

VILLE DE MONTBELIARD

SEDD
société d'équipement
du département du Doubs

DISTRICT URBAIN
DU PAYS DE
MONTBELIARD

Z.A.C LES PORTES DU JURA

Etude de circulation

AGENCE D'URBANISME DU PAYS DE MONTBELIARD
C.E.T.E DE LYON

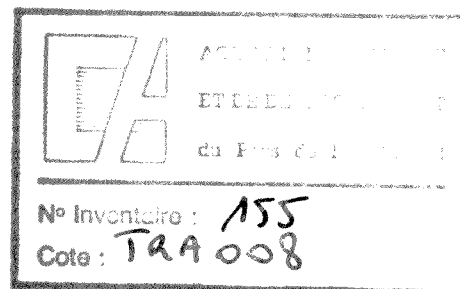
VILLE DE MONTBELIARD

SEDD
société d'équipement
du département du Doubs

DISTRICT URBAIN
DU PAYS DE
MONTBELIARD

Z.A.C LES PORTES DU JURA

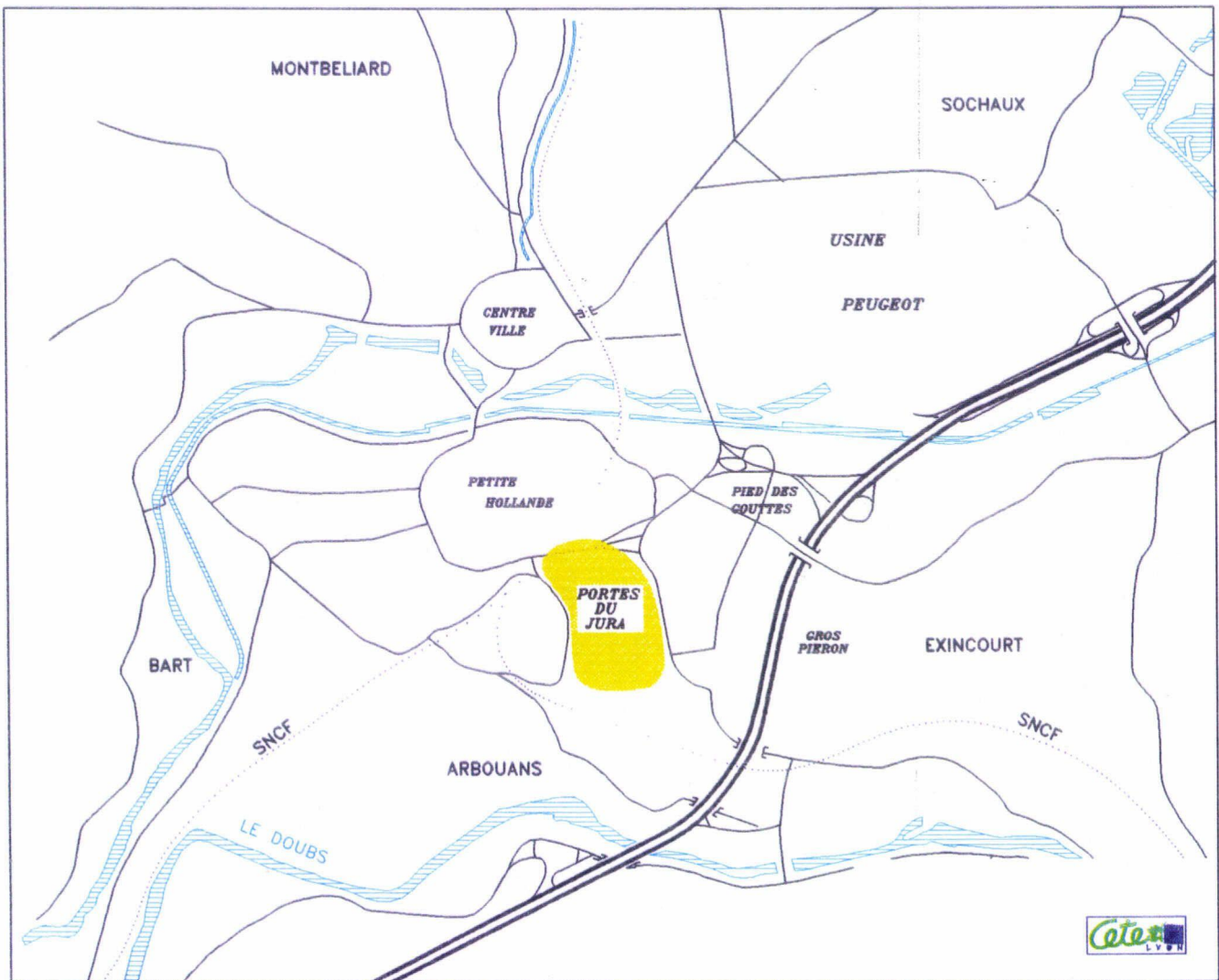
Etude de circulation



SOMMAIRE

I. ANALYSE STRUCTURELLE URBANISME - VOIRIE	6
II. FONCTIONNABILITE DU NOUVEAU SCHEMA DE VOIRIE	12
1. Impact d'une ouverture Sud des Portes du Jura sur le CD 34	14
2. Proposition pour l'accessibilité des Portes du Jura	17

PLAN DE SITUATION DE LA Z.A.C.

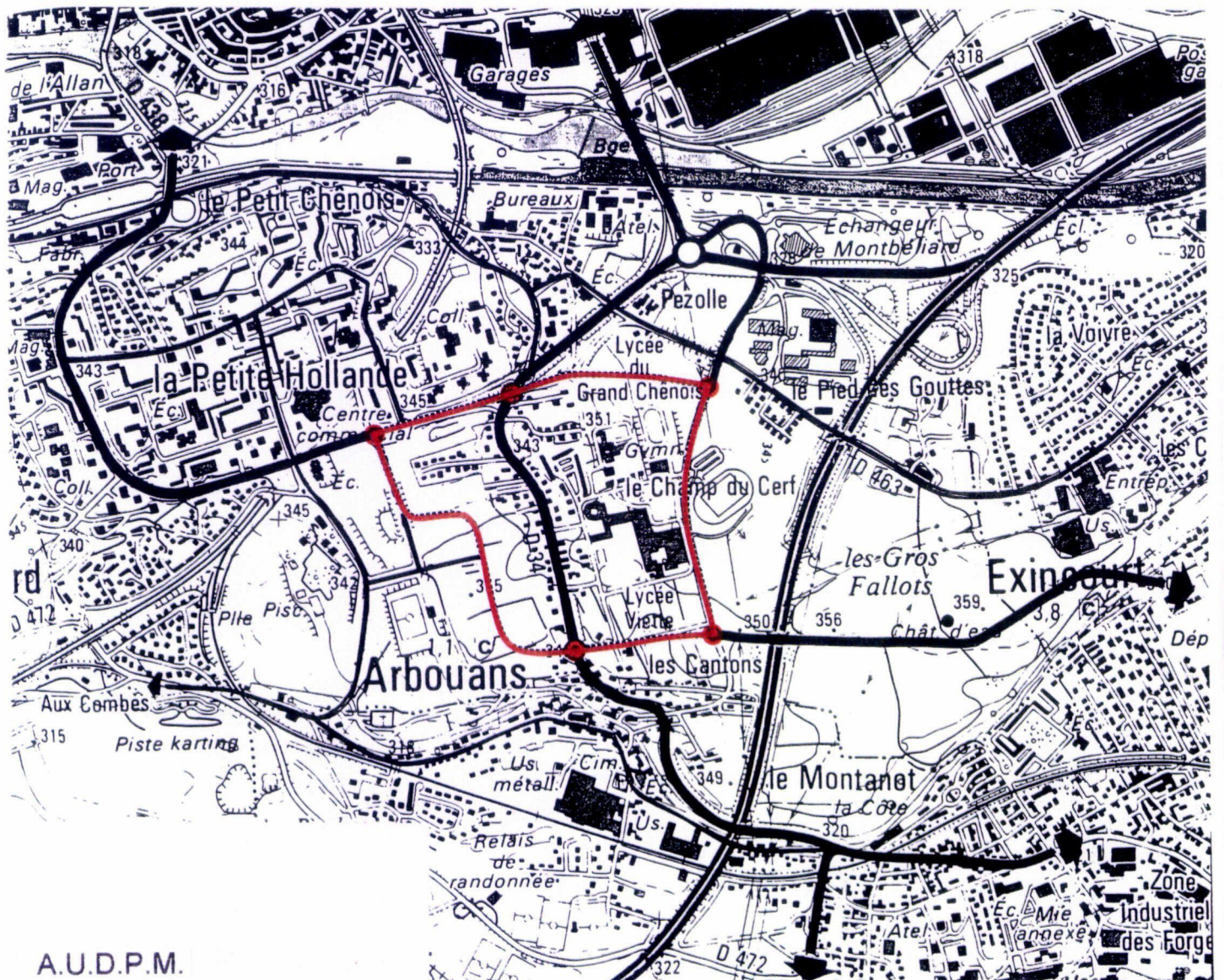


Le secteur urbain comprenant la Petite Hollande, les Portes du Jura, le Pied des Gouttes et Gros Piéron est un secteur charnière entre le nord et le sud du District, géographiquement et en terme de développement : extension de la zone commerciale du Pied des Gouttes, développement du pôle universitaire de Montbéliard, réserve foncière de 40 ha sur Gros Piéron.

A partir d'une analyse sur le développement du pôle universitaire, l'Agence d'Urbanisme du Pays de Montbéliard a réalisé un projet urbain visant à unifier l'ensemble des projets du secteur urbain et à les mettre en relation avec l'agglomération.

L'objectif de l'étude est d'analyser la fonctionnalité du schéma de voirie défini par l'Agence dans le cadre de ce projet urbain.

FONCTIONNEMENT GENERAL



I - ANALYSE STRUCTURELLE URBANISME - VOIRIE

L'Agence d'urbanisme a parfaitement analysé le processus de réflexion sur les zones de développement, conduisant à des projets ayant leur propre logique interne mais à un réseau viaire mal structuré.

L'analyse est reprise ci-après, pour chaque zone du secteur d'étude, en terme **d'accessibilité** : définition et hiérarchisation des accès, mise en évidence des dysfonctionnements.

Deux points majeurs sont à retenir :

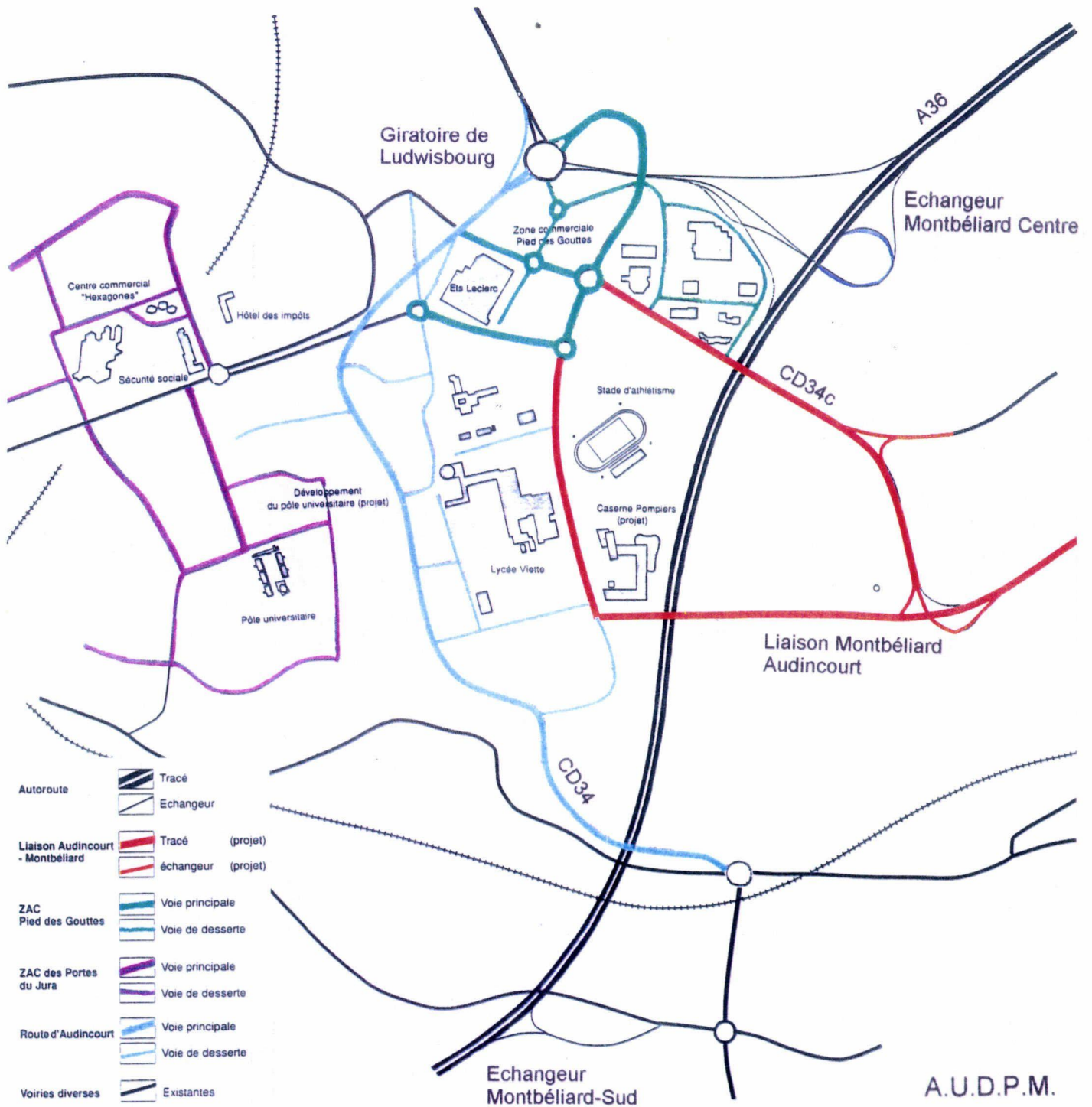
⇒ **les projets accentuent la concentration actuelle des flux sur le giratoire de Ludwisbourg**, résultant à la fois de la structure urbaine et de la structure viaire.

Il faut éviter le blocage de ce point clé du réseau, et il convient donc de valoriser ou créer des itinéraires alternatifs

⇒ **le secteur d'étude est globalement mal relié au sud de l'agglomération** :

- absence de liaison directe avec le CD.34 pour les Portes du Jura, le Pied des Gouttes et Gros Pieron, et liaison médiocre pour la Petite Hollande,
- liaison peu lisible avec l'échangeur de Montbéliard Sud de l'autoroute A36, conduisant les usagers à emprunter l'échangeur de Montbéliard Centre.

PLAN DE VOIRIE existant et les projets

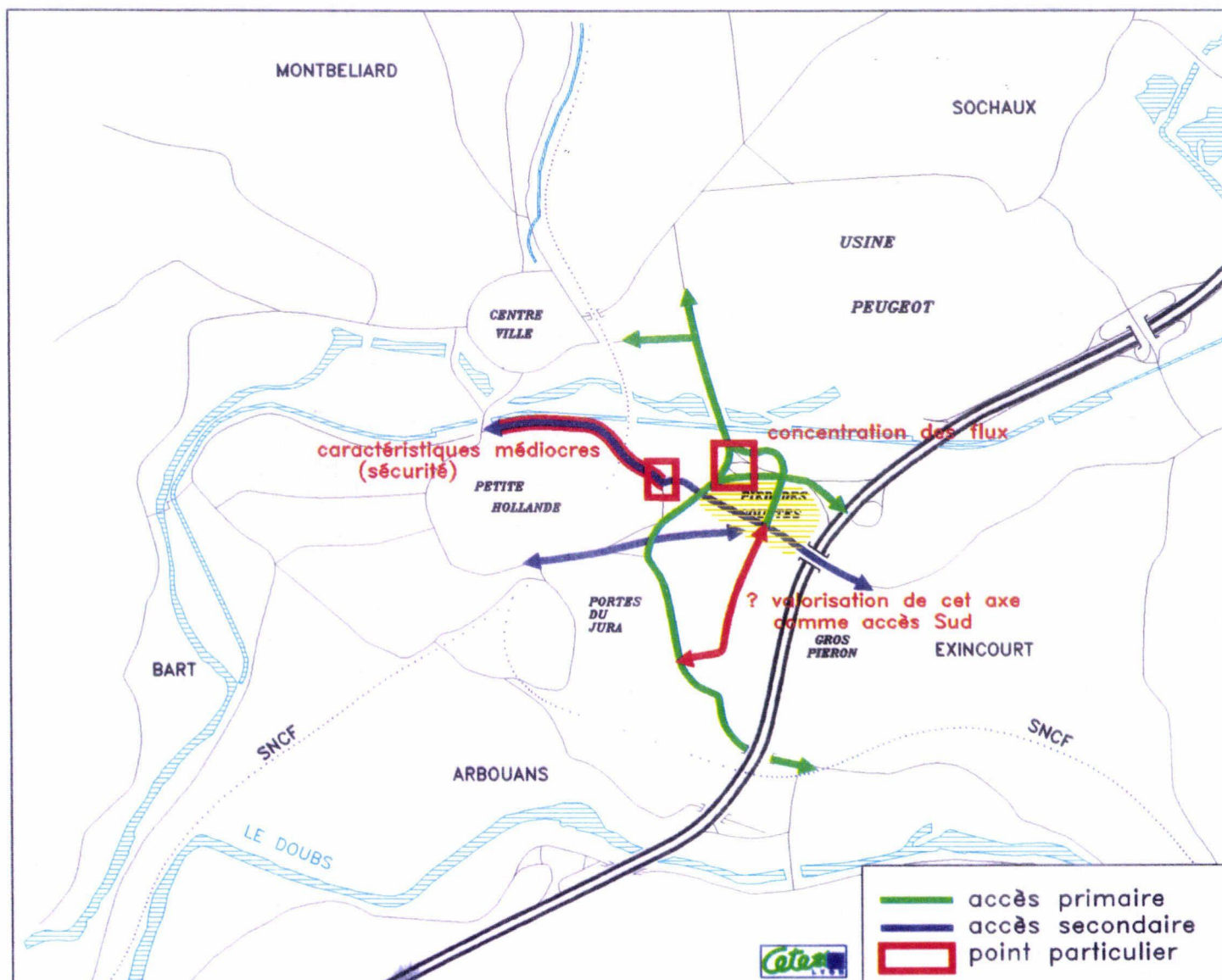


ACCESSIBILITE DE LA ZONE COMMERCIALE DU PIED DES GOUTTES

Hormis pour les liaisons vers la Petite Hollande et Exincourt, le giratoire de Ludwisbourg est un point de passage obligé.

Deux itinéraires alternatifs, peuvent être valorisés :

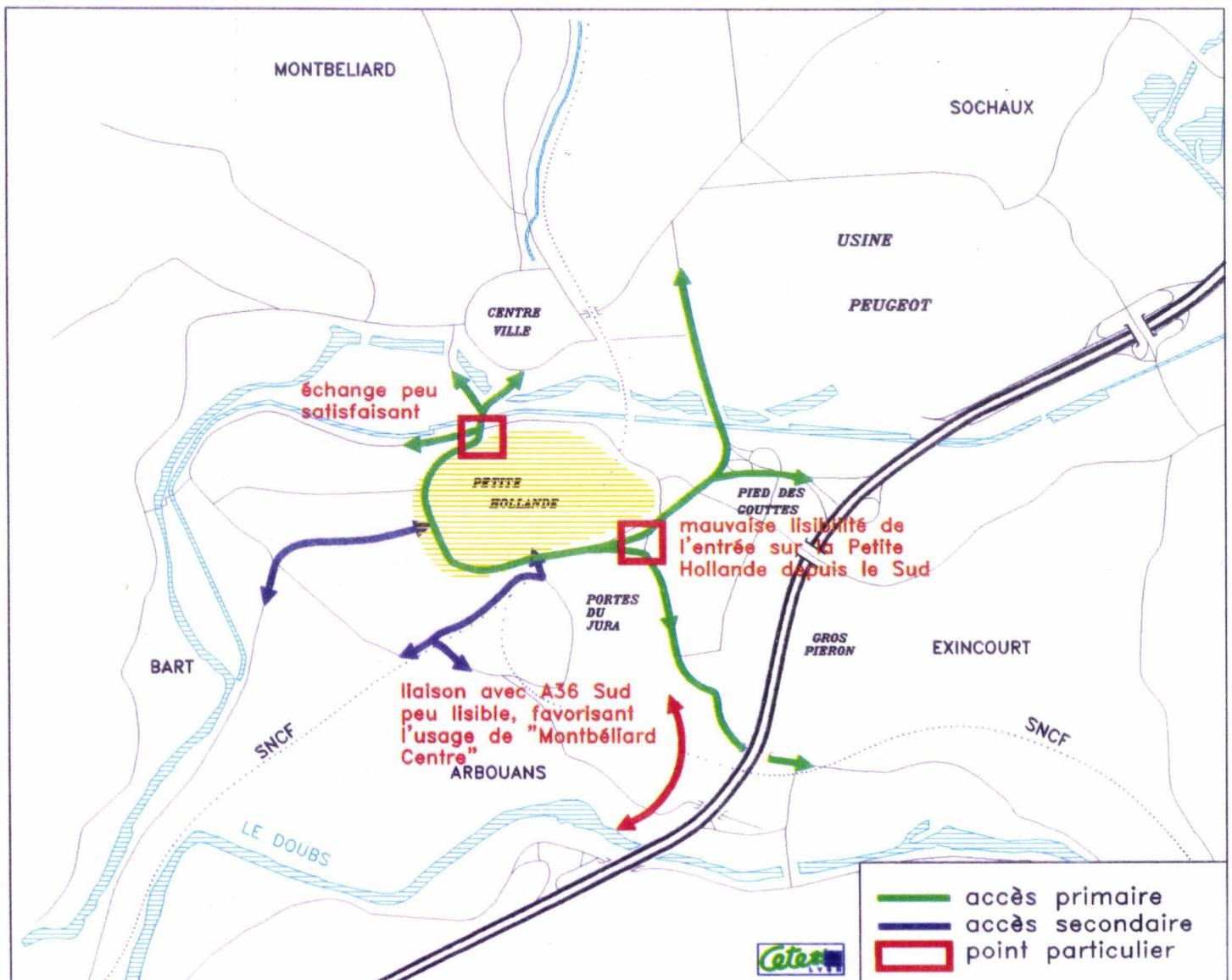
- l'axe Champ du Cerf - Courts Cantons vers le CD.34 pour les liaisons vers le Sud-Est ;
- la route d'Audincourt, le long du canal du Rhône au Rhin, pour les liaisons vers le Centre, l'Ouest et le Sud-Ouest.



ACCESSIBILITE DE LA PETITE HOLLANDE

Les accès à la Petite Hollande sont globalement satisfaisants, sauf depuis A36 Sud.

Les deux principaux carrefours d'entrée, côté centre-ville d'une part, côté CD.34 d'autre part, sont cependant à améliorer.



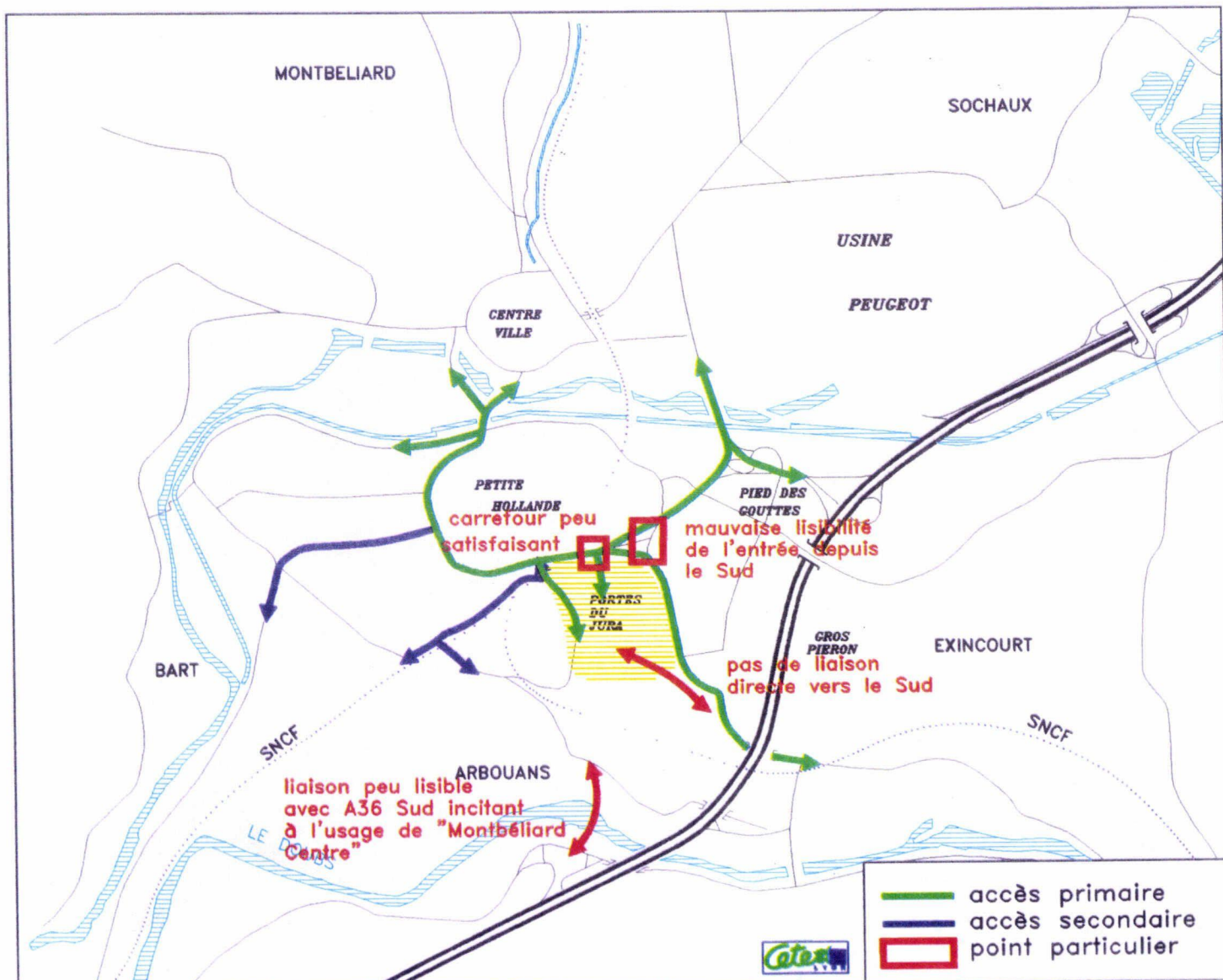
ACCESSIBILITE AUX PORTES DU JURA

Le secteur des Portes du Jura est en cul de sac. La desserte n'est assurée que par le nord, à partir de la rue Petite Hollande, soit par la rue Ravel, soit par la rue Léon Blum.

Son accessibilité est donc médiocre, en particulier depuis le Sud (CD. 34, A.36 Sud).

La position en cul de sac est également défavorable à une desserte par les transports collectifs.

Les PORTES DU JURA regroupant de nombreux équipements publics à vocation d'agglomération, voire régionale comme le pôle universitaire, un effort particulier de désenclavement est indispensable.

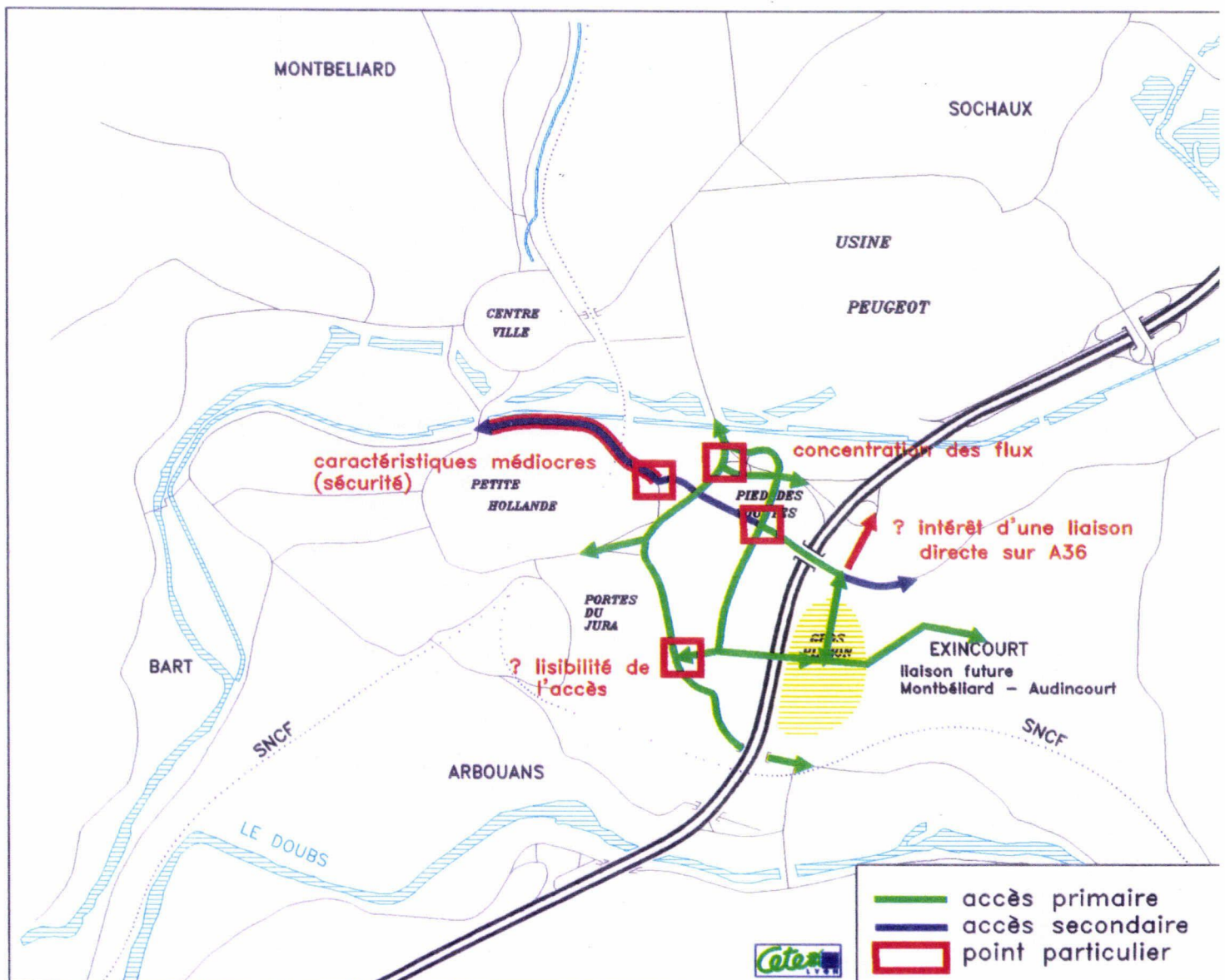


ACCESSIBILITE DU SECTEUR DE DEVELOPPEMENT DE GROS PIERON

Les terrains de Gros Pieron sont actuellement enclavés. Il sera difficile de leur donner une bonne lisibilité d'accès, sauf à conduire un double effort :

- liaison vers le CD.34 par la rue des Courts Cantons, même si la liaison Montbéliard-Audincourt est réalisée ;
- liaison directe vers l'échangeur de Montbéliard Centre (A.36).

En l'absence de ces liaisons, Gros Pieron resterait une arrière zone du Pied des Gouttes. L'usage de l'itinéraire rue du Champ du Cerf - rue d'Egoutte (CD.34C) induirait un afflux supplémentaire de circulation sur le giratoire de Ludwisbourg et le carrefour central du Pied des Gouttes.



II - FONCTIONNEMENT DU NOUVEAU SCHEMA DE VOIRIE

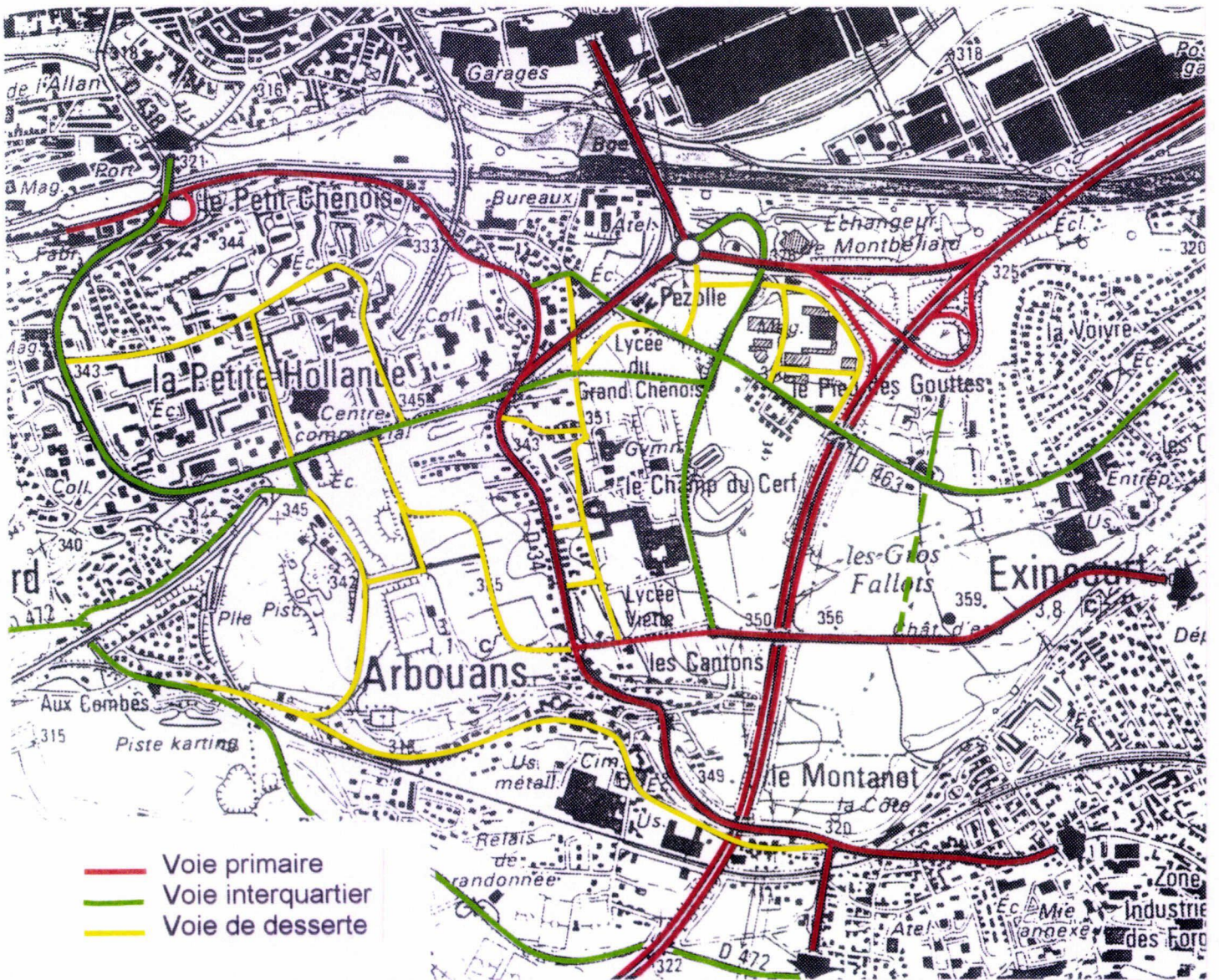
En mettant en relation les quartiers par une boucle raccordée au CD 34, le schéma proposé par l'Agence d'Urbanisme répond aux besoins d'amélioration de la desserte définis ci-dessus.

La "lecture" du réseau pourrait être modifiée de manière à mettre en évidence le rôle de chaque voirie. Il est proposé :

- d'intégrer à la voirie primaire la route d'Audincourt dans la section longeant le canal ;
- de considérer comme voie inter-quartier structurante la rue de la Petite Hollande, la rue du Champ du Cerf et le CD.34C ;
- d'inscrire et d'aménager l'élément de bouclage traversant les Portes du Jura comme une voie de desserte du secteur.

Sur cette base, il convient de vérifier si il n'y a pas risque de voir circuler sur la voirie des Portes du Jura, du "transit" du type Audincourt - Centre de Montbéliard et si la desserte des Portes du Jura est satisfaisante.

HIERARCHIE DU RESEAU



1. Impact d'une ouverture sud des PORTES DU JURA sur le CD.34

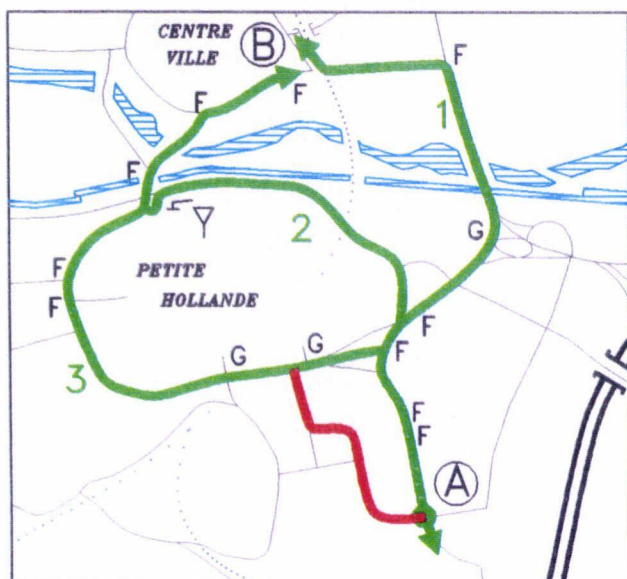
Les trafics recensés lors de l'enquête de circulation de novembre 1993 montrent l'importance de la circulation sur le CD.34 : environ 1200 véh/h deux sens à l'heure de pointe du matin (7 h - 8 h) et 2000 véh/h à l'heure de pointe du soir (16 h - 17 h), mais aussi sur le CD.34 C (rue d'Egoutte) : environ 500 véh/h et 800 véh/h respectivement.

Compte tenu du schéma de voirie proposé, quel est le risque de voir du trafic du CD.34 ou du CD.34C transiter à travers les Portes du Jura ?

L'analyse des itinéraires empruntés par les usagers à l'heure de pointe du matin montre que, pour l'accès au centre, 60 % des usagers passent par l'avenue de Ludwisbourg et l'avenue d'Helvétie, 30 % par la route d'Audincourt et la rue P.Toussain, et 10% seulement par la rue de la Petite Hollande. A l'heure de pointe du soir, le "transit" à travers la Petite Hollande serait donc de l'ordre de 100 véh/h deux sens.

L'observation de la qualité des itinéraires explique parfaitement cette affectation : les deux premiers itinéraires sont plus courts et plus rapides.

La liaison nouvelle à travers les Portes du Jura ne modifiera pas l'attractivité de l'itinéraire par la Petite Hollande : elle créera un itinéraire sinueux, avec une zone à vitesse réduite au franchissement du mail central du pôle universitaire. Le risque de voir cette liaison utilisée par du "transit" est donc très faible.



ITINERAIRE A - B

1.	2,6 km	4 minutes
2.	2,9 km	4,5 minutes
3.	3,5 km	6,5 minutes

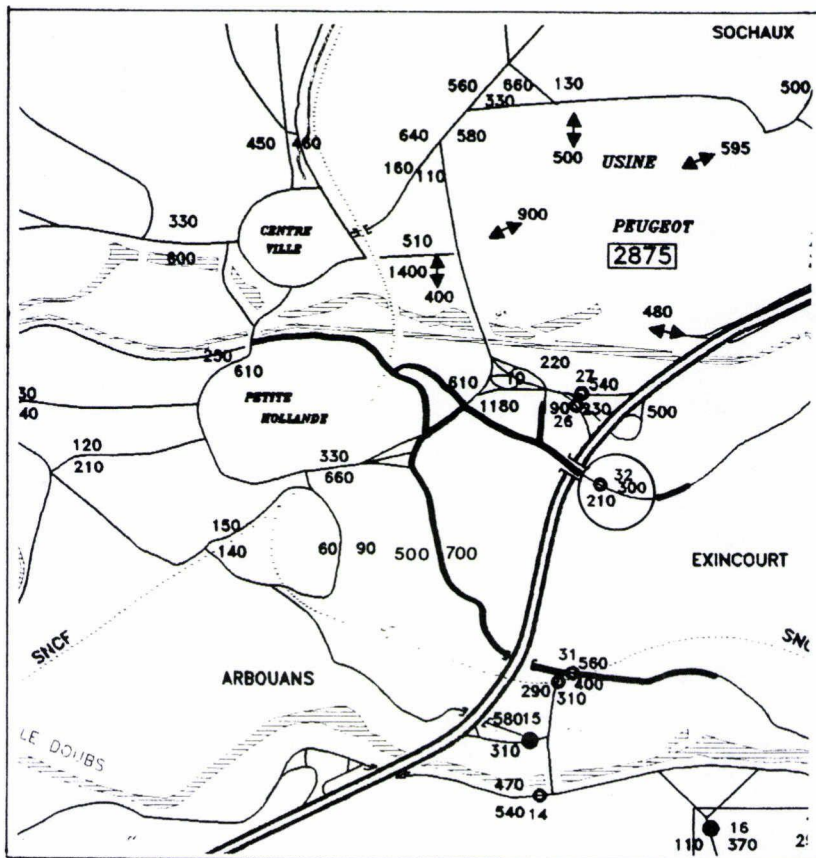
TRAFIC 7h - 8h A vers B

1.	230 véh/h
2.	110 véh/h
3.	40 véh/h

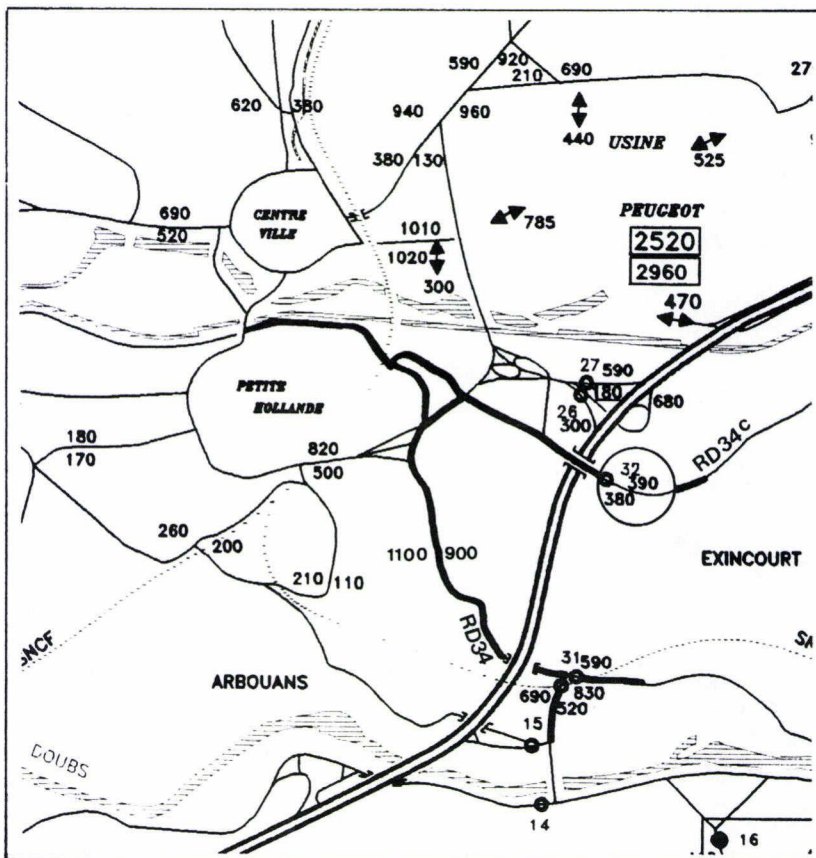
(enquête cordon)

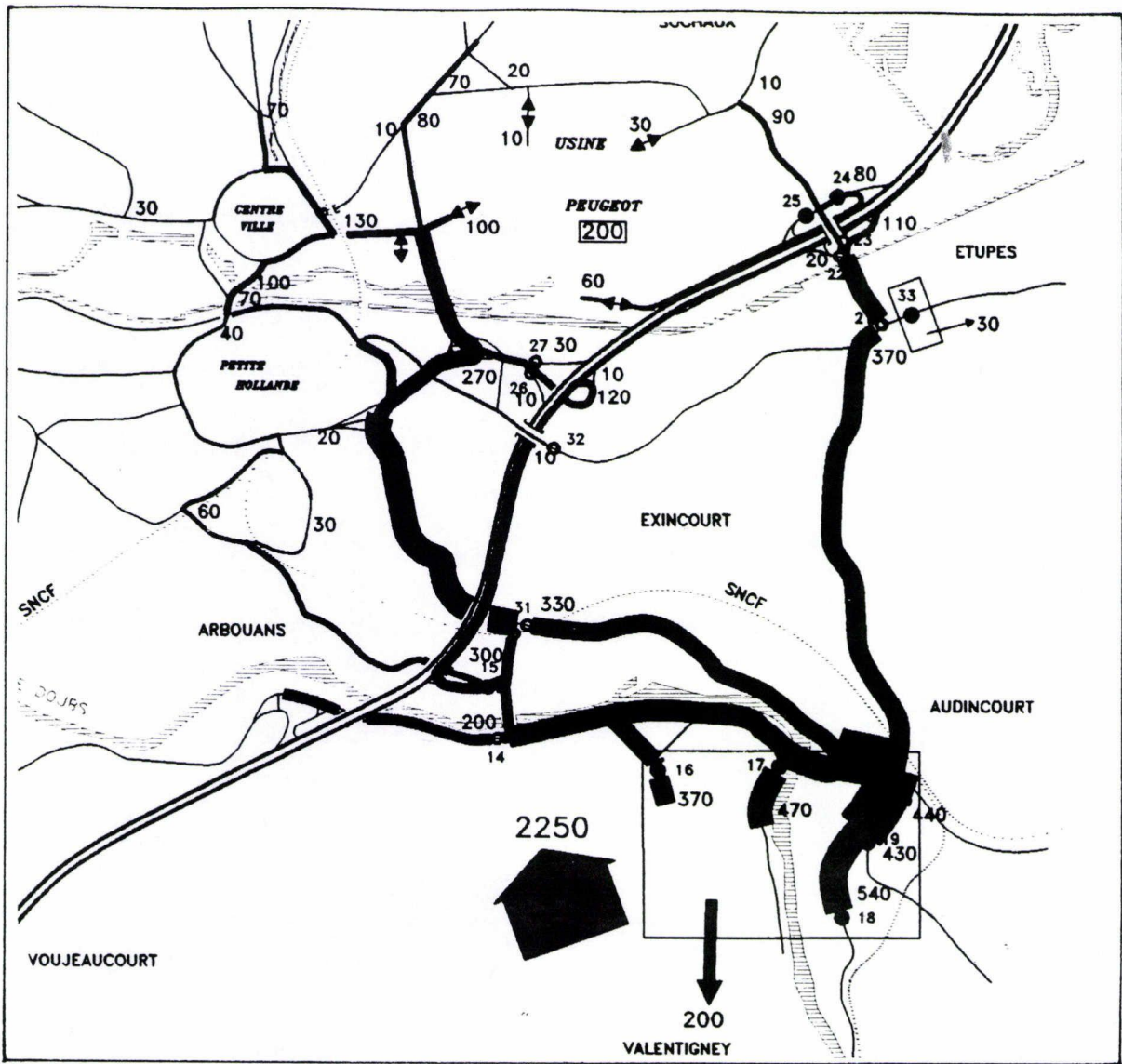
F: feux
G: giratoire

TRAFIC
Heure de pointe du matin
(7h - 8h)

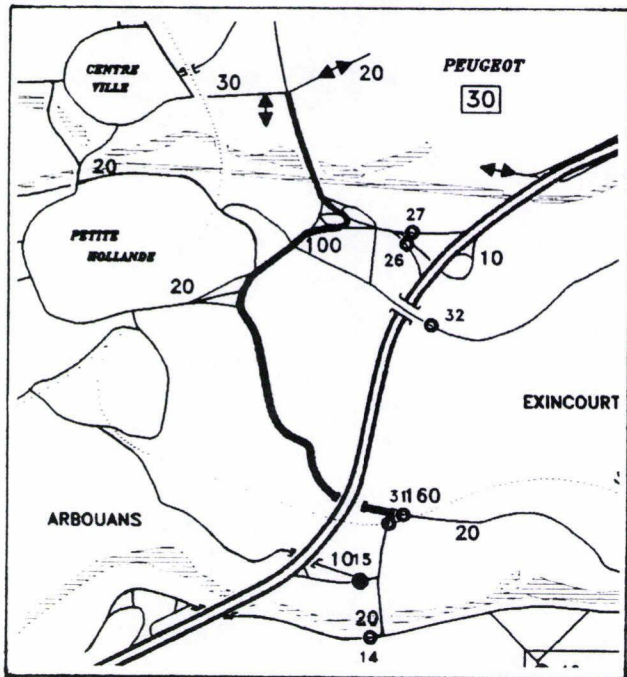


TRAFIC
Heure de pointe du soir
(16h - 17h)

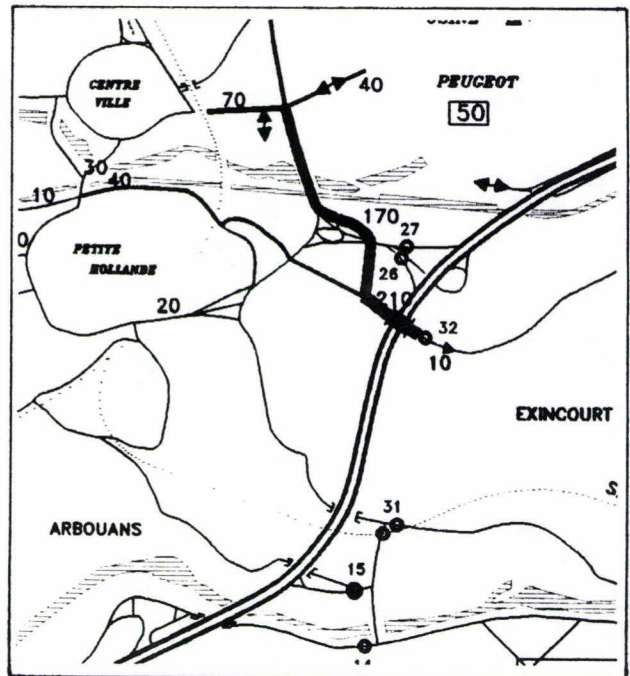




Dispersion du trafic issu des secteurs Sud circulant sur le CD34. (7h - 8h)



Dispersion du trafic émis par Audincourt circulant sur le CD34



Dispersion du trafic émis par Exincourt circulant sur le CD34c

2. Proposition pour l'accessibilité des PORTES DU JURA

Le schéma de principe d'aménagement du pôle universitaire et de desserte routière appelle quelques remarques :

⇒ accès nord à l'université :

l'accès peut-être organisé par la rue Maurice Ravel ou l'avenue Léon Blum. Compte tenu des caractéristiques de l'avenue Léon Blum et du carrefour avec la rue de la Petite Hollande, il ne paraît pas souhaitable de prévoir cette avenue comme accès principal.

Au contraire, la rue Maurice Ravel constitue un itinéraire lisible, déjà bien aménagé et qui peut fédérer la desserte des équipements publics des PORTES DU JURA ;

⇒ accès sud à l'université :

dans la conception du pôle universitaire, il est souhaitable d'offrir aux usagers arrivant par le Sud une perception valorisante du site.

Le mail devra pouvoir être circulé à vitesse réduite (rue mixte-zone "30") pour accéder au parc de stationnement situé à l'origine ouest du mail.

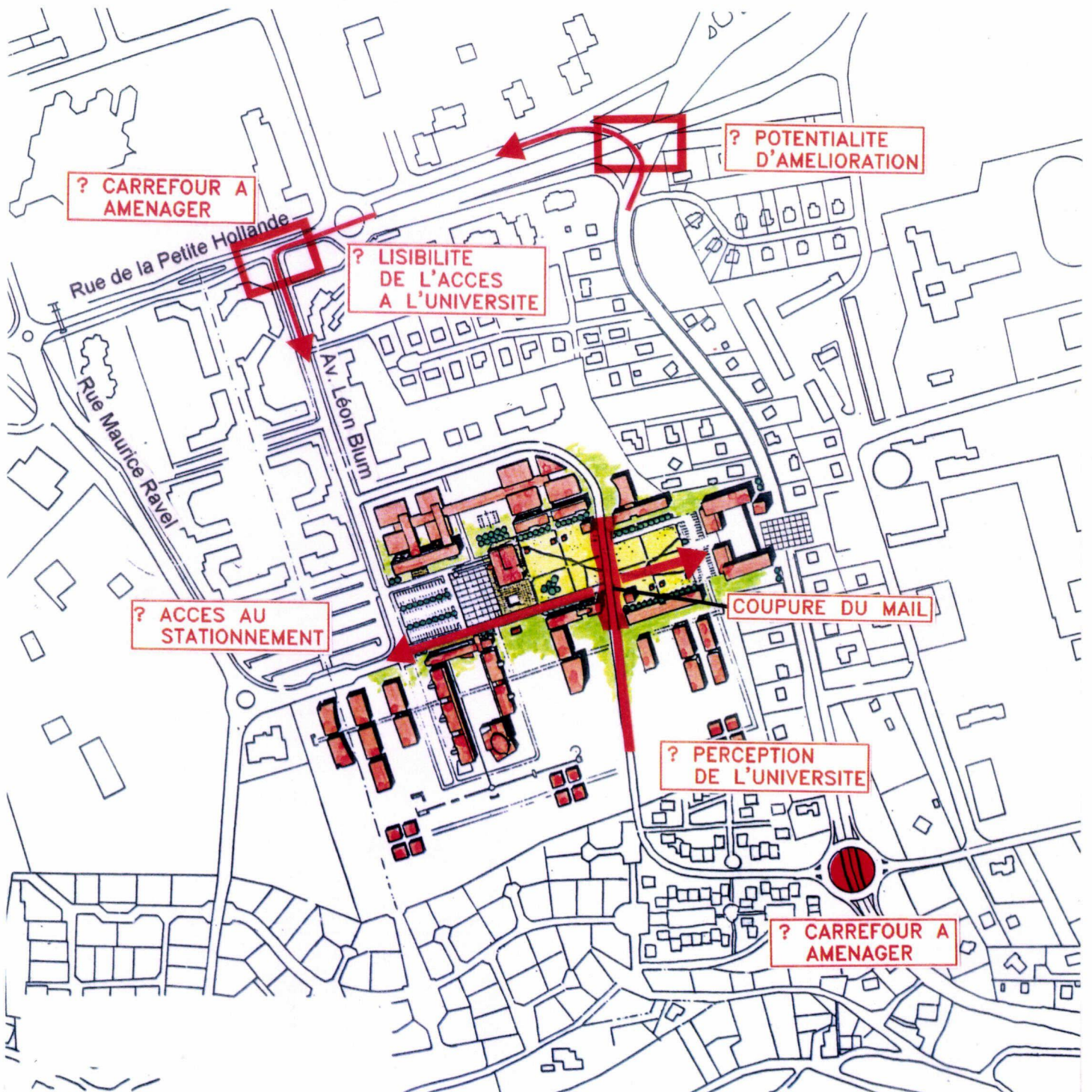
La traversée du mail pour rejoindre l'avenue Léon Blum devra elle-même être assurée dans une configuration de circulation ralentie.

Pour éviter ou limiter l'usage de cet itinéraire pour accéder à la Petite Hollande, il convient d'engager une réflexion sur l'amélioration de l'accès en tourne à gauche depuis la route d'Audincourt (CD.34) vers la Petite Hollande, actuellement très défavorisé dans la gestion de la signalisation tricolore.

Enfin, l'aménagement du carrefour de la route d'Audincourt avec la rue des Courts Cantons et la voie nouvelle de desserte des Portes du Jura, nécessite une étude attentive : au-delà de la satisfaction des règles de sécurité, il convient de traduire correctement la hiérarchie du réseau telle qu'elle a été définie précédemment. Ce carrefour constitue également une opportunité de modifier la perception de la route d'Audincourt et donc les comportements des usagers.

PORTES DU JURA

Diagnostic sur le schéma des accès



PORTES DU JURA

Proposition pour l'accessibilité

