

COMMUNE DE DASLE

ETUDE DE LA TRAVERSEE

Document provisoire



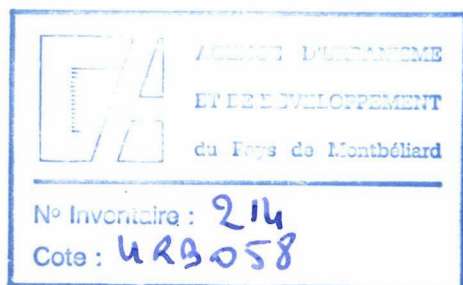
AGENCE D'URBANISME
ET DE DÉVELOPPEMENT
du Pays de Montbéliard

Décembre 1995

Direction Départementale de l'Équipement
Subdivision d'Audincourt
Arrondissement de Montbéliard



INTRODUCTION	3
METHODOLOGIE	5
ETUDE DE LA TRAVERSEE DE LA VILLE	7
ETAT DES CONNAISSANCES SUR LES TRAFICS	9
ANALYSE-DIAGNOSTIC PAR SEQUENCES	11
LA PROBLEMATIQUE	15
LES ENJEUX	17
PREMIER ENJEU	19
DEUXIEME ENJEU	23
TROISIEME ENJEU	25
QUATRIEME ENJEU	27
UNE PROGRAMMATION	29



Le réaménagement du carrefour de la rue de Seloncourt et du segment de la rue d'Audincourt «d'entrée de ville» ont fait apparaître la nécessité d'une étude globale de la traversée de Dasle.

Ces dernières années, les travaux de voirie, la construction de la salle polyvalente, et plus généralement la construction d'habitat pavillonnaire ont modifié le système viaire et le paysage urbain de la ville.

Aujourd'hui, les diverses interventions sur les espaces publics, la place du temple, les abords de l'espace loisir, ainsi que d'autres aménagement ponctuels sur la voirie, doivent être programmés.

L'objectif du présent document est de déterminer «un fil d'Ariane» guidant les futurs projets d'aménagement et de proposer un programme d'intervention afin d'améliorer la sécurité et la qualité des espaces de circulations en général.

Ce guide permettra de rendre cohérent en terme d'aspect et d'efficacité (complémentarité) les différentes interventions.

L'étude comprend le segment de la RD 126 entre Beaucourt et Audincourt (Rue centrale-rue de Beaucourt, etc...).

Elle sera complétée par la rue de Dampierre-les-Bois ultérieurement.

Dans un premier temps **un diagnostic sommaire de la traversée** du village tentera de déterminer l'articulation entre les voies de circulation et le bâti.

La mise en évidence des rôles respectifs des éléments constitutifs de la rue (façade, clôtures, surfaces pavées) permettra de déterminer le mode opératoire des interventions de la commune (réalisation, incitation ou suivi).

Une proposition de séquençement de la traversée permettra de situer chacun des espaces «de projet» sur l'itinéraire d'entrée ou de sortie de Dasle.

Dans un deuxième temps nous proposerons **un mode opératoire et un programme des interventions**, afin d'intégrer dans un projet cohérent l'ensemble des considérations ou objectifs identifiés (coloration des façades, sauvegarde de détails architecturaux, etc...). Les éléments déterminants de cet aménagement seront formulés sous la forme de principes de projet.

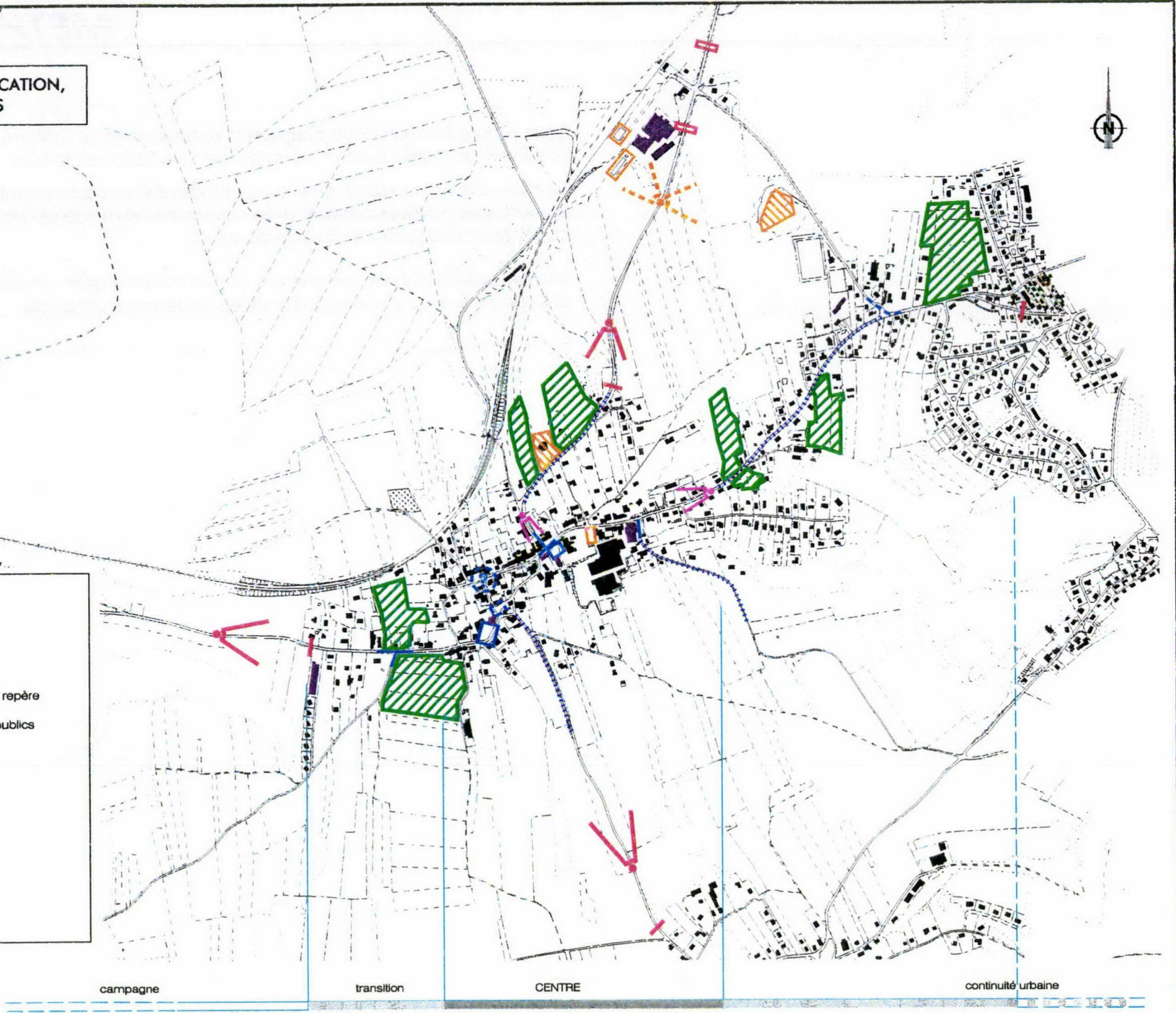
La programmation concerne l'aménagement des espaces publics (linéaire de voirie, places et carrefours, etc...)

Selon la nature de l'intervention on décrira un principe ou une préfiguration de l'aménagement.

LES ELEMENTS D' IDENTIFICATION,
LES GRANDES DIRECTIONS



-  Panneau d' agglomération
-  Panneau de lieu dit
-  Vue sur Dasle
-  Bâtiment public ou bâtiment repère
-  Les vues sur les bâtiments publics
-  Verger ou espace naturel
-  Lieu ou bâtiment dégradé
-  Les espaces publics
-  Les carrefours principaux
-  Les dénivellés



campagne

transition

CENTRE

continuité urbaine

ETUDE DE LA TRAVERSEE DE LA VILLE

Le contexte, le sentiment général...

Il s'agit d'identifier les propriétés de l'espace traversé qui sont constitutives des représentations qui vont de la route (voie de rase campagne) à la rue (voie urbaine).

Cela s'effectue par le repérage d'indices liés à l'épaisseur du tissu urbain, à la qualité du bâti et aux aménagements, qui contribuent à connoter l'espace d'un caractère urbain.

Par exemple, les grandes surfaces de périphérie restent le domaine de la voiture et des vitesses élevées, de ségrégation des usages, alors que la ville avec ses trottoirs, son éclairage, la hauteur des bâtiments (typologie) et ses commerces est un lieu d'échange et de pratiques diversifiées qui induit un comportement urbain, voire «civil».

La traversée de Dasle par la RD 126 est un parcours relativement long, de près de 2,5 kilomètres.

La compréhension d'une progression vers un centre-bourg est assez claire côté Audincourt, mais confus côté Beaucourt.

Le quartier limitrophe de Beaucourt donne une image peu flatteuse de Dasle.

La faible épaisseur du tissu urbain entre le haut et le centre du village trouble un cheminement progressif simple (d'un paysage de campagne vers un paysage «urbain») laissant apparaître un tissu urbain «péri-urbain».

On relève le repérage aisé d'un espace public majeur de la ville (place du temple) correspondant avec le principal «carrefour central» vers Dampierre-les-bois.

La présence de l'ensemble des services (commerces) et des bâtiments publics significatifs ou emblématique d'un bourg de 1 500 Habitants sur l'itinéraire principal est un atout qui renforce l'identité du Bourg.

LES COMPTAGES

R.D. N° 480 - P.R. : - Dasle ---> Dampierre les bois

Comptages	Année 1994 Semaine 21	Année 1989 Semaine 16
Moyenne journalière tous véhicules	1701	1342
Moyenne journalière poids lourds		
Pourcentage PL		
Sens PR + Tous véhicules / PL		
Sens PR - Tous véhicules / PL		

R.D. N° 126 - P.R. : 16.00

Comptages	Année 1982 Semaine 23	Année 1989 Semaine 14
Moyenne journalière tous véhicules	5526	5021
Moyenne journalière poids lourds	244	369
Pourcentage PL	4,4%	7,3%
Sens PR + Tous véhicules / PL	2775 / 123	2527 / 153
Sens PR - Tous véhicules / PL	2751 / 121	2494 / 216

R.D. N° 126 - P.R. : 19.00

Comptages	Année 1994 Semaine 39	Année 1991 Semaine 40
Moyenne journalière tous véhicules	3978	3584
Moyenne journalière poids lourds	133	161
Pourcentage PL	3,3%	4,5%
Sens PR + Tous véhicules / PL	1968 / 61	1816 / 102
Sens PR - Tous véhicules / PL	1818 / 102	1768 / 59

R.D. N° 480 - P.R. : 1.000 - Dasle ---> Vandoncourt

Comptages	Année 1986 Semaine 20	
Moyenne journalière tous véhicules	623	
Moyenne journalière poids lourds		
Pourcentage PL		
Sens PR + Tous véhicules / PL		
Sens PR - Tous véhicules / PL		



ETAT DES CONNAISSANCES SUR LES TRAFICS

Les derniers comptages ...

RD 126 - PR 12 000 :

Comptage	Année 1992 Semaine 23	Année 1994 Semaine 14
Moyenne journalière tous véhicules	5 526	5 021
Moyenne journalière P.L.	244	369
% P.L.	4,4	7,3
PR sens + tous véhicules/PL	2 775/123	2 527/153
PR sens - tous véhicules/PL	2 751/121	2 494/216

RD 126 - PR 19 000 :

Comptage	Année 1994 Semaine 39	Année 1991 Semaine 40
Moyenne journalière tous véhicules	3 978	3 584
Moyenne journalière P.L.	133	161
% P.L.	3,3	4,5
PR sens + tous véhicules/PL	1 966/61	1 816/102
PR sens - tous véhicules/PL	2 012/78	1 768/59







RD 480 - DASLE - DAMPIERRE-LES-BOIS :

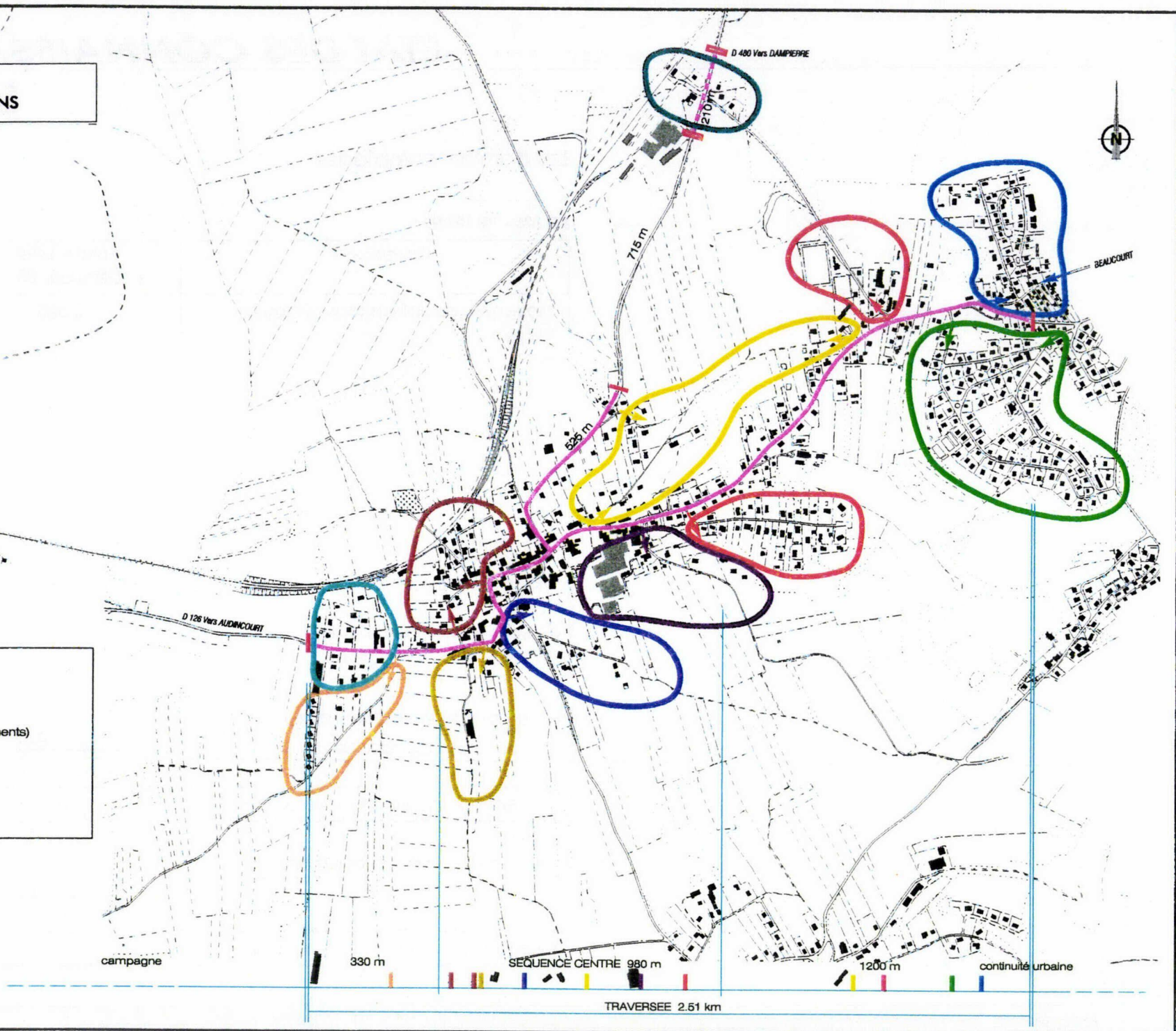
Comptage	Année 1994 Semaine 21	Année 1989 Semaine 16
Moyenne journalière tous véhicules	1 701	1 342

RD 480 - DASLE - DAMPIERRE-LES-BOIS :

Comptage	Année 1986 Semaine 20
Moyenne journalière tous véhicules	623

LES QUARTIERS ET SOUS ENSEMBLES URBAINS

-  Panneau d'agglomération
-  Panneau de lieu dit
-  Les entités urbaines (fragments)
-  Les accès principaux
-  La traversée
-  Les bâtiments repères



ANALYSE-DIAGNOSTIC PAR SEQUENCES

Dans le sens Audincourt-Beaucourt...

1. Approche. Route de campagne.

2. Première perception avant le panneau d'agglomération.

Silhouette, paysage de lotissement.

3. Approche vers le centre.

Effet de village-rue avec un espace délimité par le bâti discontinu et des clôtures délimitant l'espace.

Vitesse excessive jusqu'au virage de la salle polyvalente.

4. Séquence du centre.

Continuité, espace rue délimité.

Plusieurs virages «ralentisseurs».

Un contexte urbain dégradé (boîte de nuit).

Place du centre.

Problème de repérage de la Mairie.

Trop grande Homogénéité de couleurs (privé /public).

Sous-séquence de bâti discontinu de part et d'autre de la voie...

5. Paysage de sortie de bourg.

Espace «néo-rural» ou péri urbain.

Tissu urbain lâche et discontinu sans épaisseur urbaine.

Aménagements de voirie sommaires ou routiers (ralentisseur /école).

La densité de construction plutôt faible (pavillons) et les espaces vides importants donne une ambiance de départementale campagnarde propice à des vitesses excessives.

L'absence de trottoirs ou de tout autre aménagement «urbain» se double d'un tracé de voirie très routier (grande courbe, visibilité importante, etc...)

Nb : l'absence de publicité (qui en général donne le sentiment d'un espace de périphérie) est un atout.

Globalement...

Dasle possède des qualités «urbaines» indéniables.

«La route» n'a pas trop dégradé un paysage de qualité, bien que les interventions de ces vingt dernières années aient comme partout appauvri et simplifié les espaces publics que le temps avait permis de constituer lentement.

Les propositions qui vont suivre permettent de prendre en compte les exigences de notre temps tout en respectant ou en réintroduisant une tradition rurale un peu mise à mal depuis quelque temps bien que toujours signifiante.

Un manque de hiérarchisation des carrefours et une articulation voie/ville défailante laissant dominer un caractère routier.

L'articulation entre différentes interventions ponctuelles doit permettre un séquençage cohérent (70, 50 km) et un étagement des vitesses.

L'articulation voie-ville (sortie de garage, stationnement, voies perpendiculaires plus nombreuses au centre) doit faire l'objet d'une attention toute particulière.

Dans certaines séquences, le rôle des clôtures est particulièrement déterminant dans la constitution de l'espace de la rue.

Il faudra veiller à leur préservation et à leurs qualités lorsqu'elles sont à construire.

Les vergers ou autres espaces non-construits produisent un paysage fragmenté par des morceaux de campagne perçus comme des espaces de sortie de ville.

Les vides susceptibles d'être construits doivent être identifiés de manière à renforcer la cohésion et la continuité urbaine.

Le rapport piéton-voiture.

Les piétons et les aménagements s'y rapportant sont relativement absents (sauf aménagement devant l'école du haut).







Les abris bus et les aménagements sommaires voire inexistant de bordure de voirie, produisent un effet de route départementale «élargie» propice à des comportements dangereux de la part des automobilistes.

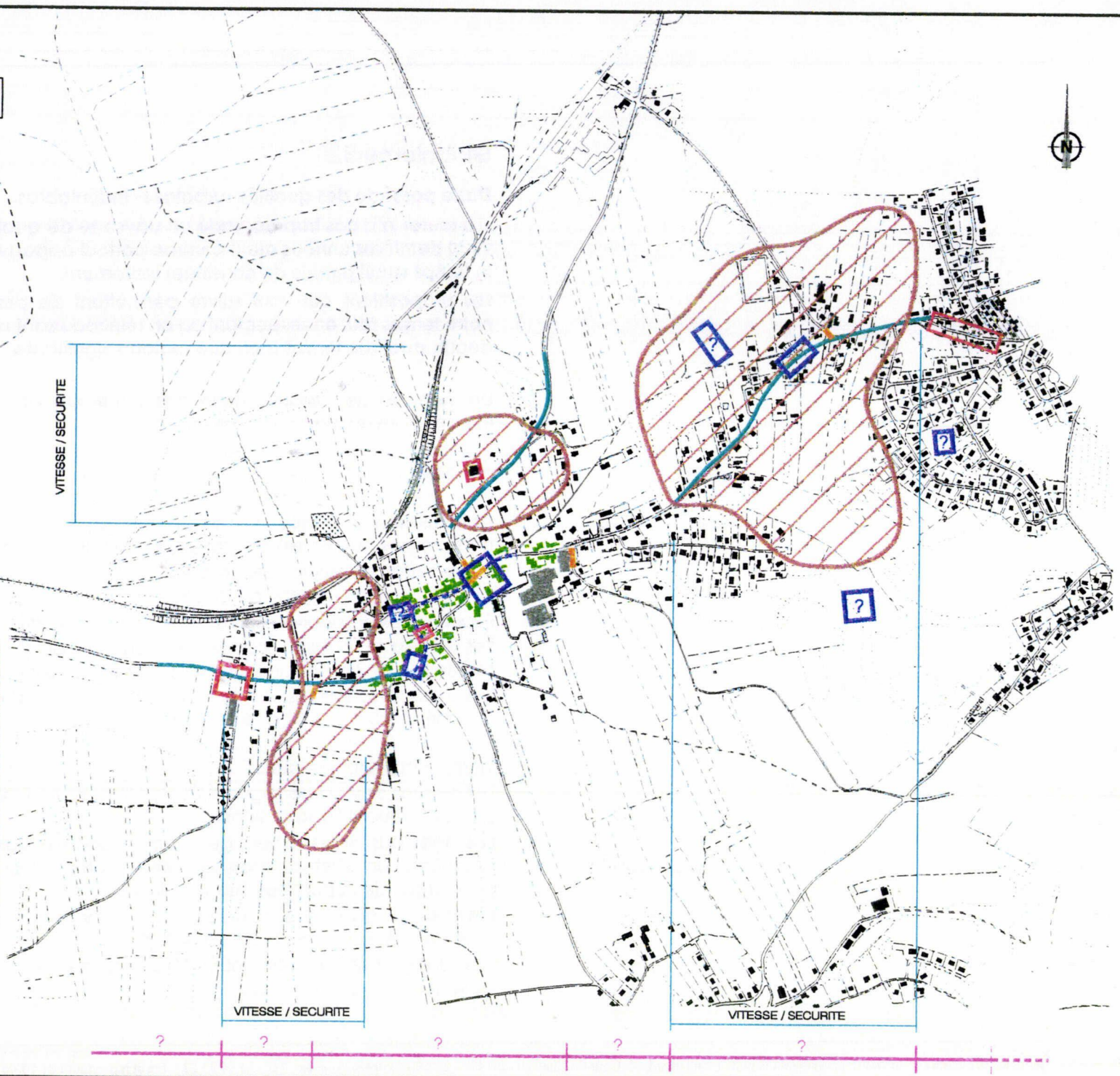
Les vues «dégagées» sont également un facteur important conditionnant les comportements (côté Audincourt en particulier).

L'aménagement des carrefours et leur «signalisation» sont une nécessité en particulier dans les séquences de transition.

LA PROBLEMATIQUE



-  Séquencement de la traversée principale
-  Aménagement, requalification / sécurité
-  Requalification
-  Hiérarchisation des carrefours
-  Sites de développement ? (épaisseur urbaine)
-  Requalification du bâti



VITESSE / SECURITE

VITESSE / SECURITE

VITESSE / SECURITE



Les aménagements futurs seront un signe visible de la mutation de Dasle.

Le village est aujourd'hui en situation de devenir «une petite ville péri-urbaine» ce qui nécessite «une mise à niveau» de ces espaces publics.

Inscrite sur l'itinéraire «Audincourt-Beaucourt, la commune supporte un trafic de transit qui impose des interventions «de sécurité» sur la voirie.

Toutefois Dasle possède «un côté village» qui participe à son attractivité résidentielle et qui est une valeur à entretenir et donc à transcrire dans les aménagements.

Il s'agit donc aujourd'hui de mettre en oeuvre un programme d'aménagement résolvant simultanément deux problèmes :

- 1. Le problème de la sécurité (vitesses excessives, protection des piétons...) tout en préservant des pratiques conformes au mode de vie «villageois»,**
- 2. Un problème d'image puisque aujourd'hui les espaces emblématiques du village (places...) doivent être requalifiés pour répondre aux exigences contemporaines tout en évitant une connotation « trop urbaine» inadéquate.**

Pour éviter contradictions et dialogues manqués entre voirie et environnement urbain, il faut concevoir simultanément, avec des objectifs qualitatifs et non seulement fonctionnels, le réseau de voies, les fonctions et les formes urbaines qui l'entourent.

Les choix d'articulation des voies avec les éléments construits sont primordiaux.

Aussi, par une recherche d'une **QUALITÉ GLOBALE DU PAYSAGE URBAIN**, par l'aménagement des voiries, mais également de leur contexte nous obtiendrons un comportement des automobilistes assurant une plus grande sécurité à tous.






Les espaces publics doivent être précisés et définis dans une projection globale : alignements, densités, volumes, accessibilité, traitement des façades et des abords, plantations, etc...

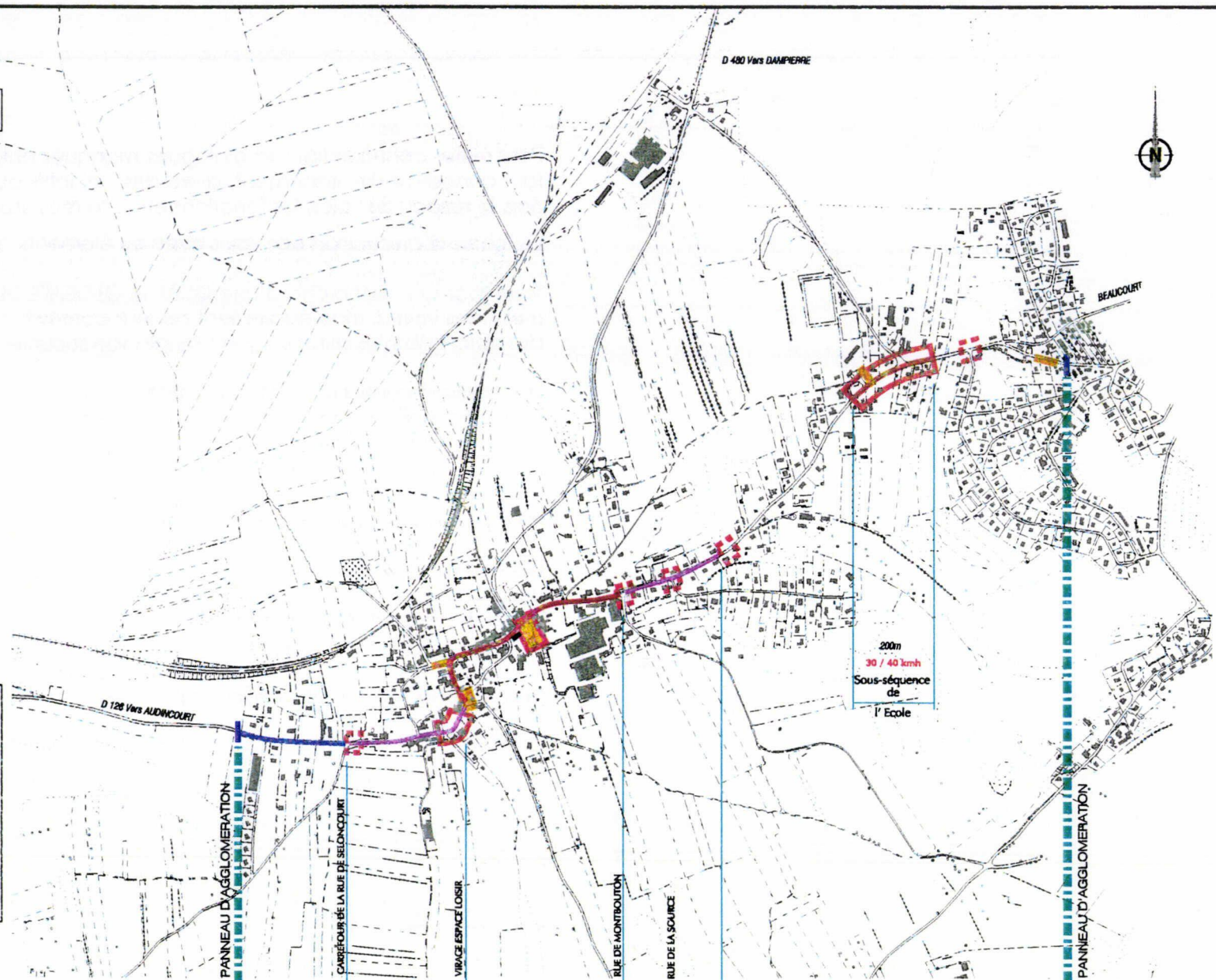
Tous ces éléments déterminent l'ambiance urbaine et doivent être choisis en connaissance de cause, par rapport aux objectifs d'un projet de circulation.

Les enjeux dépassent donc le strict domaine de la route pour concerner la politique urbaine de Daxle toute entière. Ainsi l'identification de sites pour des programmes de logements, est par exemple un complément indispensable à la requalification urbaine et donc à l'amélioration de la sécurité.

Nous retiendrons quatre axes ou enjeux pour nos futures interventions.

LE SEQUENCEMENT

-  Lieux emblématique
-  Panneau d'agglomération
-  Evènement : moment d'attention
-  Moment de grande vigilance
-  Vitesse référence pour le dimensionnement et la configuration des dispositifs de voirie et de carrefours



DEFINITION DES SEQUENCES	250m / 13 secondes	300m / 24 secondes	550m / 1 minute	250m / 20 secondes	1000m / 1 minute
VITESSE REGLEMENTAIRE	70 kmh	40 / 50 kmh	30 / 40 kmh	40 / 50 kmh	30 / 70 kmh
	APPROCHE AGGLOMERATION (ENTREE)	SEQUENCE DE TRANSITION (RALENTISSEMENT)	SEQUENCE CENTRE	SEQUENCE DE TRANSITION	SEQUENCE PERI-URBAINE

50 kmh
traversee total : environ 3 minutes

PREMIER ENJEU

Le séquençement...

La traversée de Dasle doit être pour l'automobiliste, un moment séquencé relativement compréhensible (ralentissement progressif en rapport avec le contexte).

Les séquences d'approches sont à travailler au niveau de la voirie et au niveau du contexte afin d'obtenir un comportement «conditionné» des automobilistes plus civil.

A. L'aménagement des linéaires de voirie.

Les séquences péri-urbaines.

Nous devons distinguer les deux côtés :

- Côté Audincourt :

La progression est simple, mais nous devons faire ralentir plus tôt.

L'entrée côté Audincourt est progressive (densité et qualité du bâti), mais la voirie et les vues trop dégagées légitiment un comportement des automobilistes inadapté au contexte (vitesse).

Les séquences ne sont pas assez marquées pour obtenir un ralentissement «naturel».

Les interventions sur la voirie devront permettre un ralentissement par paliers et une anticipation du virage de l'espace loisirs.

- Côté Beaucourt :

Nous sommes en situation de continuité urbaine avec Beaucourt... la ville n'en fini plus de finir ou de commencer...

Sur un linéaire important, la route reste aménagée comme en rase campagne (accotement ou trottoirs mal aménagés, clôtures et accès aux parcelles bâties) avant qu'un vocabulaire routier-urbain fasse irruption : Bosses, terre plein, zébrures.

Le bâti tant public (école) que privé, paraît sans cohérence.

L'ensemble paraît éphémère, résultant d'intérêts à court terme, sans vocation à s'insérer dans le patrimoine de la ville.

Cet espace «Néo-rural» de la descente est caractéristique du développement récent d'un pavillonnaire spontané le long de voie ancienne.

Ces paysages doivent aujourd'hui être requalifiés.
Les objectifs de sécurité justifient une exigence de qualité.

Comment agir ?

Essentiellement par le marquage des entrées et le traitement de la voirie dans l'emprise publique.

Le contexte de la «descente» depuis Beaucourt vers le centre, ne peut à lui seul, inspirer un comportement urbain (50 Km/H).

Nous proposons d'inscrire sur cette séquence, aux abords du centre, trois événements susceptibles d'éveiller l'attention des conducteurs et de les faire ralentir.

Le centre :

La séquence centre de 1 km est «un peu routière», les espaces publics majeurs ne sont pas valorisés.

Mais la présence des bâtiments publics et des commerces permet sans ambiguïté de «lire ou d'identifier» le centre-bourg.

Afin de sécuriser et de faire ralentir, nous devons organiser la cohabitation piéton-voiture dans un même espace, tout en limitant l'emprise de la bande de roulement.

A noter que «le tout droit» de la rue des vergers, dans le sens Beaucourt-Audincourt, trouble et apparaît comme un dysfonctionnement...

B. Les espaces publics ou lieux symboliques.





Le problème de l'identification de Dasle côté Beaucourt...

La continuité urbaine nuit à la perception de l'entrée dans Dasle.





Un dispositif d'identification est nécessaire. Il devra être complété par un lieu d'identification fort du village pour les habitants «du haut» au niveau de l'école par exemple.

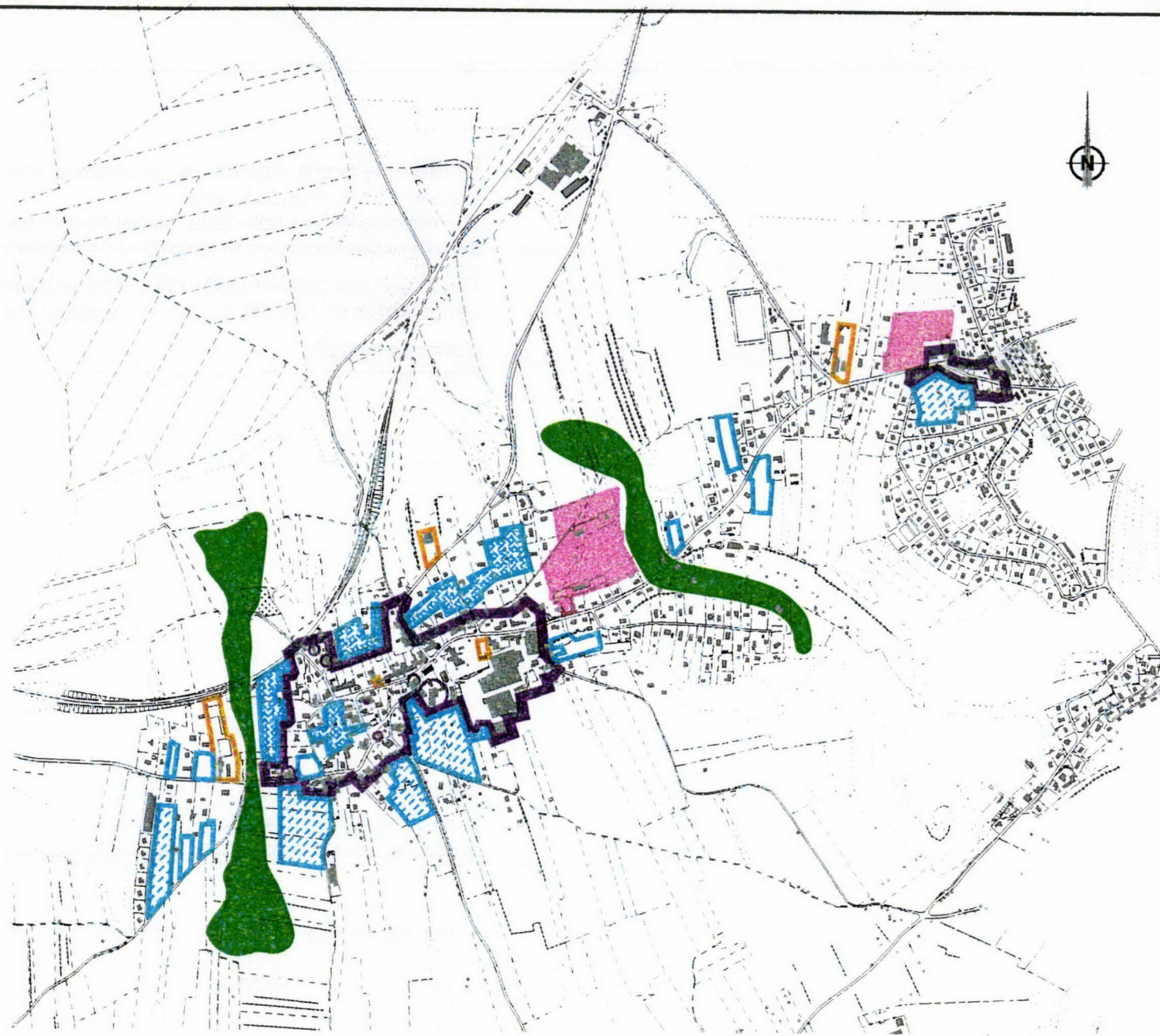
LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION POUR LA REQUALIFICATION

SITES POTENTIELS D'URBANISATION A PRIVILEGIER:

-  Les coteaux et bords de voies
-  Les coeurs d'îlots
-  Parcelles isolées
-  Lotissements en projets

INTERVENTIONS SUR LE BÂTI:

-  Patrimoine à réhabiliter
-  Site à requalifier
-  Constructions médiocres à rénover
-  Coulée verte



DEUXIÈME ENJEU

Un programme de construction et de réhabilitation...

Le comportement des automobilistes est influencé par la voirie, son profil, son caractère routier ou urbain, mais aussi par le contexte et en particulier par l'épaisseur urbaine c'est-à-dire la densité de bâti et l'intensité des fréquentations piétonnes entre autre.

La commune possède, au centre ou à proximité, une réserve foncière adaptée à de l'habitat, importante.

Nous proposons de développer un programme volontariste de densification du centre, évitant ainsi une dilution, voire une disparition par banalisation du centre dans son environnement naturel.

COMMUNE DE DASLE

Etude couleur
Document provisoire

AGENCE D'URBANISME
ET DE DÉVELOPPEMENT
du Pays de Montbéliard

Décembre 1995

TROISIÈME ENJEU

La couleur et les ambiances colorées...

La réfection des façades est un moyen important d'embellissement de parties construites de la commune et en particulier de son centre ancien.

La mise en oeuvre d'un plan de coloration avec éventuellement une incitation par une subvention, assurera une cohérence d'aspect et un accompagnement des initiatives publiques d'aménagement.

Quelques principes...

Dasle en dehors des quelques réalisations récentes n'est aujourd'hui que très peu colorée. Les fonds de façades sont Blanc-Gris, les encadrements de fenêtre souvent blancs. Seuls les accessoires, volets, huisseries et ferronneries sont colorés. C'est là le signe d'une tradition rurale où les bâtiments ont les couleurs «naturelles» de leurs matériaux et le reste est dominé par deux couleurs dominantes, le vert sombre et le bordeaux-marron traditionnel.

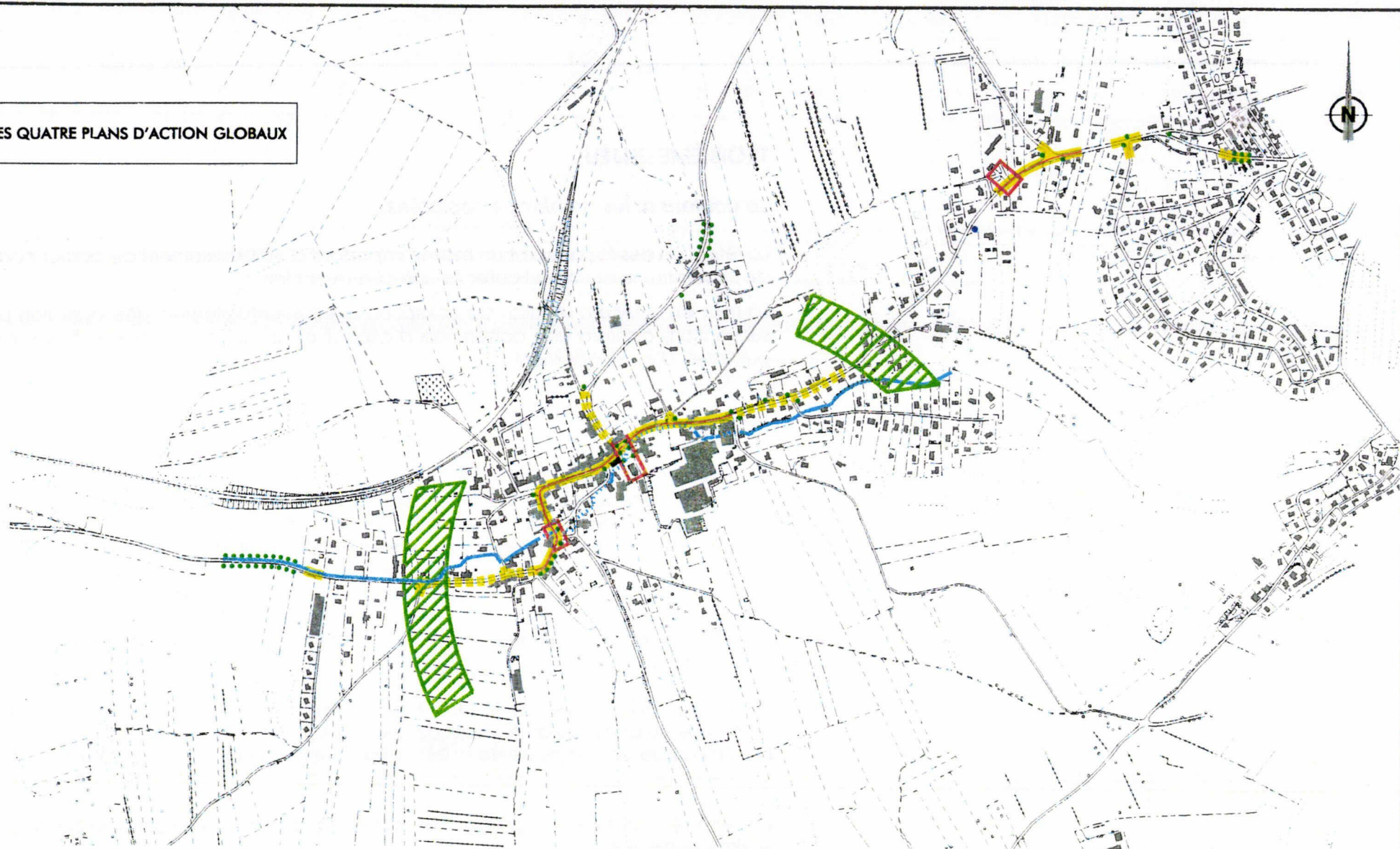
Aussi, nous proposons d'adopter un principe dit «de tonalité» plus que de coloration des façades proprement dite.

Selon la stratégie «de périmètre», une incitation à une couleur de fond pourra être localement mise au profit des ambiances des espaces publics.

Exemple : rose pour la place de la République, vert pour la place des fêtes...

Il faudra ajouter à cette règle pour les bâtiments «communs» un principe applicable aux bâtiments publics.

LES QUATRE PLANS D'ACTION GLOBAUX



PLAN JAUNE: Signalisation horizontale



PLAN VERT: 80 Arbres à planter



PLAN BLEU: Révéler la présence du ruisseau



PLAN LUMIERE: Eclairage public



QUATRIÈME ENJEU

Le fil d'Ariane...

L'objectif est de déterminer «un fil d'Ariane» capable d'orienter la conception et les choix d'aspect et de matériaux des futurs projets d'aménagement.

Ces «orientations de principe» permettront de rendre cohérentes en terme d'aspect et de signification, les différentes interventions sur l'espace public.

Nous devons pour y parvenir, exprimer «l'esprit du lieu».

Le fil d'Ariane c'est aussi quatre plans d'action concernant l'ensemble de la commune et capables de rendre compte d'une identité et d'une cohérence communale.




Il s'agit d'un «plan jaune» de signalisation complémentaire horizontale, un «plan vert» garantissant un reverdissement rapide des voiries de Dasle, un «plan bleu» afin de révéler la présence du ruisseau et des différents points d'eau au travers du village et un «plan lumière».

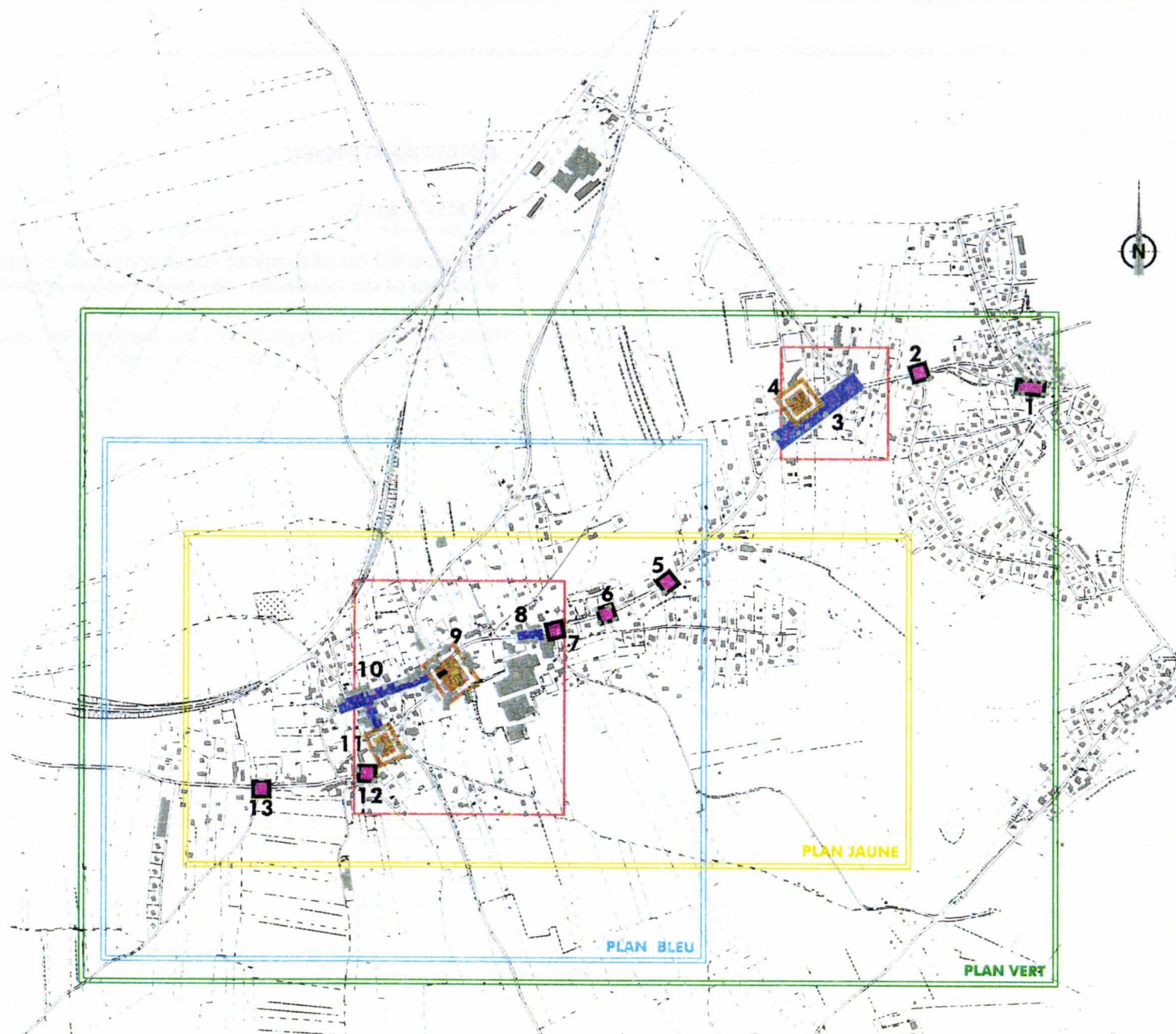
**LES TREIZE ACTIONS PONCTUELLES
ET LES QUATRE PLANS D'ACTION**

Action globale: sur toute la commune

-  Plan d'action vert
-  Plan d'action jaune
-  Plan d'action bleu
-  Plan lumière

Action ponctuelle: voiries et espaces publics

-  Intervention sur la voirie
-  Aménagements de rues
-  Aménagement d'espaces majeurs



Un projet d'espace public...

Treize sites ont été identifiés comme devant être aménagés.

Une programmation pluri-annuelle devra permettre de définir des priorités et d'engager la commune dans un projet d'espace public cohérent et à la mesure de ses moyens.

Nous définirons des priorités en fonction des objectifs dévolus aux différentes interventions, sécurité, amélioration d'un fonctionnement ou création d'une nouvelle fonction, amélioration d'aspect ou action sur l'image et le symbolique...

Les interventions ponctuelles sont complétées par des plans d'actions généraux destinés à transformer l'ensemble de la commune et à faire émerger une cohérence d'aspect rapidement.

Le fil d'Ariane comprend quatre plans d'actions concernant l'ensemble de la commune et capables de rendre compte d'une identité et d'une cohérence communale.

Il s'agit :

- d'un «plan jaune» de signalisation complémentaire horizontale soulignant les moments ou lieu de vigilance pour l'automobiliste,
- d'un «plan vert» consistant à planter 80 arbres d'essence locale garantissant un reverdissement de Dasle,
- d'un «plan bleu» afin de révéler ou de suggérer la présence du ruisseau et des différents points d'eau au travers du village,
- d'un «plan lumière» améliorant la sécurité et l'aspect de Dasle la nuit, dans la partie centrale et sur les différentes places publiques.

AGENCE D'URBANISME ET DE DEVELOPPEMENT
du Pays de Montbéliard

4, Cour du Château - BP 407
25208 Montbéliard Cedex
Tél. 81 94 52 13
Fax 81 95 46 23

*Cette étude a été réalisée en collaboration avec
la DDE Subdivision d'Audincourt, MM. DAUCHY et GUENAT
et Arrondissement de Montbéliard, M. TYRODE (Atelier d'Urbanisme)*

*Rédaction : Daniel DROZ-VINCENT,
assisté de Alain GANZER*

Mise en page : Isabelle BRUHL
