



REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

COMMUNE DE SAINT-URSANNE

PLAN DIRECTEUR DES CIRCULATIONS ET DES ESPACES PUBLICS

EXAMEN PREALABLE DU 4 NOVEMBRE 2002

23 OCT. 2003

ADOpte PAR LE CONSEIL COMMUNAL DE SAINT-URSANNE LE ~~31 OCTOBRE 2003~~



Au nom du Conseil communal

Le Maire:

Le secrétaire:

LE SECRETAIRE COMMUNAL SOUSSIGNE CERTIFIE L'EXACTITUDE DES INDICATIONS CI-DESSUS

SAINT-URSANNE, LE - 2 DEC. 2003

LE SECRETAIRE :

APPROUVE PAR DECISION DU 5.1.04

DEPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'EQUIPEMENT



LE CHEF DU DEPARTEMENT : LAURENT SCHAFFTER

1. INTRODUCTION

Les liaisons d'accès et de transit de St-Ursanne ont subi ces dernières années de grands changements générés par l'ouverture de l'autoroute A16 et de ses ouvrages annexes. Ainsi, une route de contournement de la vieille ville a été réalisée sur la rive gauche du Doubs. Elle permet la desserte des communes en direction d'Epauvillers et d'Ocourt en évitant le bourg.

Ces bouleversements au sein du réseau routier ont conduit St-Ursanne à réfléchir et à prendre position sur son aménagement futur lors de l'étude d'un nouveau PAL (plan d'aménagement local - approuvé le 13 octobre 1998).

Une réflexion sur le plan directeur des circulations de la ville de St-Ursanne fut élaborée par le bureau Metron en même temps que le PAL. Ce plan directeur fut soumis à un examen préalable en 1996. Cependant, il n'a pas abouti à l'époque par manque de données, de décisions et de volonté populaire.

Aussi, la commune de St-Ursanne mandata, en 1997, le bureau d'ingénieurs Buchs & Plumey pour l'élaboration d'un projet de circulation et de stationnement en vieille ville afin d'approfondir l'analyse et de compléter l'ébauche du plan directeur « Metron », sur ce lieu précis, à savoir le bourg. Ledit projet fut remis en juillet 1998 aux autorités et fit l'objet d'une séance d'information publique.

Dès lors, la Commune décida de mettre en place, de manière anticipée, les principales mesures de stationnement et de circulation dans la vieille ville proposées par cette étude. Une partie des habitants du lieu critiquèrent cette démarche par le biais de pétitions et de remarques lors d'assemblées communales (cf. rapport de participation - examen préalable). Interpellées, les Autorités tentèrent de rechercher d'autres mesures plus « consensuelles ».

En février 2002, les autorités ont alors soumis au SAT, pour une consultation préalable, un projet qui tentait d'obtenir un consensus général de la population.

Les correctifs et autres suggestions apportés lors de cette procédure, ont conduit les Autorités à approfondir encore leur réflexion et à définir de manière plus précise les objectifs et buts du plan directeur qu'elles désirent mettre en place.

Le présent plan directeur fait état de ce choix et est le fruit d'un rassemblement des réflexions menées de 1996 à aujourd'hui.

2. OBJECTIFS GENERAUX

La création d'une route de liaison sur la rive gauche du Doubs et son rôle de route de contournement qui en fait la voie de transit à travers la ville, a répondu à un objectif de la ville et du Canton (réalisation rapide grâce à la construction de l'A16). Aussi, en matière de circulation, une réflexion essentiellement portée sur le bourg restait à mener afin de fixer les objectifs communaux pour les réalisations à venir dans ce domaine. Cette démarche a été réalisée et les principes qui en résultent, sont présentés ci-dessous.

Remarque : Les objectifs en caractères gras ci-dessous lient les Autorités communales et cantonales. Les textes en italique illustrent le propos.

2.1 OBJECTIFS - TRANSPORTS INDIVIDUELS

- ❑ **Limiter le trafic de transit dans le bourg et en particulier le trafic poids lourd tout en maintenant les accès Est et Ouest de la vieille ville (portes St-Pierre et St-Paul).**
L'accessibilité reste ainsi optimale sans pour autant que la rue du 23-Juin ne redevienne une route de transit (signalisation claire et parcours attractif sur la route de contournement).
- ❑ **Soutenir l'activité commerciale, donc favoriser l'accès et le stationnement des clients du bourg et garantir les livraisons des commerçants dans toute la vieille ville.**
Permettre à St-Ursanne de jouer pleinement son rôle de « centre » d'achats du Clos du Doubs.
- ❑ **Favoriser l'accès et le stationnement des habitants du bourg.**
Rendre attractive la vie dans le bourg ou/et ne pas léser les habitants au détriment du commerce afin de maintenir une densité de population intéressante.
- ❑ **Contraindre les « non-clients » et les « non-habitants » à se parquer en périphérie du bourg et non dans le bourg**
Créer des parkings périphériques attractifs (proches et gratuits)
- ❑ **Modérer au maximum les vitesses de circulation dans le bourg afin de sécuriser tous les déplacements.**
Effectuer une modération de manière simple (par exemple en exploitant la position des places de stationnement) sans créer des obstacles physiques (bornes, bacs,...)

2.2 OBJECTIFS - TRANSPORTS COLLECTIFS

- ❑ Maintenir la desserte de la vieille ville par les cars postaux et développer une aire d'attente confortable.

La liaison reliant la Gare à la vieille ville est essentielle et doit être maintenue.

Les itinéraires postaux doivent être garantis dans leurs déplacements (gabarit) et le lieu d'arrêt doit être attractif (banc, couvert,...)

2.3 OBJECTIFS - PIETONS ET DEUX ROUES

- ❑ Créer des cheminements sécurisés sur le territoire communal et permettre le développement d'un espace convivial au sein de la vieille ville.

Sécuriser les déplacements à pied ou à vélo.

- ❑ Favoriser la découverte ou les déplacements en ville à pied ou à vélo.

Parkings périphériques au bourg, accès attractifs, signalisation adéquate, création de parcours touristiques,...

2.4 OBJECTIFS - EN MATIERE D'AMENAGEMENT

- ❑ Valoriser l'espace bâti et donner un statut particulier au bourg en matière de circulation.

Identifier une zone distincte pour le bourg et marquer clairement ce statut sur les portes d'accès de la vieille ville.

- ❑ Limiter au maximum l'impact visuel dû au trafic en vieille ville pour améliorer l'attrait touristique de la cité médiévale.

La signalisation et le marquage doivent être limités au strict minimum et les obstacles (bacs, bornes, ...) évités.

- ❑ Maintenir dans le bourg tous les modes de circulation afin de répondre à tous les besoins (habitations, livraisons, activités commerciales,...).

« Espace mixte » pour tous les types de transport.

- ❑ Gérer la nécessité de maintenir une offre de stationnement intéressante sans pour autant déprécier le cachet de la vieille ville.

L'agencement des places de stationnement doit préserver « un espace vital » autour ou devant le mobilier à caractère historique (pas de places autour des fontaines, des bâtiments de grande importance historique,...). De même, on évitera le maintien à long terme de places isolées.

3. MESURES GENERALES ENVISAGEES

En réponse aux objectifs énoncés, la Commune souhaite mettre en œuvre :

Remarque : Les mesures en caractères gras ci-dessous lient les Autorités communales et cantonales. Les textes en italique illustrent le propos.

3.1 MESURES - TOUS LES TYPES DE TRANSPORTS

- **La vieille ville est définie comme « zone de rencontre » dans sa globalité (excepté pont St-Jean).**

La zone sera définie aux portes du bourg. La limitation de vitesse sera de 20km/h pour tous les véhicules. Les piétons auront la priorité, mais ne devront pas pour autant gêner inutilement les véhicules.

Selon l'ordonnance sur la signalisation routière, une zone de rencontre est définie de la sorte : Art. 22b :

- 1) Le signal « Zone de rencontre » (2.59.5) désigne des routes situées dans des quartiers résidentiels ou commerciaux, sur lesquelles les piétons peuvent utiliser l'aire de circulation. Ils bénéficient de la priorité, mais ne doivent toutefois pas gêner inutilement les véhicules.*
- 2) La vitesse maximale est fixée à 20km/h.*
- 3) Le stationnement n'est autorisé qu'aux endroits désignés par des signaux ou des marques. Les règles régissant le parcage en général s'appliquent au stationnement des cycles.*

TRANSPORTS INDIVIDUELS

- **Le trafic poids lourds est interdit en vieille ville, excepté pour les livraisons.**

La signalisation relative à cet objet est mise en place aux carrefours giratoires du Tillot et de Lorette.

- **Un régime de stationnement de courte durée dans la vieille ville et de longue durée à l'extérieur des remparts est mis en place.**

Toutes les places de stationnement publiques en vieille ville sont vouées à durée de parcage limitée. La mesure sera en vigueur tous les jours, y compris les jours fériés, de 8h à 18h30. Une signalisation adéquate informera les automobilistes à ce sujet uniquement aux portes du bourg.

Des possibilités de stationnement "longue durée" seront offertes aux pendulaires, touristes ou autres utilisateurs à l'extérieur des remparts.

- L'introduction d'un macaron est souhaitée car ce dernier apporte une solution intéressante aux besoins des habitants.

Un macaron est proposé aux habitants de la vieille ville sur la base d'un règlement à élaborer. Ce macaron permet un stationnement de longue durée en zone bleue.

PIETONS ET DEUX ROUES

- Le pont St-Jean est réservé aux piétons et aux deux roues (mise en place d'une interdiction de circuler pour les véhicules à moteur).

Ce passage en site propre est direct et très attractif.

- Les propositions développées en 1995 par le bureau Metron restent d'actualité, à savoir :
(Eléments repris du : rapport final sur la révision de l'aménagement local, bureau Metron, novembre 1995)

- ⇒ Le long des routes accédant au bourg (route de St-Hyppolite, route de la Croix, route des Rangiers), mise en place de bandes piétonnes. Caractère quotidien et utilitaire des déplacements (achats, école, travail). Séparation plus ou moins marquée avec la chaussée adjacente, revêtement général en dur
- ⇒ Sur la rive gauche du Doubs, cheminement piétonnier (voire deux-roues entre la Cité et la porte Est) à caractère de loisirs et de randonnée : la majeure partie du parcours est comprise dans le paysage libre. Le cheminement est en général séparé de la chaussée. Revêtement dur (inondation, personnes handicapées)
- ⇒ Cheminements dans le secteur des ruines du Château. Mise en valeur du site, signalisation des parcours.
- ⇒ Cheminement direct de la gare à la zone d'équipement public de Lorette : nécessité d'un nouveau trottoir le long de la route de liaison
- ⇒ Continuité avec les réseaux cantonaux (chemin de randonnée pédestre, itinéraires cyclables).

3.2 MESURES - EN MATIERE D'AMENAGEMENT

Remarque : *Tout ce qui est présenté ci-dessous apparaît à titre de commentaires.*

- ❑ D'une manière générale, le double sens de circulation est maintenu dans les rues de la cité médiévale afin de favoriser les accès et livraisons tout en contribuant à la modération des vitesses de circulation.
- ❑ Fermeture occasionnelle de la vieille ville à partir du samedi en fin de journée jusqu'au dimanche soir (exception pour les habitants).

Les Autorités envisagent cette mesure lors de manifestations ponctuelles et lors des week-end d'été (de l'Ascension à la fête de St-Ursanne), afin de favoriser l'intérêt touristique du lieu.

- ❑ Les propositions développées en 1995 par Metron concernant le mode d'aménagement des rues [types I, II et III] restent d'actualité et sont présentées dans l'annexe 3.
(Eléments repris du rapport final sur la révision de l'aménagement local, bureau Metron, novembre 1995)

4. CONCEPTION DE DETAILS

4.1 EN MATIERE DE CIRCULATION

Ainsi en matière de circulation et de stationnement dans la vieille ville, on peut faire part des remarques suivantes :

- *Rue du 23 Juin*
Route d'accès au bourg pour les véhicules motorisés. Circulation maintenue à double sens. Stationnement groupé en bordure de chaussée. Disposition des places devant l'Hôtel de Ville en épi, choix souhaité par les Autorités pour une raison de mise en valeur de la Collégiale et de sécurité du passage sous la porte St-Paul (la Commune procédera à un essai avant de se prononcer définitivement)
- *La Ruelle - Rue de l'Hôpital - Rue Verdat*
Double sens de circulation maintenu dans toutes ces ruelles, choix souhaité en raison de la présence de la laiterie et de la problématique de ses accès. Pas de changement concernant le stationnement de véhicules.
L'impact visuel du parcage disposé sur les rives du Doubs (devant la Poste et la Raiffeisen) est limité à son strict minimum (places uniquement dans le prolongement des cases privées)

- *Rue Vaicle*
Pour éviter la sortie dangereuse sur la rue du 23 Juin (très peu de visibilité), un sens unique est admis à la rue Vaicle pour cette question de sécurité.
- *Rue des Bouviers - Rue du Quartier - Rue de la Tour - Rue Basse*
La circulation est théoriquement autorisée mais n'est pas souhaitée. Le stationnement quasi inexistant dans ces zones dissuadera l'utilisation de ces rues par des véhicules motorisés

L'annexe 1 fait état des restrictions de circulation dans le périmètre du bourg.

4.2 EN MATIERE DE SIGNALISATION

Le plan de l'annexe 1 présente notamment le principe de signalisation admis pour le bourg. Le positionnement des panneaux de signalisation pourra légèrement s'écarter de la position présentée sur le plan, lors de la réalisation.

4.3 EN MATIERE DE STATIONNEMENT

Extra muros

L'offre actuelle en places de stationnement extra muros (longue durée) est présentée sur l'annexe 2. Elle sera évidemment évolutive. D'ailleurs, certaines aires de stationnement comme celles situées devant la porte St-Pierre font l'objet de projet d'agrandissement. Le but à long terme reste un maximum de places périphériques pour un minimum au centre.

Intra muros

L'annexe 1 présente également l'agencement des cases de stationnement de la vieille ville tel qu'il est souhaité par les autorités, à ce jour (volonté de garantir une offre suffisante). Cette disposition s'écarte peu de l'état existant.

L'agencement des cases et le nombre total des cases recensées en vieille ville seront modulables avec le temps. En effet, l'évolution possible de la demande et des mentalités des utilisateurs permettra certaines adaptations touchant les places de stationnement. Ainsi, on peut envisager à long terme une diminution du nombre de cases de stationnement au bénéfice d'aménagement d'intérêt public. De même, la suppression des cases isolées sera également souhaitable.

5. CONCLUSION

Un plan directeur des circulations est un document important qui fixe à long terme les volontés de la Commune en matière de gestion des circulations, du stationnement et de la signalisation.

Dans le cas de St-Ursanne, l'avènement de l'autoroute et de ses liaisons routières de raccordement a permis la construction d'une route de contournement de la ville. Aussi, par cette nouvelle liaison, la Commune a réglé l'essentiel de la problématique des circulations de la ville en général.

Seul l'avenir du centre ancien, qui présente une qualité historique indéniable et une valeur touristique forte, restait à imaginer en matière de circulation et de stationnement. Dès lors, ce point représentait l'essentiel du plan directeur, mais aussi une problématique difficile à solutionner. La mise en place de certaines mesures à titre d'essai, de séances d'information et de procédures de larges consultations, a permis malgré tout de trouver une solution de consensus sur ce plan après plusieurs années d'analyses et de procédures.

A ce jour, le plan directeur rendu dans le présent document arrête et définit :

- ❑ Les objectifs qui permettront de guider les Autorités communales dans toutes les conceptions et les réaménagements futurs de rues à l'échelle de la ville.
- ❑ Les mesures générales qui permettront d'atteindre les objectifs définis.
Elles se résument aux choix principaux suivants :
 - Mise en place d'une zone de rencontre dans l'enceinte de la vieille ville
 - Interdiction de circuler pour les poids lourds dans la vieille ville
 - Fermeture du pont St-Jean aux véhicules motorisés
 - Mise en place de régimes de stationnement précis : temps de stationnement limité en vieille ville ; stationnement de longue durée à l'extérieur du bourg ; système de macaron dans la vieille ville pour les habitants de celle-ci.
 - Développement de liaisons piétonnes et cyclables attractives et sûres.

L'acceptation de ce plan directeur par les Autorités cantonales et communales mettra un terme à une procédure qui dure depuis huit ans et permettra enfin à ces deux instances de s'accorder sur des objectifs communs.

Bureau d'ingénieurs Buchs & Plumey
Olivier Adatte



Porrentruy, le 13 novembre 2003

D4 Aménagement des rues

Une rue est un élément d'une commune, comme les maisons, l'église, la forêt. Les habitants utilisent la rue pour circuler, se rencontrer, flâner, voir ce qui se passe, c'est leur lieu de vie commun. Les habitants (tous, les jeunes et vieux, les automobilistes, les piétons, les handicapés) réclament un espace - la rue - qui puisse satisfaire leurs besoins. Ils exigent d'une seule chose plusieurs usages. Satisfaire cette valeur d'usage, tel doit être le rôle d'une rue.

Trois types de rue, avec leurs aménagements spécifiques, sont proposés ci-après. Le critère de base de la classification est la valeur d'usage de la rue qui dépend:

- de la situation de la rue dans le dispositif de la localité;
- de l'espace-rue hérité du passé et modifié selon les besoins actuels et représentatif d'un quartier;
- de la volonté d'organiser les circulations selon certains objectifs valables pour l'ensemble de la localité.

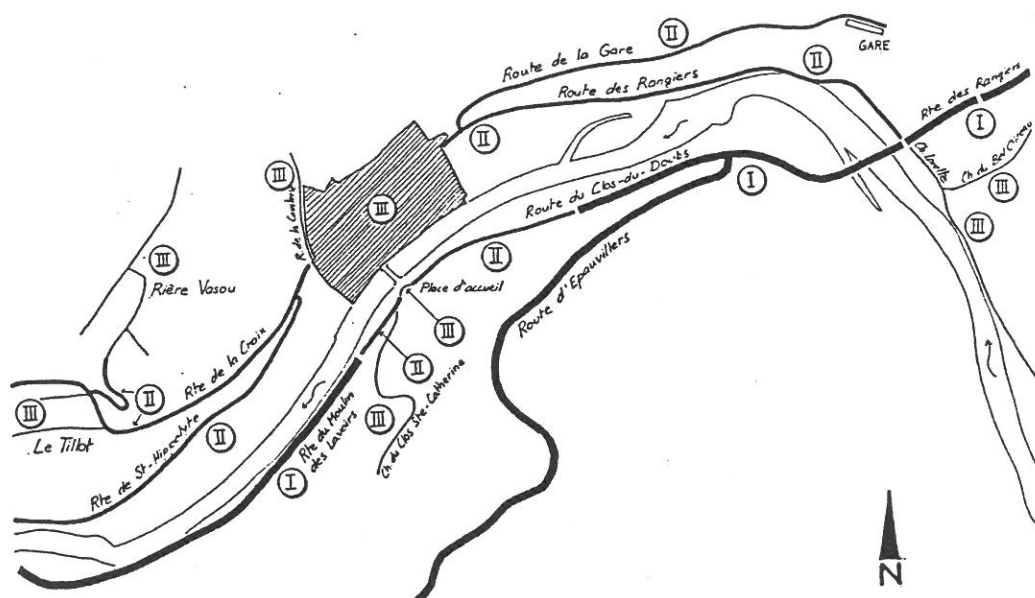


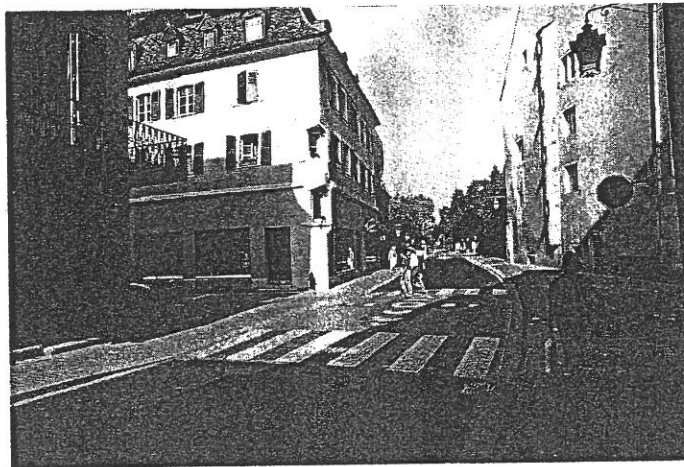
Fig. 24: Classification des rues de St-Ursanne en fonction de la valeur d'usage (Types de rue I, II et III)

Type 1

Rue à circulations en général séparées

C'est typiquement la route cantonale principale en localité avec un trafic moyen à important:

- le trafic motorisé occupe la chaussée et n'a pas besoin en général d'utiliser les abords;
- les piétons occupent les abords de la chaussée, dans un espace qui leur est prioritaire;
- les deux-roues occupent en général la chaussée, et non les espaces-piétons; des voies séparées sont possibles (longueur et continuité suffisante); leur sécurité est avant tout assurée par une vitesse peu élevée des véhicules motorisés;
- les traversées piétonnes sont localisées sur un point (traversée importante) ou sur un secteur (zone centrale); elles sont assurées par une bonne visualisation de la traversée et par des vitesses modérées des véhicules motorisés;
- l'aménagement spatial dépend du caractère des lieux et des utilisations locales; il marque la séparation des circulations.
- la largeur de la chaussée varie entre 5,5 m et 6,5 m; les surlargeurs en courbe sont à prévoir seulement lorsque la visibilité est insuffisante.



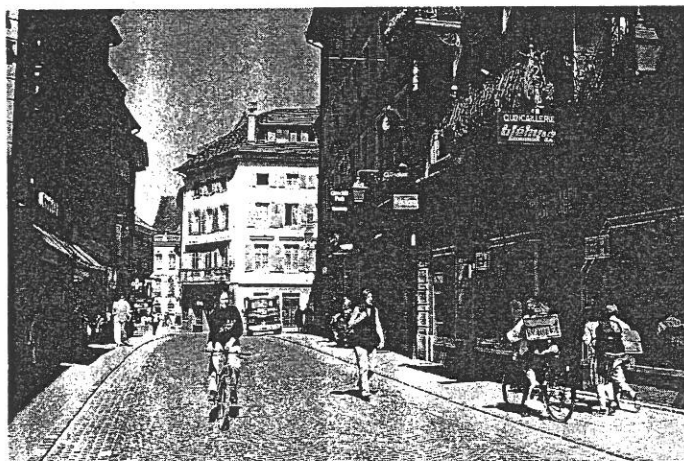
Porrentruy.
Rue Trouillat.
Type 1
Rue à circulations en
général séparées.

Type 2

Rue à circulations mixtes

C'est typiquement une route secondaire structurante avec un trafic moyen à faible. Mais c'est aussi des rues de quartier où la route "pour rouler" est un élément prédominant de son organisation, même si le trafic est très faible. Pour ces rues, on peut dire en général qu'"on voit la chaussée". Les caractéristiques générales sont les suivantes:

- les voitures, les piétons, les cyclistes utilisent toute la chaussée; plus le trafic motorisé est important, plus les piétons utilisent les abords; les cyclistes restent sur la chaussée;
- les voitures ou les camions utilisent les abords pour les cas de croisement nécessitant un gabarit important;
- sauf cas particulier, il n'y a pas de traversée piétonne spécialement visualisée ou marquée. Les traversées sont assurées partout;
- les vitesses des véhicules sont maintenues modérées (mesures d'aménagement et de signalisation);
- l'aménagement spatial est dépendant du caractère des lieux et des utilisations locales; la chaussée est reconnaissable visuellement, les abords ont un caractère bien marqué, ils sont prioritairement aménagés pour les besoins liés aux maisons; les bords de chaussée permettent des utilisations transversales commodes.
- l'aménagement spatial est d'une manière importante lié au caractère d'ensemble du quartier (rue ancienne, nouvelle route d'un quartier de villas);
- la largeur de la chaussée varie entre 4,2 m et 6,5 m; 4,75 m est une largeur normale qui permet le croisement d'un poids-lourd et d'une voiture; 3,25 m est une largeur minimale possible sur certains tronçons permettant le croisement d'une voiture et d'un cycle.



Porrentruy.
Rue du 23 Juin.
Type 2
Rue à circulations
mixtes.

Type 3

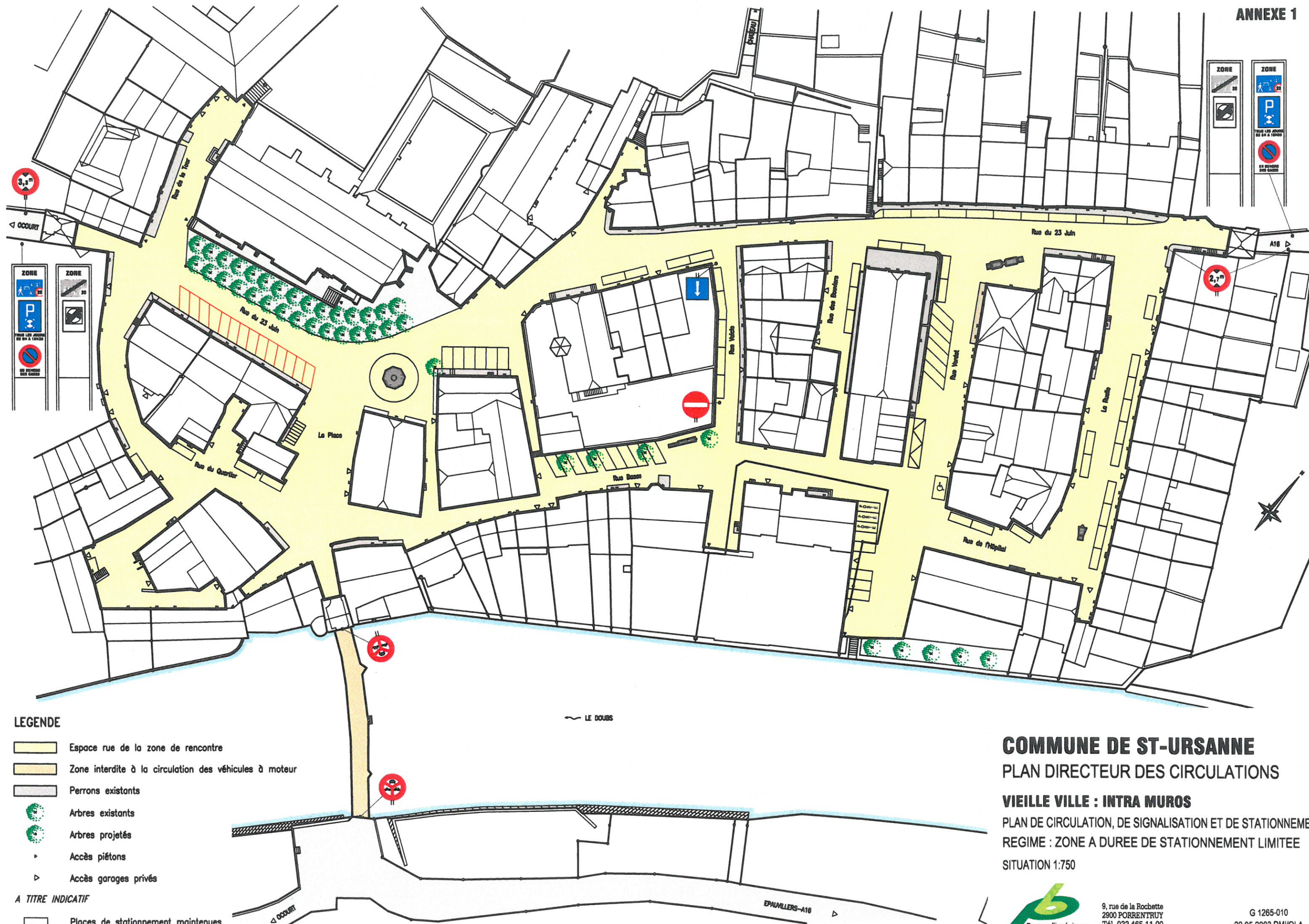
Rue de quartier à circulations mixtes sur surface à usages multiples

C'est typiquement une rue étroite du bourg ou d'un quartier, une rue que les habitants utilisent en partie par la force des choses, une rue résidentielle. Les caractéristiques générales sont les suivantes:

- les voitures, les piétons et les cyclistes utilisent la totalité de l'espace-rue, la chaussée n'est pas en principe délimitée;
- le trafic motorisé est essentiellement lié à l'accès; son allure est explicitement modérée (mesures d'aménagement et de police);
- l'aménagement spatial est très fortement dépendant du caractère des lieux et des utilisations locales; la chaussée n'est pas marquée; la totalité de l'espace aménagé permet le passage de poids lourds; le croisement est ça et là possible;
- les utilisations liées aux bâtiments contigus à l'espace-rue ont priorité; en général l'espace-rue à disposition est limité;
- l'aménagement spatial est d'une manière importante lié au caractère d'ensemble du quartier (rue du bourg, nouveau quartier etc.);
- la seule condition géométrique est le passage d'un poids-lourd (déménagement, feu, voirie) qui utilise tout l'espace-rue.



Porrentruy.
Chemin des Chenevières.
Type 3
Rue à circulations
mixtes sur surfaces à
usages multiples.



COMMUNE DE ST-URSANNE

PLAN DIRECTEUR DES CIRCULATIONS

VIEILLE VILLE : EXTRA MUROS

OFFRE EN STATIONNEMENT PREVUE A COURT TERME

REGIME : STATIONNEMENT DE LONGUE DUREE

SITUATION 1:2500



9, rue de la Rochette
2900 PORRENTUAY
Tél. 032 465 11 00
Fax 032 465 11 05
bp_por@bluewin.ch

G 1265-009
22.05.2003 DMI/OLA
11.11.2003 DMI/OLA

