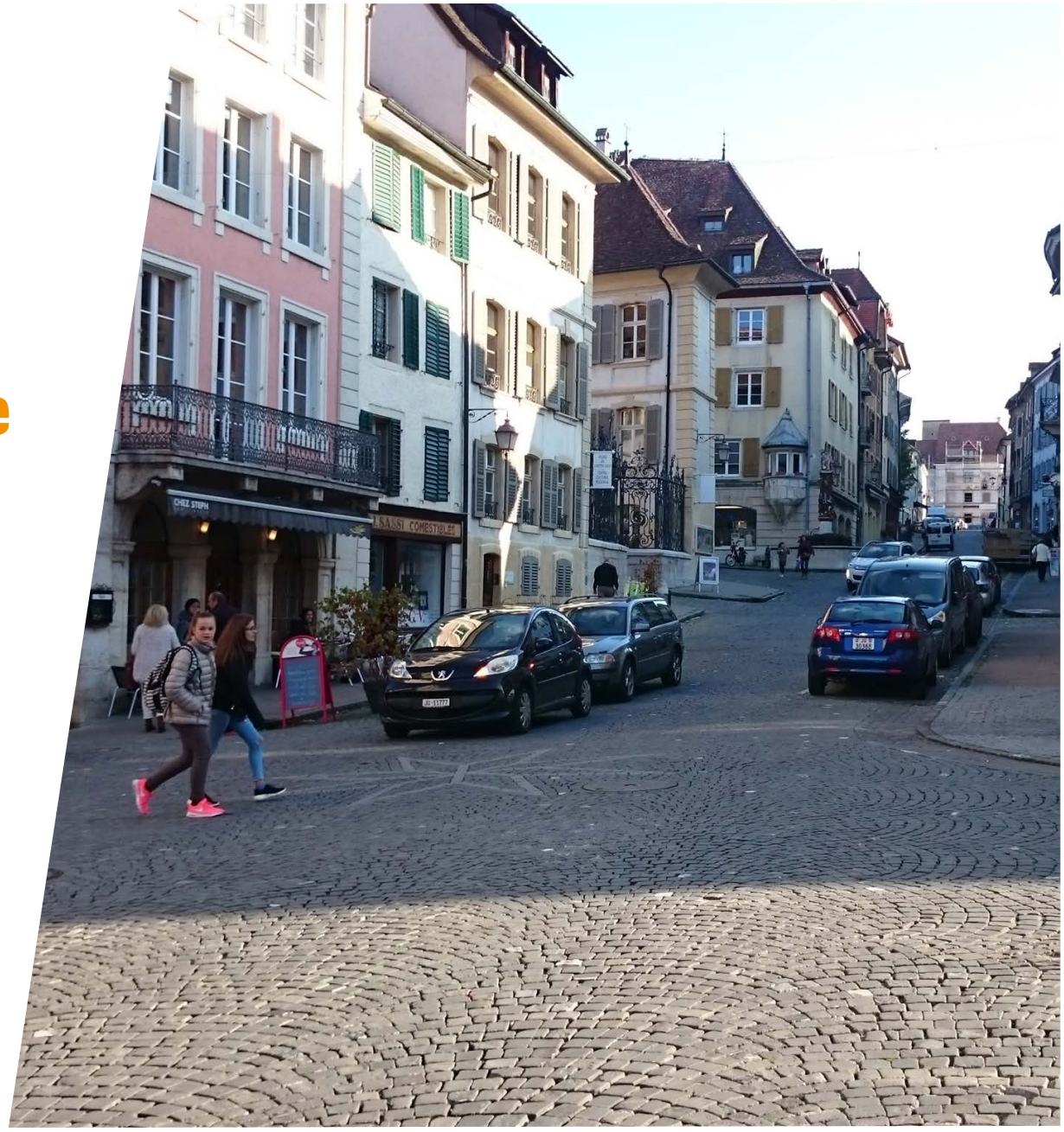
Ville de Porrentruy – Plan directeur des déplacements et du stationnement

Séance participative n°2 – Concepts de déplacements

Porrentruy, le 27 avril 2016

Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

Structure de la soirée



Principe, but et organisation de la démarche participative (rappel)

- **Rassembler** les principales associations actives dans le domaine de la mobilité à Porrentruy
- Aboutir à une vision de l'organisation des déplacements **partagée par le plus grand nombre**
- **Permettre l'établissement d'un Plan directeur qui réponde véritablement aux enjeux identifiés et aux attentes des bruntrutains**
- **4 soirées** (1x diagnostic-objectifs, 1x concepts, 2x mesures) sous l'égide de M. Philippe Zahno, spécialiste en concertation citoyenne

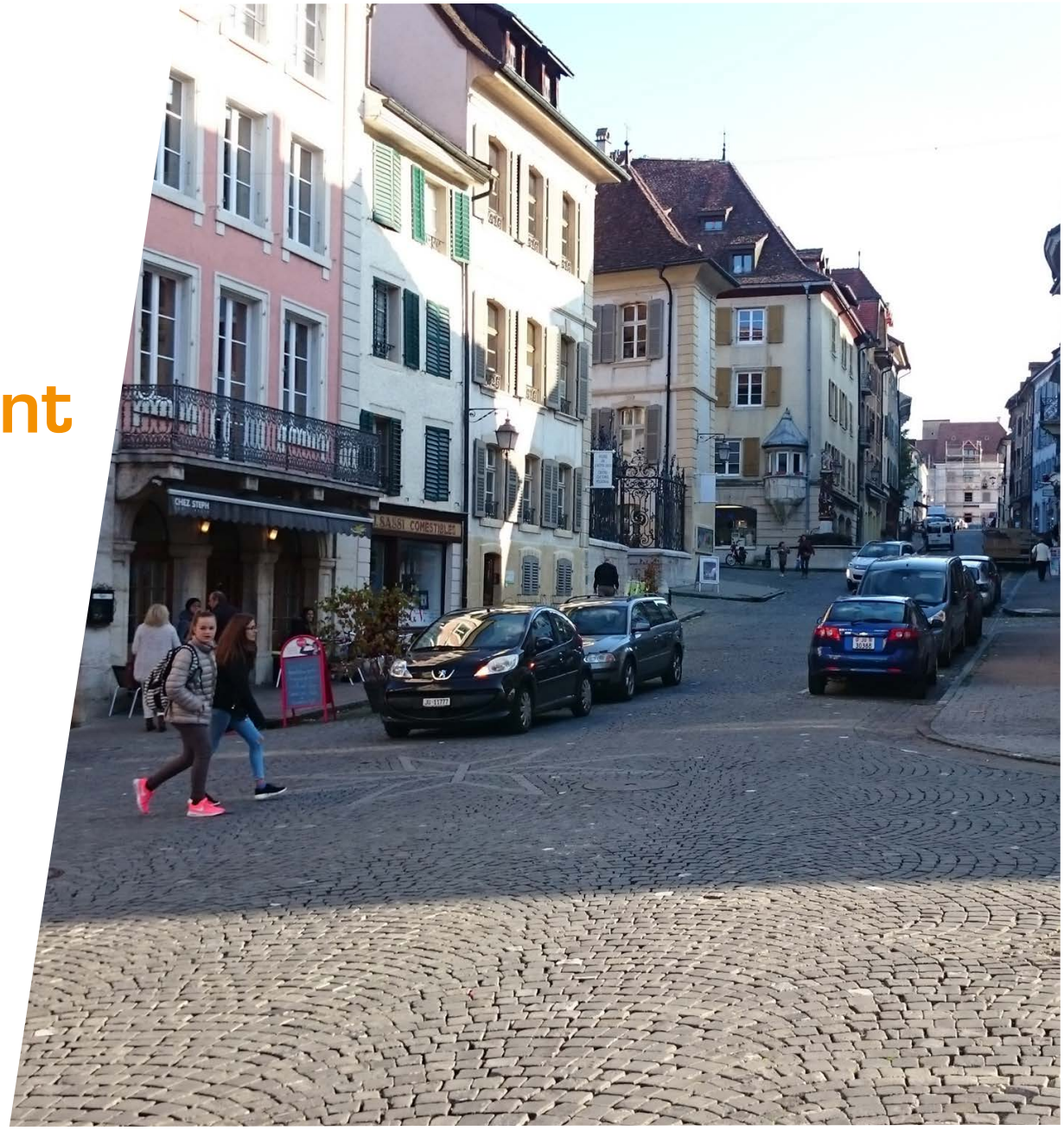
Associations invitées (rappel)

- Union du Commerce d'Ajoie et Clos du Doubs
- Qualicité
- ATE
- TCS
- Pro Vélo Jura
- Pro Infirmis
- CarPostal Jura
- Auto Ecole Aline
- Commission de Police
- Commission de l'Urbanisme
- Commission de l'Equipement

Organisation de la deuxième soirée

- Présentation du bureau Transitec :
  - Rappel de l'état d'avancement de l'étude
  - Synthèse des discussions de la première soirée
  - Rappel des objectifs validés par le Conseil Municipal
  - Projection mobilité 2030
- Travail en groupes sur les concepts de déplacement, deux thèmes à traiter par chaque groupe :
  - Accessibilité et stationnement automobile
  - Transports collectifs et mobilité douce
- Restitution en plénière et discussion

Rappel de l'avancement de l'étude

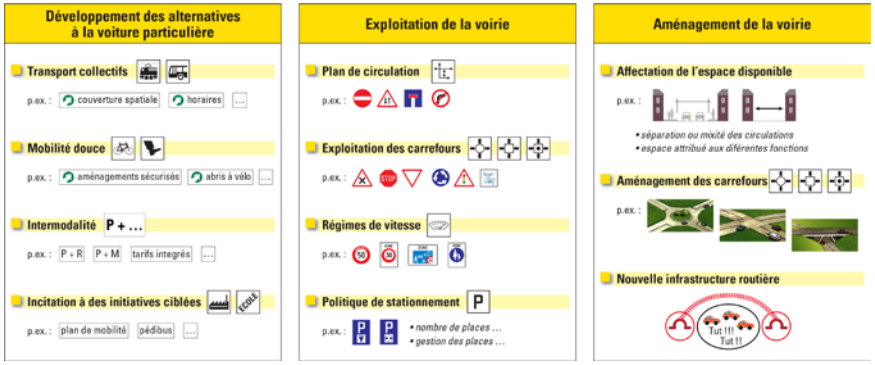


Déroulement du mandat – 3 phases d'étude principales

- **Le diagnostic** – qui vise à analyser le fonctionnement actuel des déplacements et du stationnement et à fixer les objectifs
  - -> objectifs validés par le Conseil Municipal le 18 avril 2016

- **Le concept multimodal** – qui doit donner les grands principes d'organisation des déplacements et du stationnement à l'horizon 2030
  - -> en cours, objet de la présente réunion

- **Les mesures à mettre en œuvre** – en termes d'aménagements de carrefours, de réglementation, … pour les différents modes de déplacement
  - -> juin – sept. 2016, 2 réunions prévues



Synthèse de la première séance participative (16 mars 2016)

Restitution en plénière – Transports individuels motorisés

- Charges de trafic très élevées dans le secteur de la gare (> 10'000 véhicules/jour)
- Dans les secteurs rue X.-Stockmar, Gare, rue du Jura, Fbg St-Germain, Sur les Ponts, route d'Alle, pics de trafic observés :
  - aux heures de pointes
  - en lien avec l'arrivée des trains
  - en lien avec les «vagues» d'écoliers et travailleurs
- Dans l'ensemble, beaucoup de véhicules privés mais peu de personnes transportées
- Conflits d'intérêt entre les automobilistes (trop souvent pressés) et les piétons (trop souvent indisciplinés)
  - *Notamment, par exemple, à la route d'Alle (sur les itinéraires reliant la gare, le fitness et le CEJEF)*
- *Trop de véhicules dans le centre ancien*

Note : les points indiqués caractère normal font l'objet d'un consensus.
Les points indiqués en italique ont été formulés par certaines personnes mais ne font pas l'unanimité.

Restitution en plénière – Stationnement

- Besoin d'effectuer plus de contrôles du respect de la réglementation
- Manque d'informations concernant les possibilités de stationnement (distribution de plans)
- Sous-utilisation des parkings dans certains secteurs (p.ex. Parking chemin de l'Oiselier) et «anarchie» dans d'autres, notamment à proximité des écoles
- *Offre stationnement en vieille-ville : faire sortir les usagers de longue durée / diminuer le temps de parcage et/ou l'offre en stationnement*
- *Concernant l'offre courte durée (15 minutes), les avis divergent :*
  - *trop importante*
  - *devrait être plus panachée / mieux répartie*
  - *insuffisante*

Note : les points indiqués caractère normal font l'objet d'un consensus.
Les points indiqués en italique ont été formulés par certaines personnes mais ne font pas l'unanimité.

Restitution en plénière – Transports publics

- Grand nombre d'arrêts de bus avec très peu de montées-descentes par jour
- Montées-descentes essentiellement à la gare
- Conflits entre les bus et les piétons (rue du Jura, Cœur de Ville)
- Bus surdimensionnés en dehors des heures de pointe
- Nécessité de prendre en compte les personnes à mobilité réduite pour l'accessibilité aux arrêts et aux véhicules
- Hausse des fréquentations ressentie depuis la mise en place de la nouvelle offre : les jeunes prennent le bus même pour des courtes distances
- Manque d'abribus
- *Manque de desserte scolaire*
- *Bus trop polluants, pas de bus électriques*
- *Trop de bus dans le centre, bus encombrant le trafic aux heures de pointe*
- *Train : baisse de l'attractivité de la ville de Porrentruy à cause de la suppression de la ligne ferroviaire directe avec Delémont*

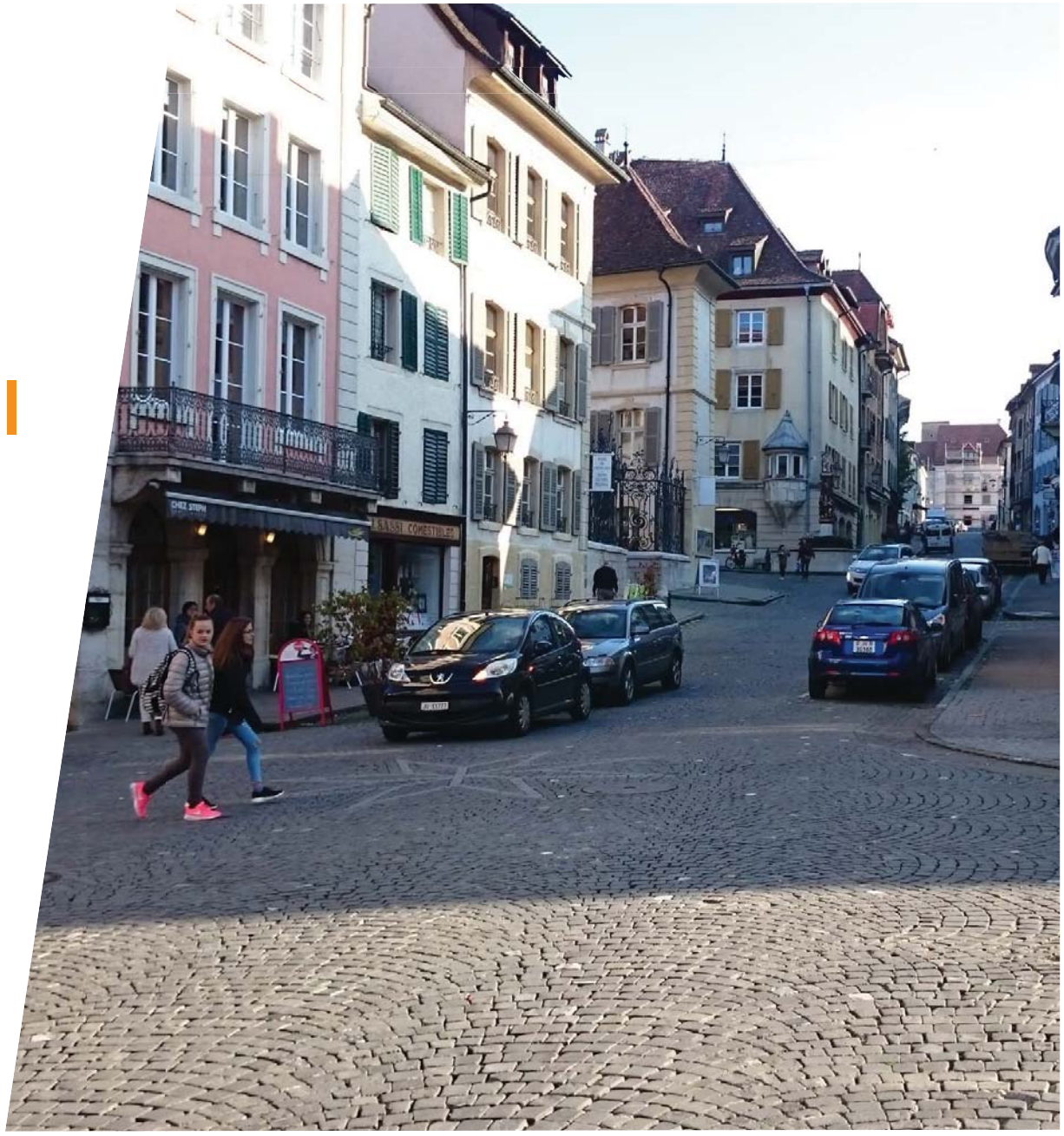
Note : les points indiqués caractère normal font l'objet d'un consensus.
Les points indiqués en italique ont été formulés par certaines personnes mais ne font pas l'unanimité.

Restitution en plénière – Mobilité douce

- Sécurité des piétons
  - Conflits nombreux avec le trafic motorisé (peu de possibilité d'échapper au trafic)
  - En particulier aux abords des écoles et lieux publics
  - Flux pas assez canalisés
  - Problème ponctuel : Escaliers entre le Lycée et l'Esplanade (inattention des élèves)
- «Vagues» de piétons à la gare aux heures de pointe
- Manque d'aménagements (mobilier urbain, WC publics, abris-bus)
- Grosses lacunes concernant les aménagements pour les personnes à mobilité réduite
- Cyclistes pas avantagés
  - Manque de pistes cyclables
  - Manque de stationnement pour vélos
- *Manque de véhicules à disposition pour les déplacements urbains (vélos, trottinettes, …)*

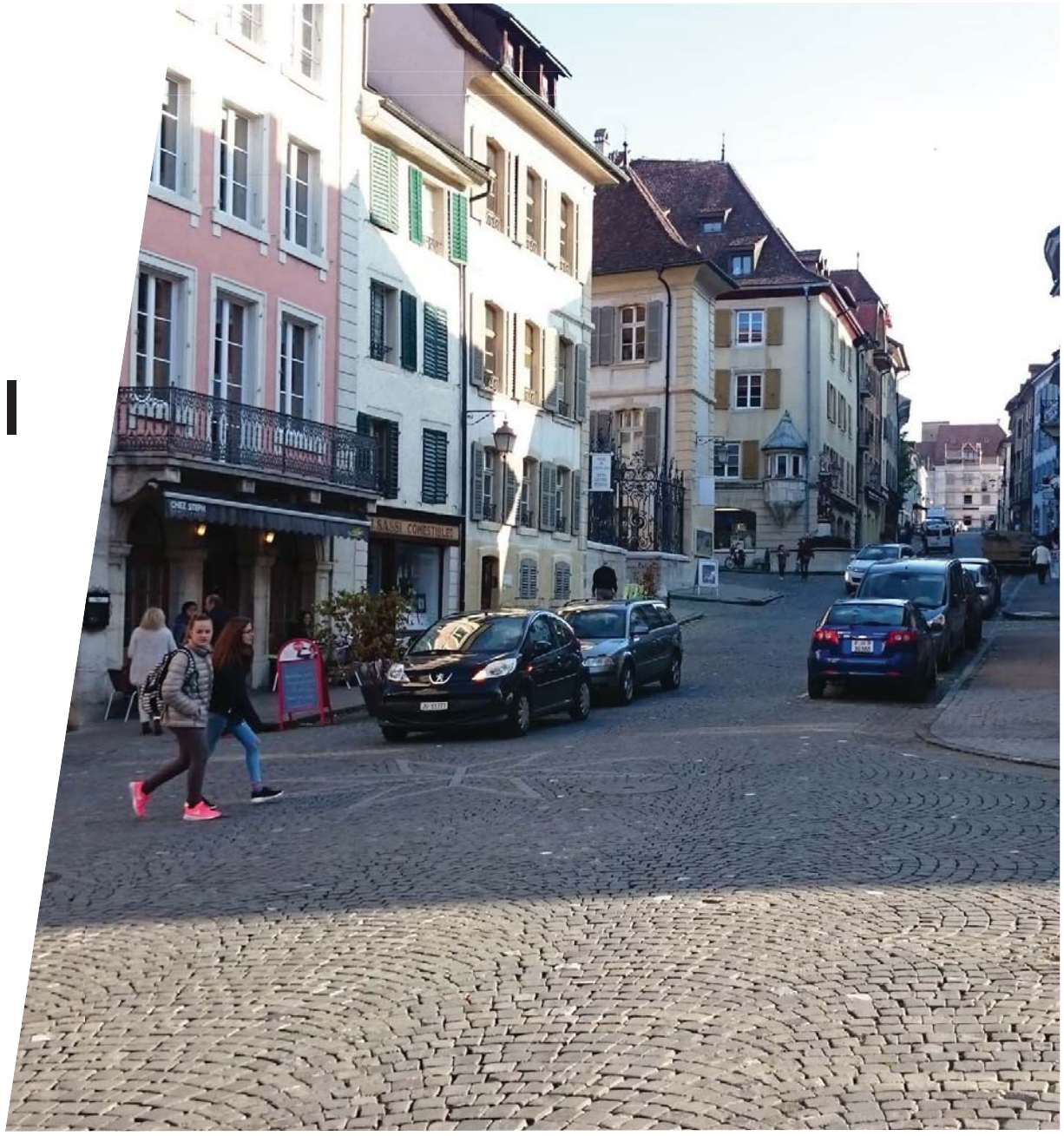
Note : les points indiqués caractère normal font l'objet d'un consensus.
Les points indiqués en italique ont été formulés par certaines personnes mais ne font pas l'unanimité.

Diagnostic multimodal



Diagnostic multimodal

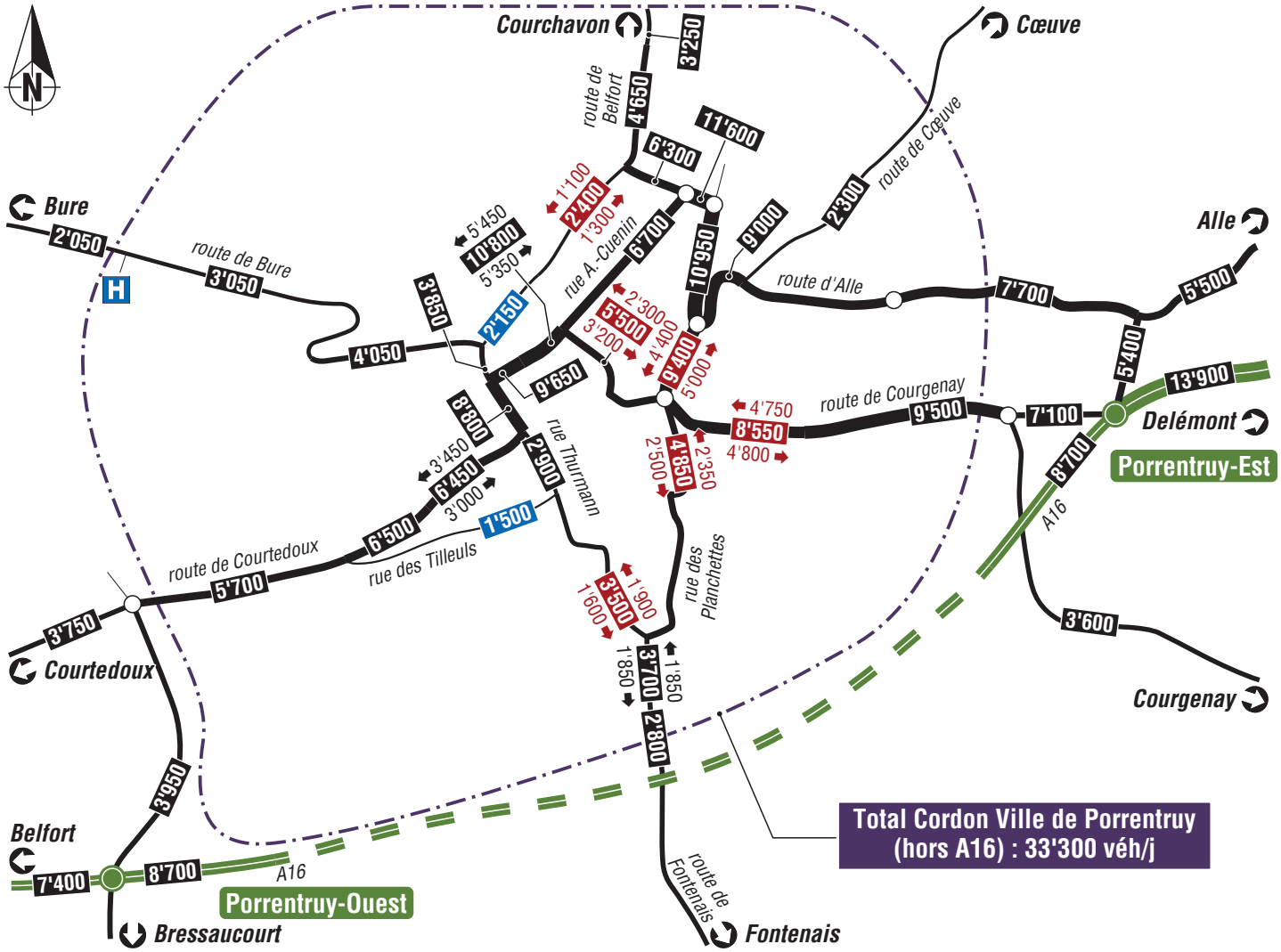
Réseau routier et charges de trafic



Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

Charges de trafic journalières à l'échelle communale (TJM) – Etat 2015 [véh/j]

Figure n°6



Total Cordon Ville de Porrentruy (hors A16) : 33'300 véh/j

Sources :

- **0'000** République et canton du Jura, Service des infrastructures, TJM 2015 (provisoire)
- **0'000** Ville de Porrentruy, comptages automatiques 2013 et 2015
- **0'000** Transitec, comptages automatiques 2015

Echelle des valeurs :

unité : [véh/j]

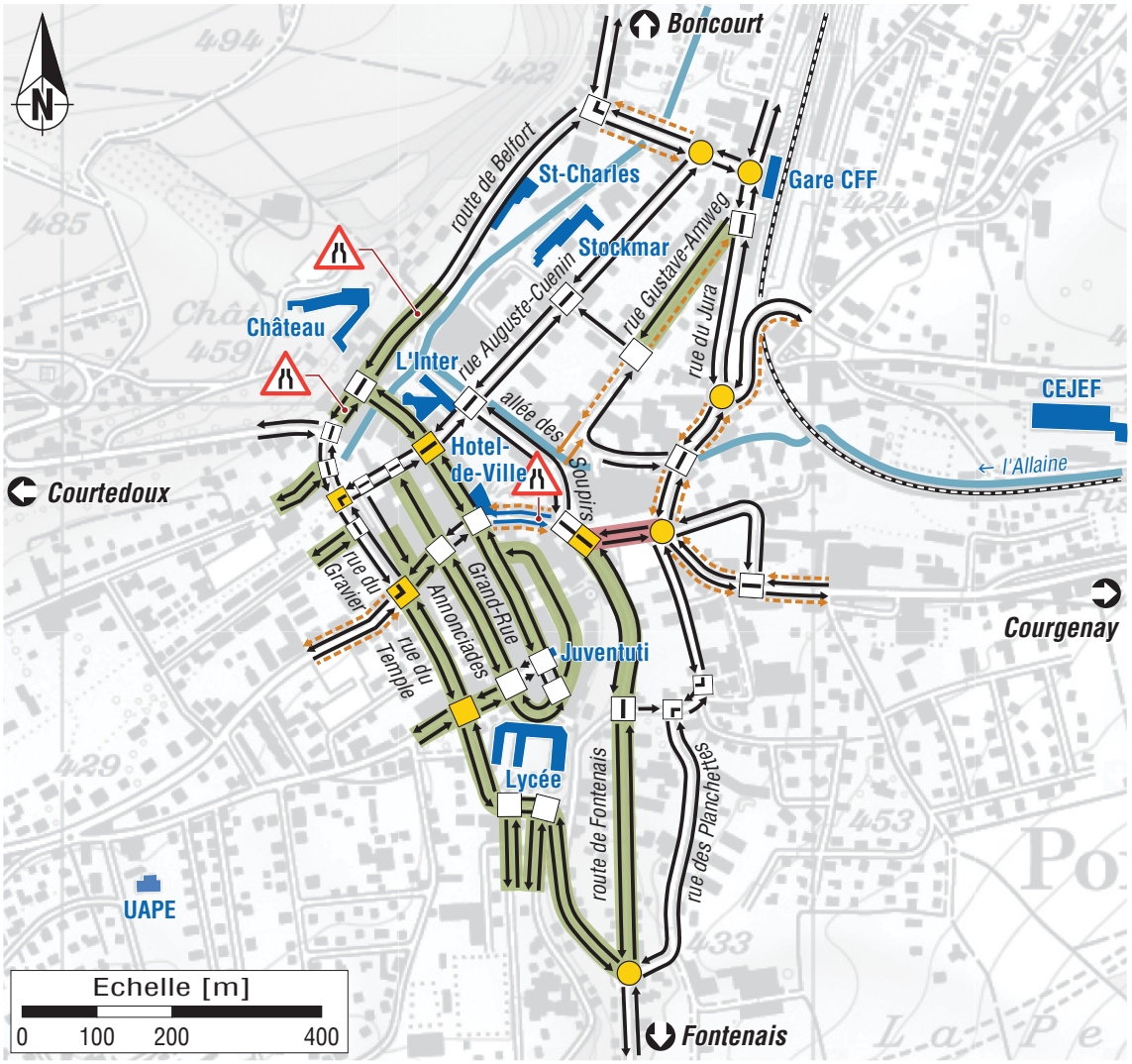
0 — 25'000

- Les principaux accès routiers à la ville sont chargés de façon assez homogène (entre ~3'700 et 5'500 véh/j sur les différentes pénétrantes).
- Au coeur de la ville, les axes les plus chargés sont la liaison Courgenay – Faubourg-St-Germain – Gare (de ~8'500 véh/j à ~11'000 véh/j) et la liaison Gravier – Trouillat – Cuenin – Gare (de ~7'000 véh/j à ~11'500 véh/j).
- Entre ces deux liaisons particulièrement empruntées, l'axe transversal Esplanade – Soupirs est relativement peu chargé (environ 5'500 véh/j), probablement en lien avec la zone de rencontre de l'Esplanade.

Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

Plan des voies et régimes de circulation à l'échelle du centre-ville / gare – Etat actuel

Figure n°9



- Tous les axes sont calibrés à 2x1 voie, indépendamment du niveau hiérarchique.
- Quelques éléments du réseau de desserte sont à sens unique à l'intérieur de la vieille-ville, ainsi que les rues Gustave-Amweg (avec contresens cyclables) et de la Synagogue.
- Aucun carrefour régulé ni aménagement de priorisation des transports collectifs n'est présent. Toutefois, l'itinéraire par la rue du 23-Juin est réservé aux transports publics et aux cycles.
- La plupart des carrefours structurants sont aménagés sous la forme de giratoires, sauf sur le tronçon rue du Gravier / rue Auguste-Cuenin.
- Peu de tronçons sont équipés de bandes cyclables.
- L'ensemble de la vieille-ville est situé en zone 30 et une zone de rencontre se situe à l'Esplanade.

Légende :

- voie de circulation générale
- voie réservée (bus, taxis, vélos)
- voie vélos sur chaussée / en site propre
- carrefour à priorité de droite
- carrefour à priorité sur l'axe
- carrefour giratoire
- carrefours ayant fait l'objet de comptages par caméra
- zone 30 km/h
- zone de rencontre

Synthèse relative aux transports individuels motorisés

Un réseau routier qui fonctionne bien dans son ensemble :

- **des charges relativement modérées**, comprises entre 5'000 et 11'000 véh/j sur le réseau principal, légèrement inférieures à celles observées en 2010
  - effets positifs de l'ouverture de l'A16 en direction de la France (moins de transit à travers Porrentruy), mais peut-être pas autant qu'espérés au départ → il faut plus de recul
  - le déplacement de la Migros et la zone de rencontre réalisée devant l'Esplanade ont permis de diminuer d'environ 30 % le trafic circulant par l'Allée des Soupirs, avec un report modéré sur l'itinéraire Gare – Cuenin - Trouillat

- des charges de trafic équivalentes à l'heure de pointe du matin et à midi, durant lesquelles le trafic s'écoule globalement bien

- **à l'heure de pointe du soir, des phénomènes de saturation localisée** perturbent le fonctionnement d'un réseau pourtant capacitaire (notamment entre l'Esplanade et la gare, dus à des événements externes comme les piétons), et les carrefours à perte de priorité ceinturant la vieille-ville à l'ouest sont proches de leurs limites de capacité

L'un des points durs du réseau : le carrefour Trouillat / Soupirs

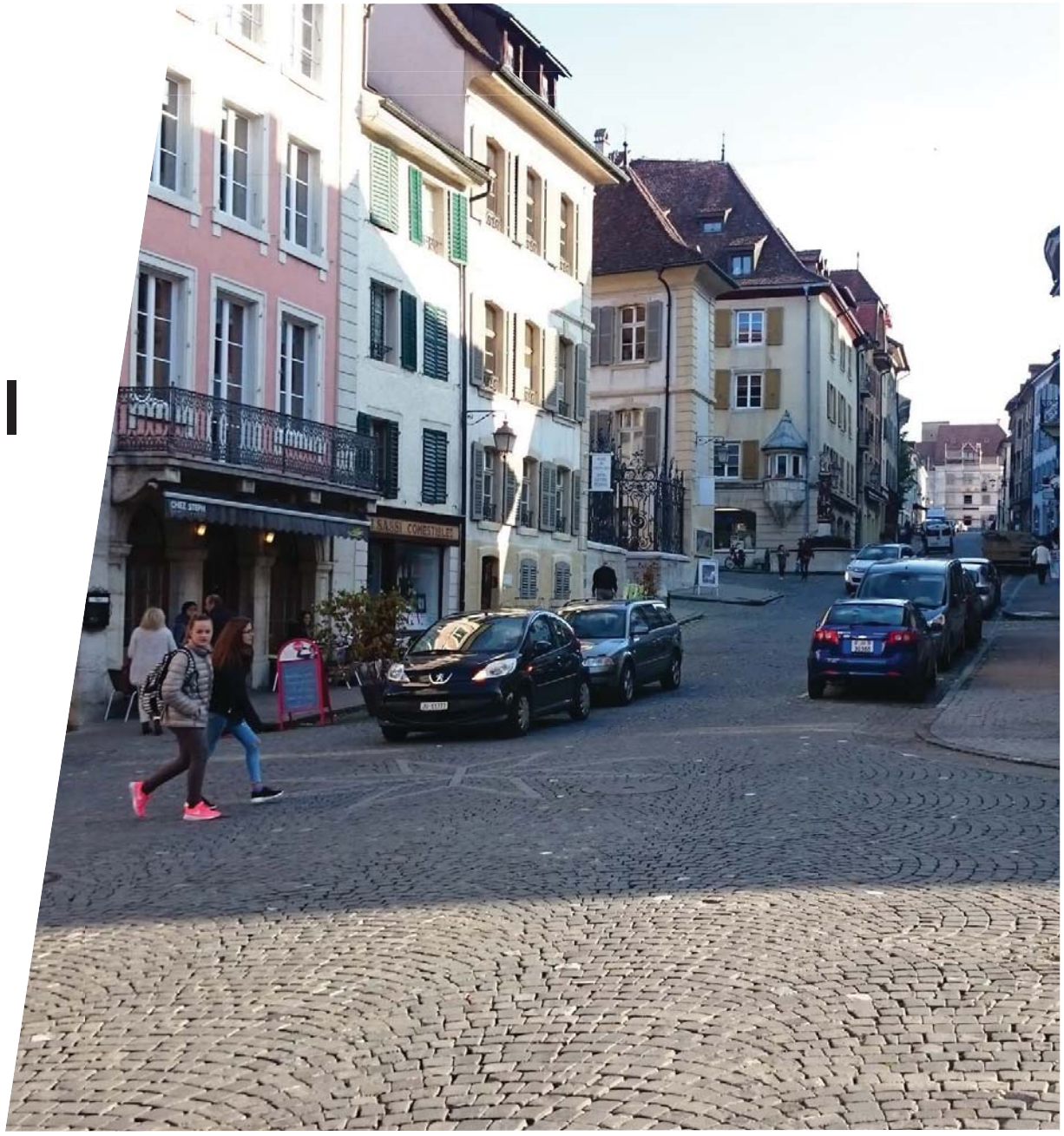
Faubourg de France : croisement impossible

Giratoire de l'Esplanade à l'heure de pointe du soir

Rue du Jura : un système capacitaire péjoré par des éléments extérieurs

Diagnostic multimodal

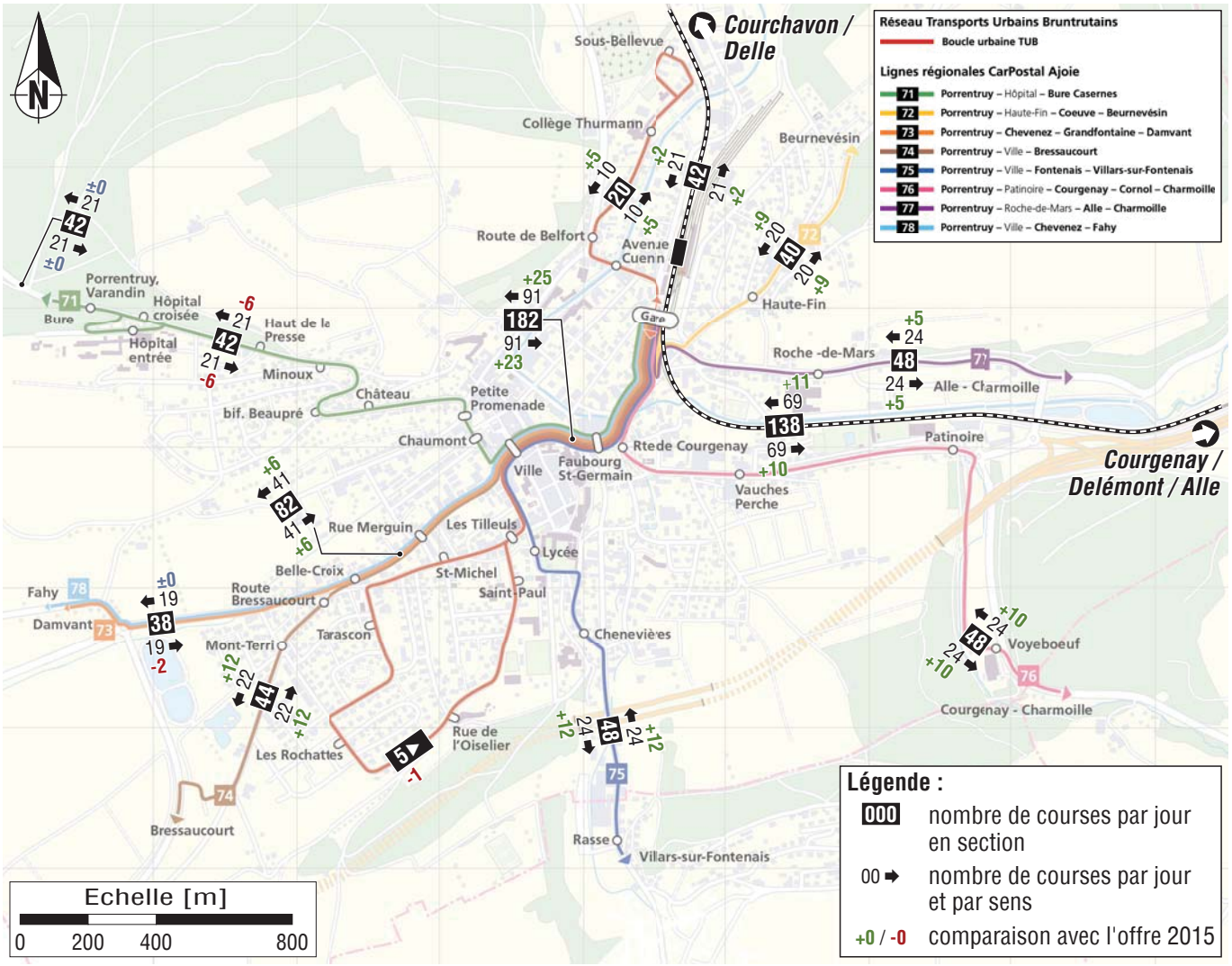
Transports publics



Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

Offre en transports publics à l'échelle communale – Etat 2016 (jours ouvrables)

Figure n°12

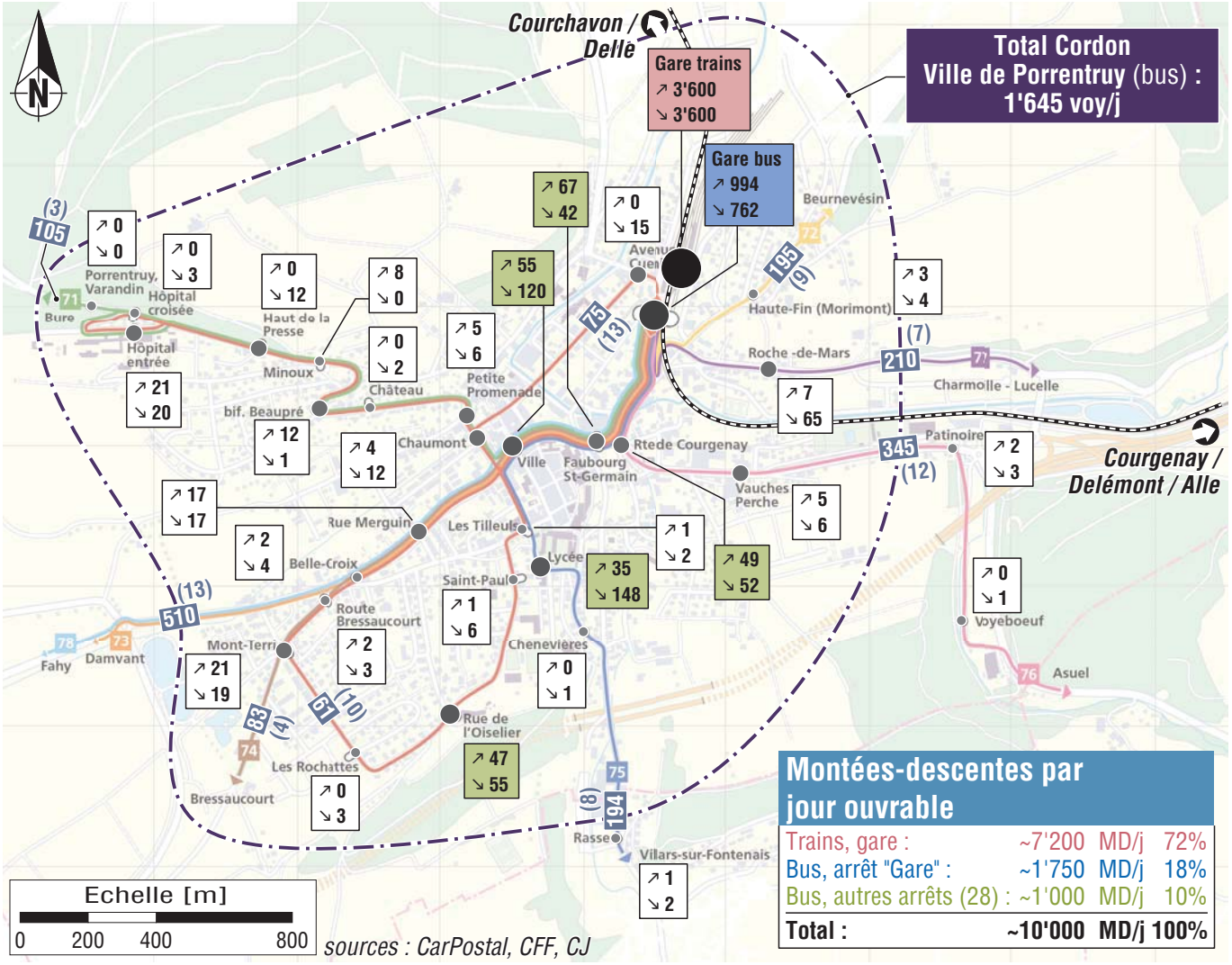


- Bien que le nombre de lignes desservant Porrentruy est le même qu'en 2015 (9 lignes de bus), l'offre de transports publics est plus étoffée en 2016 (cadences renforcées en lien avec le nouvel horaire CFF).
- Le tracé de la boucle urbaine TUB a été modifié : elle ne passe plus par l'hôpital (qui est toujours desservi par la ligne 71), mais dessert désormais le quartier de Sous-Bellevue, au nord de la ville. Dans sa partie sud, le tracé a été légèrement changé avec la création des arrêts St-Michel et Tarascon.
- De manière générale, chaque ligne régionale de CarPostal (lignes 71 à 78) offre une vingtaine de courses par jour et par sens, à raison d'un minimum d'une course par heure et par sens entre 6h00 environ et 20h00 (voire 21h00).
- En direction de l'ouest, le nombre de courses journalières des lignes 71, 73 et 78 reste sensiblement identique à 2015.
- Vers le sud, l'est et le nord, l'offre a été sensiblement améliorée avec jusqu'à 12 courses par sens de plus qu'en 2015 sur une même ligne (+25 à +100% d'offre).
- La gare de Porrentruy offre près de 140 correspondances par jour en direction de l'est (80 liaisons avec Courgenay / Delémont via le réseau CFF, 58 liaisons avec Alle via les CJ) et plus de 40 en direction du nord (42 liaisons avec Courchavon / France via le réseau CFF).
- Sur les tronçons offrant le plus de courses par jour, l'offre réelle ne correspond pas à l'offre perçue par l'usager (bus se succédant à intervalles inférieurs à la minute).

Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

Demande sur les lignes de transports publics (lundi-vendredi) – Etat 2014

Figure n°14



- La gare est le pôle majeur de transports publics à Porrentruy, avec **plus de 7'000 voyageurs quotidiens en échange avec les trains**, et **environ 1'700 personnes en échange avec les bus**.
- **Cinq arrêts de bus totalisent plus de 100 montées- descentes par jour**, dont deux sont liés à des lieux d'enseignement ("Rue de l'Oiselier" et "Lycée").

- Les lignes régionales 71 à 78 sont utilisées pour accéder à la gare de Porrentruy, et, dans une moindre mesure, au centre-ville (arrêts "Ville", "Faubourg St-Germain" et "Route de Courgenay" fortement sollicités par rapport aux autres arrêts).
- La boucle urbaine TUB assure principalement la fonction de desserte scolaire, avec la majorité de ses échanges à l'école de l'Oiselier. Dans sa section la plus sollicitée (avenue Auguste-Cuenin), elle totalise environ 75 voyageurs par jour.

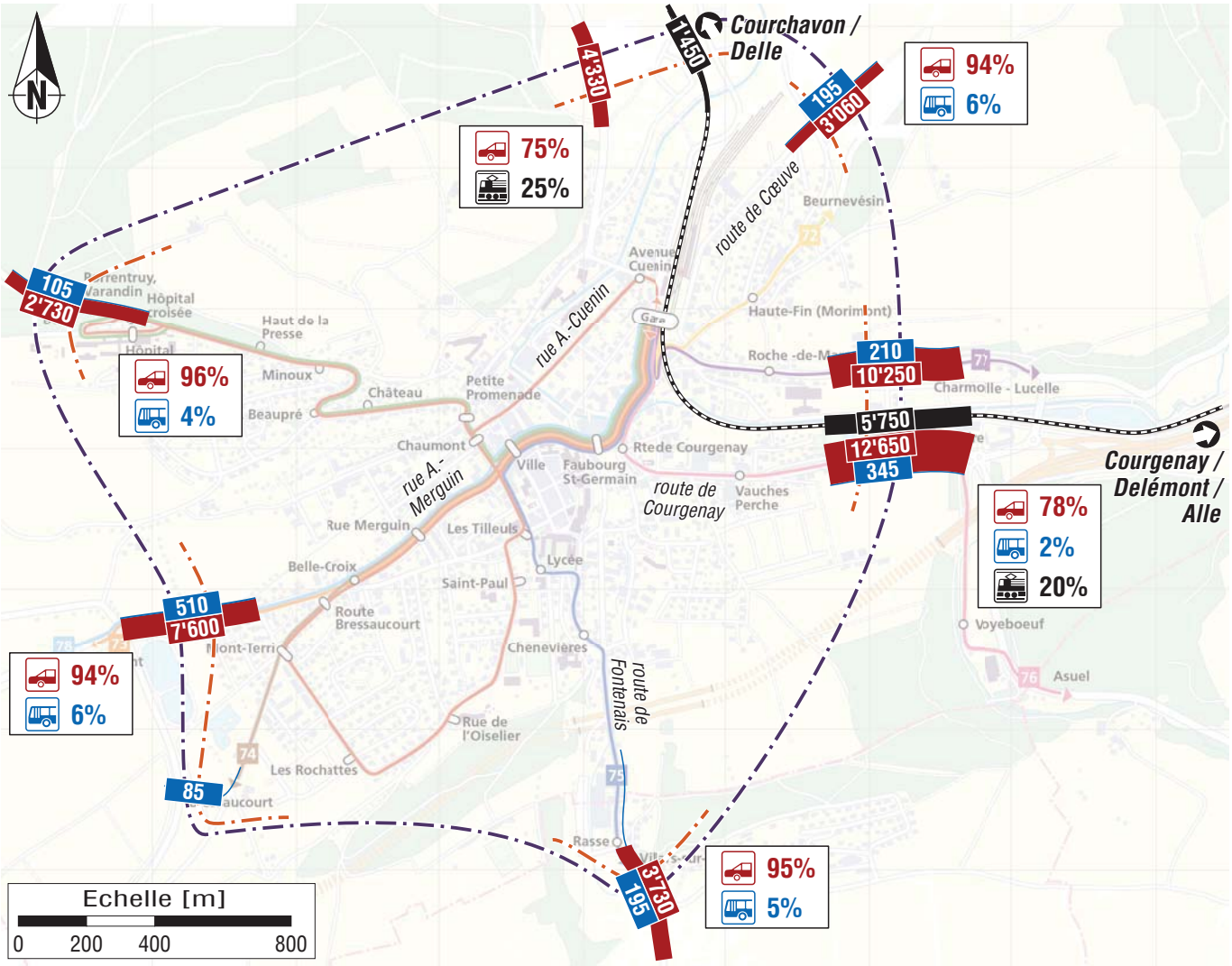
Légende :

- 0-10 montées-descentes par jour ouvrable
- 11-100 montées-descentes par jour ouvrable
- 101-200 montées-descentes par jour ouvrable
- 200-1'500 montées-descentes par jour ouvrable
- > 1'500 montées-descentes par jour ouvrable
- ↗ 00 nombre de montées
- ↘ 00 nombre de descentes
- 000 nombre de voyageurs par jour ouvrable en section
- (00) nombre de voyageurs en moyenne par course

Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

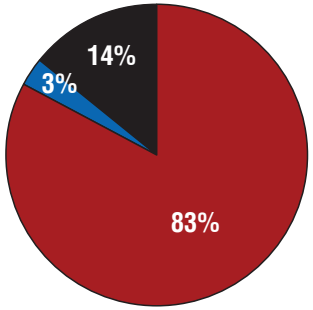
Répartition modale au cordon de la ville de Porrentruy – Etat 2014 (lundi-vendredi)

Figure n°16



Cordon de Porrentruy

44'280	voy/j
1'645	voy/j
7'200	voy/j
~53'100	voy/j



- Les déplacements en voiture constituent plus de 80% des déplacements au cordon de Porrentruy.
- Aux écrans que coupent les lignes ferroviaires, la part modale du train est intéressante (20 à 25%).

Légende :

000 nombre de voyageurs TIM (TJM 2015)
hypothèses :
- TJOM = 1,11 x TJM (d'après comptages 2015)
- taux d'occupation des véhicules admis : 1,2 voy/véh

000 nombre de voyageurs sur les lignes CarPostal (2014)

000 nombre de voyageurs sur les lignes CFF et CJ en échange avec la gare de Porrentruy (2013)
hypothèses:
- 80% en provenance / direction de Delémont / Bonfol
- 20% en provenance / direction de Boncourt
- transit non inclus (mais faible)

Synthèse relative aux transports publics

Le réseau de bus à Porrentruy fait face à un paradoxe :

- l'offre est satisfaisante compte tenu de la taille de la ville
  - 9 lignes de bus, toutes reliées à la gare
  - bonne couverture territoriale
  - large amplitude horaire
  - cadences élevées (au minimum 1 bus/h sur chaque ligne)
  - les horaires sont coordonnés avec les trains

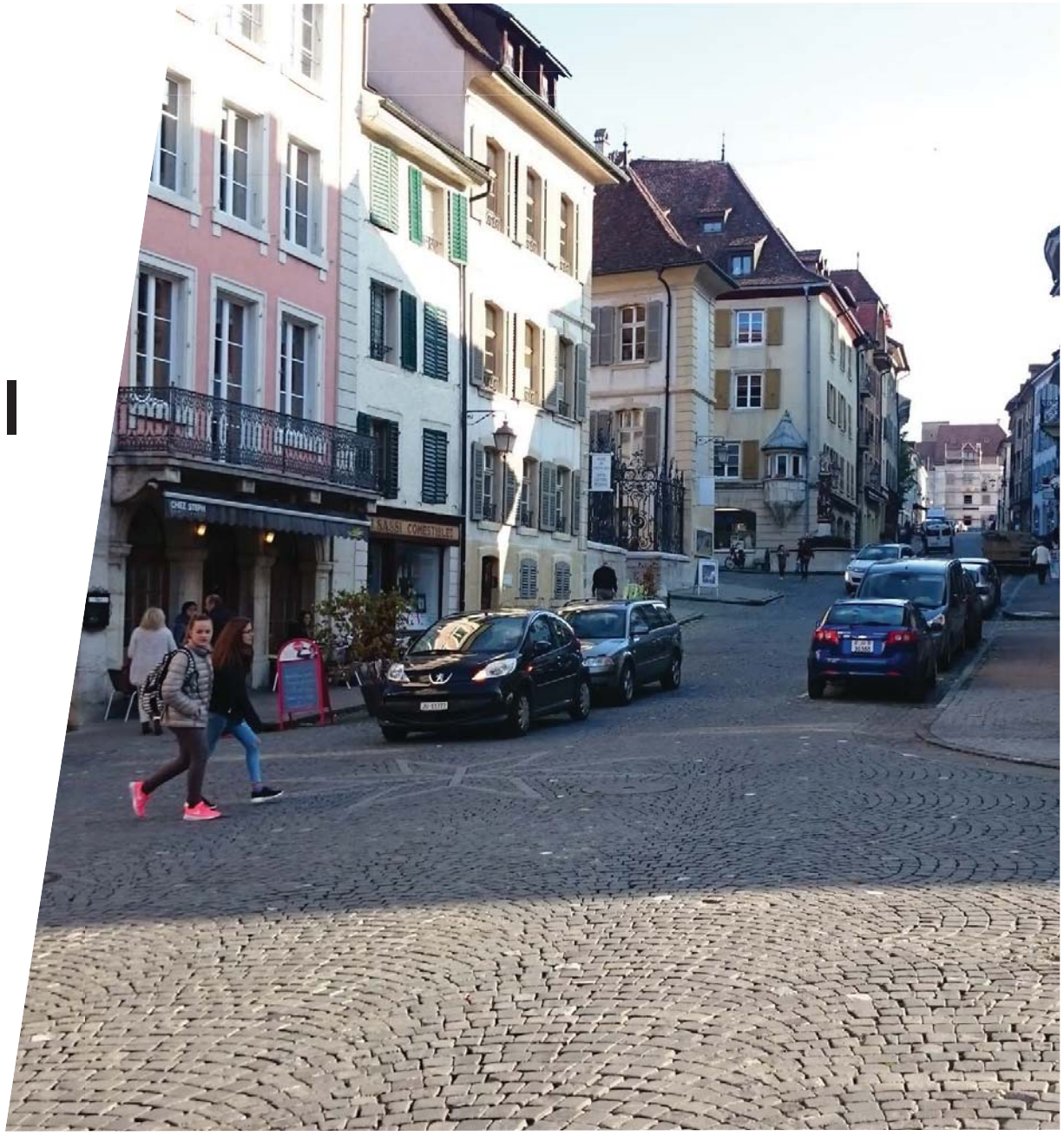
    → *de ce fait, les bus de lignes différentes passent généralement « en rafale » aux arrêts*
- la demande reste modérée sur l'ensemble de la journée
  - part modale vis-à-vis de la voiture faible
  - efficacité du réseau interne limitée par la taille compact de la ville (déplacements à pied généralement plus intéressants), mais utile pour les usagers à mobilité réduite

Le réseau de bus régional assure deux fonctions principales :

- la desserte scolaire
- le rabattement sur la gare des villages alentour pour les pendulaires (fonction à développer)

Diagnostic multimodal

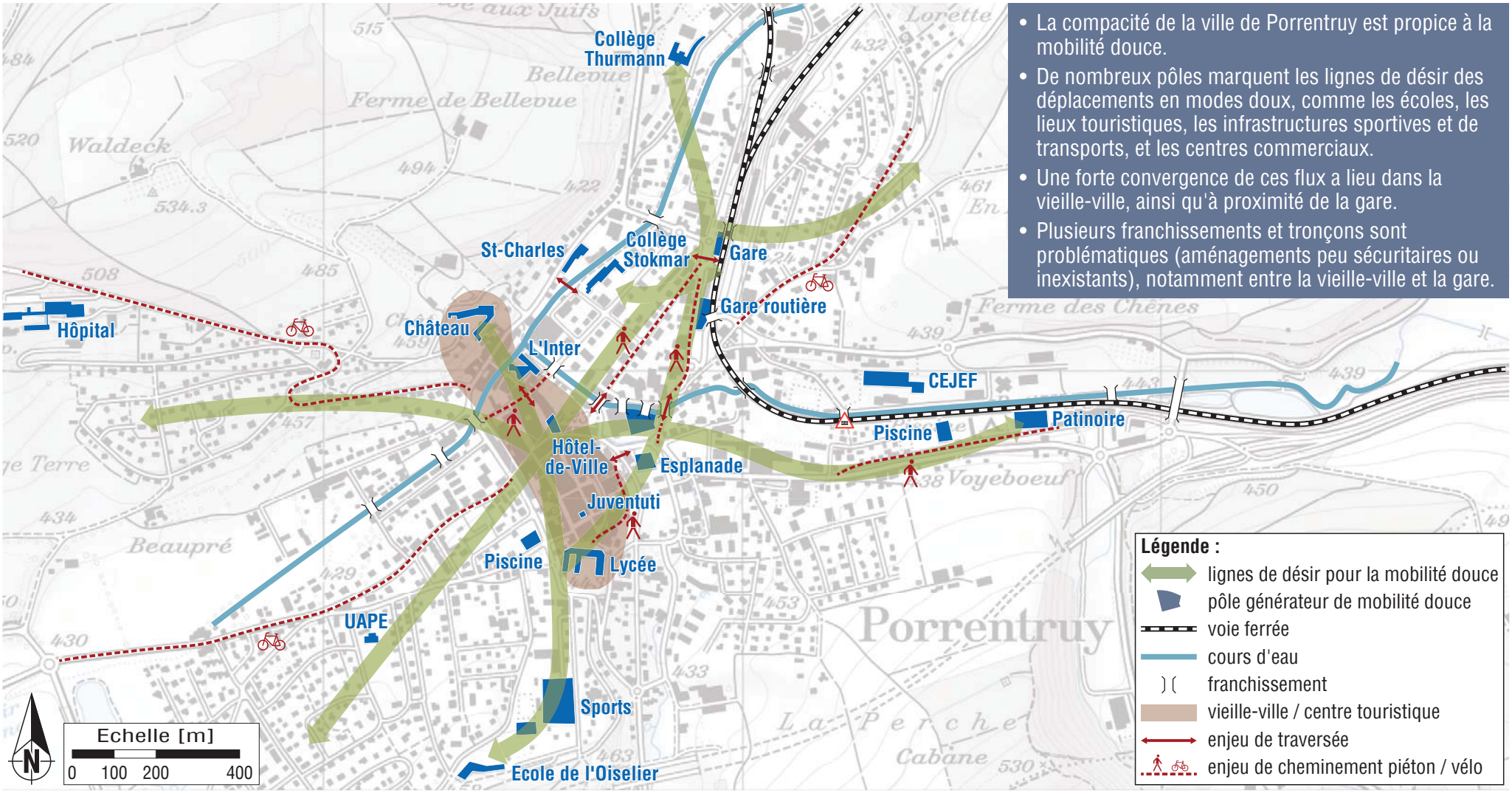
Mobilité douce



Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

Synthèse du diagnostic sur la mobilité douce

Figure n°17



- La compacité de la ville de Porrentruy est propice à la mobilité douce.
- De nombreux pôles marquent les lignes de désir des déplacements en modes doux, comme les écoles, les lieux touristiques, les infrastructures sportives et de transports, et les centres commerciaux.
- Une forte convergence de ces flux a lieu dans la vieille-ville, ainsi qu'à proximité de la gare.
- Plusieurs franchissements et tronçons sont problématiques (aménagements peu sécuritaires ou inexistants), notamment entre la vieille-ville et la gare.

Les aménagements en faveur de la mobilité douce devant la gare

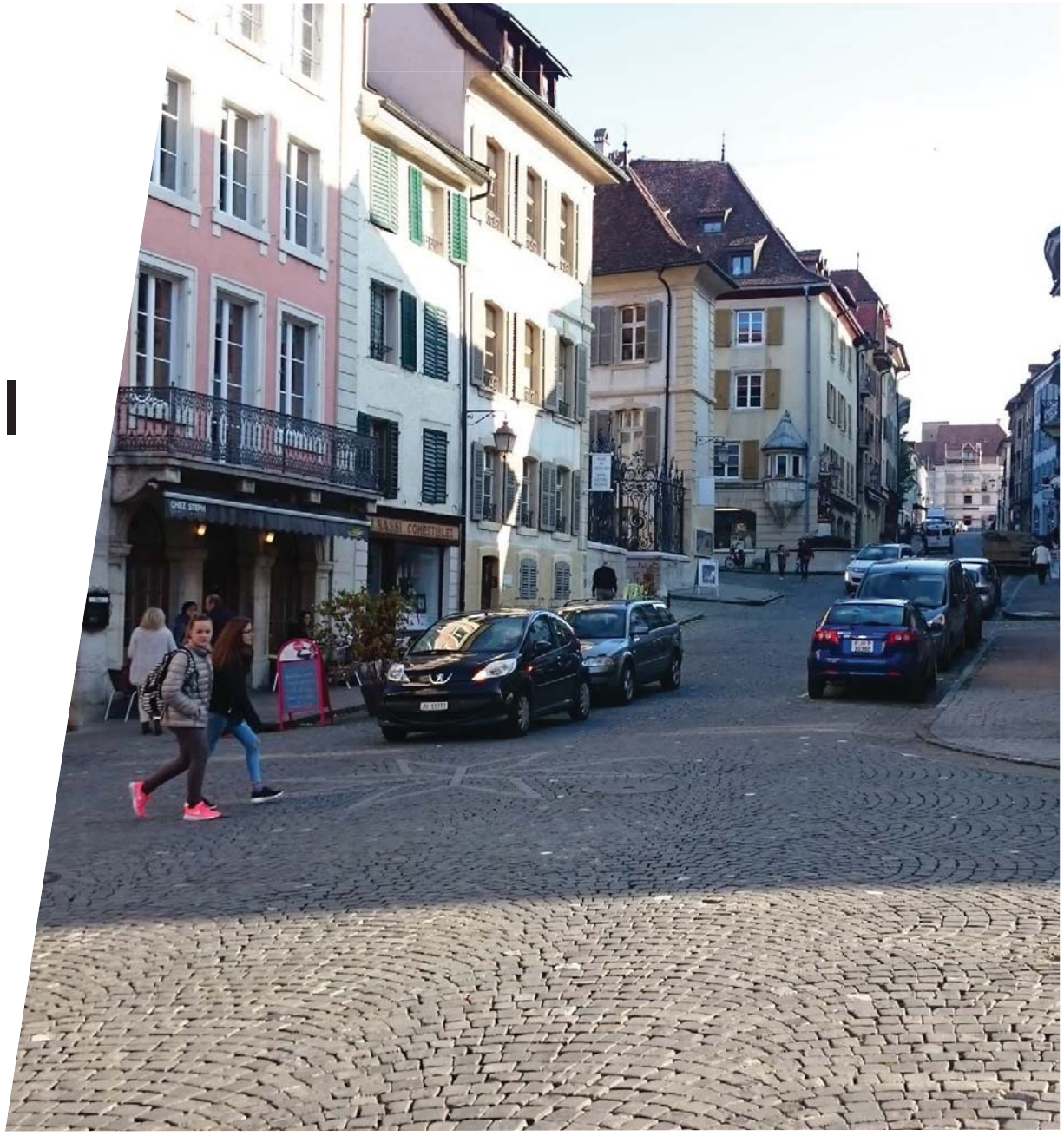
Rue Gustave-Amweg : zone 30 et contresens cyclable

Esplanade : la zone de rencontre fait la part belle aux piétons

Les piétons privilégient souvent l'itinéraire le plus direct

Diagnostic multimodal

Stationnement



Les différents types d'usagers du stationnement

Le résidant fixe
Il ne désire pas utiliser son véhicule

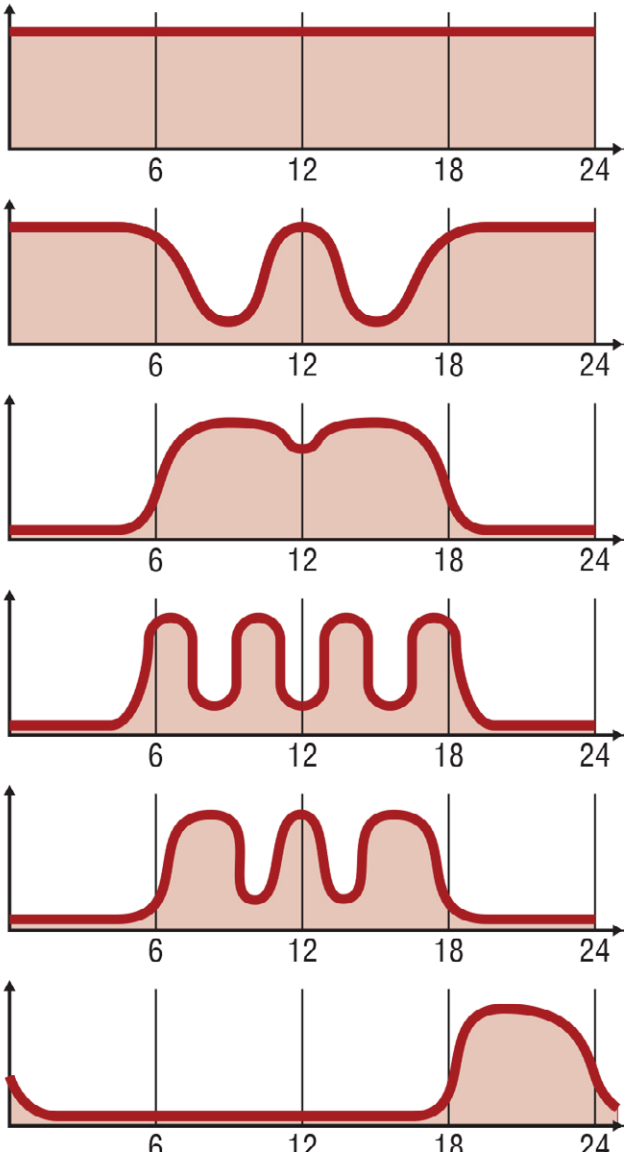
Le résidant dynamique
Il utilise son véhicule dans la journée

Le pendulaire fixe
Il n'utilise pas son véhicule pendant le travail (sauf éventuellement à midi)

Le pendulaire dynamique
Il utilise souvent son véhicule pendant le travail

Le client / visiteur diurne
Il est concerné par le commerce, le tertiaire, les loisirs

Le client / visiteur de soirée
Il est essentiellement consommateur de loisirs

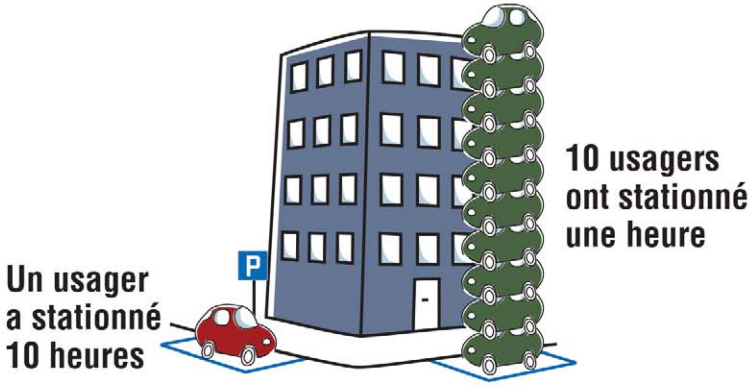


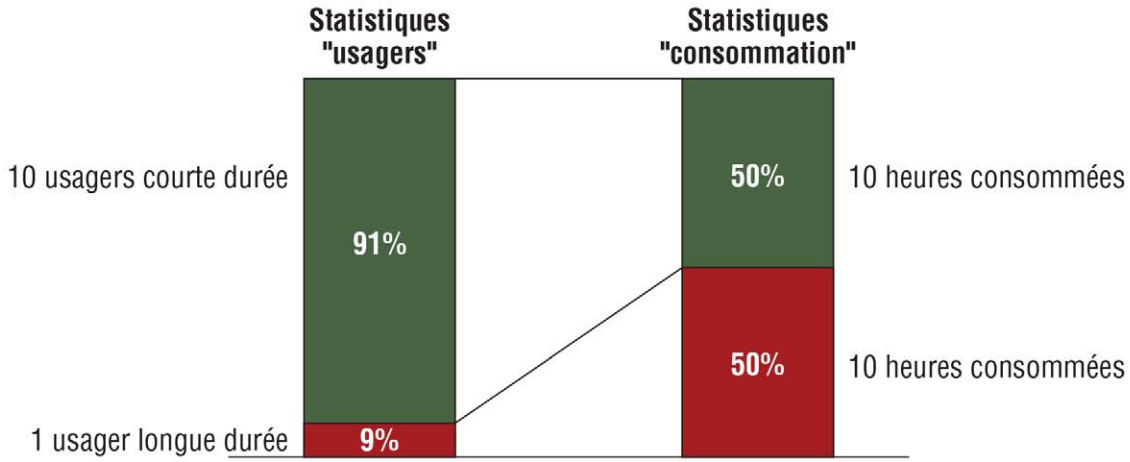
Types d'usager et consommation de l'offre

L'offre

de 8h00 à 18h00, 2 places offrent 2 x 10h = **20h de stationnement**

La demande



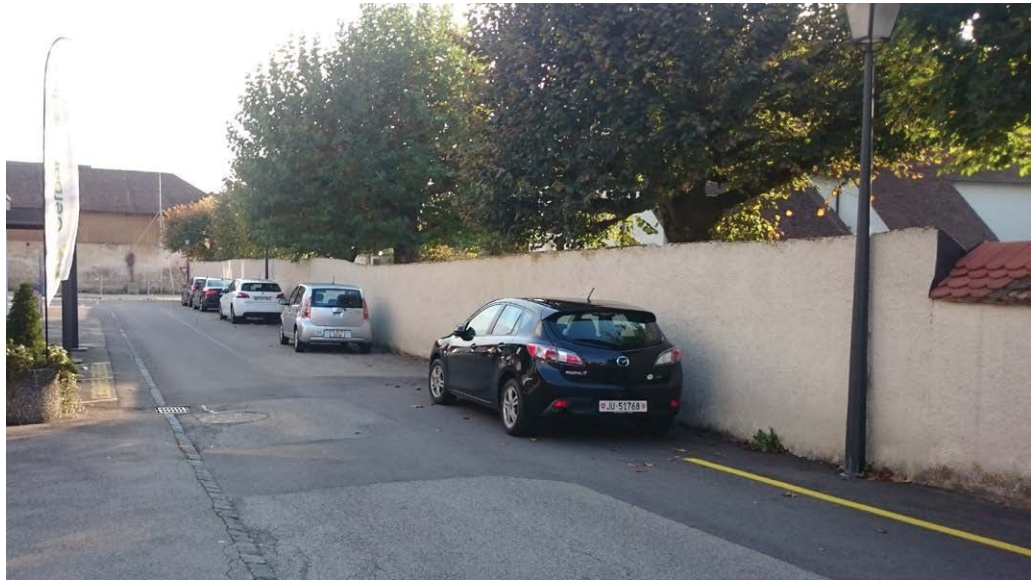


Moins de 10% des usagers consomment à eux seuls la moitié de l'offre !

Allée des Soupirs

Rue Pierre-Péquignat

Rue des Annonciades

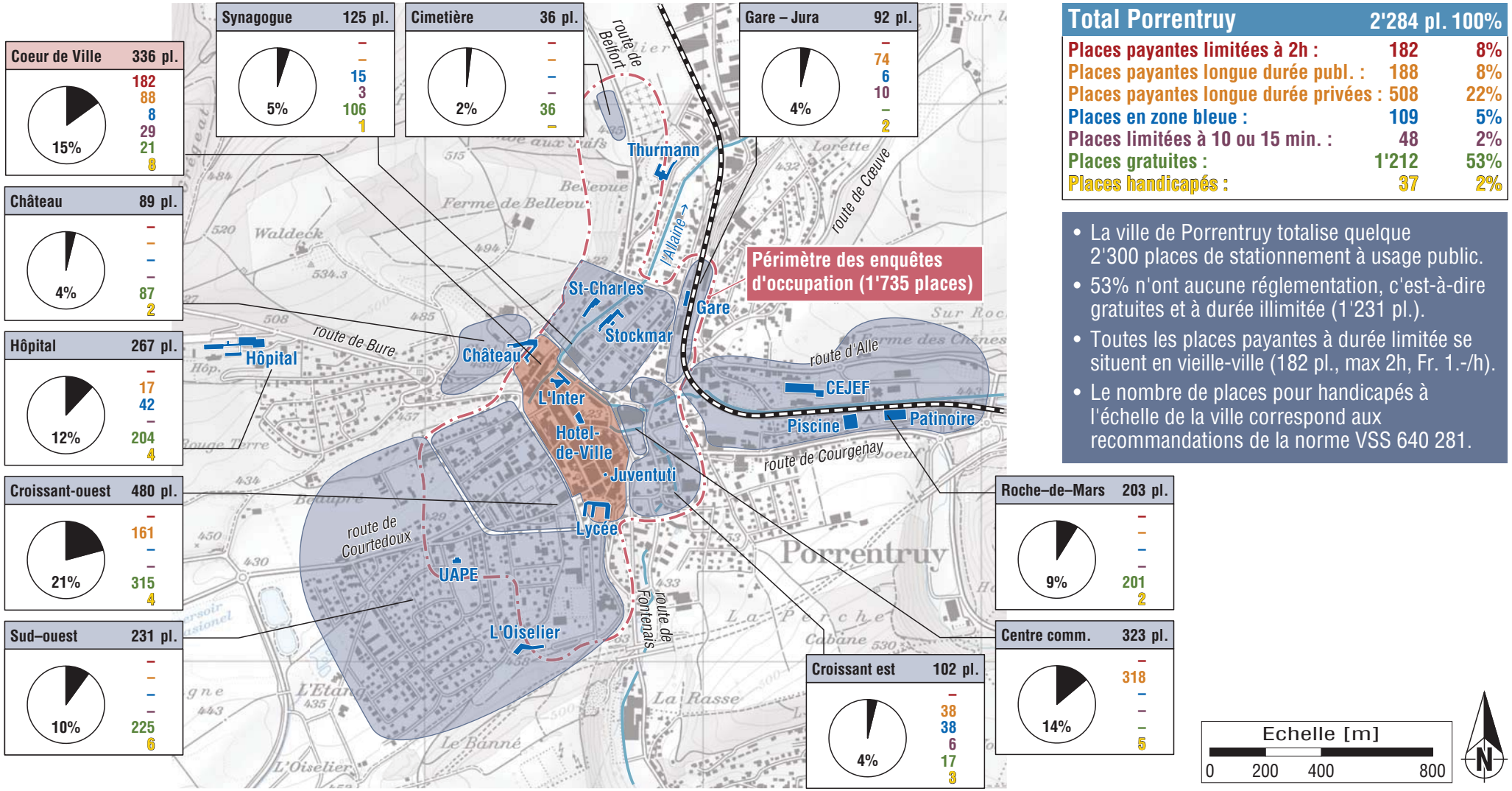


Chemin des Vanniers

Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

Offre de stationnement à usage public – Etat automne 2015

Figure n°18a



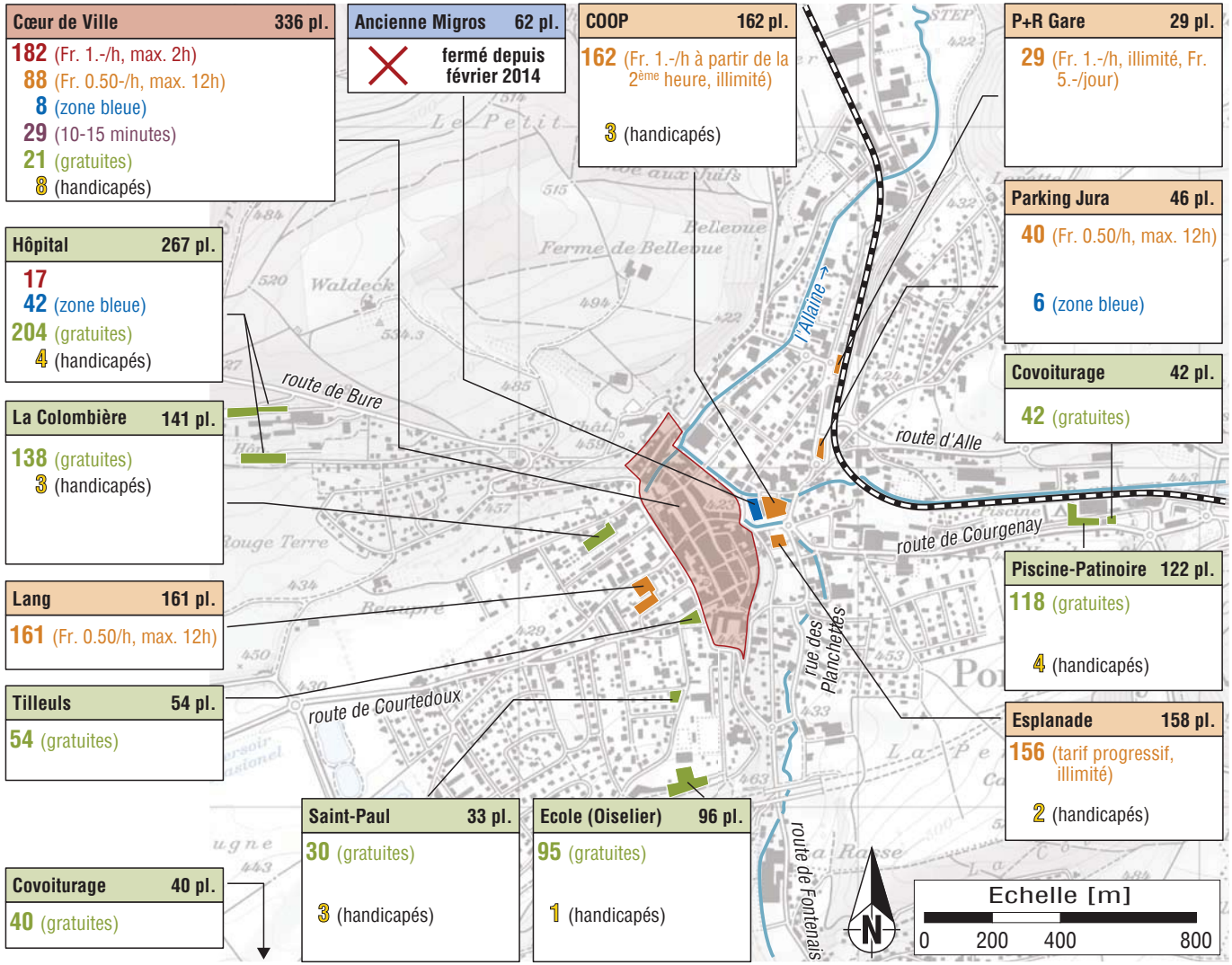
Total Porrentruy	2'284 pl.	100%
Places payantes limitées à 2h :	182	8%
Places payantes longue durée publ. :	188	8%
Places payantes longue durée privées :	508	22%
Places en zone bleue :	109	5%
Places limitées à 10 ou 15 min. :	48	2%
Places gratuites :	1'212	53%
Places handicapés :	37	2%

- La ville de Porrentruy totalise quelque 2'300 places de stationnement à usage public.
- 53% n'ont aucune réglementation, c'est-à-dire gratuites et à durée illimitée (1'231 pl.).
- Toutes les places payantes à durée limitée se situent en vieille-ville (182 pl., max 2h, Fr. 1.-/h).
- Le nombre de places pour handicapés à l'échelle de la ville correspond aux recommandations de la norme VSS 640 281.

Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

Caractéristique des principales aires de stationnement en ville de Porrentruy (Etat 2015)

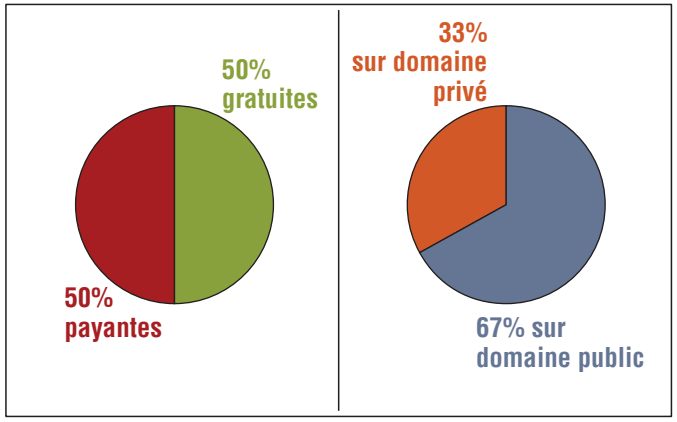
Figure n°18b



Principales poches de stationnement : 1'752 pl. / 100%

Places payantes courte durée	182 pl.	10 %
Places payantes longue durée	653 pl.	37 %
Places en zone bleue	56 pl.	3 %
Places très courte durée (10-15')	29 pl.	2 %
Places gratuites	742 pl.	42 %
Places handicapés	28 pl.	2 %
Parking fermé	62 pl.	4 %

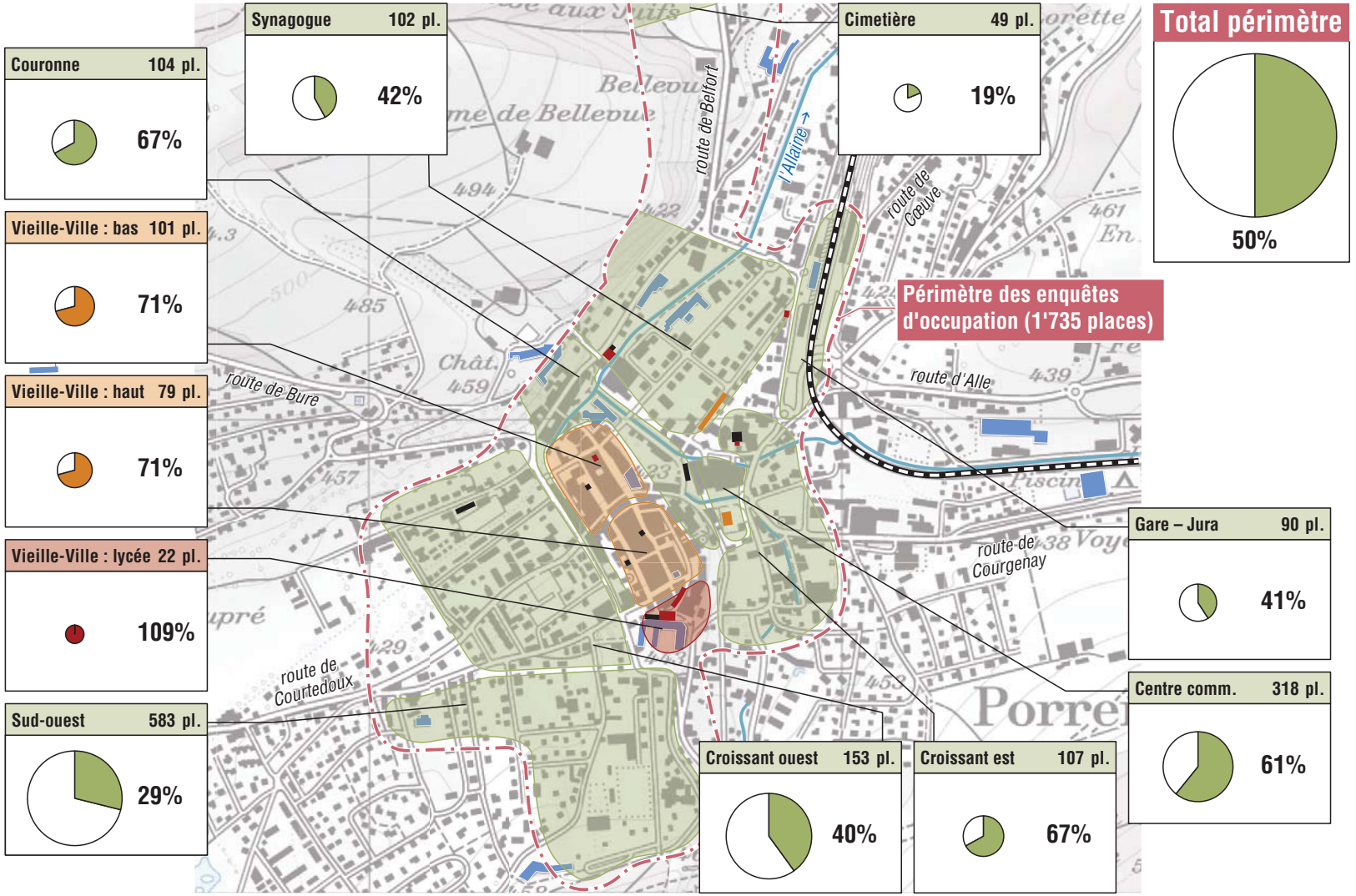
Typologie de l'offre dans les principales poches de stationnement considérées



Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

Occupation de l'offre de stationnement public dans la ville de Porrentruy – Samedi après-midi (relevés du samedi 24 octobre 2015, de 14h à 15h)

Figure n°22



Total périmètre

50%

- Le samedi après-midi, seul le secteur du Lycée est saturé.
- Les secteurs de la vieille-ville, et sa couronne présentent des taux d'occupation de l'ordre de 70%, faisant état d'une pression modérée.
- A noter que les centres commerciaux offrent de larges réserves de capacité.
- Dans l'ensemble, un nombre restreint de stationnement hors-case est relevé.

Taux d'occupation :

- > 90%
- 70 à 90%
- < 70%
- stationnement hors case

NB : les tronçons qui présentent une occupation supérieure à la moyenne de la zone concernée sont représentés dans la couleur correspondante

Echelle [m]
0 100 200 400

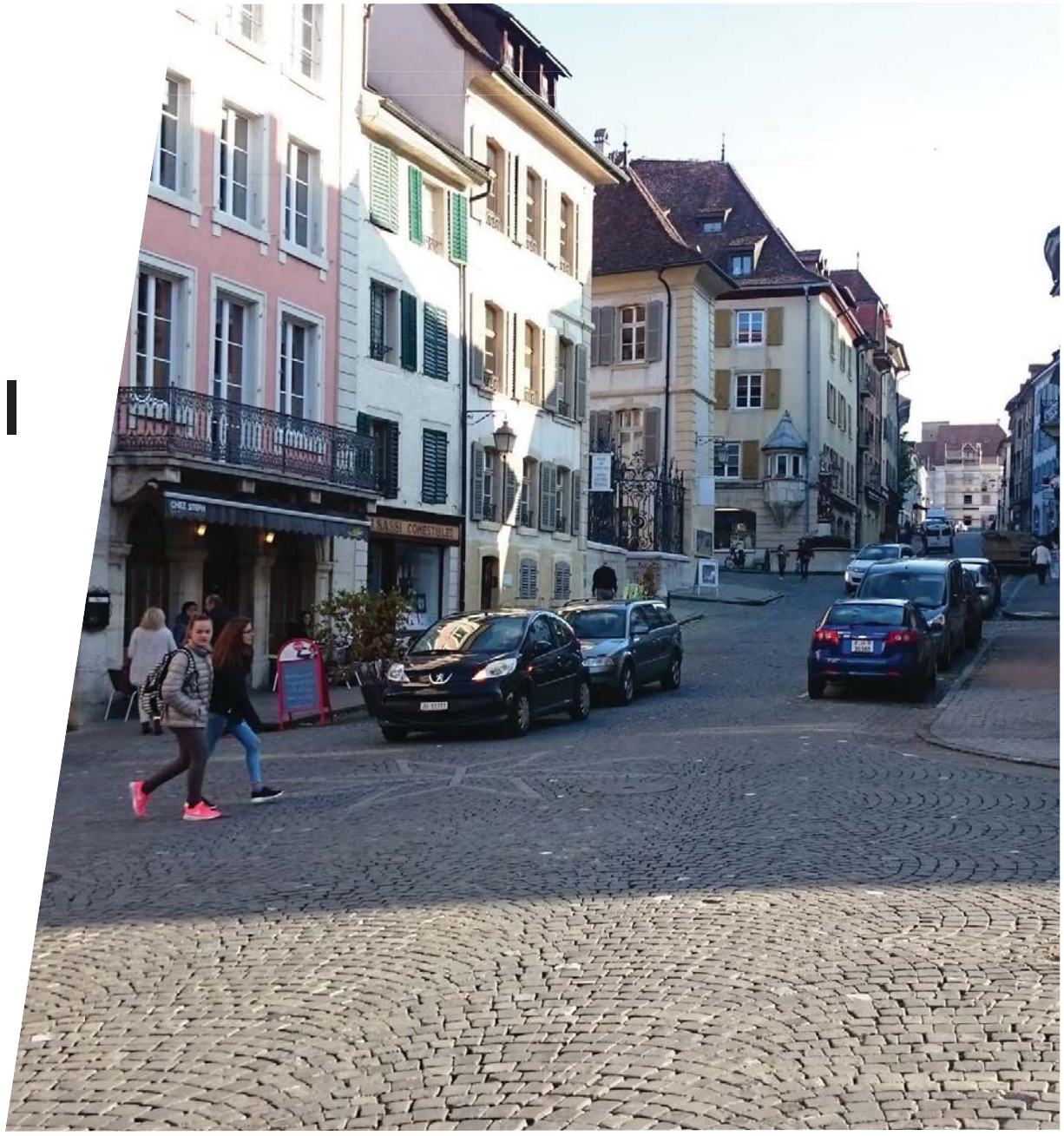
N

Rotation du stationnement – Synthèse des analyses

- Dans les secteurs enquêtés, l'**occupation moyenne** de l'offre en stationnement est généralement de l'ordre de **80%**.
- Le pic d'occupation est observé en milieu de matinée (vers 10h00), mais se résorbe rapidement. A ce moment-là, **la demande dépasse l'offre** et du **stationnement hors-case** est relevé (particulièrement en vieille-ville).
- Dans le haut de la vieille-ville (rue des Annonciades, Grand-Rue), **la demande augmente à nouveau en fin d'après-midi** et l'occupation peut dépasser les 100%.
- Le chemin des Vauches se distingue, avec une occupation maximale de « seulement » 80%, atteinte aux alentours de midi. La pression est faible en soirée.
- Dans l'ensemble, **les usagers dépassant la durée autorisée consomment généralement entre 20 et 50% de l'offre**. Le report de ces usagers à l'extérieur de la vieille-ville constituera le **principal enjeu** pour permettre une valorisation de l'espace public au cœur de la ville.
- **Environ 40% des usagers enquêtés ne respectent pas le paiement** (pas de ticket ou dépassement de la durée autorisée).
- **L'utilisation de macarons dans les secteurs autorisés** (Annonciades, Baîches, Vauches) **reste marginale** (6 voitures observées en tout), et concerne des usagers de longue / très longue durée.

Diagnostic multimodal

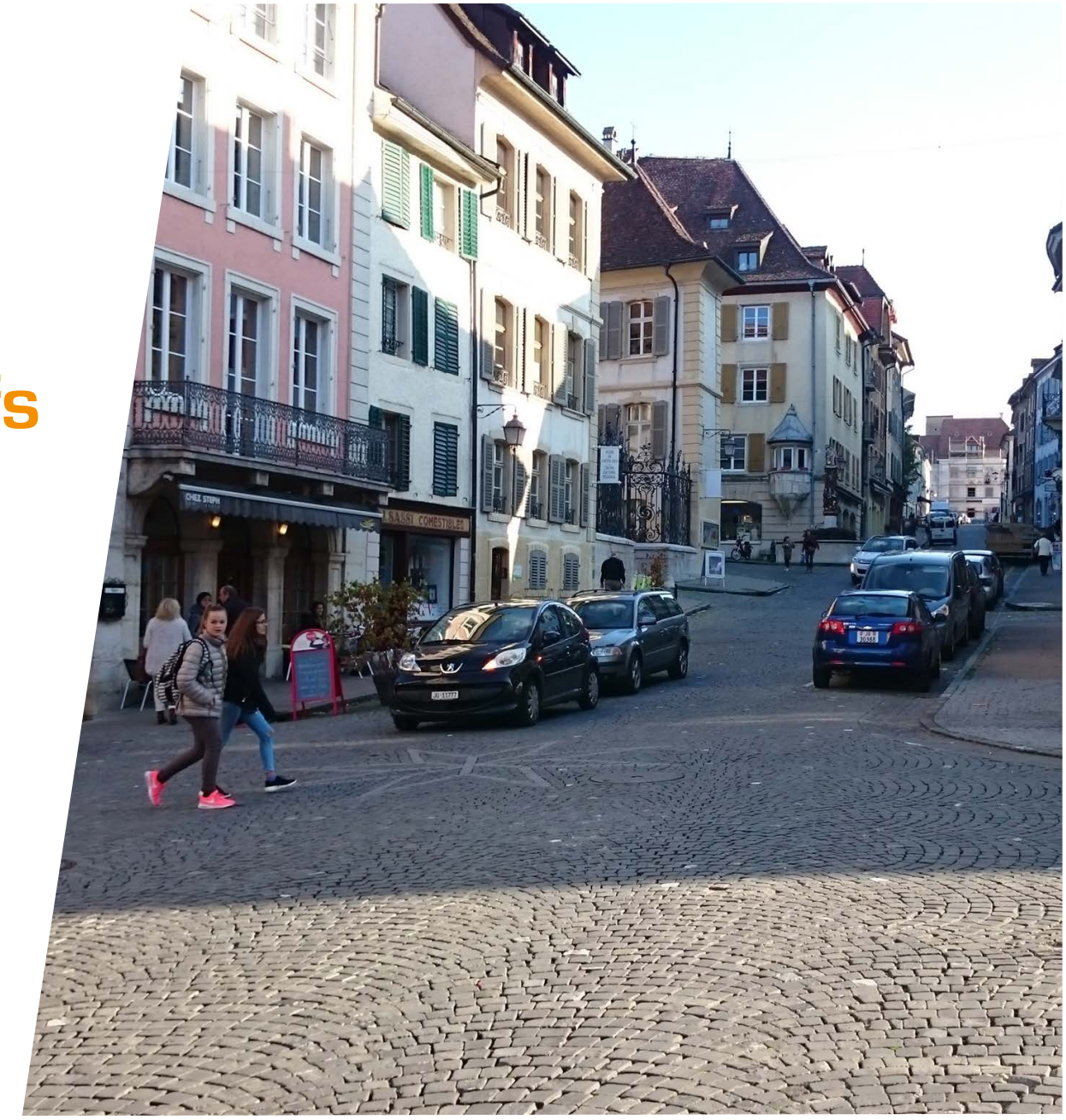
Synthèse



Synthèse du diagnostic multimodal

- Porrentruy = **pôle régional** majeur (activités, formation, commerces, tourisme)
- **Réseau routier globalement bien dimensionné** par rapport aux charges de trafic, mais **quelques points noirs** liés à des phénomènes d'hyperpointe et à des éléments extérieurs
- **Gain lié à l'A16 encore peu valorisé**, à l'exception de la zone de rencontre devant l'Esplanade
- **Offre en transports publics satisfaisante assurant de façon efficace deux fonctions** (accès à la gare pour les villages voisins, desserte scolaire), mais ne servant que peu pour les déplacements internes à la ville (néanmoins important pour les usagers à mobilité réduite)
- **Compacité de la ville favorisant les modes doux**, mais des enjeux ponctuels liés aux aménagements (traversées / franchissements) et nécessité d'améliorer le confort et la sécurité de certains itinéraires clés (vieille-ville – gare, le long des axes forts)
- **Taux d'occupation du stationnement élevé en vieille-ville,** mais avec un potentiel de report des moyennes-longues durées non négligeable. **Les parkings existants à l'extérieur de la vieille-ville présentent des capacités suffisantes pour accueillir ce report,** sauf peut-être lors de la pointe commerciale du samedi.

Proposition d'objectifs



Proposition d'objectifs

Objectifs généraux

Objectifs liés à la sécurité, au cadre de vie et à l'environnement

- Rendre les déplacements « tous modes » plus surs
- Assainir les axes identifiés comme sensibles au bruit et protéger les secteurs épargnés sur la base des données issues du cadastre du bruit. En particulier, protéger les secteurs résidentiels et les abords des écoles des nuisances du trafic
- Favoriser un report modal de la voiture vers la mobilité douce et les transports publics
- Intégrer des solutions innovantes en matière de mobilité (MySmartCity)
- Développer l'incitation et la mise en œuvre des plans de mobilité dans les entreprises et les établissements publics; définir les principaux outils nécessaires

Proposition d'objectifs

Mobilité douce

Objectifs en lien avec la mobilité douce (1/3)

Pour l'ensemble des modes doux :

- **Accroître la part** des déplacements en mobilité douce; encourager la pratique de ces modes pour tous les types de déplacements
- **Améliorer la sécurité** objective et subjective des modes doux et des usagers les plus faibles en particulier
- **Garantir l'accessibilité** des points d'attraction par des itinéraires **directs et continus**
- **Améliorer l'attractivité et le confort** des infrastructures dédiées
- **Rendre l'espace public plus accueillant**, notamment à l'échelle de Cœur de Ville et de la liaison gare – centre-ville
- In fine, mettre à jour les plans directeurs : mobilité douce et mobilité scolaire

Objectifs en lien avec la mobilité douce (2/3)

Pour les piétons :

- **Renforcer la place du piéton au centre-ville**
- **Orienter les piétons** sur un itinéraire attractif, direct et sûr entre la vieille-ville et la gare, ainsi qu'entre le centre-ville et les quartiers
- **Créer/améliorer les connexions inter-quartiers** et entre les quartiers d'habitations et les pôles d'attraction majeurs de la ville (dont les itinéraires scolaires pour la desserte de l'école de l'Oiselier)
- **Améliorer les conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite**
  - Développer l'accessibilité selon LHand
  - Rendre les cheminements piétonniers accessibles à tous (notamment via du mobilier urbain adapté)
- **Résoudre les problèmes** de traversées et franchissements (« points durs » naturels ou infrastructurels)

Objectifs en lien avec la mobilité douce (3/3)

Pour les vélos :

- **Rendre ce mode plus attractif**, notamment en desservant (aménagement) et en équipant (stationnement) les lieux stratégiques (gare, principaux arrêts de bus, écoles et centres de formation, infrastructures de loisirs, sites touristiques, centres commerciaux, quartiers d'habitations); statuer sur l'offre d'abris vélos existants (nombre, emplacements et type de matériel utilisé)
- **Sécuriser** les déplacements des cycles, notamment sur les axes à orientation trafic
- Définir et orienter les cyclistes sur des **axes sécurisés, continus et à signalétique claire entre les quartiers d'habitat et le centre**
- Tenir compte des besoins spécifiques aux **vélos à assistance électrique** en termes d'infrastructures (potentiel pour les liaisons avec dénivelé, stationnement adapté à prévoir)

Proposition d'objectifs

Transports publics

Objectifs en lien avec les transports publics

- **Affirmer la qualité de pôle de la gare / gare routière**
  - Accompagner l'augmentation attendue des passagers à la gare de Porrentruy (développement du quartier, liaison Delle-Belfort, renforcement de l'offre régionale)
  - Renforcer la lisibilité et la fonctionnalité du pôle multimodal de la gare, améliorer les conditions d'interconnexion TC-TC, TC-MD et TC-VP
  - Améliorer le fonctionnement de la gare routière (sécurité et confort des usagers, conformité LHand, insertion des bus dans le trafic), zoner une vélostation.
  - Développer la qualité urbaine du pôle et du quartier (pas uniquement un lieu de passage)
- **Augmenter la part modale des transports publics vis-à-vis de la voiture**
  - Garantir les horaires de passage des bus, notamment en correspondance avec les trains : améliorer les conditions de progression des bus, surtout sur l'itinéraire de traversée de la ville
  - Améliorer l'équipement des arrêts (abribus, conformité LHand)
  - Optimiser l'offre de transports publics intra-urbains (TUB)
  - Mener la réflexion concernant la création d'une zone tarifaire « Porrentruy »
- **Statuer sur l'intérêt et l'impact d'une nouvelle halte ferroviaire** pour desservir l'Espace-Loisirs (patinoire, piscine) et le secteur Roche-de-Mars

Proposition d'objectifs

Transports individuels motorisés

Objectifs en lien avec le trafic individuel motorisé

- Diminuer la pression du trafic à travers le centre-ville
  - Apaiser la circulation dans le périmètre Cœur de Ville (tout en garantissant l'accès à tous les usagers)
  - Reporter un maximum de trafic sur l'A16 (notamment au vu des forts développements attendus à proximité des deux jonctions autoroutières)
  - Concentrer le trafic traversant le centre sur un itinéraire adéquat (« ceinture » Gravier – Trouillat – Cuenin – Jura – Alle), notamment via un jalonnement adapté
  - Limiter l'usage des itinéraires secondaires (Tanneurs – Amweg, Esplanade – Soupirs, Tilleuls – Temple et Thurmann – Chenevières) pour les besoins d'accès et de desserte uniquement et y proscrire le transit
- Améliorer la lisibilité des aménagements urbains
  - Améliorer l'identification des entrées en ville sur les principales pénétrantes (routes de Belfort, de Cœuve, d'Alle, de Courgenay, de Fontenais, de Courtedoux et de Bure)
  - Rendre les zones à modération de trafic plus lisibles

Proposition d'objectifs

Stationnement

Objectifs en lien avec le stationnement automobile (1/2)

- Limiter l'emprise du stationnement dans le centre historique
  - Permettre une requalification de l'espace public dans le secteur « Cœur de ville » (report prévu d'environ 20 % de l'offre en stationnement vers l'extérieur)
  - Garantir une offre suffisante pour les visiteurs des commerces dans la vieille-ville (taux de rotation élevé, surveillance renforcée)
  - Garantir une offre de proximité pour les résidents du centre-ville, afin d'en assurer l'attractivité (programme RHCA, développement hôtelier, Albergo Diffuso)
  - Reporter le stationnement moyenne/longue durée (achats longue durée et pendulaires) dans les parkings situés à l'extérieur du centre-ville
- Satisfaire les besoins en stationnement des usagers de longue durée au « bon endroit »
  - Éviter le stationnement des pendulaires dans les quartiers résidentiels
  - Maintenir les usagers de longue durée aux abords du centre (valoriser l'offre P+marche)
  - Favoriser l'accès aux parkings de longue durée directement depuis le réseau principal
  - Développer l'usage de l'offre Parc+Rail pour la mobilité combinée
  - Statuer sur l'offre en stationnement pour covoiturage
- Proposer une réelle politique de tarification du stationnement à l'échelle de la ville (selon un gradient à définir)

Objectifs en lien avec le stationnement automobile (2/2)

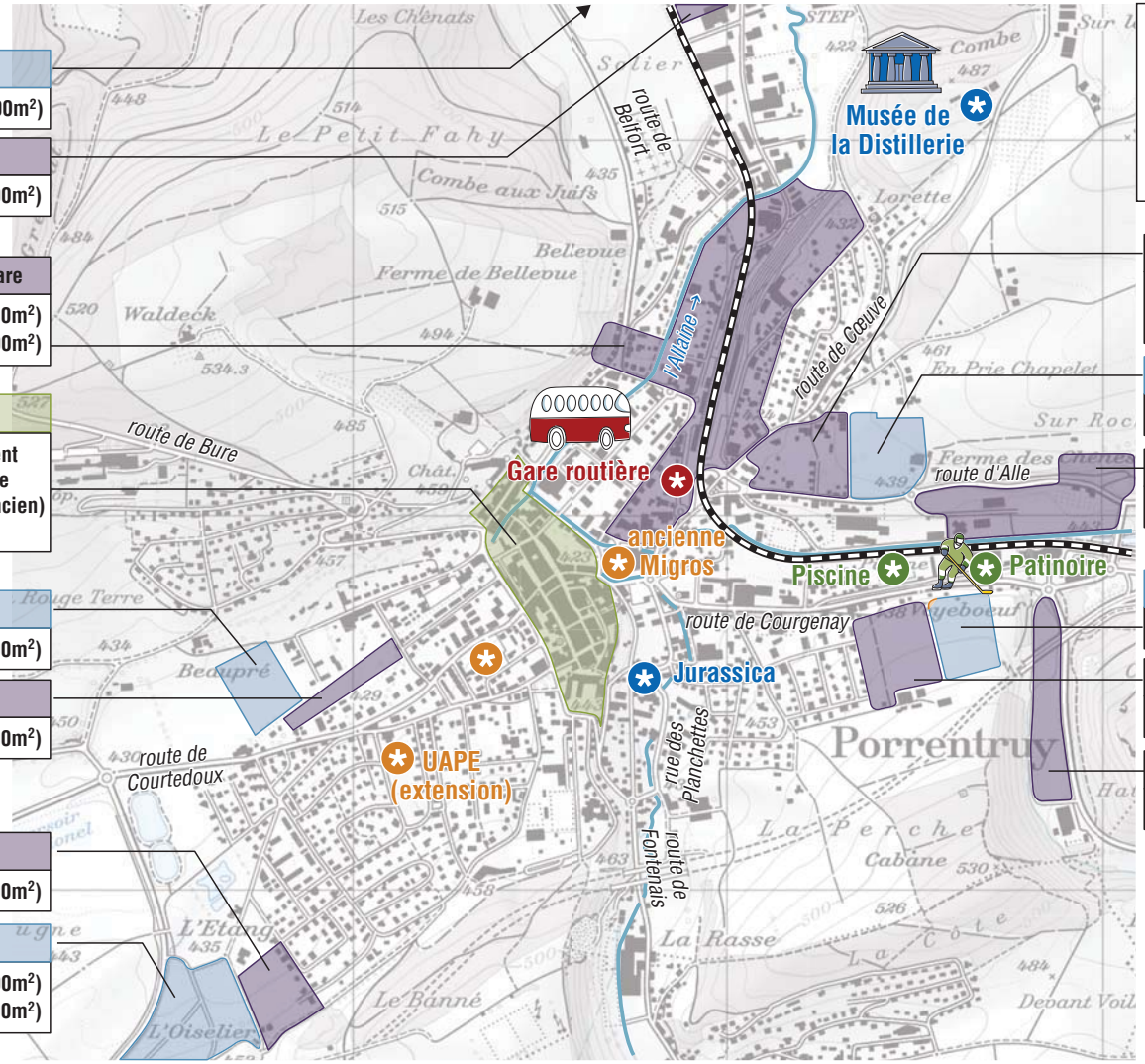
- **Créer et alimenter le fonds pour le stationnement** prévu à l'article 10 du Règlement sur le stationnement
- **Statuer sur les tarifs et effets des macarons**, en lien avec la nouvelle politique tarifaire et le développement d'une offre privée de stationnement de moyen/long terme
- **Mettre les nouvelles technologies au service d'une mobilité apaisée** (projet « MySmartCity »)
  - Limiter les nuisances du trafic en ville grâce à un jalonnement dynamique adapté des parkings, dès l'autoroute
  - Eviter le trafic de recherche de place de parc
  - Rechercher des solutions innovantes pour la gestion des places de courte durée

Etat futur
Prise en compte des projets (développements urbanistiques et projets de transport)

Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

Principaux pôles et secteurs de développement envisagés

Figure n°30



Grandes-Vies
activités (~56'000m²)

Grandes-Vies
activités (~8'900m²)

PDL du quartier de la gare
logements (~6'000m²)
activités (~25'000m²)

Cœur de Ville
- ERHCA (Encouragement de la Réhabilitation de l'Habitat en Centre Ancien)
- Albergo Diffuso

En Plaine
logements (~14'000m²)

En Plaine
logements (~22'000m²)

L'Oiselier
logements (~35'000m²)

L'Oiselier
activités (~50'700m²)
équip. publics (~20'100m²)

Pôles majeurs
- Musée
- Sports et loisirs
- Transports
- A définir / autre

Dans les Champs
logements (~6'900m²)
activités (~1'900m²)

Dans les Champs
logements (~48'000m²)

Roche-de-Mars
activités (~44'000m²)

Au Soleil Levant
logements (~18'000m²)

Au Soleil Levant
logements (~39'700m²)

Voyeboeuf
activités (~29'400m²)

Secteurs principaux

Cœur de Ville : requalification de l'espace public et densification (+~100 logements)

Développements majeurs selon PDA, priorité 1 (horizon 2030) :
- logements (~110'000 m²)
- activités (~160'000 m²)
- équipement publics (~20'000 m²)

Développement majeurs selon PDA, priorités 2 et 3 (horizon 2030+)

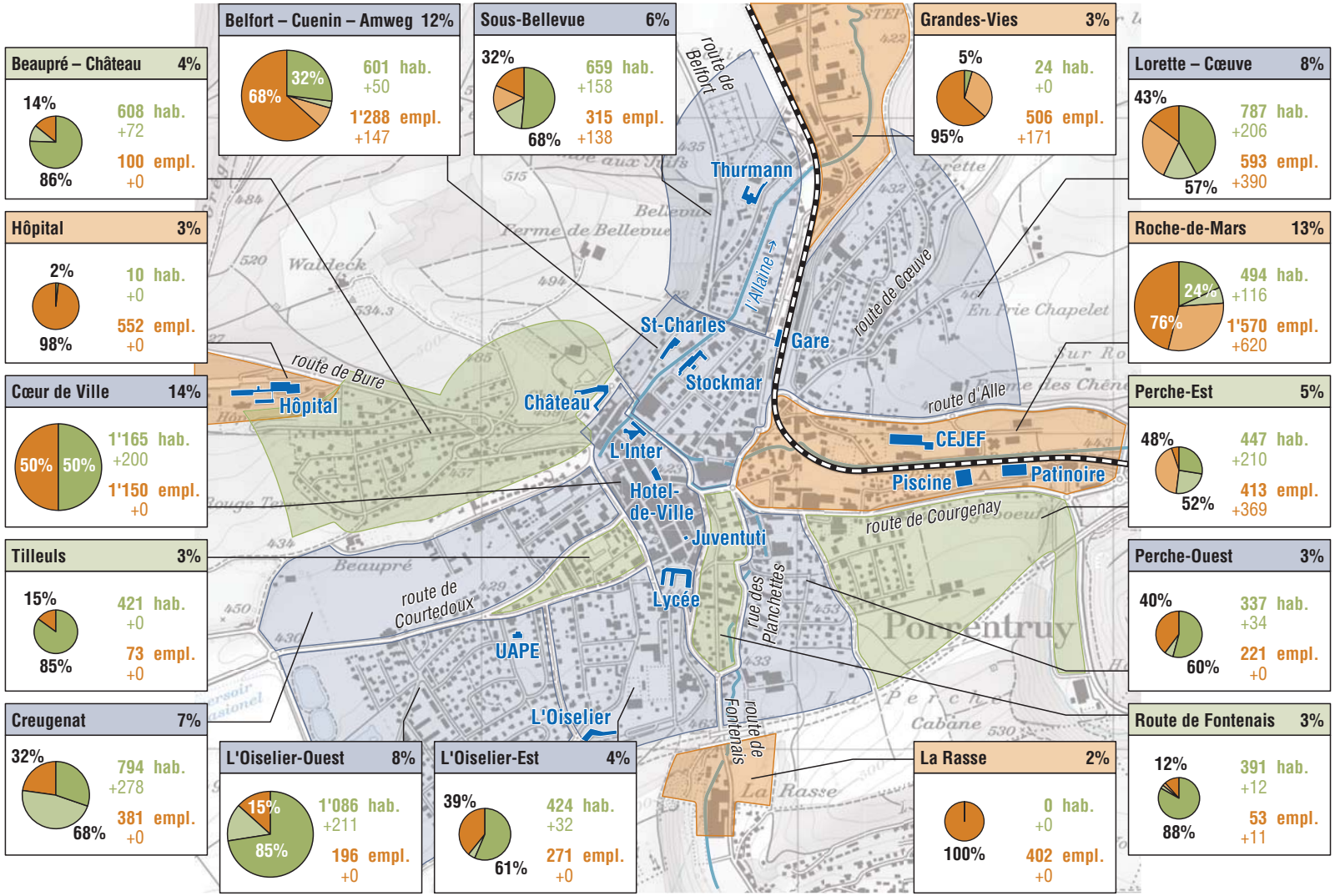
Note : les m² indiqués correspondent aux surfaces des terrains

Echelle [m]
0 200 400 800

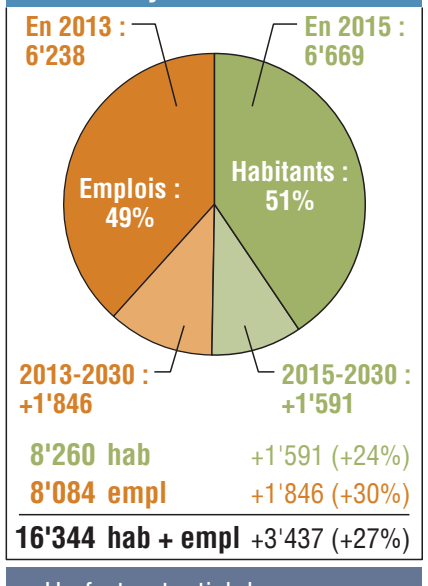
Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

Répartition des habitants et emplois par secteur – Horizon 2030 selon PAL (+ évolution par rapport à 2013/2015)

Figure n°31



Porrentruy



- Un fort potentiel de développement est envisagé à Porrentruy pour les quinze prochaines années.
- Les zones périphériques évolueront beaucoup plus que les secteurs centraux.

source : hypothèses basées sur l'état de l'équipement selon PAL (2013)

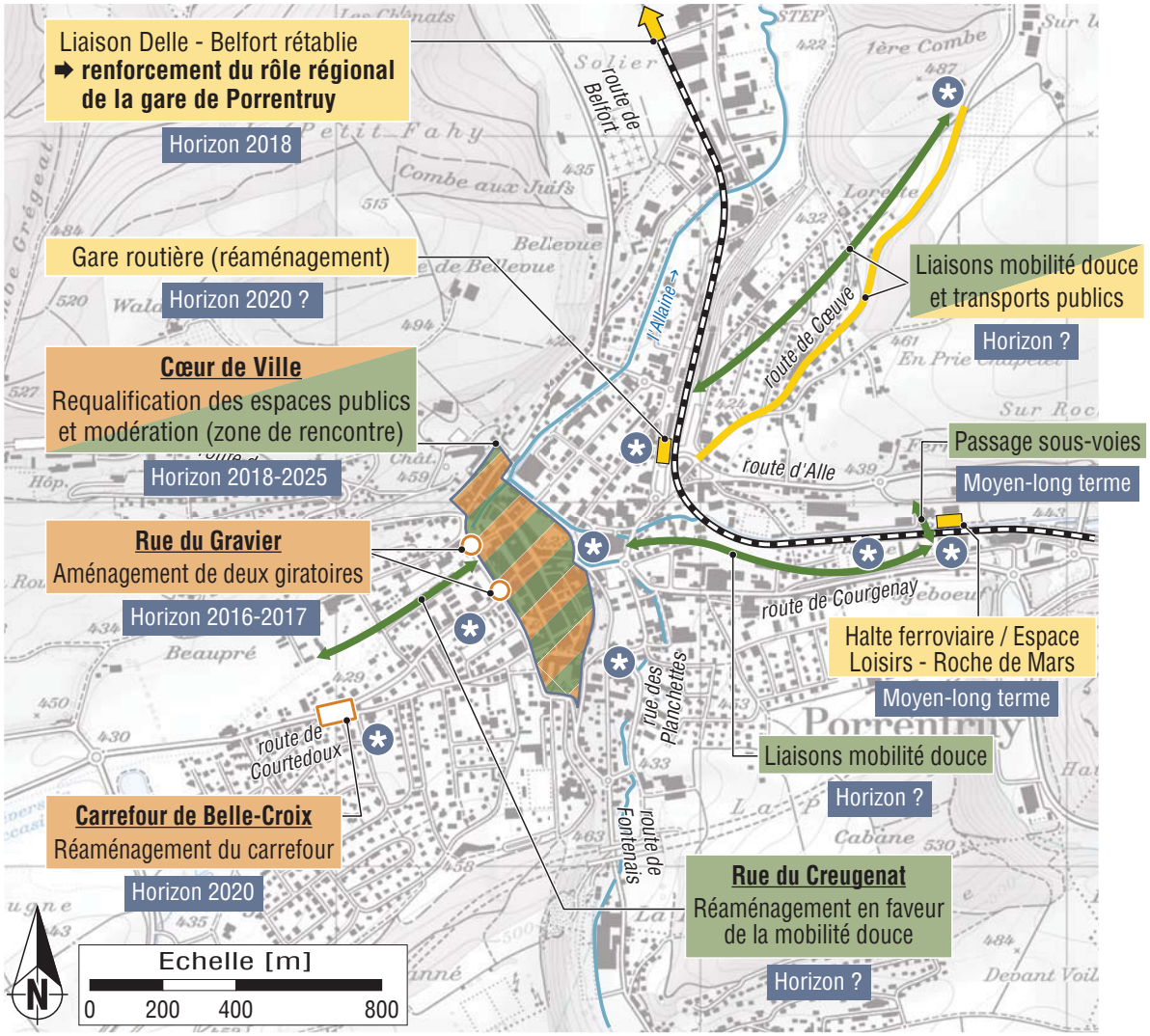
Echelle [m]
0 200 400 800

N

Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

Projets d'aménagement et de transport

Figure n°33



Mode de déplacement concerné par l'aménagement

- transports individuels motorisés
- transports publics
- modes doux

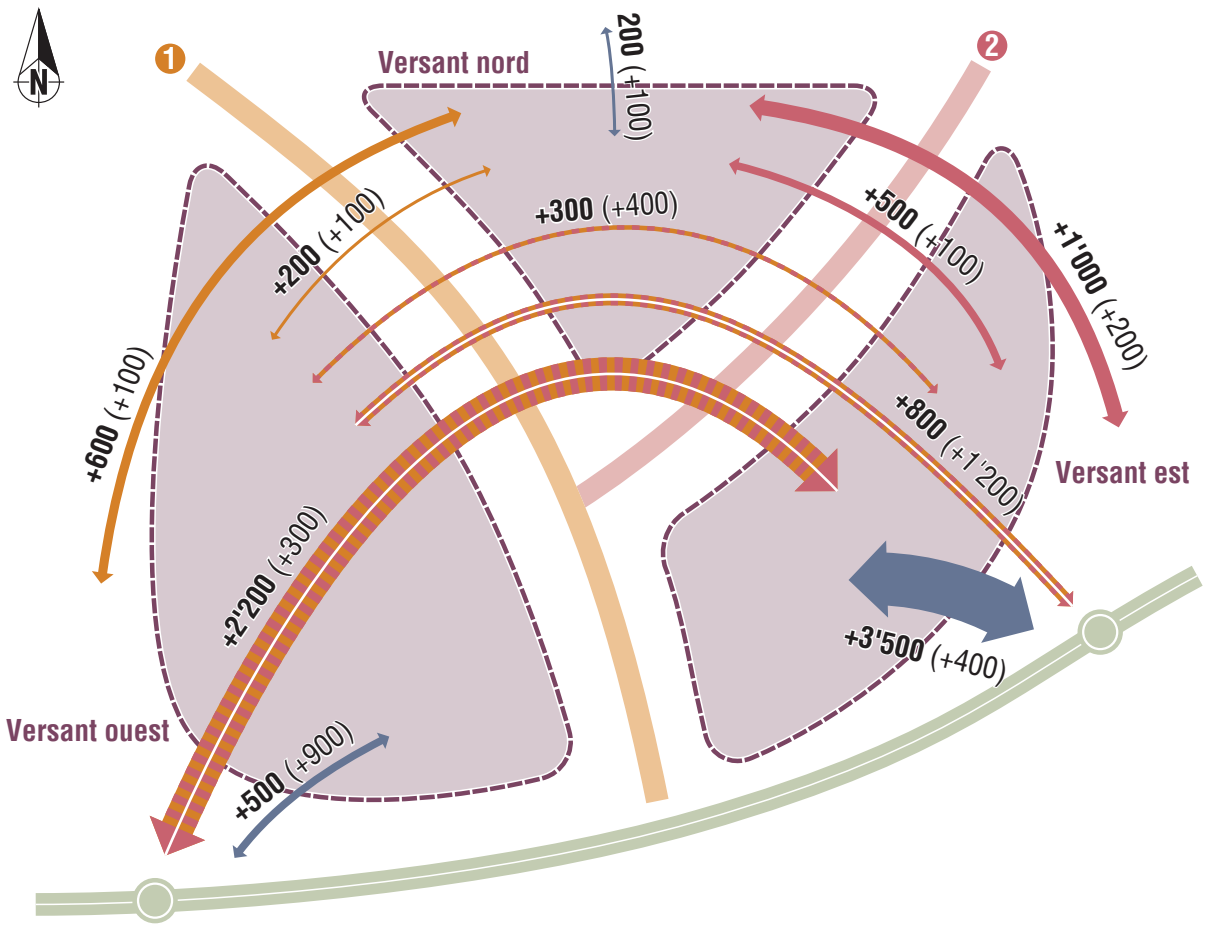
Pôles majeurs de développement

- pôles

Ville de Porrentruy
Histoire Vie Nature Formation

Flux de trafic supplémentaire à écouler – Horizons 2030 et 2030+ [véh/j]

Figure n°36



- flux franchissant l'écran 1
- flux franchissant l'écran 2
- flux franchissant les écrans 1 et 2
- flux franchissant les écrans 1 et 2, pouvant être en partie reporté sur l'autoroute
- flux ne franchissant aucun écran

+0'000 Trafic supplémentaire Horizon 2030 (PAL + Cœur de Ville)

(+000) Trafic supplémentaire Horizon 2030+ (PDA priorités 2 et 3)

- A l'horizon 2030, le flux d'échange supplémentaire le plus important (+3'500 véh/j) sera directement relié à l'autoroute.
- En revanche, une part importante d'échanges nouveaux "versant ouest ↔ direction est" et "versant est ↔ direction ouest" (+3'000 véh/j en 2030, + 1'500 véh/j en 2030+) traversera la ville si aucune mesure n'est prise.
- Le trafic interne (+1'000 véh/j en 2030) et d'échange (+1'600 véh/j en 2030) lié au versant nord produira également des flux supplémentaires en ville.

Travail en groupe sur les concepts de déplacement

- Constat :
  A l'horizon 2030 et au-delà, avec les développements prévus et en conservant les comportements actuels, le trafic automobile augmentera :
  - de +30% à +50% sur l'axe Trouillat-Cuenin (+4'000 à +6'000 véh/j)
  - de +40% à +60% devant la gare (+5'000 à +7'000 véh/j)
- Ces charges ne sont pas admissibles et pas compatibles avec le fonctionnement des axes existant et le souhait de «pacifier» la vie urbaine.

Travail en groupe sur les concepts de déplacement

- Constat :
  A l'horizon 2030 et au-delà, avec les développements prévus et en conservant les comportements actuels, le trafic automobile augmentera :
  - de +30% à +50% sur l'axe Trouillat-Cuenin (+4'000 à +6'000 véh/j)
  - de +40% à +60% devant la gare (+5'000 à +7'000 véh/j)
- Ces charges ne sont pas admissibles et pas compatibles avec le fonctionnement des axes existant et le souhait de «pacifier» la vie urbaine.
- Il faut donc mettre en œuvre :
  - de nouvelles infrastructures routières
  - et/ou une politique de mobilité «volontariste» visant à :
    - reporter sur l'autoroute le transit disposant d'une alternative
    - reporter sur l'autoroute un maximum de trafic d'échange
    - éviter les traversées inutiles du centre-ville
    - favoriser les mobilités douces et les transports collectifs pour les déplacements internes

Travail en groupe sur les concepts de déplacement

- Constat :
  A l'horizon 2030 et au-delà, avec les développements prévus et en conservant les comportements actuels, le trafic automobile augmentera :
  - de +30% à +50% sur l'axe Trouillat-Cuenin (+4'000 à +6'000 véh/j)
  - de +40% à +60% devant la gare (+5'000 à +7'000 véh/j)
- Ces charges ne sont pas admissibles et pas compatibles avec le fonctionnement des axes existant et le souhait de «pacifier» la vie urbaine.
- Il faut donc mettre en œuvre :
  - de nouvelles infrastructures routières (où ? comment ? pour qui ? à quel coût ?)
  - et/ou une politique de mobilité «volontariste» visant à :
    - reporter sur l'autoroute le transit disposant d'une alternative (comment ?)
    - reporter sur l'autoroute un maximum de trafic d'échange (quels usagers ? comment ?)
    - éviter les traversées inutiles du centre-ville (quels usagers ? comment ?)
    - favoriser les mobilités douces et les transports collectifs pour les déplacements internes (où ? comment ? pour qui ?)

Travail en groupe sur les concepts de déplacement

Travail en groupe sur les concepts de déplacement

- Buts du travail en groupe
  - **permettre à chacun de s'exprimer** sur les principales orientations à prendre en matière de mobilité pour la ville de Porrentruy
  - **tenir compte des objectifs fixés** par le Conseil Municipal **et des impacts des développements attendus** à l'horizon 2030
  - **proposer toutes vos idées** (y compris celles qui ne font pas l'objet d'un consensus dans votre groupe), les propositions seront ensuite analysées par le bureau d'étude
  - **exprimer des propositions globales et conceptuelles**, le détail des mesures proposées fera l'objet des réunions ultérieures

- Organisation
  - Travail en groupes, sur les deux thèmes principaux suivants :
    - Accessibilité et stationnement automobile
    - Transports collectifs et mobilité douce
  - Nommer un « rapporteur » qui prendra des notes
  - Restitution en plénière et discussion

Accessibilité automobile et stationnement : questions à discuter

- Comment motiver à l'utilisation de l'A16 ? quels usagers pourraient être reportés sur l'autoroute (Bruntrutains, Ajoulots, extérieurs) et comment le faire ?
- Quels sont les axes routiers sur lesquels les flux de trafic devraient diminuer ? y a-t-il des axes où une augmentation serait admissible ?
- Faut-il une nouvelle infrastructure routière ? si oui, où et pour qui ?
- Principaux parkings : où et pour quels usagers ?
- Qui devrait être autorisé à parquer à l'intérieur de Cœur de Ville ?

Mobilité douce et transports collectifs : questions à discuter

- Déterminer les 5 principaux points à relier à pieds et à vélo
- Traversées et franchissements manquants
- Comment rendre le déplacement à vélo plus attractif ?
- Zones de stationnement pour vélos : à quels endroits ?
- Où faut-il encore du transport public ?
- Quelles sont les attentes spécifiques concernant le pôle gare-gare routière ?

Merci de votre participation !

Transitec Ingénieurs-Conseils
4, avenue Auguste-Tissot
1006 Lausanne
Tél.: 0041 (0) 21 652 55 55
www.transitec.net

Julian Fleury