



C.C. du Pays d'Ornans



Aménagement du centre ville et création d'une voie urbaine de transit



PMM
ingénieurs conseils

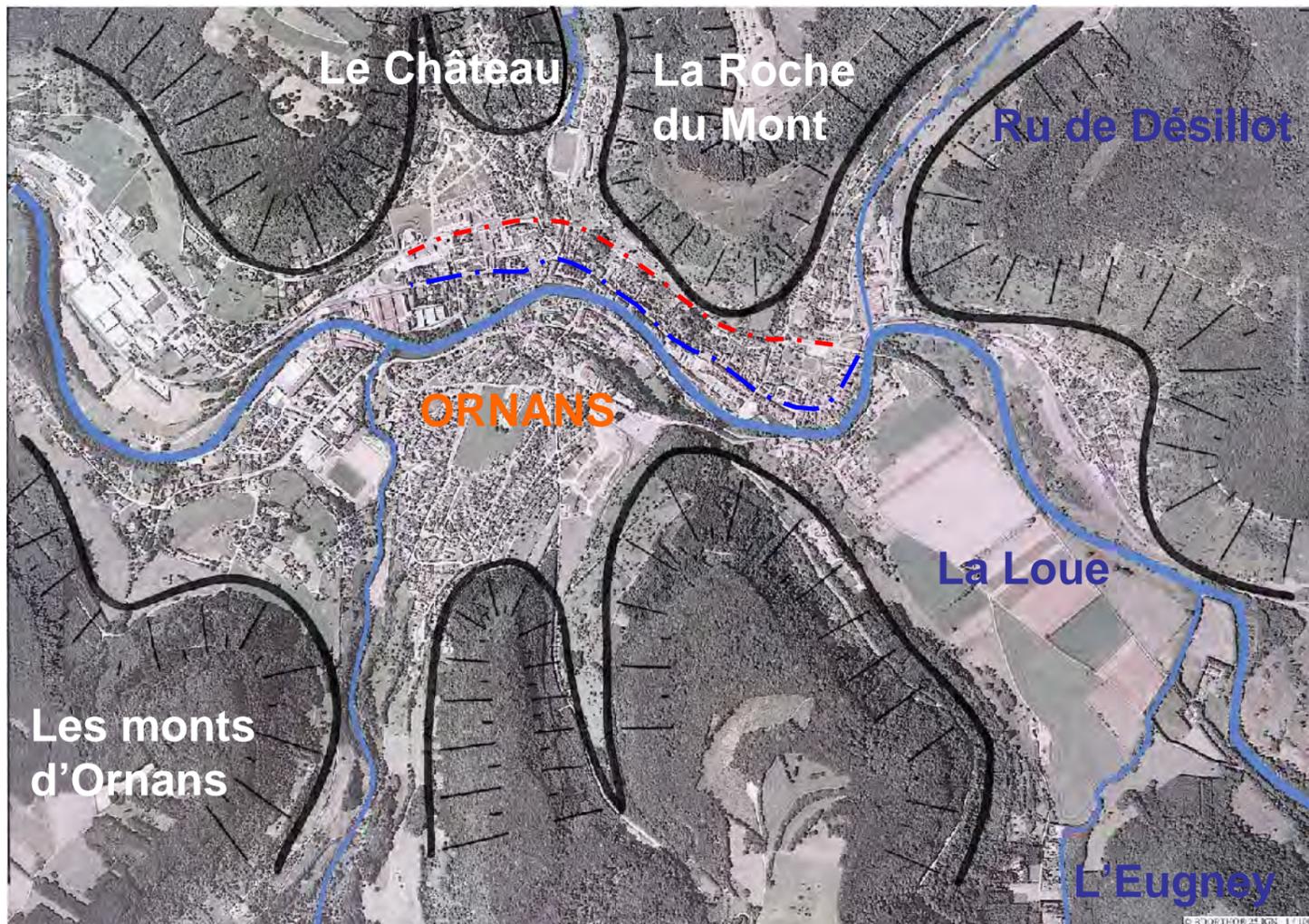
6 rue Macédonio Melloni 39100 DOLE
tél : 03 84 82 36 07 - fax : 03 84 82 03 54
www.pmmconseil.com

Diagnostic paysager - juillet 2005
Scénarios d'aménagement - août 2005



soberco
architecture et paysage
93, rue du Bourbonnais
Tél : 04 37 64 28 85 - Fax : 04 72 85 99 93

Ru de Mambouc



Au carrefour des vallées

Echelle 1/20000 - source IGN

- - - - - Site de l'ancienne voie ferrée
- - - - - La « grande rue »

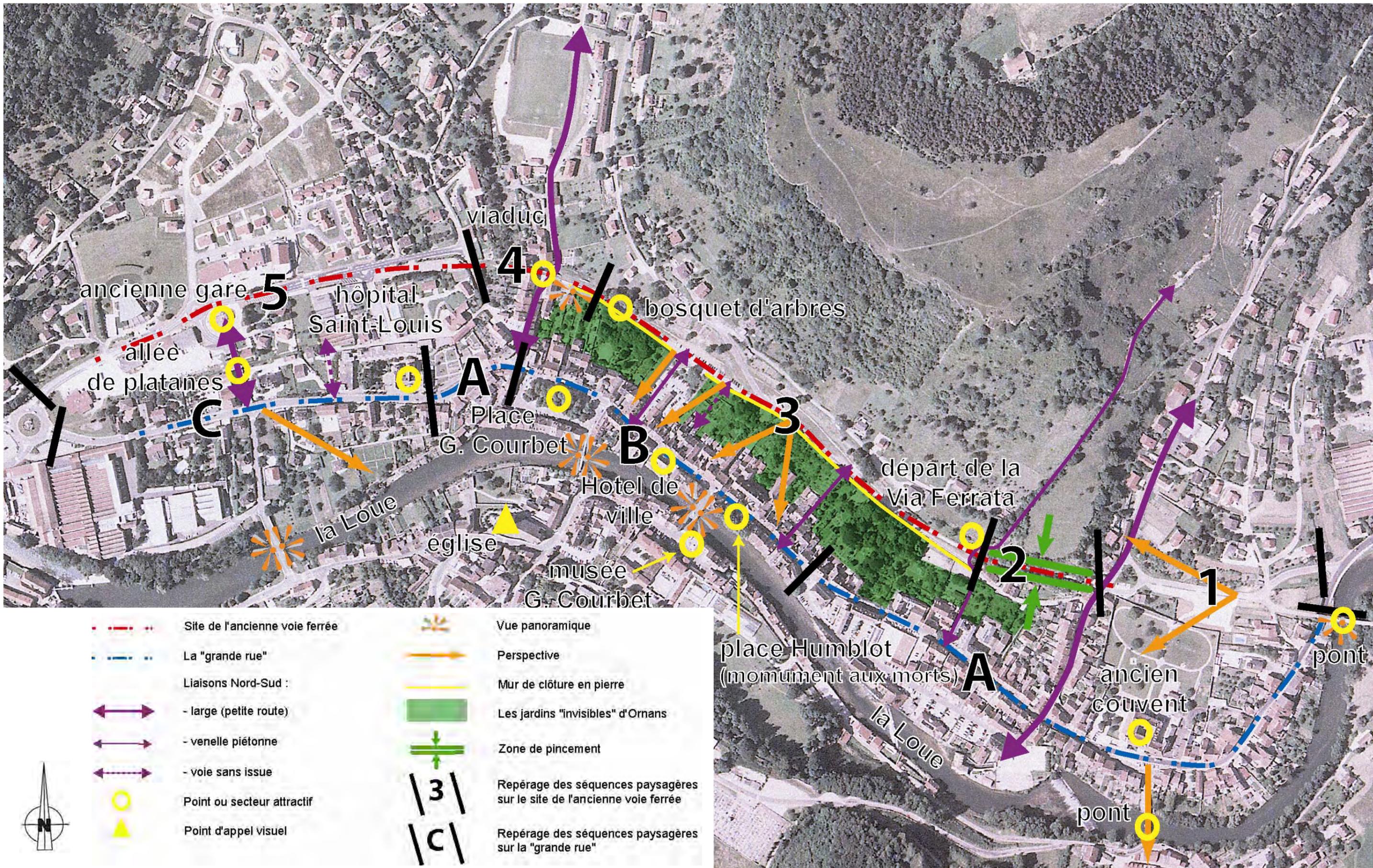
Située dans la vallée de la Loue, la ville d'Ornans est installée dans un espace ouvert que les nombreux ruisseaux affluents ont contribué à agrandir.

Au cœur du centre ville la départementale 67, route touristique constituant la « grande rue » d'Ornans, est aujourd'hui saturée de voitures et de camions en transit. Cette image est en rupture totale avec la qualité architecturale de ce centre et une gêne importante pour la qualité de vie des riverains.

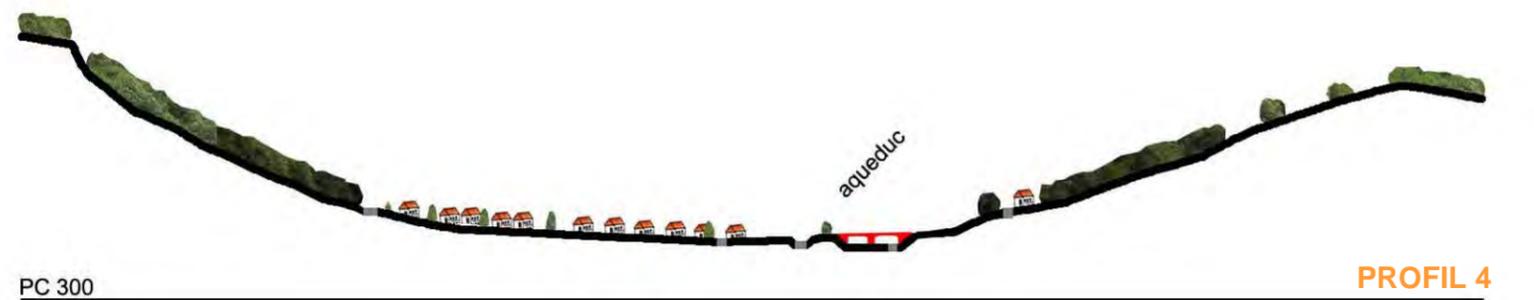
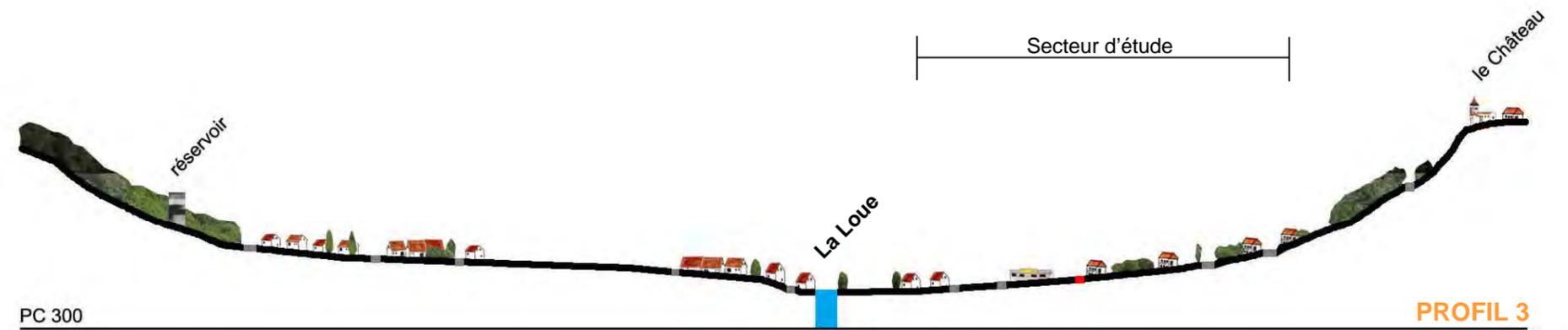
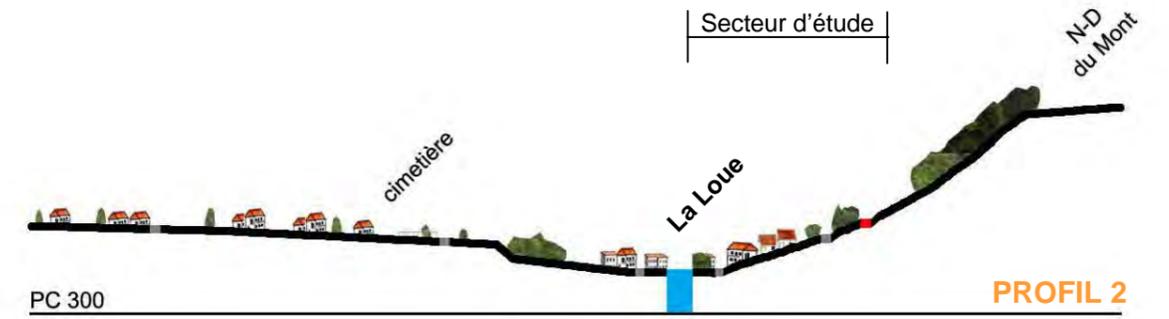
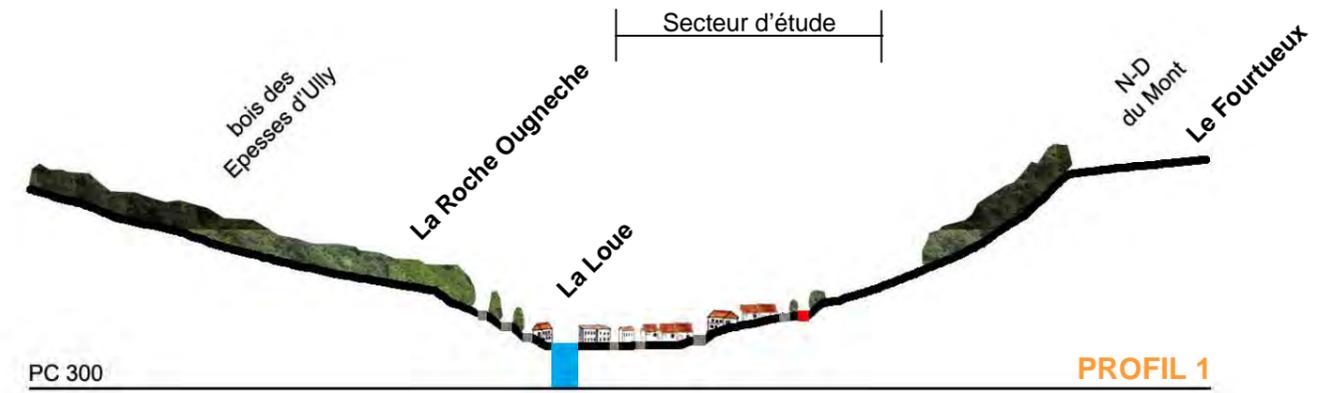
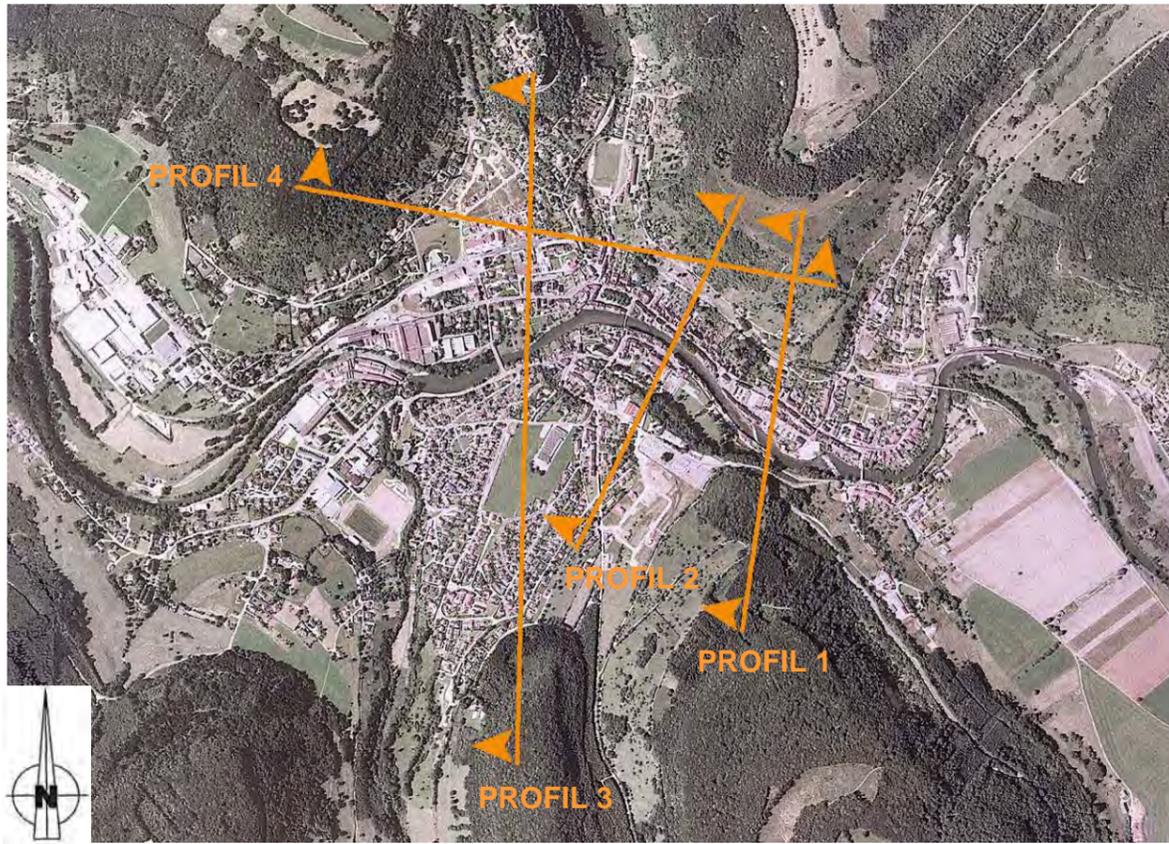
Ainsi est abordée la question de la création d'une voie de transit sur l'emprise de l'ancienne voie de chemin de fer située au Nord de la ville sous la Roche du Mont.

Cette plaquette a pour but de présenter la réflexion paysagère autour de cette double problématique urbaine de réhabilitation de la « grande rue » du centre ville et de création d'une nouvelle rue qui servira de voie de délestage.





Cartes des paysages – Echelle 1/4000 - source IGN



Les **profils paysagers** ci-contre ont pour objet la mise en « relief » de la morphologie du secteur d'étude avec les divers éléments de composition qui l'animent et le structurent. Permettant ainsi une meilleure prise en compte du site dans les propositions futures d'aménagements de la voie de transit et la requalification urbaine de la « grande rue »

Échelles des profils:

Horizontale 1/7500

Verticale 1/5000



Repérage de l'ancienne ligne de chemin de fer



La Loue

Séquence 1

Séquence correspondant à la montée sur le relief. Elle débute par une pente forte bifurquant avant le passage sous le pont qui marque l'entrée de la ville à l'Est et se termine par un îlot vert entouré de voies.

L'impression d'espace est réelle car la section plate est large d'une vingtaine de mètres. Il existe de nombreux dégagements visuels sur les falaises calcaires alentours où sur la façade arrière de l'ancien couvent des Minimes.

La route sur ce tronçon est déjà construite avec la réalisation de trottoirs et de l'éclairage public.



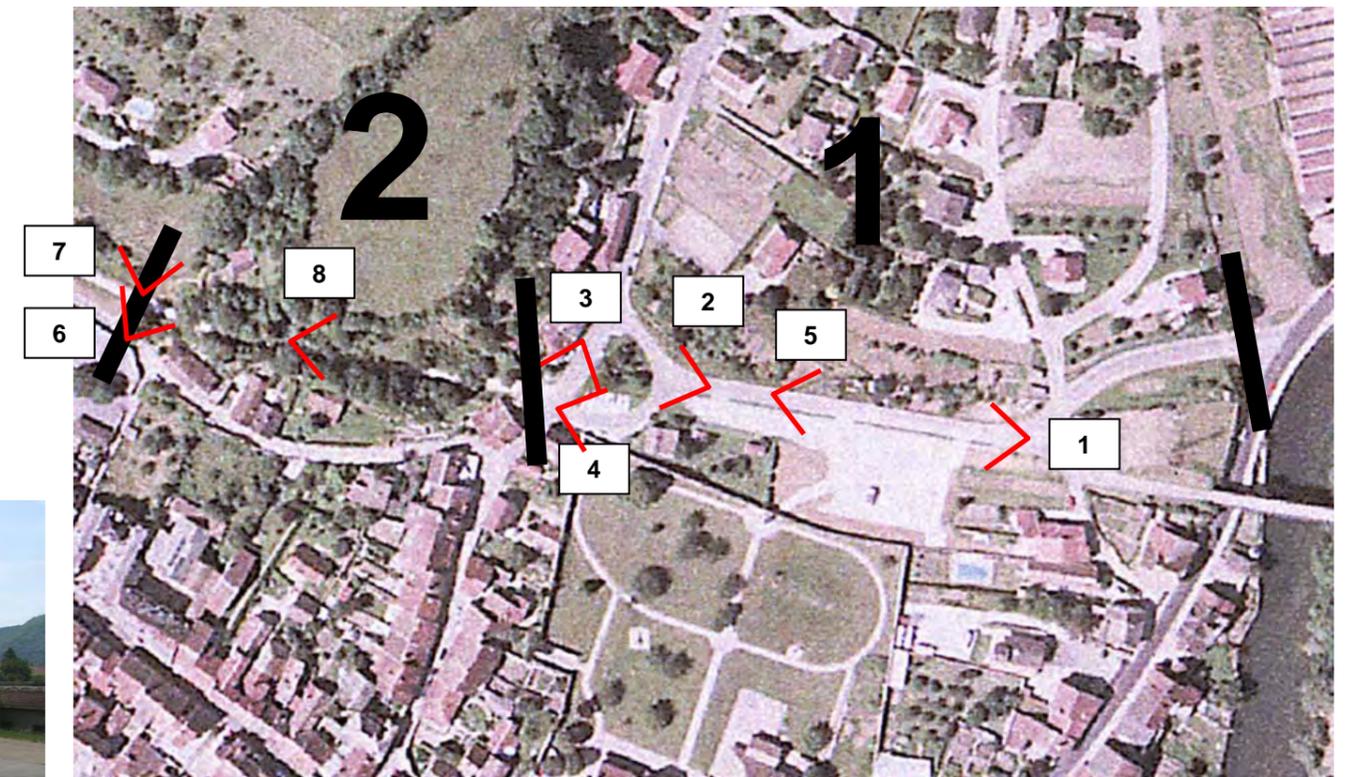
Séquence 2

Séquence de passage en tranché, creusée à même la roche. De part et d'autre de la voie une végétation importante couvre une grande partie de la falaise.

A l'extrémité Ouest de cette séquence on note la présence d'un ouvrage souterrain de pierres de taille servant autrefois à passer sous la voie de chemin de fer. Ainsi que le départ de la Via Ferrata.



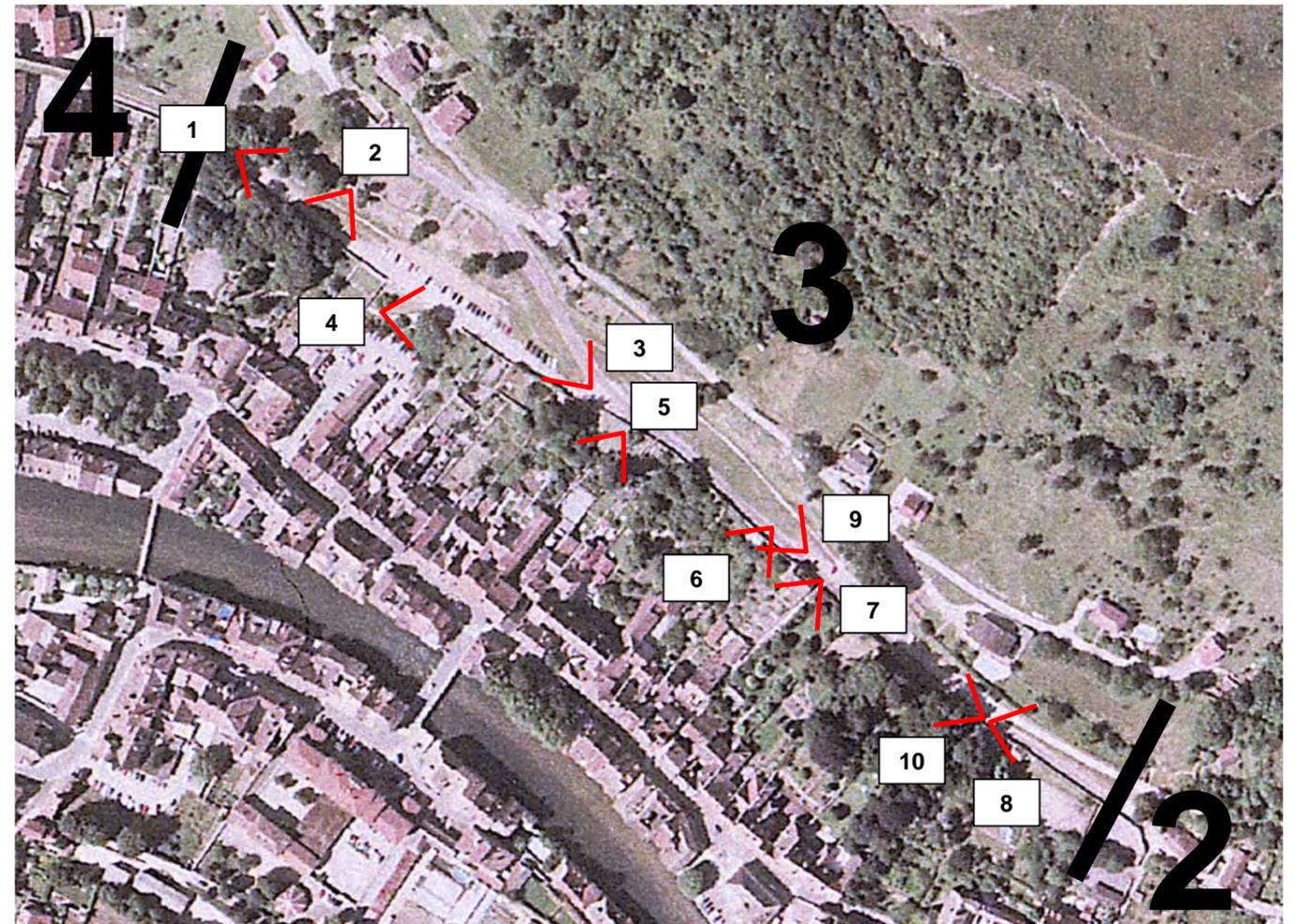
Passage inférieur. Ouvrage d'art de l'ancien réseau ferrée (XIX ème siècle).



Séquence 3

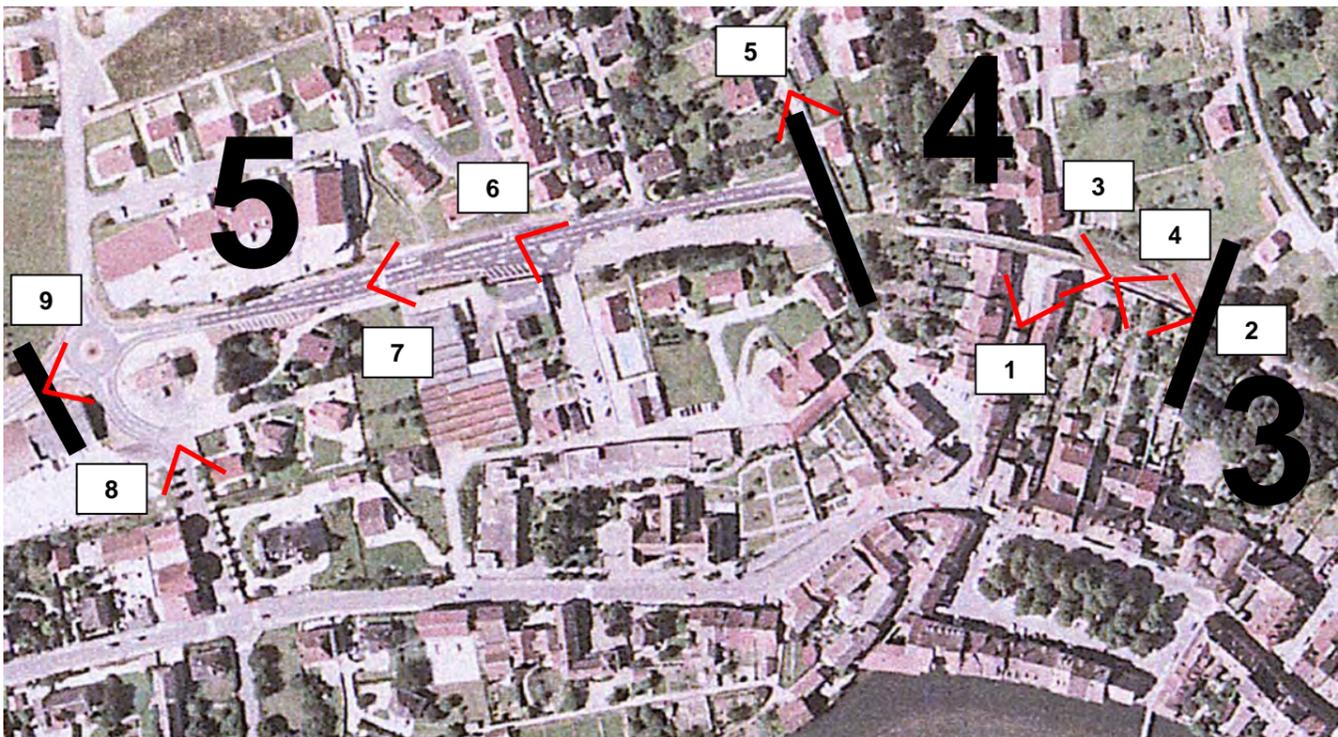
Elle longe au Nord le flanc dégagé (talus enherbé) en contrebas du Fourtueux et au Sud les grands murs de pierres qui recèlent les jardins « invisibles » d'Ornans. Comme pour la séquence 1, la large section plane donne une impression d'espace mais l'on ressent malgré tout l'envie de découvrir derrière les murs et les portes les jardins et l'horizon. Ça et là quelques fenêtres visuelles s'entrouvrent et laisse à voir la ville dense en contrebas et au premier plan les jardins installés dans la pente.

Quelques venelles transversales, dont une est déjà aménagée percent ce dispositif sandwich, ancienne ligne ferrée – jardins – habitat dense – grande rue, d'autres s'arrêtent en cours de route et aboutissent sur de nouvelles portes closes.



Séquence 4

Courte séquence marquée par le passage du viaduc et par des perspectives sur la ville qui se découvre depuis les toits.

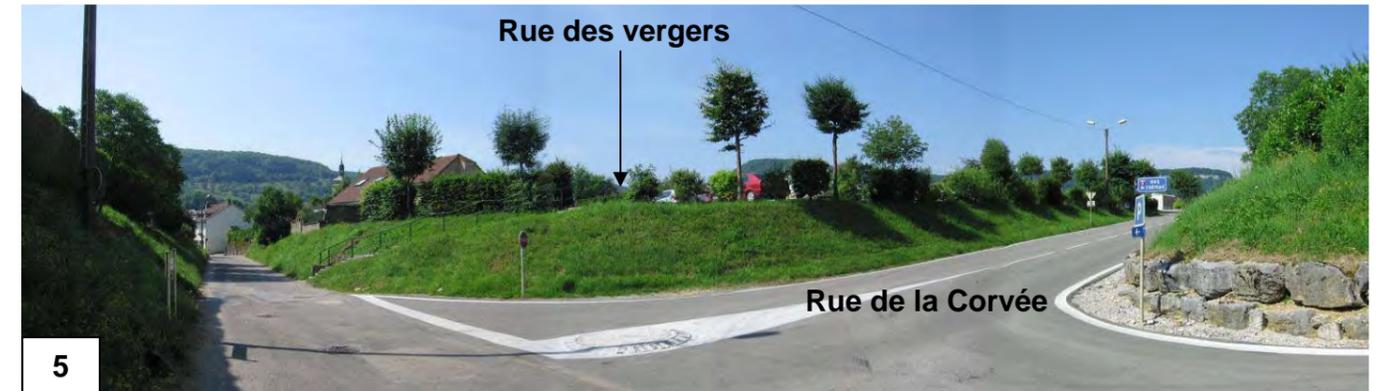


Séquence 5

Elle est marquée par l'ouverture du relief et une consommation d'espace importante avec une implantation pavillonnaire de type lotissement.

La rue de la Corvée déjà en partie aménagée souffre d'une absence d'ombrage qui rend sa pratique moins agréable.

La présence de la gare, vestige de l'ancienne voie ferrée, forme une accroche sur le trajet. Une belle allée bordée de platanes relie cette gare à l'avenue du Maréchal Lattre de Tassigny (Séquence A) et constitue une liaison Nord-Sud forte.



Séquence A

Après le passage du grand pont de la Fenotte qui marque l'entrée dans la ville d'Ornans on découvre un paysage urbain fait de maisons d'un ou deux étages, resserrées sur elles mêmes composant une façade dense. Dans un premier temps les trottoirs sont larges mais après le passage du bâtiment classé de l'ancien couvent des Minimes ceux-ci se réduisent parfois à ...rien.

La problématique de la finesse et parfois même de l'absence de trottoir est d'ailleurs récurrente dans une rue étroite transformée au profit d'une circulation routière dense réduisant donc au minimum la place du piéton.

Face à l'ancien couvent une sur largeur constitue une « place » avec en position centrale la statue du Cardinal Antoine Perrenot. Une perspective s'ouvre sur le Sud et le joli pont en pierres de Nahin.

La séquence A est aussi présente au sortir du centre ville à l'Ouest. Cette courte section présente des caractéristiques très proches, de celle décrite précédemment. La rue des Martinets en liaison avec le viaduc forme un axe Nord-Sud important.

Tronçons types, façades de qualité et peu d'espace au sol



1 Pont de la Fenotte



2



3

Croisement de camions
rue Ed. Bastide



4



Ancien couvent des Minimes

5

« Place Perrerot »



Pont de Nahin

6



Façade urbaine de faible qualité par rapport
à l'ensemble de la rue

7



Une des venelles
piétonnes (N-S)

8



11 Hôpital Saint-Louis
XVIIIème siècle

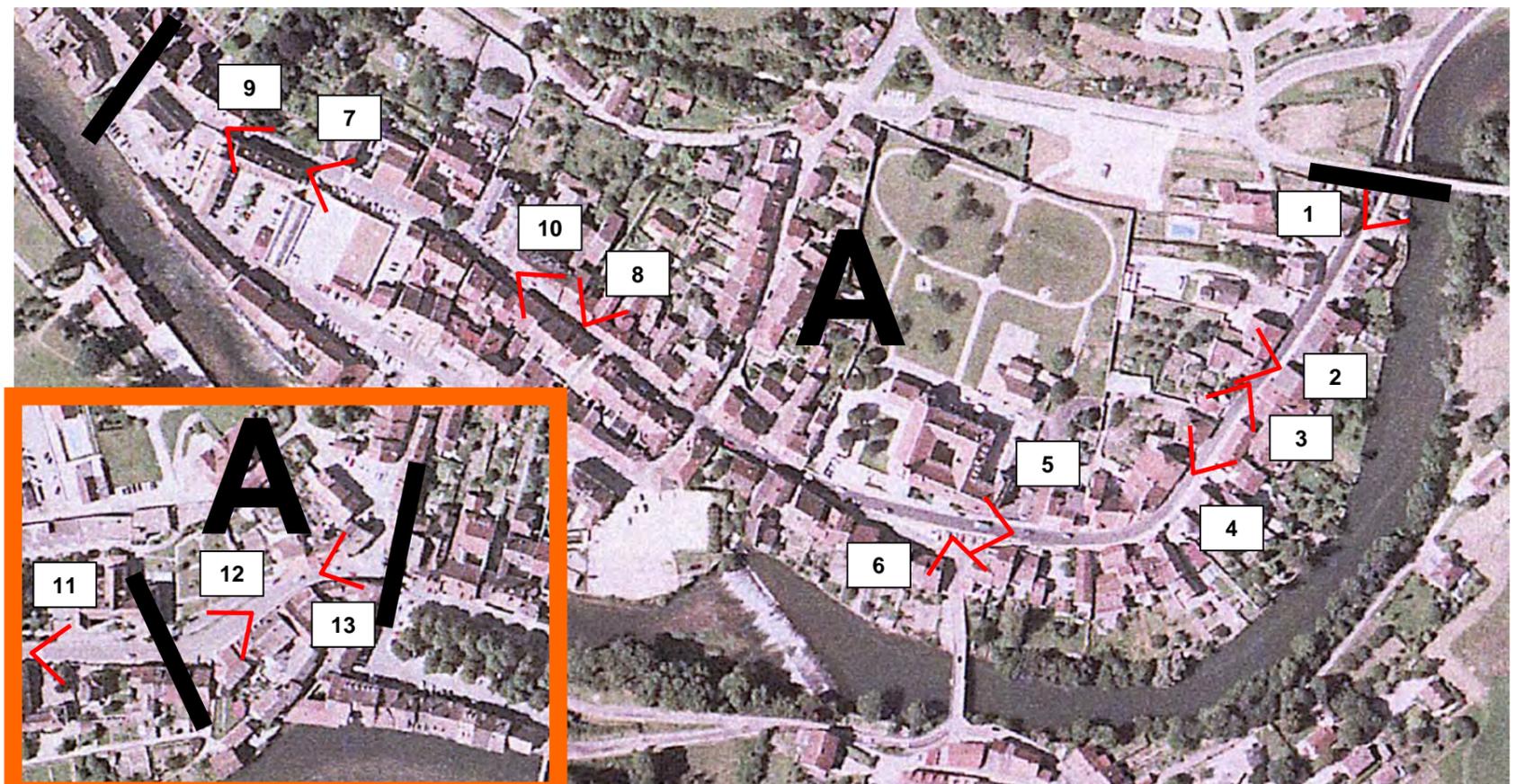
x

12



13

Av. du président Wilson



Séquence B

C'est la séquence du centre ville. La typologie des bâtiments est proche de celle de la séquence A mais les rez-de-chaussée sont occupés par des commerces ce qui modifie complètement la vie et l'animation du quartier. La problématique des circulations piétonne est donc à nouveau posée.

Des espaces plantés attrayant existent avec notamment la place Gustave Courbet, espace public principal de la ville.

Quelques venelles permettent de monter sur le coteau et de rejoindre les rues de la Plante et des Martinets. La relation vers le Sud et la rivière est par contre moins évidente. Quelques fenêtres apparaissent subrepticement sur l'eau mais le lien est très limitée si on reste sur la « grande rue ».



1



2



3



4

Place Humblot

Monument aux morts



5

Fenêtre sur la Loue



6



Arcades de l'Hôtel de ville

7



8



9

Place Courbet

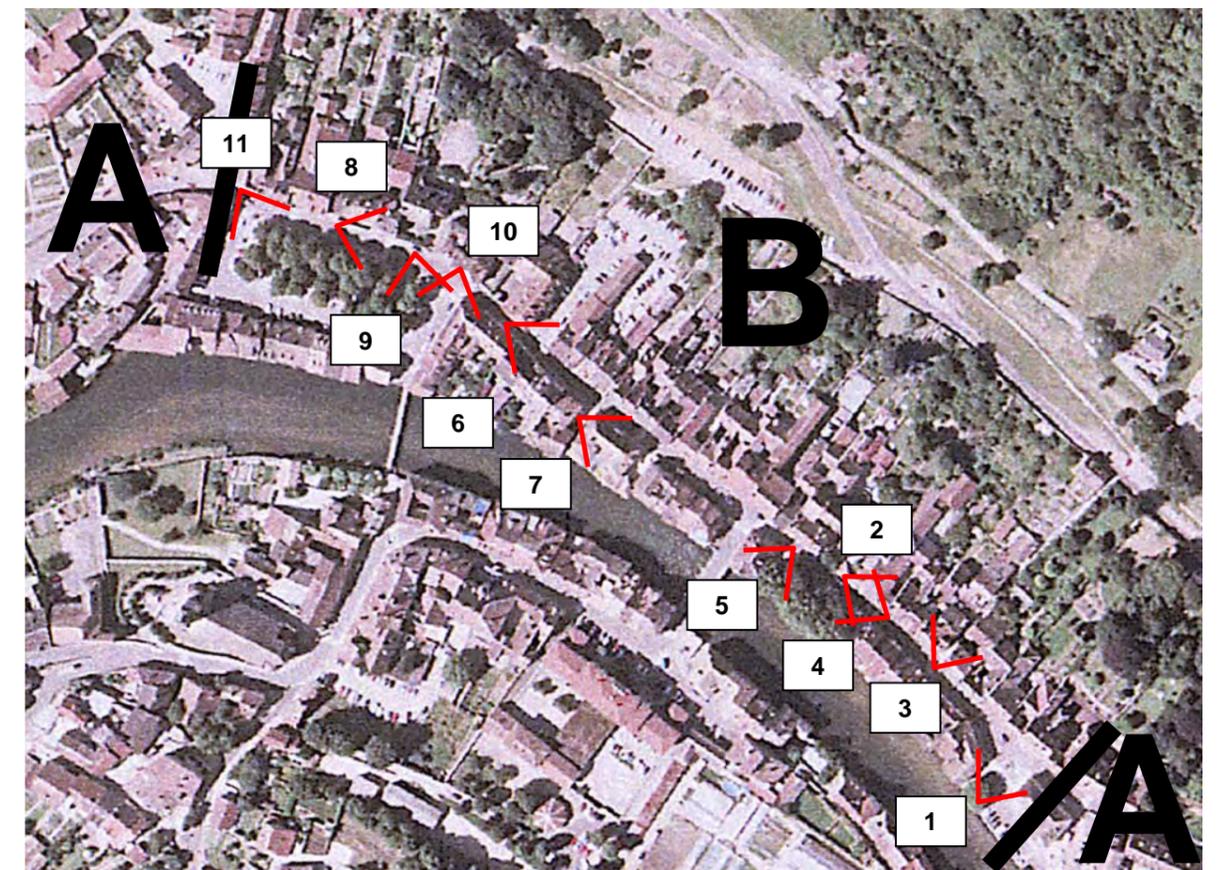


10



11

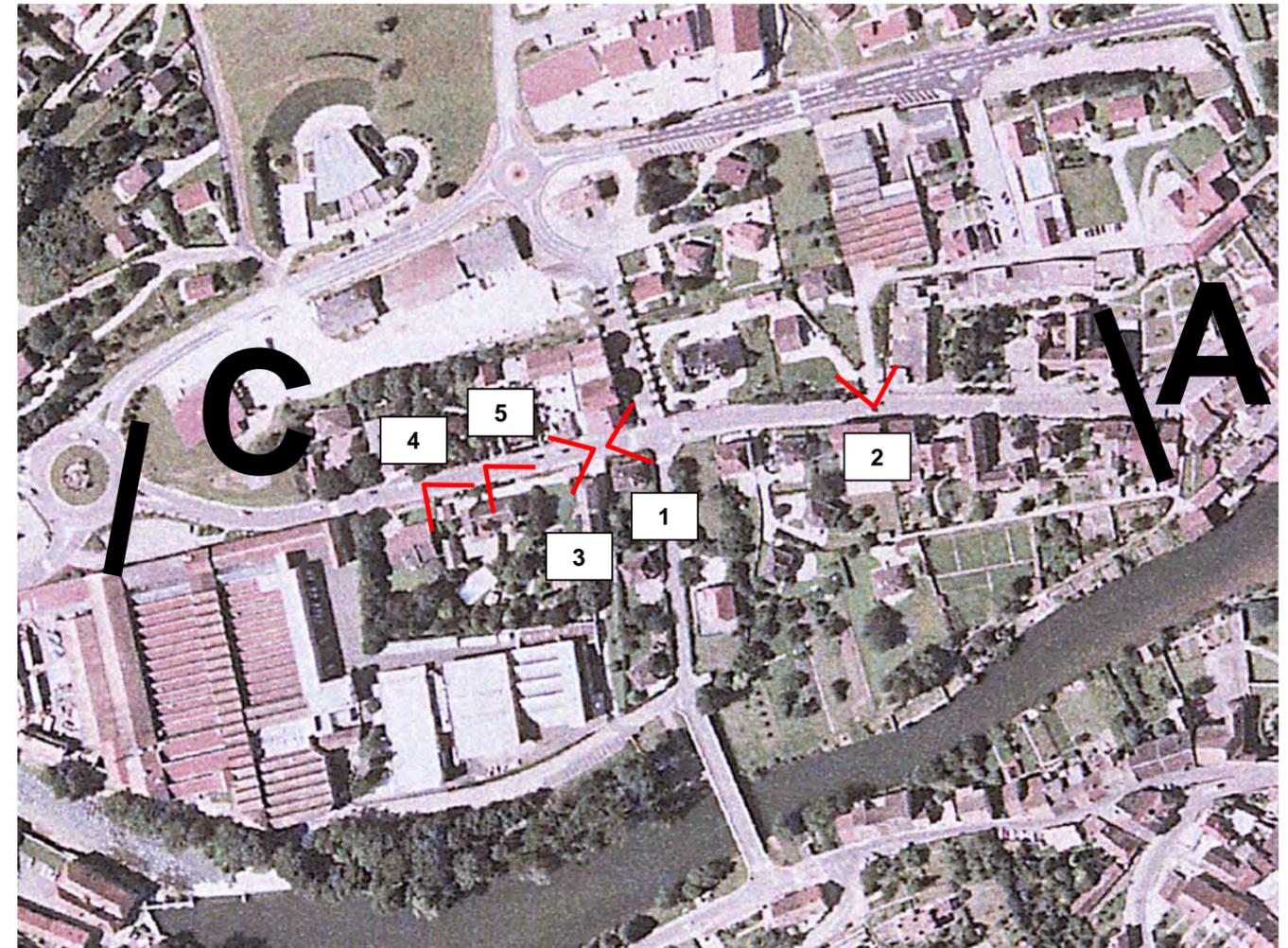
Place Courbet



Séquence C

Cette séquence se caractérise par un bâti plus diffus et la présence de jardins donnant sur la rue. Cette dernière est large avec trottoir et bande cyclable des deux cotés. Quelques perspectives sur la ville sont dégagées depuis le trottoir situé coté rivière.

L'axe de la gare est clairement identifiable avec l'alignement de platanes. Il constitue un lien avec la rue de la corvée.

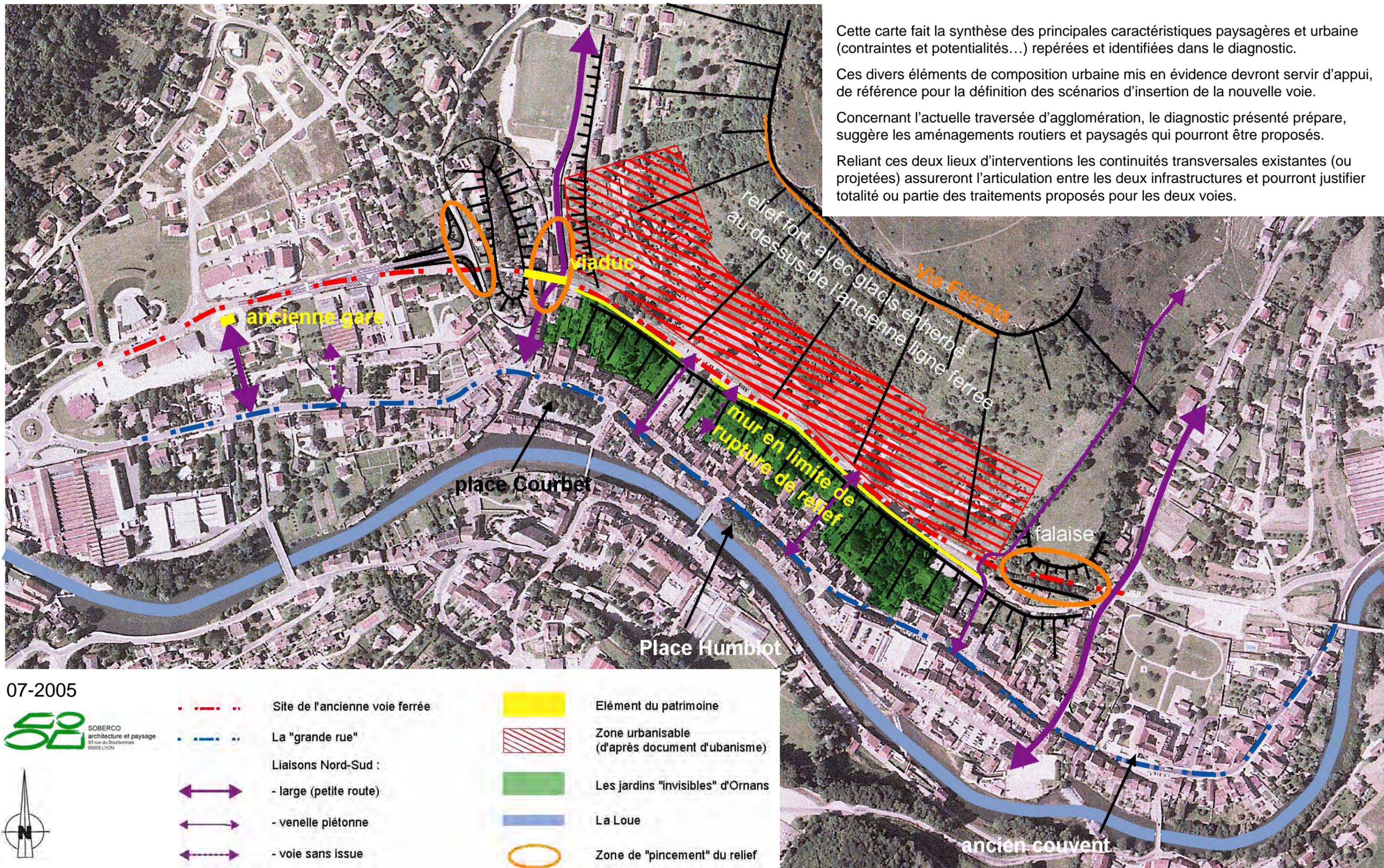


Cette carte fait la synthèse des principales caractéristiques paysagères et urbaine (contraintes et potentialités...) repérées et identifiées dans le diagnostic.

Ces divers éléments de composition urbaine mis en évidence devront servir d'appui, de référence pour la définition des scénarios d'insertion de la nouvelle voie.

Concernant l'actuelle traversée d'agglomération, le diagnostic présenté prépare, suggère les aménagements routiers et paysagés qui pourront être proposés.

Reliant ces deux lieux d'interventions les continuités transversales existantes (ou projetées) assureront l'articulation entre les deux infrastructures et pourront justifier totalité ou partie des traitements proposés pour les deux voies.



07-2005



	Site de l'ancienne voie ferrée		Elément du patrimoine
	La "grande rue"		Zone urbanisable (d'après document d'urbanisme)
Liaisons Nord-Sud :			Les jardins "invisibles" d'Ornans
	- large (petite route)		La Loue
	- venelle piétonne		Zone de "pincement" du relief
	- voie sans issue		

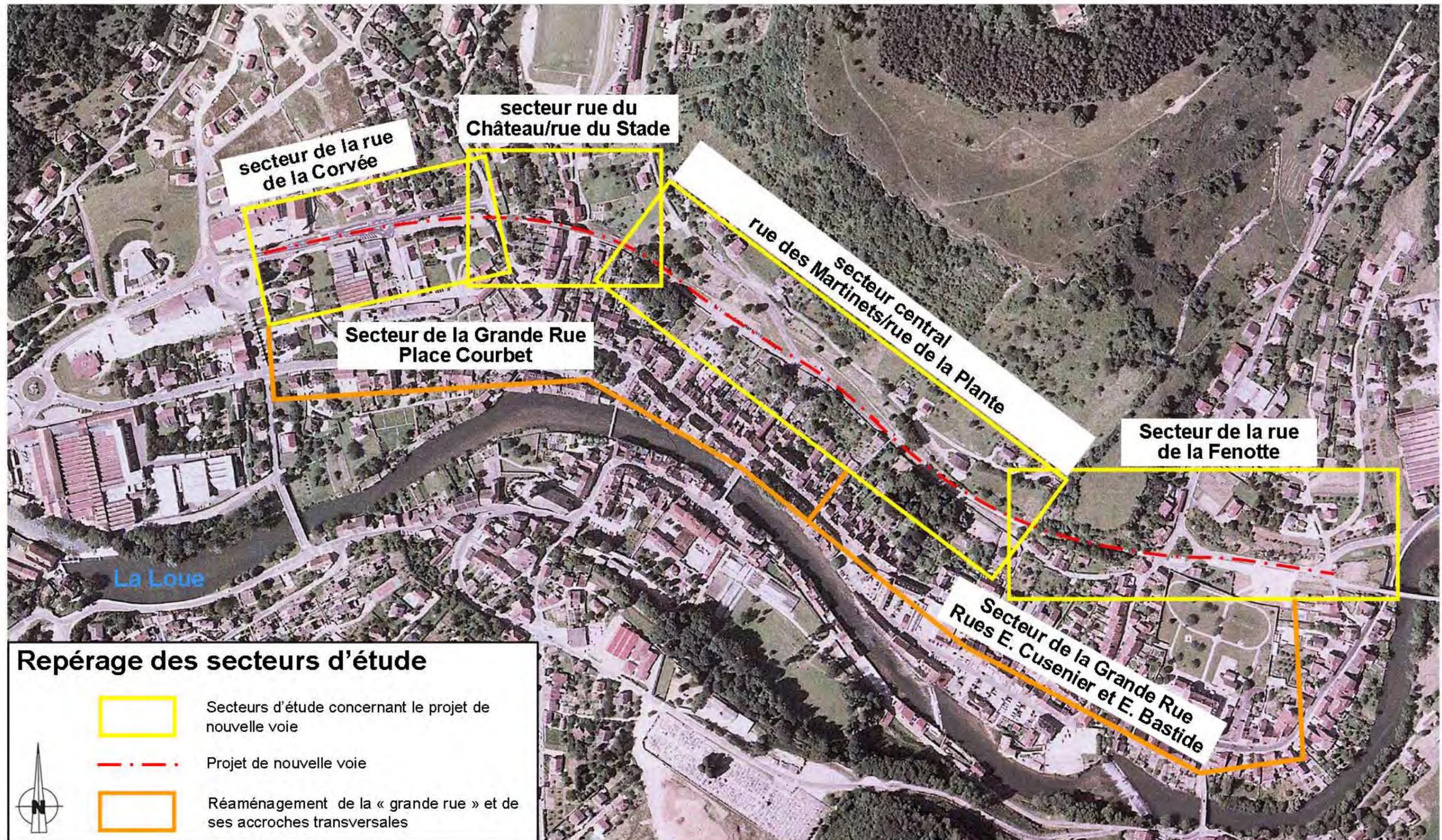
Carte de synthèse - Eléments forts du paysage, du patrimoine à prendre en compte lors de l'élaboration des scénarios d'aménagements – Echelle 1/4000 - source IGN

Scénarios et variantes d'aménagement

Ce chapitre repère, explicite et visualise –au niveau des principes- un ou plusieurs scénarios suivant les secteurs.

Les principes proposés prennent en compte différentes données: tout particulièrement celles liées aux déplacements piétons, aux circulations et aux stationnements des véhicules.

L'implantation de la nouvelle voie de transit et son calage dans le site (contraintes de relief) s'intègre à la trame urbaine et participe à sa restructuration.



SECTEUR DE LA RUE DE LA CORVEE

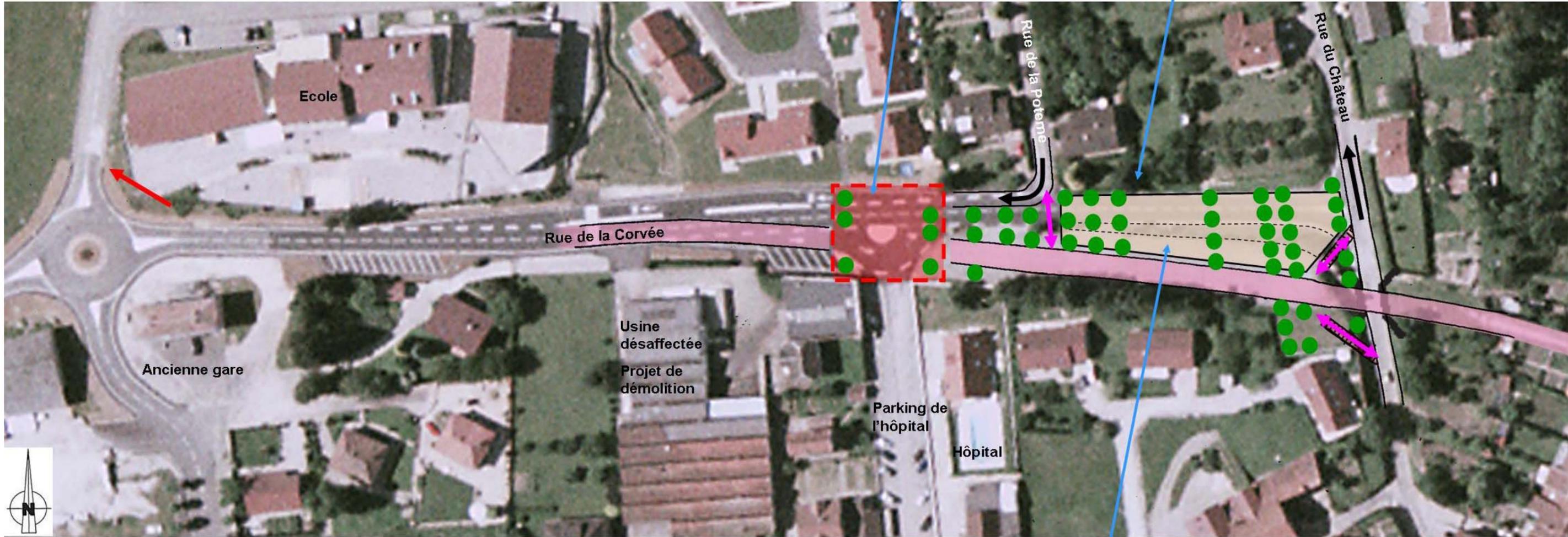
La recomposition du paysage urbain née de l'implantation de la nouvelle voie de transit est définie par le passage « obligé » que constitue le franchissement de la rue du château.

En cohérence avec l'aménagement proposé pour l'extrémité du projet et en particulier la demande spécifique d'un nombre suffisant de places de stationnements (VL et bus), le scénario d'aménagement envisagé définit un espace d'accueil traité en mail.

Celui-ci privilégie les « accroches » transversales (liaisons inter-quartiers) et intègre un carrefour restructuré prenant lui-même en compte les contraintes de dessertes locales et la présence d'une raquette de retournement de bus.

Espace d'échanges traité en placette intégrant la raquette de retournement du bus scolaire

Chaussée existante déclassée



LEGENDE

-  Projet de nouvelle voie
-  Principaux axes transversaux privilégiant les liaisons piétonnes interquartiers
-  Secteurs d'articulations urbaines, placette, îlot...
-  Proposition d'espaces urbains à recomposer
-  Vues ouvertes
-  Arbres tiges
-  Sens de circulation

Espace d'accueil et de stationnement pour VL et PL

Principe d'aménagement sous forme d'un mail arboré restituant des effets d'accroches transversales

Utilisation du relief existant comme élément de composition (plates-formes).

(voir traitement similaire pour le parking d'accueil existant de l'ancien couvent)

SECTEUR RUE DU CHÂTEAU/RUE DU STADE- planche 1

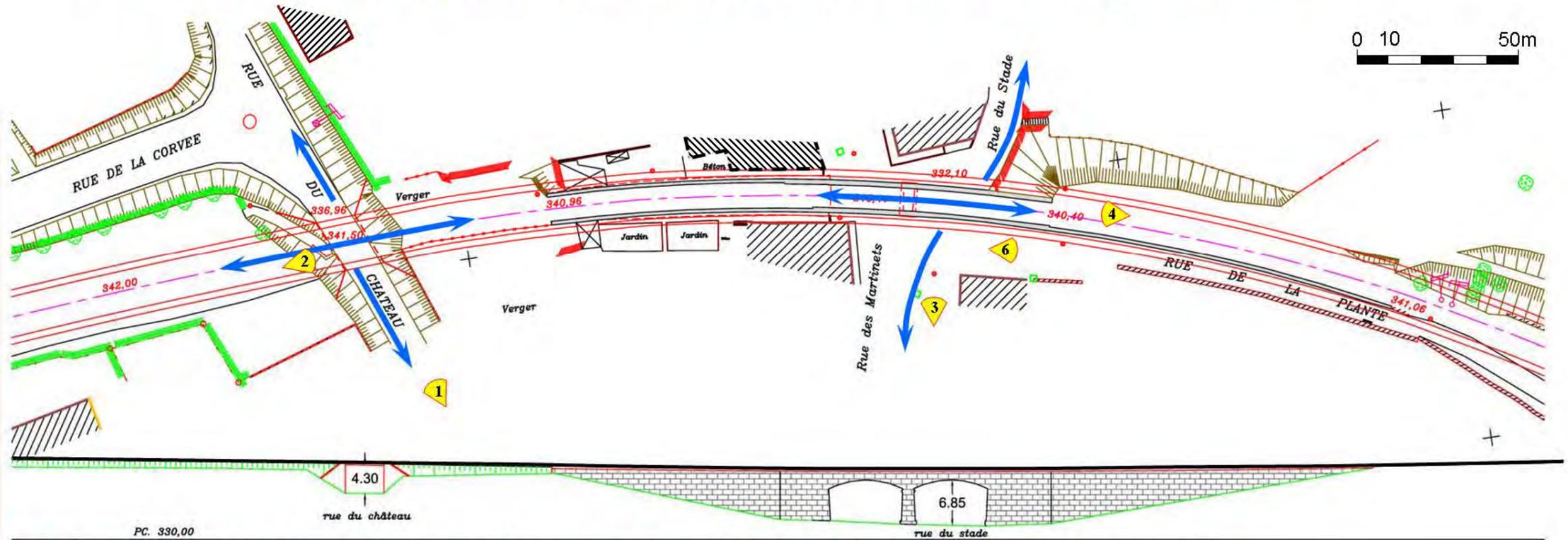
0 10 50m

Avantages:

- Maintien des structures du viaduc et de la perception du patrimoine local
- Pas de protections acoustiques
- Pas de soutènement

Inconvénients:

- Rue de la Plante à vocation piétonnière
- Conséquences visuelles de la plateforme en encorbellement sur maçonneries existantes



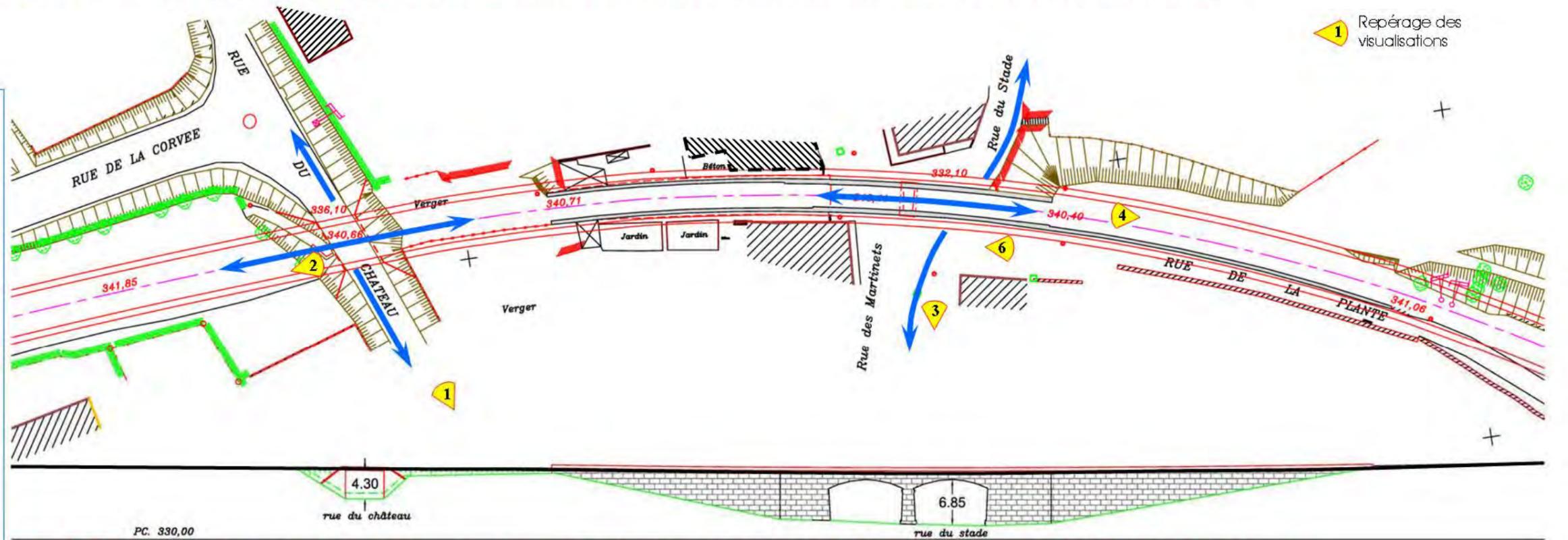
SCENARIO A – passage supérieur sur rue du château à niveau / Viaduc de la Plante conservé

Avantages:

- Maintien des structures du viaduc et de la perception du patrimoine local
- Pas de protections acoustiques
- Pas de soutènement
- Pas de reprofilage de la rue de la corvée

Inconvénients:

- Rue de la Plante à vocation piétonnière
- Conséquences visuelles de la plateforme en encorbellement sur maçonneries existantes
- Reprofilage de la rue du Château



SCENARIO B – passage supérieur sur rue du château en léger déblai / Viaduc de la Plante conservé

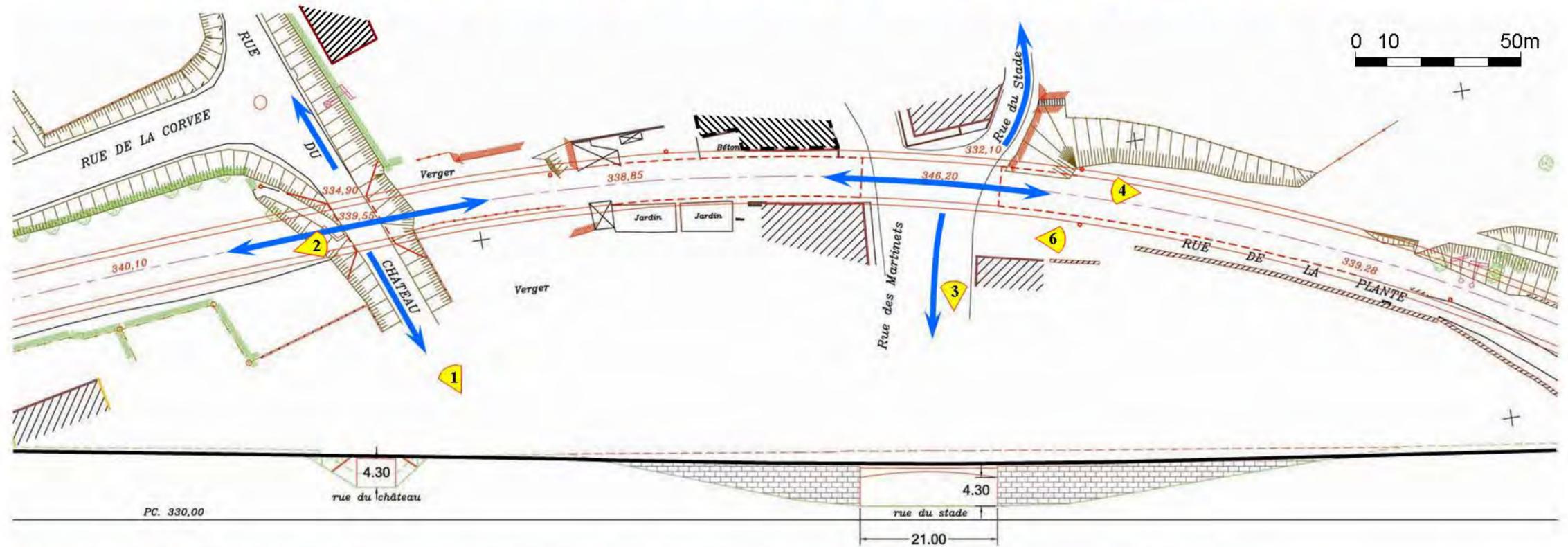
SECTEUR RUE DU CHÂTEAU/RUE DU STADE – planche 2

Avantages:

- Création de 2 ouvrages (franchissements de la rue du Stade et de la rue du Château) à identité visuelle affirmée et à l'échelle de la typologie locale

Inconvénients:

- Situation acoustique plus pénalisante compte tenu du profil en long
- Nécessité de réalisation de nouveaux murs de soutènement contigus à l'ouvrage de la rue du Stade (travaux et coûts induits)



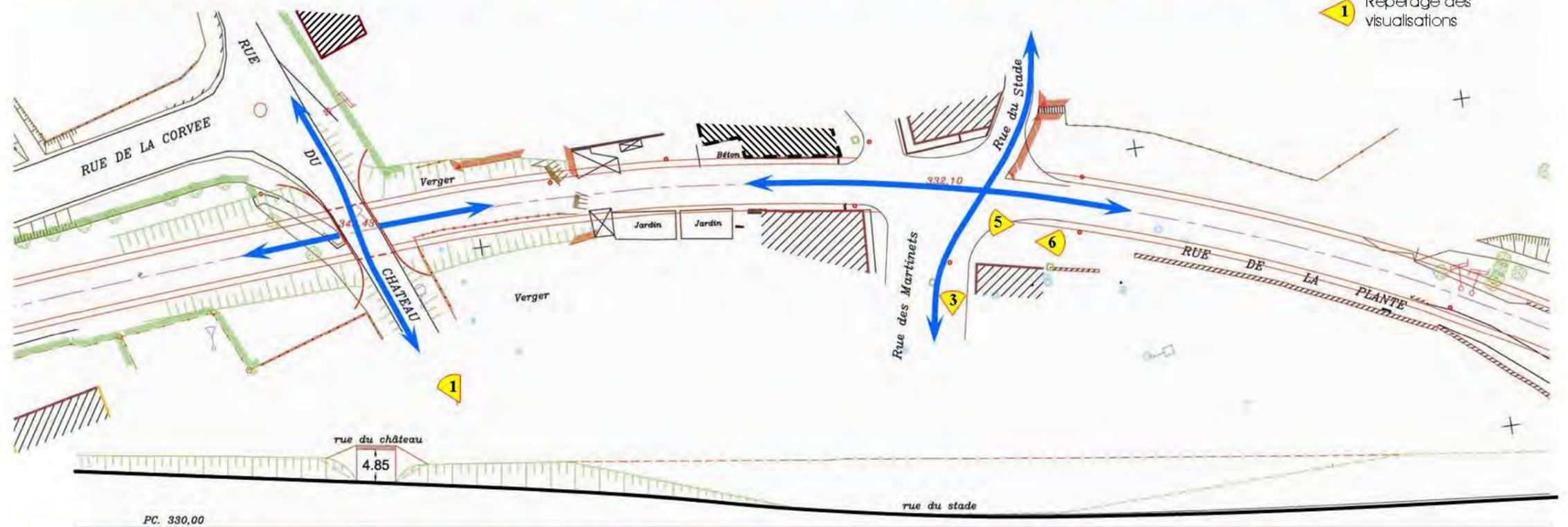
SCENARIO C – passage supérieur sur rue du château en déblai / Nouvel ouvrage rue du stade

Avantages:

- Incidences acoustiques très réduites aux abords de la rue du Château (profil en long en déblai)

Inconvénients:

- Pentes des voiries assez pénalisantes: 10% rue du Château et 15% aux abords de la rue de la Plante ou 7% si raccordement plus éloigné vers l'Est avec conséquences sur la géotechnique
- Soutènements importants
- Risque de déchaussement des constructions contiguës
- Gestion du carrefour de la rue du stade avec la circulation PL



SCENARIO D – passage inférieur sous rue du château en remblai / carrefour à niveau rue du stade

SECTEUR CENTRAL

Rue des Martinets / rue de la Plante

Le parti d'aménagement avec ses scénarios a pour double objectif:

-l'insertion de la nouvelle voie de type rue, avec ses diverses possibilités de stationnements (accueil VL, cars...)

-l'accroche des continuités piétonnes comme accès directs au centre ville. Des placettes d'accueil jalonnent la voie, comme autant de points d'incitation pour le déplacement des piétons vers le centre patrimonial d'Ornans. Ruelles et cheminements existants assurent les liaisons.

Urbanisation potentielle soulignant le caractère de rue de la nouvelle voie projetée

Viaduc de la Plante

Départ de la Via Ferrata



Ouvertures maintenues vers le château et les toits de la ville

Masses boisées à préserver
Remise en état des épis drainants

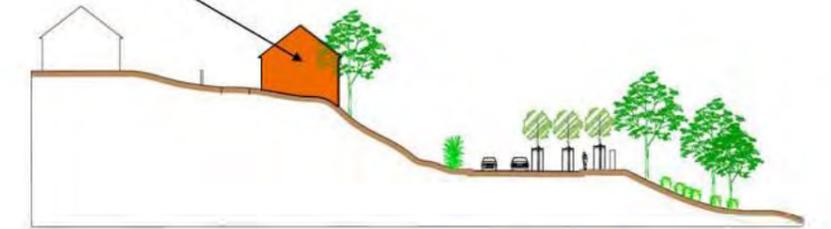
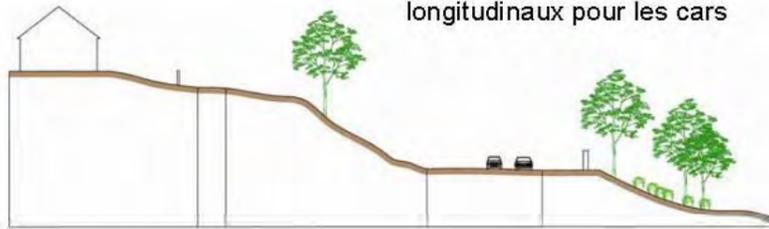
Parking St Vernier

Masses boisées à préserver

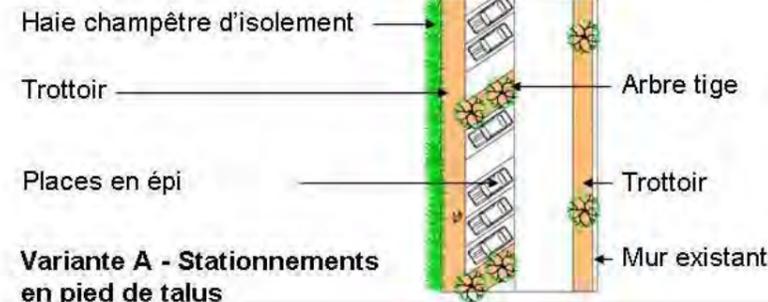
Aires de stationnements longitudinaux pour les cars

Urbanisation potentielle future

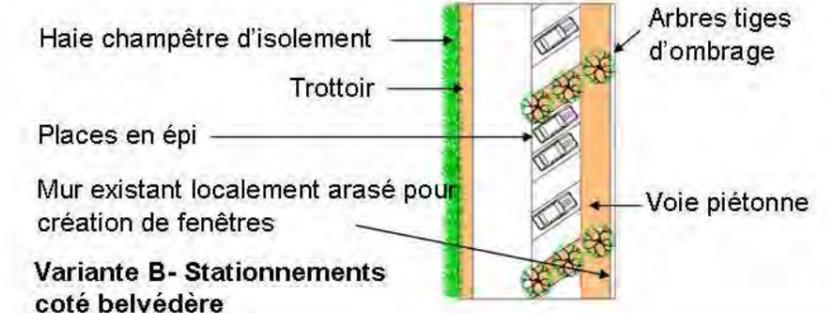
Urbanisation potentielle future



Etat actuel



Variante A - Stationnements en pied de talus



Variante B - Stationnements coté belvédère

0 10 50m

Profils types PC 340

En rappel des aménagements à l'extrémité du projet, les propositions intègrent localement les aires de stationnements existantes à la recomposition d'ensemble du projet.

Placettes et autres points singuliers assurent les accroches avec les nouvelles continuités piétonnes menant au centre-ville.

SECTEUR DE LA RUE DE LA FENOTTE

Urbanisation potentielle soulignant le caractère de rue de la nouvelle voie projetée

Le passage en tranchée permet d'affirmer l'effet de sas
3 propositions de traitement : voir profils

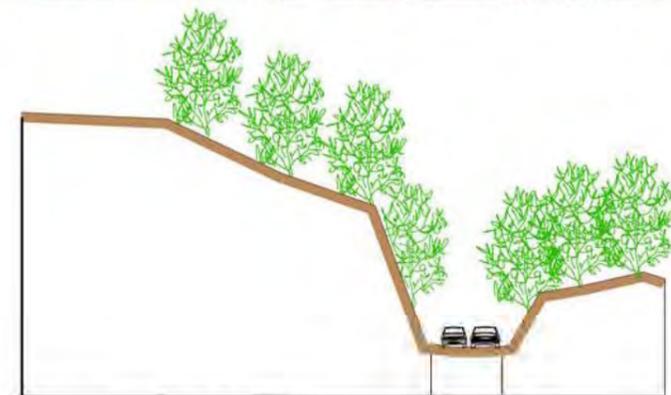
Redéfinition du carrefour sous forme d'une placette

Pont d'accès à l'espace ludique et touristique en rive gauche

Départ de la Via Ferrata



La Loue



Passage de la falaise : état actuel



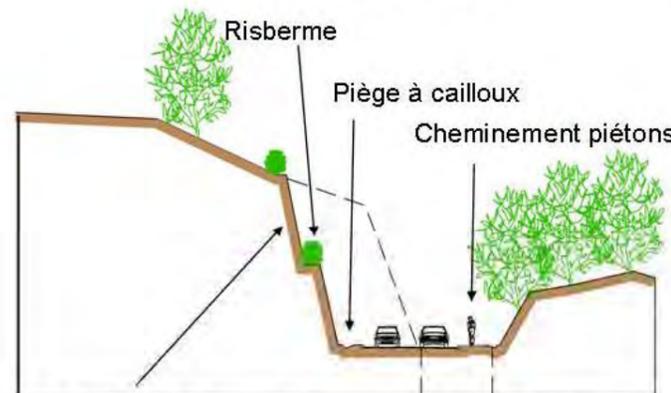
Profils types – PC 340

Desserte riveraine et circulation piétonne/ cycles

Suppression du bâti existant et création d'un dégagement visuel

Requalification paysagère du parking avec accroches végétales. Accueil des VL et PL

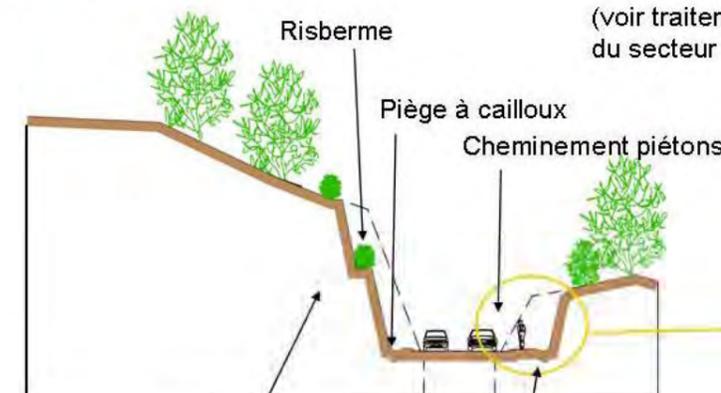
(voir traitement similaire pour le parking d'accueil du secteur de l'ancienne gare)



Talus raidi avec ou sans traitement de surface
Talus existant maintenu en état

Soutènement éventuel

Variante A- Elargissement de la voie coté falaise



Talus raidis avec ou sans traitement de surface

Soutènement éventuel

Variante B- Elargissement mixte



Variante B' : cheminement piétons implanté sur banquette pour isolement

SECTEUR DE LA GRANDE RUE

Place Courbet

L'enjeu principal est l'accueil sécurisé des piétons, tout en permettant l'accessibilité nécessaire pour le développement commercial et touristique du centre-ville.

L'ensemble des traitements envisagés a pour objet d'accompagner le projet de requalification de l'axe urbain autour duquel se développe le centre historique d'Ornans.

Quel que soit l'appellation des divers tronçons de cet axe, il apparaît opportun de créer une homogénéité de composition et de traitement des espaces d'accueil (piétons, VL et autres véhicules de service ou de sécurité).

Les places existantes, les sur-largeurs, certains carrefours, sont autant de lieux privilégiés pour développer cet objectif.

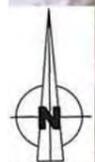
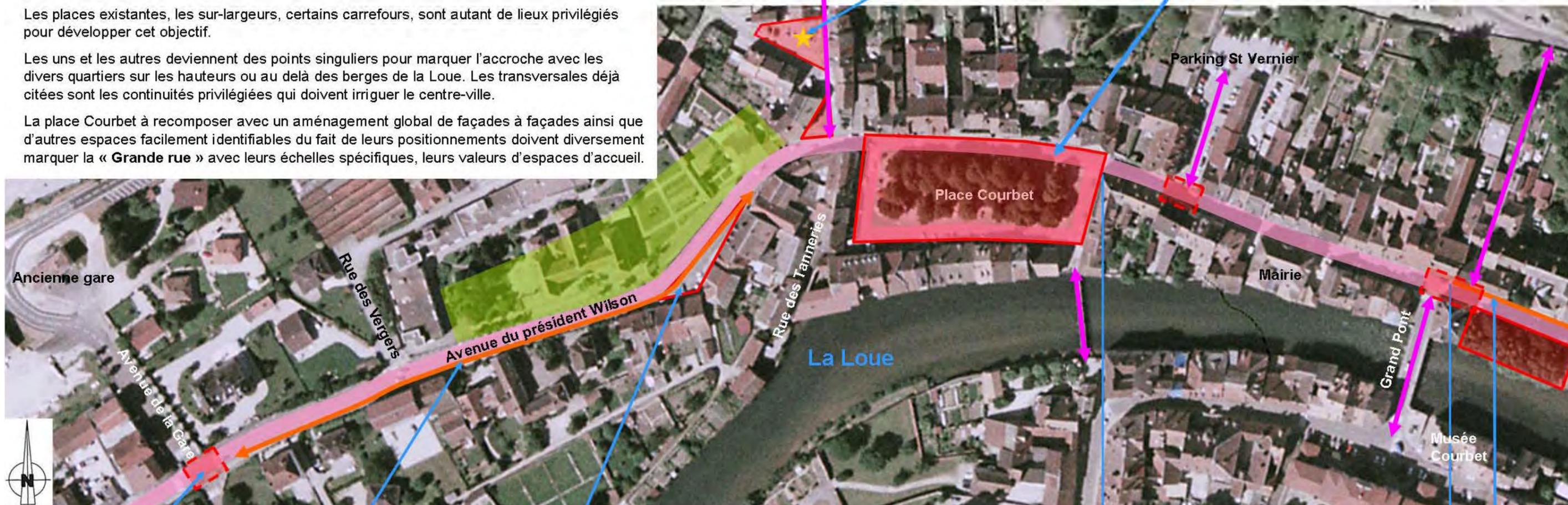
Les uns et les autres deviennent des points singuliers pour marquer l'accroche avec les divers quartiers sur les hauteurs ou au delà des berges de la Loue. Les transversales déjà citées sont les continuités privilégiées qui doivent irriguer le centre-ville.

La place Courbet à recomposer avec un aménagement global de façades à façades ainsi que d'autres espaces facilement identifiables du fait de leurs positionnements doivent diversément marquer la « Grande rue » avec leurs échelles spécifiques, leurs valeurs d'espaces d'accueil.

Place et carrefour : espaces à recomposer.

Proposition d'implantation pour le monument aux morts déplacé.

Proposition de traitement de l'espace de façades à façades
problématique générale : maintien du stationnement et accueil des piétons, en particulier les personnes à mobilité réduite, tout en préservant le caractère attrayant de la place.



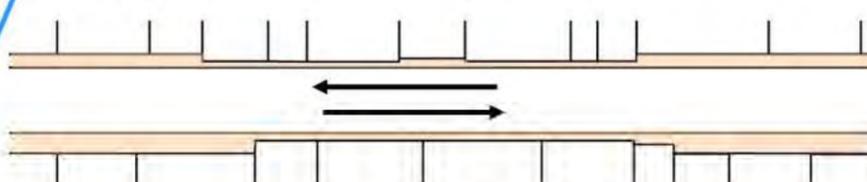
Projet de parking

Liaison avec l'ancienne gare :
carrefour existant à réaménager en cohérence avec le projet de parking public.

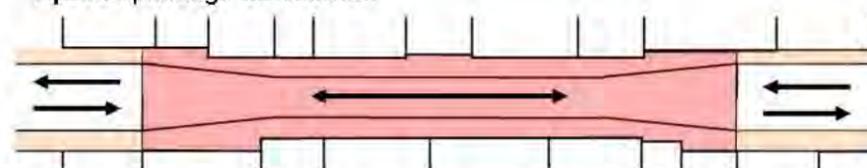
Passage au droit de l'hôpital :
façade patrimoniale à voir... d'en face
axe piéton à valoriser

Aire de stationnements

Avant : trottoirs de largeurs variables et insuffisantes.



Après : passage en alternat.



Séquence sans zone de stationnement.

Elargissement du trottoir côté Hôtel de Ville (plus ou moins 2 m).

Circulation automobile : principe de passages alternatifs avec zones de stockage de voitures aux deux extrémités de la zone de resserrement de la chaussée.

Traitement de surface : bornes, quilles, jardinières.

Trottoir unilatéral et maintien des stationnements existants en vis à vis

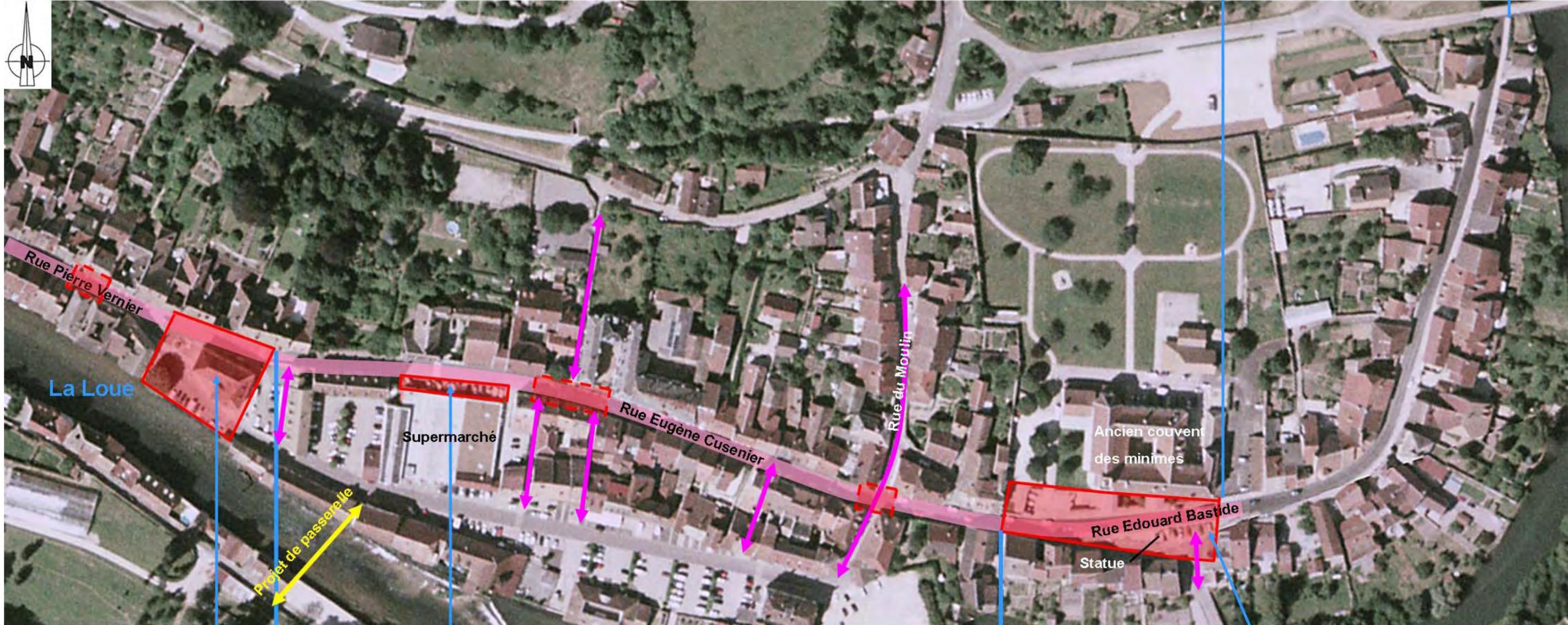
Recomposition de la place du « monument aux morts »

SECTEUR DE LA GRANDE RUE

Rue Eugène Cusenier / rue Edouard Bastide

Secteur hors étude.

Aménagement de la rue déjà réalisé à maintenir en état.



Redéfinition de la place du Jura avec traitement spécifique pour l'ensemble des surfaces attenantes.

Recomposition des abords en façade du supermarché (stationnements et accès)

Projet de Maison des services

Espace à recomposer en cohérence avec la façade patrimoniale de l'ancien couvent.
Accueil des visiteurs pour le musée et le siège de la Communauté de Communes du Pays d'Ornans (stationnements).

Passage en alternat.

Circulation automobile : principe de passages alternatifs avec zones de stockage de voitures aux deux extrémités de la zone de resserrement de la chaussée.

Traitement de surface : bornes, quilles, jardinières.