le déneigement par les services du Département. A cette occasion, il propose d'étudier tout dispositif d'information permettant d'optimiser l'utilisation des espaces de stationnement (comptage, signalage des places disponibles, etc.).

Le PLU peut également contribuer à améliorer sur le court à long terme cette situation, notamment :

- en définissant des emplacements réservés en vue de l'aménagement d'aires de stationnement public (payantes ou non) notamment dans les secteurs denses où le foncier privé ne permet pas toujours la réalisation de places de parking ;
- en fixant pour l'avenir des normes de stationnement différenciées selon les différents types d'occupation ou d'utilisation du sol, les diverses destinations des constructions (habitations, bureaux, commerces...), les différents types de véhicules (voitures, 2 roues...).

La commune doit choisir si des prescriptions en matière de stationnement lui paraissent utiles.

2.4 - Les projets inscrits au PLU en vigueur ou à envisager

Les projets inscrits au PLU en vigueur

Le PLU approuvée en 2011 définit un certain nombre de réserves vouées à l'aménagement et l'élargissement de voirie :

- ER6 voué à l'aménagement d'un accès à un bâtiment communal et au désenclavement d'un secteur agricole "Sur le Rouchaux" (emprise 8 m) ;
- ER7 voué à l'élargissement de la rue de la Rançonnière en vue de la desserte des zones AU (emprise non définie) ;
- ER16 voué à la création d'un accès et d'une voie de desserte de la zone d'activité zonée AUZ (emprise maximum de 10 m) et de la zone AU ;
- ER17 voué à l'aménagement d'un accès au secteur agricole "Champs Coiteux" (emprise 10 m) ;
- ER18 voué à l'aménagement d'un accès à la zone 2AU (emprise 10 m) ;
- ER19 voué à l'aménagement d'un accès à la zone agricole "Le Village" ;
- ER20 voué à l'aménagement de l'entrée de village Nord (intersection la rue du village et la rue Marius Marandin) ;
- ER21 voué à la réalisation d'une liaison entre les Hôpitaux-Neufs et la station pour le train touristique Le Conifer.

Il convient de s'interroger sur la pertinence de ces réserves au regard des enjeux et recommandations formulés par l'Etat Initial de l'Environnement et du futur projet urbain porté par la commune.

Les projets ou intentions évoqués en groupe de travail

Suite à l'étude de circulation et de stationnement réalisée en 2009 par IRIS, la commune considère disposer d'une bonne vision sur l'aménagement à envisager en pied de station. Elle n'envisage pas de mener de nouvelles études, et entend mettre en œuvre progressivement les propositions et recommandations des études et réflexions menées. Il s'agit notamment de :

- créer un bouclage de la rue du Télésiège sur son point haut vers l'avenue du Bois du Roi et un parking ;
- définition d'un emplacement réservé sur le talus bordant la RD ;
- réalisation d'un projet de parking souterrain payant ;
- aménagement d'une aire de stationnement et une liaison douce vers le nouveau cimetière ;
- renforcement de l'allée des Bosquets ;
- réouverture de la liaison douce menant à la fromagerie, etc.

3^{ème} PARTIE - Enjeux & recommandations

Le PLU en vigueur a divisé en trois zones urbaines le tissu bâti du village de METABIEF :

- une zone UC couvrant le vieux village et le cœur de station,
- une zone U, couvrant l'habitat récent et touristique à dominante d'habitat,
- une zone UL, à vocation d'équipements collectifs et de loisirs.

Au regard des analyses préalables, il semble opportun d'envisager un découpage différent permettant une meilleure prise en compte des caractéristiques de chaque quartier et de leur vocation. Il pourra s'agir par exemple de définir un zonage spécifique :

- pour le centre-bourg afin de préserver son identité rurale et d'y favoriser la mixité sociale et fonctionnelle ;
- pour la station, pour faciliter son renouvellement et y favoriser l'aménagement des projets de restructuration portés notamment par la commune et le SMMO ;
- pour tenter de distinguer les quartiers d'habitat permanent et d'habitat secondaire afin d'y organiser la constructibilité différemment : stationnement, extension, hauteur, gabarit ...
- pour réserver des secteurs aux hébergements hôteliers et touristiques ;
- pour accueillir les équipements collectifs et de loisirs, etc. ...

Enjeux	Actions	Recommandations	Importance de l'enjeu
Structurer l'enveloppe urbaine	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre un terme à l'éclatement du tissu urbain, en favorisant les connexions inter-quartiers ▪ Eviter le grignotement des espaces naturels limitrophes, en privilégiant l'aménagement de certaines enclaves agricoles ▪ Développer ou aménager des espaces d'habitat permanent nécessaires au fonctionnement durable du village 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aménager des liaisons nouvelles et cheminements piétons entre les quartiers ✓ Donner la priorité à l'aménagement des dents creuses et des espace libres tout en préservant des espaces de respiration et de mise en valeur paysagère (les abords du ruisseau, les perspectives paysagères en entrée de village, ...) ✓ Recourir aux servitudes d'urbanisme et aux Orientations d'aménagement (OAP) pour diversifier l'offre d'habitat 	★★★★★

Conforter le centre-bourg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Préserver le caractère villageois et actif du centre-bourg ▪ Favoriser la densification et le développement du tissu bâti ▪ Créer de nouveaux espaces publics structurants ▪ Aménager la traversée 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Préserver les caractéristiques urbaines et architecturales traditionnelles et identifier le patrimoine, les bâtisses anciennes à sauvegarder et à valoriser ✓ Imposer une densité urbaine minimum pour toutes nouvelles opérations d'habitat ✓ Aménager une place centrale (sans stationnement) ✓ Partager la voirie (véhicules, piétons, cycles et stationnement) et revoir le plan de circulation ✓ Maintenir la diversité des fonctions urbaines (interdire les changements de destination des cellules commerciales, des hébergements hôteliers et touristiques ...) 	★★★★★
Développer et valoriser le cœur de station	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser la structuration de l'espace central ▪ Implanter de nouveaux équipements publics majeurs renforçant l'attractivité touristique et économique du secteur ▪ Augmenter la capacité et la qualité d'accueil en hébergement touristique ▪ Favoriser l'animation au pied des pistes 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aménager la place majeure Xavier Authier (stationnement, traitement paysager, liaisons douces, front urbain ...) ✓ Réaliser une salle polyvalente ✓ Favoriser l'installation de nouveaux hébergements hôteliers et touristiques à proximité des pistes ✓ Maintenir les commerces et équipements de loisirs au pied des pistes (changement de destination impossible, cellule commerciale à imposer en RDC ...) ✓ Mettre en œuvre un règlement local de publicité pour gérer les enseignes, la publicité et la signalétique ✓ Favoriser l'adaptation des bâtiments aux nouveaux usages/besoins 	★★★★★
Maintenir une vie locale	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Préserver le cadre de vie des habitants en régulant les transformations, extension dans un objectif de moindre gêne des changements par rapport au voisinage et en limitant la densification ▪ Assurer les besoins en logements permanents ▪ Préserver des services commerciaux, publics, entre autres culturels, répondant aux besoins des résidents toute l'année ▪ Renforcer les connexions inter-quartiers et l'accès aux commerces et services urbains 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Améliorer la qualité des espaces publics voués aux rencontres et échanges de qualité (déambulation, promenade, lieux de contemplation) ✓ Réhabiliter les quartiers de pagotins à risque ou en voie d'obsolescence par la définition de sous-secteurs permettant les opérations d'extensions, de restructuration ou des OAP définissant les principes de renouvellement urbain à mettre sur le long terme en œuvre, ou éventuellement définir un PAPAG ✓ Définir des emplacements réservés pour la réalisation des équipements et espaces publics futurs ✓ Réserver des secteurs permettant l'accueil de logements aidés et/ou sociaux 	★★★★☆

<p>Organiser un maillage cohérent et pertinent du réseau viaire</p>	<p>Permettre une mixité fonctionnelle des zones urbaines pour réduire les besoins en déplacement automobile et les distances de parcours.</p> <p>Prévoir dans la mesure du possible le maillage du réseau viaire (plutôt que des voies en impasse) pour assurer la desserte des nouveaux quartiers (habitat, économie).</p> <p>Préserver l'environnement (qualité de l'air et de la ressource en eau, consommation des espaces naturels, ...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Autoriser dans les zones urbaine et à urbaniser toutes les activités économiques, excepté celles qui peuvent s'avérer incompatibles avec l'habitat (génératrice de nuisances sonores, olfactives, trafic ...) ✓ Maitriser le développement urbain le long des RD <ul style="list-style-type: none"> ▪ en organisant l'urbanisation autour d'une trame de voirie secondaire et en évitant les accès direct sur les RD ; ▪ en recueillant en amont l'accord du service gestionnaire avant tout projet de raccordement d'un secteur d'extension sur une RD. ✓ Favoriser la densité urbaine afin de faciliter les déplacements piétons vers les commerces, les services et les équipements = encourager les courtes distances. ✓ Privilégier le développement des zones d'habitat à proximité des transports en commun (arrêt car scolaire, aire de covoiturage) ✓ Poursuivre la politique menée sur la qualité et la valorisation des espaces publics (création de trottoir, valorisation des cheminements piétons...). ✓ Tenir compte des conclusions des études réalisées pour définir des emplacements réservés pour élargir certaines voies, aménager des trottoirs, requalifier des voies , ... 	<p>★★★★</p>
<p>Développer les modes de déplacement doux, les transports collectifs et alternatifs</p>	<p>Identifier les besoins en cheminements doux sécurisés afin de relier les différents quartiers et les nouvelles zones d'urbanisation aux lieux de vie (commerces, équipements, services, espaces publics), à la station et aux aménagements doux existants (pôles de loisirs, itinéraires de randonnées, halte scolaire)</p> <p>Prévoir des dispositions pour favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (TAD, navettes, ...)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Accompagner les futurs quartiers d'habitat de liaisons piétonnes permettant notamment aux élèves de rejoindre les arrêts de transport scolaire et l'établissement scolaire de manière sécurisée et accessible (PMR). ✓ Renforcer les liaisons douces (piétons, cycles) inter-quartiers (ex : entre la rue du village et la rue du Moulin, entre le quartier Sud et le centre-bourg, entre les pagotins du quartier Sud et l'espace public de loisirs limitrophe) et en direction des villages voisins ✓ Mener une réflexion pour développer la pratique cyclable en créant des itinéraires sécurisés et des parcs dédiés 	<p>★★★★</p>

<p>Sécuriser les déplacements</p>	<p>Identifier les besoins de sécurisation des voies et déplacements sur la commune</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Requalifier la RD : partage de la voirie, création de stationnement (définition d'emplacements réservés si nécessaires) cf. études IRIS, BEREST et ARTER ✓ Tenir compte des zones à risques et les zones de vigilance cf. études IRIS et ARTER <ul style="list-style-type: none"> ▪ ne pas développer le quartier du Miroir, qui est isolé et situé au Nord de la RD9, afin de ne pas surcharger davantage l'intersection actuelle et de ne pas exposer davantage de population aux nuisances sonores, olfactives et à l'insécurité routière générées par cet axe. ▪ créer une voie de présélection pour les véhicules venant de l'Est à créer sur la RD9 pour accéder au centre-bourg. ✓ Mettre en œuvre le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, pour rendre accessible aux personnes à mobilité réduite les principales circulations piétonnes et les aires publiques de stationnement 	<p>★★★★</p>
<p>Gérer les stationnements</p>	<p>Fixer des normes de stationnement, notamment en faveur des vélos dans les opérations de constructions neuves.</p> <p>Associer une offre de stationnement (éventuellement payante) sur la station ou dans les quartiers résidentiels denses où elle fait défaut</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Définir des normes de stationnement différenciées ✓ Mutualiser les espaces de stationnements (Maison de vie, Mairie ...) ✓ Identifier les besoins pour réduire les stationnements gênants ✓ Mener une réflexion pour développer la pratique cyclable en créant des itinéraires sécurisés et des parcs de stationnement dédiés aux 2 roues (arceaux) ✓ Organiser et valoriser les parkings de covoiturage 	<p>★★★★</p>

Sources :

- Plan Local d'Urbanisme - METABIEF, Avril 2012
- "Potentiel de restructuration des quartiers de pagotins - Commune de METABIEF" / CAUE du Doubs - Novembre 2016
- "Etude de voirie, sécurisation RD9 et RD385 - METABIEF" / ARTER - Février 2015
- "Aménagement des intersections Rue du Village - rue Marius Marandin, Avant-projet, Esquisse - METABIEF" / BEREST - Août 2014
- "Aménagement des intersections Rue du Village - rue Marius Marandin, Avant-projet, Plan Masse - METABIEF" / BEREST - Décembre 2014
- "Etude de circulation et de stationnement - METABIEF" / IRIS Conseil - Novembre 2009