



Commune Le Noirmont
Modification des régimes de vitesse rues Ouest
Phase SIA 33 | Procédure de demande d'autorisation



RAPPORT TECHNIQUE

Table des matières

1.	Contexte et objet de l'étude	3
2.	Diagnostic de l'état existant	3
3.	État projeté – Mesures proposées	5
4.	Rues concernées	6
5.	Description détaillée des aménagements	7
	5.1 Signalisation verticale (Portes d'entrée)	7
	5.2 Marquages au sol	7
	5.3 Mesure de modération du trafic	7
	5.4 Signalisation complémentaire	8
	5.5 Illustrations des aménagements projetés	8
6.	Justifications techniques et légales	10
	6.1 Bases légales et normes	10
	6.2 Amélioration de la sécurité (Sécurité subjective et objective)	10
	6.3 Cohérence du réseau	11
7.	Conclusions	11

Liste des plans annexes

F24016-33-PG001	Situation générale - Mesures de sécurisation et zone 30 km/h, Rues Ouest	27.04.2026
F24016-33-PG002	Détails bande piétonne et modération du trafic	27.04.2026

1. Contexte et objet de l'étude

La Commune du Noirmont a mandaté le bureau GVH-BP Jura SA pour l'étude et la mise en œuvre de mesures de sécurisation et l'extension de la zone 30 km/h sur la partie Ouest du village. Ce mandat s'inscrit dans une volonté communale d'apaiser le trafic au sein des quartiers résidentiels et d'améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers, conformément aux stratégies de mobilité durable cantonales et fédérales. Les rues des quartiers Est étant déjà limitées à 30 km/h, cette démarche s'inscrit dans la continuité de ces aménagements.

Les objectifs principaux de cette étude sont :

- La révision et l'homogénéisation des régimes de vitesse dans le secteur Ouest.
- L'amélioration de la sécurité routière, notamment aux intersections et pour les modes doux (piétons, cyclistes).
- La mise en conformité de la signalisation et du marquage avec les normes VSS en vigueur.
- La réduction des nuisances sonores et l'amélioration de la qualité de vie des riverains.

Le périmètre de l'étude englobe l'ensemble des rues situées au Nord de la Rue de la Rauracie et à l'Ouest de la Rue du Doubs.

2. Diagnostic de l'état existant

L'analyse de la situation actuelle a permis de mettre en évidence les éléments suivants :

Régimes de vitesse et hiérarchie

Actuellement, le secteur Ouest du Noirmont présente une hétérogénéité dans les régimes de vitesse. Certaines sections sont implicitement limitées à 50 km/h (régime général en localité) bien que leur géométrie et leur usage correspondent davantage à une zone de desserte résidentielle. D'autres secteurs bénéficient déjà d'une signalisation de zone 30, mais celle-ci nécessite une mise à jour ou une extension pour couvrir l'ensemble du quartier de manière cohérente.

Signalisation et sécurité

La signalisation existante est par endroits vieillissante ou incomplète. Le respect des priorités de droite, règle fondamentale dans les zones 30 km/h, est parfois aléatoire en raison d'un manque de visibilité ou de marquage au sol insuffisant. Plusieurs intersections présentent des angles morts ou des largeurs de chaussée incitant à des vitesses inadaptées.

Problématiques identifiées

- Absence de continuité claire de la zone 30 km/h sur l'ensemble du secteur Ouest.
- Nécessité de renforcer la perception des entrées de zone pour induire un changement de comportement immédiat chez l'automobiliste.
- Quelques axes rectilignes (ex: Rue de la Côte, Rue des Labours, Rue des Andains, Rue des Alisiers) favorisent des vitesses excessives malgré le caractère résidentiel.

Illustrations photographiques

Les photographies ci-dessous illustrent la situation actuelle dans le secteur Ouest du Noirmont :



Figure 1 : Rue de la Côte – Rue résidentielle étroite avec signalisation existante de zone 30. On observe la configuration typique des rues du secteur Ouest, avec du stationnement latéral et une chaussée étroite nécessitant une modération de la vitesse. Cette rue est actuellement la seule du secteur en zone 30 km/h.



Figure 2 : Rue du cimetière - Sortie de zone 30 existante - Panneau de fin de zone 30 à repositionner dans le cadre de l'extension du périmètre.



Figure 3 : Rue des Labours – Quartier résidentiel actuellement non limité à 30 km/h.

3. État projeté – Mesures proposées

Le projet prévoit l'extension et l'uniformisation de la zone 30 km/h sur l'ensemble du périmètre défini. Les mesures proposées reposent sur le principe de la "porte d'entrée" et de la modération physique du trafic, limitant le besoin d'une signalisation policière excessive à l'intérieur de la zone.

Principes directeurs

1. **Extension de la zone 30** : Englober toutes les rues résidentielles à l'Ouest de la rue du Doubs.
2. **Signalisation par portes** : Marquage des entrées et sorties de zone par des panneaux 2.59.1 sur totems, accompagnés de marquage au sol "30".
3. **Régime de priorité** : Application de la priorité de droite à toutes les intersections internes à la zone, sauf indication contraire explicite, comme les panneaux STOP présents sur les carrefours existants qui ne sont pas considérés comme accidentogènes à ce jour.
4. **Modération physique** : Installation ponctuelle de rétrécissements latéraux et de potelets pour casser la rectitude de certaines voies et sécuriser les cheminements piétons.

L'état projeté vise à créer un espace où la cohabitation entre les véhicules et les piétons est apaisée, tout en maintenant la fluidité nécessaire pour les résidents et les services d'urgence.

4. Rues concernées

La mise en zone 30 km/h concerne spécifiquement les voies publiques suivantes

(liste basée sur les plans de situation F24016-33-PG001 et PG 002) :

Nom de la rue	Type de voie	Mesure principale
Rue de la Côte	Desserte locale / Collectrice quartier / Résidentielle	Signalisation de zone 30 avec marquage de priorité de droite. Zone 30 existante entre la rue du Doubs et le carrefour des Labours.
Rue des Andains	Résidentielle	Zone 30, marquage priorité de droite.
Rue des Labours	Résidentielle	Zone 30, marquage priorité de droite.
Rue des Finages	Résidentielle	Zone 30, ajout marquage fin de bande piétonne depuis la rue des Alisiers.
Rue des Anémones	Résidentielle (cul-de-sac)	Zone 30, marquage priorité de droite.
Rue du Cotay	Résidentielle	Zone 30, marquage priorité de droite.
Rue des Alisiers	Résidentielle	Signalisation de zone 30, rétrécissements latéraux avec potelets, bande de marquage piétonne avec potelets, marquage priorité de droite.
Chemin des Noisetiers	Résidentielle (cul-de-sac)	Zone 30, marquage priorité de droite.
Rue des Perrières	Résidentielle (cul-de-sac)	Signalisation de zone 30, carrefour selon situation existante.
Rue des Colverts	Résidentielle (cul-de-sac)	Signalisation de zone 30, carrefour selon situation existante.
Rue de la Marnière	Résidentielle	Carrefour selon situation existante.
Rue de la Rauracie (secteur Nord)	Résidentielle	Signalisation de zone 30. Carrefour selon situation existante.
Rue de la Rauracie (secteur Sud)	Résidentielle (cul-de-sac)	Signalisation de zone 30. Carrefour selon situation existante.
Rue de l'Ouest	Résidentielle	Zone 30, marquage priorité de droite.
Rue du Cimetière	Résidentielle	Zone 30, marquage priorité de droite.

5. Description détaillée des aménagements

Se référer aux plans annexés (F24016-33-PG001 et PG002) pour la localisation exacte.

5.1 Signalisation verticale (Portes d'entrée)

Sept emplacements principaux ont été identifiés pour marquer l'entrée dans la nouvelle zone 30 étendue. Ces emplacements seront équipés de :

- **Panneaux "Zone 30"** (2.59.1) montés sur totems pour une meilleure visibilité.
- **Rappel de la fin de zone 30** (2.59.2) en sortie vers les axes principaux.

Emplacements clés (Totems avec marquage) :

- Entrée/Sortie rue de l'Ouest par la Rue du Doubs.
- Entrée/Sortie rue des Perrières par la Rue du Doubs.
- Entrée/Sortie des rues de la Rauracie - Secteur Nord.
- Entrée/Sortie des rues de la Rauracie – Secteur Sud.
- Entrée/Sortie rue des Colverts.
- Entrée/Sortie rue des Alisiers.
- Entrée/Sortie rue de la Côte - Partie amont avec signalisation montée sur panneau.

5.2 Marquages au sol

Le marquage au sol sera renouvelé ou créé pour renforcer la lisibilité de la route :

- **Marquage "30"** : Au sol à chaque porte d'entrée (grand format),
- **Priorité de droite** : Marquage des lignes aux intersections internes pour matérialiser la priorité de droite, notamment aux carrefours Rue de la Côte / Rue des Andains / Rue des Labours / Rue des Alisiers / Rue des Anémones et Rue du Cotay / Rue du Cimetière / Rue de l'Ouest.

5.3 Mesure de modération du trafic

Pour garantir le respect de la vitesse sans nécessiter de contrôles policiers fréquents, des aménagements physiques sont prévus :

- **Rétrécissements latéraux** : Deux aménagements spécifiques de rétrécissement de chaussée par marquage accompagné d'un potelet sont prévus sur la Rue des Alisiers. Cela force une circulation alternée en cas de croisement et réduit la vitesse visuelle.
- **Marquage cheminement piéton** : Sur la rue des Alisiers, trois marquages de cheminement piéton sont prévus, accompagnés de l'installation de potelets de protection aux endroits où les trottoirs sont absents, afin de sécuriser les piétons.
Le rétrécissement visuel, créé par le marquage, ainsi que le rétrécissement ponctuel généré par les potelets favorisent le respect de la limitation de vitesse.
Ce cheminement permet de maintenir une continuité piétonne dans la partie médiane de la rue, où le trottoir est ponctuellement absent.

5.4 Signalisation complémentaire

- **Circulation interdite** : Pose de signalisation "Circulation interdite" (2.01) ou "Interdiction générale de circuler" (2.13/2.14) à trois emplacements pour éviter le trafic de transit parasite sur les chemins piétons qui se trouvent régulièrement emprunter par des véhicules.
- **Impasse** : Pose de la signalisation « Impasse ou voie sans issue » (4.09) au début du chemin de la Petite Côte afin d'éviter que des véhicules empruntent les chemins piétons.
- **Déplacements** : Suppression et déplacement de panneaux "Fin de zone 30" existants qui se trouvent désormais à l'intérieur du nouveau périmètre (ex: Rue Cotay, Chemin de la Côte).
- **Attention sortie véhicule** : Pose de deux panneaux de signalisation aux extrémités de la bande cyclable, spécifiquement dans les zones où les accès riverains coexistent avec la circulation motorisée.
Afin de privilégier la lisibilité pour les usagers de la mobilité douce, ces panneaux adopteront un format réduit, tant en dimensions qu'en hauteur, par rapport à la signalisation routière standard.

5.5 Illustrations des aménagements projetés

Les photographies suivantes montrent les secteurs où des aménagements seront réalisés :



Figure 4 : Rue du Cotay - Carrefour nécessitant un marquage de priorité de droite - Ce type d'intersection sera équipé de marquages au sol pour matérialiser clairement les règles de priorité dans la zone 30.



Figure 5 : Rue des Alisiers - Secteur nécessitant une modération du trafic - Axe rectiligne où des mesures de ralentissement (rétrécissements latéraux avec potelet) seront mises en place pour inciter au respect de la vitesse.



Figure 6 : Rue des Alisiers – Secteur nécessitant un marquage d'une bande piétonne afin d'identifier la continuité du cheminement piéton sur la partie médiane où le trottoir est absent.



Figure 7 : Rue des Colverts – Secteur d'entrée et de sortie de la zone 30 km/h nécessitant la pose d'un totem et d'un marquage « zone 30 » au sol.

6. Justifications techniques et légales

Se référer aux plans annexés (F24016-33-PG001 et PG002) pour la localisation exacte.

6.1 Bases légales et normes

Le projet respecte les exigences fédérales (Ordonnance sur la signalisation routière OSR, Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre) et cantonales. Il s'appuie sur les normes VSS, notamment la norme SN 640 213 (Conception de l'espace routier, modération du trafic).

6.2 Amélioration de la sécurité (Sécurité subjective et objective)

La réduction de la vitesse de 50 km/h à 30 km/h diminue considérablement la distance d'arrêt (réduite de moitié environ). En cas de collision avec un piéton, la probabilité de blessures graves ou mortelles chute drastiquement à 30 km/h. La généralisation de la zone supprime les transitions de vitesse incessantes qui perturbent l'attention des conducteurs.

6.3 Cohérence du réseau

La structure viaire des quartiers Ouest du Noirmont est typique d'une zone résidentielle. Il n'y a pas de fonction de transit majeure justifiant le maintien du 50 km/h. L'homogénéisation en zone 30 clarifie le statut de ces rues pour tous les usagers : l'espace n'est plus un "tuyau à voitures" mais un espace de vie partagé.

7. Conclusions

Dans le cadre d'une procédure de publication dans la feuille officielle, une fois le délai de recours passé, les mesures décrites dans le rapport ainsi que sur les 2 plans correspondant en annexes seront appliqués.

Liste des plans annexés

Référence	Titre du plan	Date
F24016-33-PG001	Situation générale - Mesures de sécurisation et zone 30 km/h, Rues Ouest	27.04.2026
F24016-33-PG002	Détails bande piétonne et modération du trafic	27.04.2026

GVH-BP Jura SA, Le Noirmont



Schaer Sébastien