

Metron

CH - 5200 Brugg

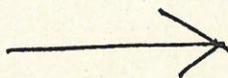
Stahlrain 2

Fax 056 489 100

Tel 056 489 111

Plan directeur des
circulations et des
espaces publics

à me fournir
(SAT)



page de titre officielle

République et Canton du Jura
Commune de Saint-Ursanne

Avril 1997

Table des matières

1.	Circulations motorisées et stationnement pour la commune	2
2.	Circulations motorisées et stationnement pour le bourg	3
2.1.	Conception générale des circulations et du stationnement	4
2.2.	Plan des circulations et du stationnement pour le bourg	4
2.2.1.	Système général	4
2.2.2.	Aménagements particuliers	5
2.2.3.	Régime de stationnement	7
2.2.4.	Bilan des cases de stationnement	8
3.	Circulation des piétons et des deux-roues	9
3.1.	Objectifs	9
3.2.	Description	9
4.	Aménagement des rues	11

1. Circulations motorisées et stationnement pour la commune

Voir plan n° 1 en annexe. Plan directeur des circulations et des espaces publics - Circulations motorisées et stationnement pour la commune.

Objectifs

- Diminuer les charges de circulation dans le bourg et sur les routes cantonales actuelles
 - favoriser le transit par la nouvelle route de liaison
 - permettre au trafic touristique l'accès au bourg, mais sans l'occuper (→ système d'information et de stationnement)
- Permettre l'accès au bourg (commune-relais) pour les achats et services des habitants de région (Clos-du-Doubs)

Description

Les visiteurs sont informés aux entrées de la localité du système de circulation et stationnement valable pour la commune.

Le stationnement sans restrictions est possible vers les trois portes du bourg. A l'intérieur du bourg, le stationnement est réglé pour favoriser les habitants et les clients-achats. Des cases de stationnement de réserve (afflux touristiques) sont disposés aux alentours du bourg. Ces secteurs de stationnement sont reliés au bourg par des cheminements piétons attractifs.

La route de liaison permet une circulation fluide. Elle offre de bonnes conditions aux piétons (cheminements parallèles, traversées visibles et sûres). Les vitesses sont modérées dans la localité → marquer le passage entre le paysage et la localité à reconnaître (portes). Les carrefours importants du dispositif de base sont les giratoires.

Les routes secondaires sont aménagées en fonction des exigences locales. La largeur de la chaussée peut être réduite à env. 5m.

Des cases de stationnement sont offertes près des zones d'utilité publique (Pont St-Jean, lage, parc du Tillot etc.). Elles sont à aménager selon leur usage et le caractère du lieu (par ex. pour la plage, éviter un revêtement en dur).

2. Circulations motorisées et stationnement pour le bourg

Voir plan n° 2 en annexe. Plan directeur des circulations et des espaces publics - Circulations et stationnement dans le bourg.

9

Bourg

conflit stationnement/utilisation

La Ruelle.

La rue est occupée presque entièrement par les véhicules en stationnement. Il n'y a pratiquement pas de mobilier urbain et de plantations.

9'

Aarberg (BE).

Les bâtiments ont une aire de dégagement. Le stationnement et les circulations s'effectuent au centre de l'espace public.

2.1. Conception générale des circulations et du stationnement

Eléments de la conception:

- Axe principal Est-Ouest (Rue du 23 Juin) traversant le bourg: PP pour clients des commerces et restaurants. (+ visiteurs + habitants)
- Boucle de circulation (La Ruelle, Rue de l'Hôpital, Rue Verdat) desservant de nombreux commerces, la laiterie et la poste, permettant les livraisons à la Coop et les circulations des cars PTT;
PP pour clients des commerces et restaurants, place livraisons Coop, place livraisons laiterie, arrêt PTT. (+ visiteurs + habitants)
- Zone piétonne, avec circulation interdite sauf ayants droits (habitants, clients des hôtels pour charger et décharger les bagages).
- Hors de la zone piétonne, le stationnement est aussi limité. Les restrictions peuvent être réalisées soit au moyen d'une zone bleue (durée maximale de stationnement de 90 min.) ou d'un horodateur moderne (taxe selon la durée et la politique de stationnement). Les habitants du bourg font l'objet de faveurs.

Boucle à sens unique où à double sens?

metron : double sens

Zone bleue ou horodateur?

metron : horodateur

2.2. Plan des circulations et du stationnement pour le bourg

2.2.1. Système général

L'ordonnement des cases de stationnement doit respecter les espaces-rues et les places. Deux principes sont applicables:

1. Les cases sont groupées en bandes ou paquets. Il faut éviter si possible les cases isolées, surtout celles proches de lieux sensibles tels que:
 - passage sous la Mairie (case de la police)
 - fontaines
 - entrée vers les escaliers qui mènent au château
 - ancienne halle
 - une case isolée au Nord de La Ruelle
 - une case isolée au Sud de la Rue Verdat
2. Les cases ne doivent pas être collées aux façades des maisons, ces dernières définissant la limite ou le cadre de l'espace-rue, et ceci par les moyens suivants:
 - Espace de dégagement des bâtiments entre la façade et les cases de stationnement (par exemple Rue du 23 Juin). Cet espace peut être considéré comme le socle des maisons et peut faire

l'objet d'un traitement particulier (rehaussement, matériaux) et d'un usage "privé" (banc, pots de fleurs, etc.).

10
Aarberg

Aarberg (BE).
Utilisation des aires
de dégagement des
bâtiments.

- Espace central de stationnement, libérant les 2 côtés de l'espace-rue, tant du point de vue fonctionnel que visuel. Cet espace central, bien visible, est intégré dans la structure de la rue et doit faire l'objet d'un traitement soigné (structure répétitive, changement "doux" de matériaux). Ce moyen est retenu par la commune pour la Place Béguelin.

2.2.2. Aménagements particuliers

Voir plan n° 3, Aménagement du stationnement dans le bourg - Illustration

La Ruelle

Série de parallélogrammes accueillant 2 cases ou plus. Entre ces figures, passage pour accéder aux garages, ou pour passer d'un côté de rue à un autre.

Sens unique ou
double sens?

Circulation à double sens ou à sens unique à définir.

metron : double sens

Itinéraire bus comme actuellement.

Rue Verdat

Stationnement groupé oblique (voire à angle droit) le long du bâtiment Coop.

Livraisons par l'arrière de Coop.

Circulation à double sens ou à sens unique à définir.

Sens unique ou
double sens?

metron : double sens

Place Roland Béguelin

Limites nouvelles définies. arborisation. Partie minérale jusqu'au bord du Doubs.

Réaménagement des alentours de la poste. Au Nord du bâtiment, définition d'un espace-rue (Rue Basse) avec une série d'arbres compris dans le socle du bâtiment (l'actuelle façade est innattractive).

Les cases de stationnement sont supprimées et reportées à l'Est (visiteurs) et à l'Ouest (habitants) du bâtiment. La Rue Basse est dans la zone piétonne.

Bande centrale de stationnement accessible par une boucle de circulation. Interruption de la bande pour laisser circuler les véhicules des pompiers dont le dépôt est la halle.

Collégiale - Pont St.-Jean

Supprimer les PP vers l'allée de tilleuls. Dégager la mairie.

Stationnement oblique (voire à angle droit) le long de la bande de bâtiments côté Hôtel de la Cigogne.

Stationnement ordonné au bord du large espace compris entre la Collégiale et l'Hôtel la Demi-Lune.

Stationnement habitants en face de l'hôtel.

Boucle de circulation.

Illumination centrale suspendue.

Supprimer les PP autour de la Fontaine.

Simple marquage des cases, pas de changement de revêtement.

Stationnement nouveau

Au nord de l'Hôtel des Deux-Clefs

A l'Ouest de l'Hôtel de la Cigogne

Devant l'Hôtel de la Demi-Lune

Rue du 23 Juin, vers la fondation Béchaux

Rue du Quartier, remaniement des cases

Rue Basse, suppression d'une case avec aménagement nouveau souhaitable

2.2.3. Régime de stationnement

Toutes les cases de stationnement font l'objet de restrictions dans le bourg.

Les cases situées en zone piétonne ne sont accessible qu'aux riverains munis d'une autorisation.

Les autres cases peuvent être réglées par deux mesures:

- zone bleue, max. 90 minutes, avec privilège pour les riverains munis d'une autorisation;
- parking payant, avec parcomètres centraux modernes et privilège pour les riverains munis d'une autorisation.

Les clients des hôtels peuvent accéder à l'hôtel en voiture, mais doivent stationner à l'extérieur du bourg pour une longue période dépassant 90 min..

Dans la zone piétonne, accès possible pour chargement/déchargement pendant des périodes limitées (par exemple que le matin jusqu'à 11 h).

2.2.4. Bilan des cases de stationnement

Ce bilan ne concerne que le nombre des cases, et non pas l'utilisation des cases.

Une case bleue est plus utilisée qu'une case blanche (une case blanche est occupée en moyenne 6 h, une case bleue ne peut être légalement occupée que pendant 90 min. au maximum).

Avant

Nombre de cases zone blanche:	76
Nombre de cases réservées:	<u>7</u>
Total	83

Après

Nombre de cases zone bleue/zone payante:	68
Nombre de cases réservées:	4
Nombre de cases zone piétonne (habitants):	24
Total	96

Le nombre de cases après (96) est maximum; le nombre de cases marquées ne diminue pas globalement avec la nouvelle conception.

Le parking hors cases n'a pas été évalué.

Le nombre élevé de cases de stationnement en zone bleue/zone payante (env. 3/4 de l'offre nouvelle totale) permet une utilisation potentielle beaucoup plus élevée du stationnement dans le bourg de St-Ursanne.

3. Circulation des piétons et des deux-roues

Voir plan n° 4, Plan directeur des circulations et des espaces publics -
Circulation des piétons et des deux-roues

3.1. Objectifs

- Assurer et rendre le plus attractif possible les déplacements des piétons et des deux-roues
→ cheminements courts et directs
→ qualité de l'aménagement spatial
- Mettre en place des itinéraires satisfaisant le maximum de besoins (travail, loisir, habitant, visiteur)
- Assurer une bonne intégration des itinéraires dans les structures locales (cours d'eau, route, quartier, monuments, etc.)
- Assurer la continuité des réseaux aux niveaux local et régional
- Améliorer les arrêts des transports en commun en faveur des usagers.

3.2. Description

Le Pont St-Jean est réservé aux piétons et aux deux-roues.

Les deux nouveaux ponts fournissent une nouvelle occasion de découverte et d'appropriation du territoire. Circuits de randonnée possibles.

Nouvelle zone piétonne comprenant une partie du bourg, le pont St-Jean et la place d'accueil.

Passage nouveau à travers l'ancienne école (relation directe bourg - école - partie ouest de la localité).

Le long des routes accédant au bourg (Route de St-Hyppolite, Route de la Croix, Route des Rangiers), mise en place de bandes piétonnes. Caractères quotidien et utilitaire des déplacements (achats, école, travail). Séparation plus ou moins marquée avec la chaussée adjacente, revêtement en général dur.

Sur la rive gauche du Doubs, cheminement piéton (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).

Cheminelements 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.

Cheminement au bord du Doubs dans le secteur des Saules, avec continuation en limite Ouest du bourg.

Pas de cheminement au Sud et à l'Est du bourg: jardins privés, absence de continuité.

Rière Vasou: combinaison de liaisons verticale et horizontale; réalisation par étapes. Nouveau trottoir le long de la route du Col de la Croix.

Continuité avec les réseaux cantonaux (chemin de randonnée pedestre, itinéraires cyclables).

12

arrêt car postal

Arrêt du car postal.

L'aménagement des arrêts en faveur des usagers mérite une amélioration.

4. 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. 1: Classification des rues de St-Ursanne en fonction de la valeur d'usage (Types de rue I, II et III)

Type 1Rue 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.

Type 3Rue 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.

15

Porrentruy.
Chemin des Chene-
vières.
Type 3
Rue à circulations
mixtes sur surfaces à
usages multiples.