



Ville de Porrentruy



Plan directeur de la mobilité douce Ville de Porrentruy

Août 2011

büro für mobilität ag

Ideen • Strategien • Lösungen

Hirschengraben 2 • CH-3011 Bern

Tel 031 311 93 63 • Fax 031 311 93 67

Eymatt 27 • CH-3400 Burgdorf

mail@bfmag.ch • www.bfmag.ch

Cheffe de projet

Virginie Kaufmann, géographe, spécialiste en développement urbain durable

Collaboration au projet

Martin Wälti, ingénieur en transports et en génie civil, aménagiste du territoire, conseiller en mobilité

Mathieu Pochon, ingénieur en environnement EPFL

Sarah Droz, ingénieure en génie civil, EPFL, spécialisation en transport et mobilité

Photos de titre

(bfm/Begegnungszonen)

P_0392

Berne/Berthoud, août 2011

Table des matières

1	Résumé	4
2	Introduction	5
2.1	Généralités.....	5
2.2	Pourquoi un plan directeur de la mobilité douce ?.....	5
2.3	Ancrage politique et légal	6
3	Diagnostic et enjeux	8
3.1	Topographie et structure du bâti.....	8
3.2	Répartition modale.....	9
3.3	Statistique des accidents	11
3.4	Equipement vélos et piétons: points faibles	12
3.4.1	Equipements pour les piétons	13
3.4.2	Equipements pour les cyclistes	15
3.5	Equipements piétons et vélos: points forts.....	17
3.6	Diagnostic spécifique vieille-ville	17
3.7	Autres modes de déplacement doux	18
3.8	Mesures d'encouragement aux modes doux	18
3.9	Analyse et synthèse.....	20
4	Lignes directrices pour la mobilité douce	22
4.1	Objectifs.....	22
4.2	Concept et conception directrice.....	24
4.2.1	Réseaux piétons et deux-roues.....	26
4.2.2	Standards d'aménagement	26
5	Stratégie pour la mise en œuvre	28
5.1	Axes d'intervention	28
5.2	Priorités et stratégie pour la mise en œuvre	28
6	Mesures	30
6.1	Mesures infrastructurelles.....	31
6.2	Mesures non infrastructurelles.....	74
6.2.1	Mesures « soft »	74
6.2.2	Communication	77
6.2.3	Organisation, fondements et financement	79
7	Références et sources	81
8	Remerciements	81
9	Annexes	82

1 Résumé

De taille humaine, proposant un cadre de vie proche de la nature et ancré dans un patrimoine historique de grande valeur, centre régional d'activités, la ville de Porrentruy dispose d'atouts urbanistiques multiples. La voie empruntée depuis plusieurs années en matière de gestion de la mobilité noircit cependant ce tableau: les espaces publics sont cannibalisés par le trafic routier et les places de parc automobiles, la sécurité des piétons et cyclistes est menacée à de nombreux endroits, la qualité de vie au centre et la mise en valeur des objets patrimoniaux sont péjorées. La promotion des modes de déplacements doux¹ – comme complément indispensable au développement des transports publics et à l'adoption d'une politique stricte de gestion du trafic routier (stationnement et modération des vitesses) – se présente comme un des axes stratégiques à mettre en œuvre pour redresser la situation.

Le présent plan directeur de la mobilité douce – faisant partie intégrante du plan d'aménagement local – contribue à doter les modes doux des fondements nécessaires à leur développement. Sur la base d'un diagnostic de la situation actuelle, il précise les objectifs et standards d'aménagement minimaux à atteindre, et fait état des mesures à prendre dans différents domaines:

- Infrastructures piétonnes et cyclistes: places de stationnement vélos, zones de rencontre (notamment en vieille ville), réseau de bancs publics, assainissement de carrefours et d'axes routiers, etc.
- Prestations de services: subvention à l'achat de vélos électriques, bourses aux vélos, pédibus, plans de localité destinés aux piétons, etc.
- Information et communication: information régulière à la population, marketing des modes doux, etc.
- Organisation, fondements et suivi: groupe de travail mobilité douce, statistiques et sondages d'opinion, évaluation régulière du programme mis en œuvre, etc.

Elaboré sur une base consultative, ce plan directeur souhaité par la Ville et développé par le bfm fixe un cadre pour une action coordonnée et efficace de la part des autorités publiques et autres acteurs concernés.

¹ Par modes doux, on entend la marche-à-pied, le vélo et autre engins mus à la seule force musculaire humaine (trottinette et patins à roulettes par ex.).

2 Introduction

2.1 Généralités

La mobilité douce joue un rôle prépondérant dans la mobilité, en particulier à Porrentruy, ville dont la taille correspond aux proportions humaines malgré son rôle de chef-lieu de district. Différentes activités lui sont liées au quotidien:

- riche de plusieurs pôles de développement, la ville de Porrentruy concentre de nombreuses places de travail et souhaite renforcer son attractivité économique
- la présence des écoles secondaires et d'offres de formation supérieures (Divisions lycéenne, commerciale, artisanale) attire de nombreux jeunes en provenance de l'ensemble du Canton
- son Histoire et son patrimoine urbanistique fait d'elle un centre touristique apprécié et reconnu loin à la ronde, à préserver et à mettre en valeur
- ses équipements proposent une offre en loisirs diversifiée (patinoire, piscines, musées, bars et restaurants)
- enfin, ses commerces (petits et grands) répondent aux besoins d'achat des Ajoulots.

Longtemps peu active dans sa politique de la mobilité, la Commune de Porrentruy a montré dernièrement sa volonté de s'engager en faveur d'une mobilité durable, et de promouvoir en particulier les modes de transport « doux », conformément à son statut de Cité de l'Energie. Ainsi, les Bruntrutains ont vu progressivement différentes mesures (semaine de la mobilité, « Périph piétonnier », mise en zone 30 du territoire communal, plan de mobilité scolaire) être mises en place. Afin de se doter des instruments lui permettant une action coordonnée, durable dans le temps et intégrée, la Commune de Porrentruy souhaite à présent élaborer un plan directeur de la mobilité douce.

2.2 Pourquoi un plan directeur de la mobilité douce ?

La mobilité douce regroupe les modes de déplacements non motorisés tels que le vélo et la marche, la trottinette et le patin à roulette.

Les politiques de gestion de la circulation n'ont accordé jusqu'à présent qu'une place subalterne aux modes de transport doux, malgré leurs avantages multiples pour les déplacements de courte distance (faible coût, absence d'émissions polluantes et sonores, rapidité de déplacement, infrastructures légères, gain pour la santé, etc.). En suisse, le potentiel de report modal vers les modes de transport « doux » est pourtant

considérable: un trajet sur trois effectué en voiture ne dépasse pas 3 kilomètres, et 45% des trajets sont inférieurs à 5 kilomètres².

L'élaboration d'un plan directeur de la mobilité douce vise ainsi à octroyer aux modes doux une place à part entière dans la politique des transports, aux côtés des interventions classiques touchant les transports publics, la circulation et le stationnement automobile. Les enjeux de la promotion des modes doux à Porrentruy sont multiples (urbanistiques, économiques, démographiques, sociaux et environnementaux):

- préservation de la vieille ville, développement de nouveaux pôles (secteur de la gare, Perche / Est, Haute-Fin) et requalification des anciens secteurs satellites de la ville (« Quai de l'Allaine », « Schliff », « Gare », « St-Germain », « Vauches » et « Gravier – Pré-Tavanne »)
- renforcement de la qualité de la vie à Porrentruy, par une diminution des nuisances liées au trafic automobile, en lien avec l'objectif d'accroissement de la population résidant à Porrentruy (8000 habitants)
- optimisation des investissements consentis, dans un objectif de la meilleure satisfaction possible des contribuables
- intégration de tous les groupes de la population, des enfants aux personnes âgées en passant par les personnes à mobilité réduite
- enjeux en termes de trafic: garantir et concrétiser le délestage de la ville promis par l'ouverture de l'A16 (ouverture totale prévue en 2012-2013), en particulier pour le trafic pendulaire transfrontalier et le trafic de transit.

Ce document directeur, en même temps qu'il offre une base légale à l'intervention des autorités dans ce domaine, constitue un élément liant et contraignant pour celles-ci.

2.3 Ancrage politique et légal

La démarche initiée par la Ville de Porrentruy avec l'élaboration de ce plan directeur de la mobilité douce s'inscrit dans un contexte de politiques cantonales et nationales reconnaissant aux modes doux un rôle important dans l'établissement d'une planification urbanistique durable:

- le Plan directeur cantonal définit les lignes directrices en matière de réseaux cyclables et piétons
- la Confédération, par sa politique d'agglomération ambitieuse, soutient financièrement la réalisation de mesures de mobilité douce.

² Source : OFS / ARE, 2007, La mobilité en Suisse, Résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports

Au niveau local, différents documents directeurs soutiennent et ancrent légalement le principe de développement d'un plan directeur de la mobilité douce:

- Programme de législature 2009
- Plan directeur d'aménagement, 2011
- Plan d'aménagement local (projet de ville), 2011
- Plan directeur des déplacements et des espaces publics, 2011

Ce document a un caractère liant pour les autorités communales et cantonales.

Le rapport se structure en 4 parties:

- Diagnostic, évaluation de la situation actuelle
- Lignes directrices
- Mesures, avec fiches
- Annexes

3 Diagnostic et enjeux

Le diagnostic de la situation actuelle est établi en recoupant des informations de natures diverses:

- Consultation menée auprès des principaux groupes d'intérêts bruntrutains³
- Repérage sur le terrain
- Bases statistiques (recensements fédéraux, statistique des accidents)

3.1 Topographie et structure du bâti

L'ensemble de la zone urbanisée de la ville de Porrentruy est regroupée sur une surface de 3 kilomètres de diamètre, distance extrêmement attractive pour les déplacements à vélo. L'accessibilité à pied des principaux points d'attraction (rayon de 300 m) est également représentée dans la Figure 1.

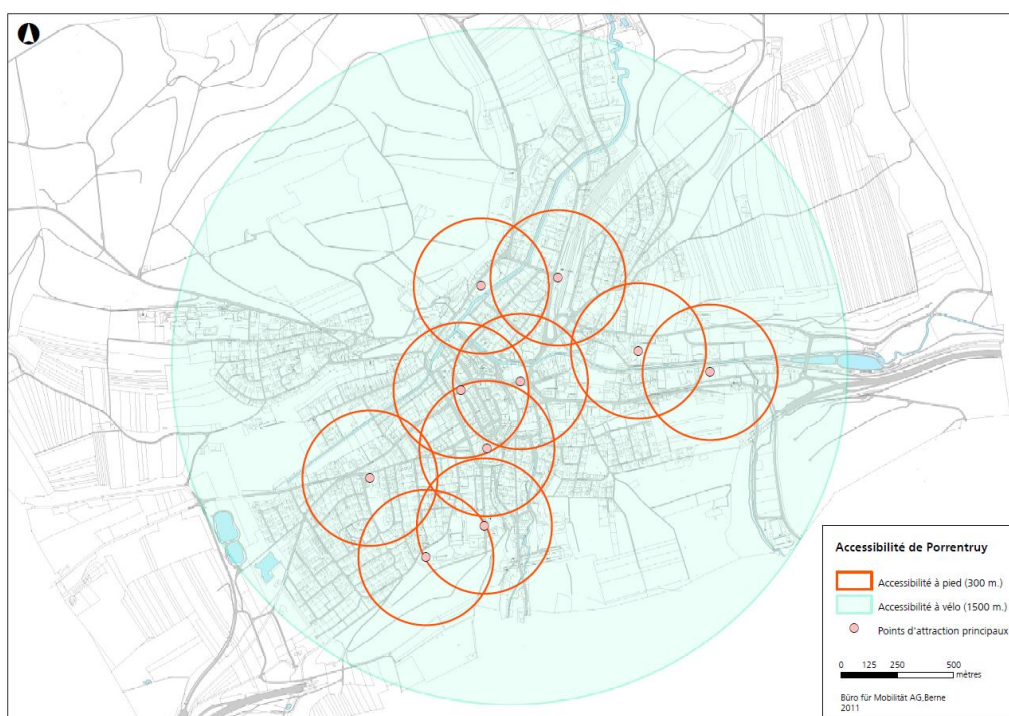


Figure 1: Accessibilité de Porrentruy à l'aide des modes doux

³ Association des Parents d'Elèves de Porrentruy, ATE, Foyer de Porrentruy, Groupe Sportif Ajoie, JuraTourisme, PRO VELO, Union du Commerce Local.

Pro Senectute, Pro Infirmis, le Foyer des Planchettes et le Service d'Aménagement du territoire n'ont pu prendre part à la consultation par manque de ressources.

3.2 Répartition modale

Le recensement fédéral de la population mené en 2000 constitue la principale source d'information permettant d'avoir un aperçu des comportements de transport adoptés à Porrentruy. Seuls les déplacements pendulaires vers le lieu de travail / formation y sont recensés (voir Tableau 1):

			Mobilité douce			TIM ⁴	TP ⁵
	Total	Pas de trajet	Total	A pied	Vélo	Total	Total
Total des actifs occupés et écoliers/étudiants dans cette région	7541 (100%)	417 (5.5%)	1400 (19.7%)	1040 (14.6%)	360 (5%)	3831 (53.8%)	1893 (26.6%)
Actifs occupés et écoliers / étudiants domiciliés dans cette région	4333 (100%)	417 (9.6%)	1367 (34.9%)	1020 (26%)	347 (8.9%)	2212 (56.5%)	337 (8.6%)

Tableau 1: Moyen de transport principal pour le trajet vers le lieu de travail/formation, en 2000 actifs occupés et écoliers/étudiants (Source: OFS, Neuchâtel 2003 - Recensements fédéraux de la population)

Deux constats principaux peuvent en être tirés:

- La part de la mobilité douce à Porrentruy, bien que non négligeable, se révèle très significativement plus faible que dans des communes de taille comparable⁶ si l'on prend en compte le total des actifs et étudiants dans la commune (y compris ceux domiciliés dans d'autres communes).

(première ligne du Tableau 1)

⁴ TIM = trafic individuel motorisé (vélomoteur, moto/scooter, voiture)

⁵ TP = transports publics (bus d'entreprise/ car de l'école, train, carpostal / tram / autobus, autre moyen de transport)

⁶ Les répartitions modales pour quelques communes de taille comparable sont données pour information dans le tableau ci-dessous :

Communes	Actifs occupés et écoliers / étudiants dans cette région se rendant à pied / à vélo sur leur lieu de travail / d'études (entre parenthèse, actifs et écoliers domiciliés dans cette région et se rendant à pied / à vélo sur leur lieu de travail / d'étude)	
Frenkendorf (BL)	43.6%	(27%)
Frutigen (BE)	43%	(39.9%)
Nidau (BE)	35.5%	(32.2%)
Langnau im Emmental	34.8%	(41%)
Muri (AG)	34%	(34.6%)
Communes suisses de 5'000 à 9'999 habitants	32.9%	(29.4%)
Guin (FR)	27.4%	(23.8%)
Canton du Jura	27.4%	(25.1%)
Delémont	21.7%	(33.2%)

- Les actifs et étudiants domiciliés à Porrentruy se montrent un peu meilleurs élèves, avec un tiers d'entre eux qui se déplacent à pied ou à vélo pour se rendre sur leur lieu de travail / d'études (deuxième ligne du Tableau 1).

Les points suivants, jouant en défaveur des modes de transport doux, doivent être pris en compte dans l'interprétation de ces résultats:

- Ces données reflètent une réalité déjà ancienne, la motorisation des déplacements ayant, entre-temps, encore poursuivi sa croissance.
- Les déplacements de loisirs, d'achats et de service ne sont pas pris en compte dans ces statistiques, ni les personnes non actives (retraités, femmes et hommes au foyer par ex.).
- Les travailleurs frontaliers n'apparaissent pas dans le recensement fédéral de la population et s'ajoutent encore à ces données.

Il convient donc de comprendre que:

- Le potentiel de transfert modal des transports individuels motorisés vers la marche à pied et, surtout, vers le vélo est important à Porrentruy
- L'existence de transports publics performants entre Porrentruy et ses communes périphériques joue un rôle fondamental pour renforcer la part des modes doux dans la commune-centre.

L'étude réalisée en 2008 sur la thématique des itinéraires scolaires apporte des compléments d'information intéressants sur le comportement des enfants en matière de mobilité:

- 63% des élèves de l'établissement public sont domiciliés à moins de 20 minutes à pied de leur école. Le pourcentage d'élèves susceptibles de se rendre à l'école à vélo est plus élevé, avec 87% d'enfants concernés.
- Dans la réalité, 76% des enfants vont régulièrement à l'école au moyen des modes doux (marche, vélo, trottinette ou pédibus).
- Le moyen de transport préféré des élèves est la marche, suivi de la trottinette et du vélo.

Ces éléments réjouissants ne doivent cependant pas cacher une autre réalité:

- Près de 20% des élèves sont emmenés à l'école en voiture.
- Seuls 6% des élèves utilisent leur vélo pour aller à l'école. En Suisse, la tendance dans ce domaine est particulièrement alarmante, avec une diminution de 40%

entre 1994 et 2005⁷. Les écoliers romands utilisant par ailleurs cinq fois moins leur vélo que leurs pairs alémaniques⁸. La tendance est à inverser d'urgence, au risque de créer toute une génération au profil mobilité non durable.

- Les modes de transport doux sont généralement perçus comme dangereux par une partie des parents.

3.3 Statistique des accidents

Les statistiques des accidents tenues par la Police Cantonale ne sont – à l'heure actuelle – pas suffisamment précises pour en extraire des éléments pertinents du point de vue de la mobilité douce.

Seul le nombre total d'accidents, ainsi que leur localisation et leurs conséquences sont connus et recensés (voir Tableau 2 ci-dessous et Figure 11 en annexe). Leurs circonstances et le type d'usagers impliqués n'apparaissent pas dans le recensement.

Accidents en ville de Porrentruy				
	Dégâts	Blessé(s)	Mortel(s)	Total par année
2005	33	18	0	51
2006	46	11	0	57
2007	32	15	2	49
2008	26	26	0	52
2009	43	14	0	57
2010	35	23	0	58
Total par genre	215	107	2	324

Tableau 2: Accidents en ville de Porrentruy, 2005-2010

Certains points faibles principaux apparaissent cependant sur les cartes:

- Rue Xavier Stockmar (et carrefours)
- Rue du Jura (pont rte d'Alle)
- Faubourg St-Germain (carrefours)
- Allée des Soupis
- Axe rue Pierre-Péquignat - Grand-Rue
- Faubourg de France (carrefour rte de Bure)

⁷ OFROU, Mobilité des enfants et des adolescents, Constats et tendances tirés des microrecensements de 1994, 2000 et 2005 sur le comportement de la population en matière de transport, 2008

⁸ Etude menée par l'Institut Tropical et de Santé Publique Suisse de l'Université de Bâle pour le compte de l'Office fédéral de la statistique, 2010.

- Rue du Gravier (et carrefours)

D'une manière générale, les axes principaux reliant Porrentruy aux villages avoisinants (Courtedoux, Fontenais, Bure, Courgenay, Alle, Coeuve et Courchavon) concentrent la plupart des accidents et constituent, en raison de leurs charges de trafic et des vitesses excessives par rapport aux infrastructures existantes, des axes potentiellement à risque pour les piétons et cyclistes.

3.4 Equipement vélos et piétons: points faibles

Le niveau de précision adopté pour le diagnostic et la représentation cartographique présentés dans ce chapitre – volontairement simplifié pour des raisons de ressources à disposition – reflète mal la richesse des informations recueillies lors de la consultation auprès des différents groupes d'intérêts. La Commune de Porrentruy est toutefois en possession des documents originaux et s'y référera en cas de nécessité.

Les points 3.4.1 et 3.4.2 ci-dessous présentent quelques catégories importantes de problèmes relevés, ponctuels et linéaires, pour les déplacements piétons et cyclistes.

3.4.1 Equipements pour les piétons

Problèmes ponctuels piétons	Catégorie	Descriptif	Exemples illustrés	Autres exemples
	Traversée dangereuse (malgré le passage pour piétons)	- Vitesse trop élevée des voitures - Problème de dégagement / visibilité	1. Rue Achille-Merguin 2. Rue Joseph Trouillat	- Allée des Soupirs (librairie) - Passage à niveau Maltière
	Discontinuité dans le réseau (absence de traversée)	- Traversée manquante sur itinéraire fréquenté (cheminement scolaire, parking, etc.)	3. Accès aux sous-voies gare St-Germain	- Carrefour Rue du Mont-Terri-Chemin de l'Oiselier
	Arrêts de bus mal équipés / vétustes	- Pas d'aménagement spécifique de l'arrêt de bus pour les piétons (abri, banc) - Emplacement problématique de l'arrêt en matière de visibilité et de sécurité pour la traversée lors de l'arrêt des véhicules	4. Avenue Cuenin	- St-Germain - Ecole de l'Oiselier
	Eclairage insuffisant	- Manque d'éclairage (sentiment d'insécurité)	5. Sous-voie gare	- Ch. de Beaupré
	Obstacle pour le cheminement piéton	- Stationnement illicite sur le trottoir, terrasses encombrantes, trous sur le trottoir, accès au trottoir pas garanti (rampe, abaissement), escaliers obligatoires	6. Grand-Rue / terrasse « Chez Steph »	- Parcages devant le collège St-Ursule - Passage pour piétons devant la Migros - Parcages sur trottoir Rue du 23-Juin



Figure 2: Carte des points faibles piétons – problèmes ponctuels

Problèmes linéaires piétons	Catégorie	Descriptif	Exemples illustrés	Autres exemples
	Manque d'espace	- Passage trop étroit (trottoir, passage inférieur)	7. Rue des Arquebusiers	- Trottoir devant librairie Le Pays - Pont rue des Gravieres
	Cheminement dangereux	- Vitesse trop élevée des voitures - Manque de visibilité (route sinueuse, végétation mal taillée) - Absence de mesures de protection (trottoirs, marquage)	8. Chemin de l'Oiselier	- Route de Fontenais - Rue des Planchettes - Grandes-Vies - R. de la Maltière
	Problème spécifique aux itinéraires scolaires	- Passages trop étroits aux heures de pointe des écoliers - Cheminement scolaire peu clair (guidage des élèves, signalisation pour les autres utilisateurs de la route) - Itinéraire inadéquat	9. Avenue Cuenin 10. Accès aux halles du Banné	- Oiselier - R. Gustave Amweg
	Tronçons manquants	- Liaison piétonne manquante	-	- Zones de développement (Perche, Haute-Fin etc.)

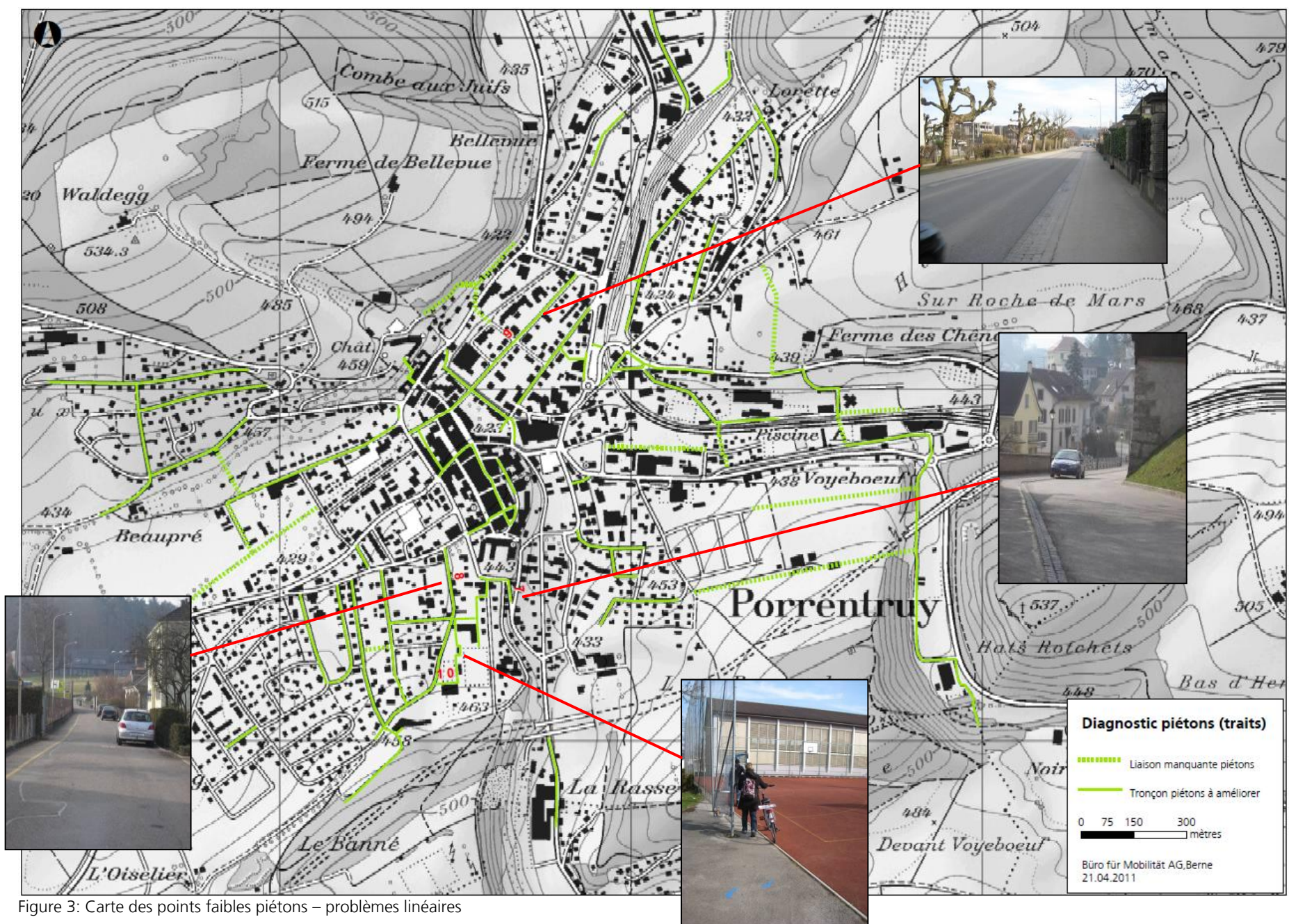


Figure 3: Carte des points faibles piétons – problèmes linéaires

3.4.2 Equipements pour les cyclistes

Problèmes ponctuels vélos	catégorie	Descriptif	Exemples illustrés	Autres exemples
	Carrefour dangereux	problématiques d'un point de vue de la visibilité, des priorités et de la sécurité	11. Carrefour Courtedoux-Bressaucourt	- Carrefour r. du Temple-Achille Merguin - Carrefour Merguin-rue parallèle à la rue Montjoie
	Rond-point	Insertion dangereuse des cyclistes dans les ronds-points avec une voie trop large	12. Rond-point « Gambrinus »	- R. du Jura- rte d'Alle - Bressaucourt (accès autoroute Porrentruy Ouest)
	Présélections (tourner-à-gauche), insertion dans le trafic	Manque de visibilité, d'espace, de sécurité pour les cyclistes	13. Rte de Courgenay - Chemin des Bains	- Carrefour Trouillat-Péquignat
	Stationnement	Absence de places de stationnement ou nombre insuffisant, équipement insuffisant ou de mauvaise qualité, mauvais entretien, éclairage insuffisant	14. Collège Stockmar	- Gare - Collège Thurmann
	Obstacle pour le cheminement cycliste	Escaliers, barrières, grilles d'évacuation des eaux non nivelées	15. Escaliers Chenevière-Thurmann	- Passage tartans Banné

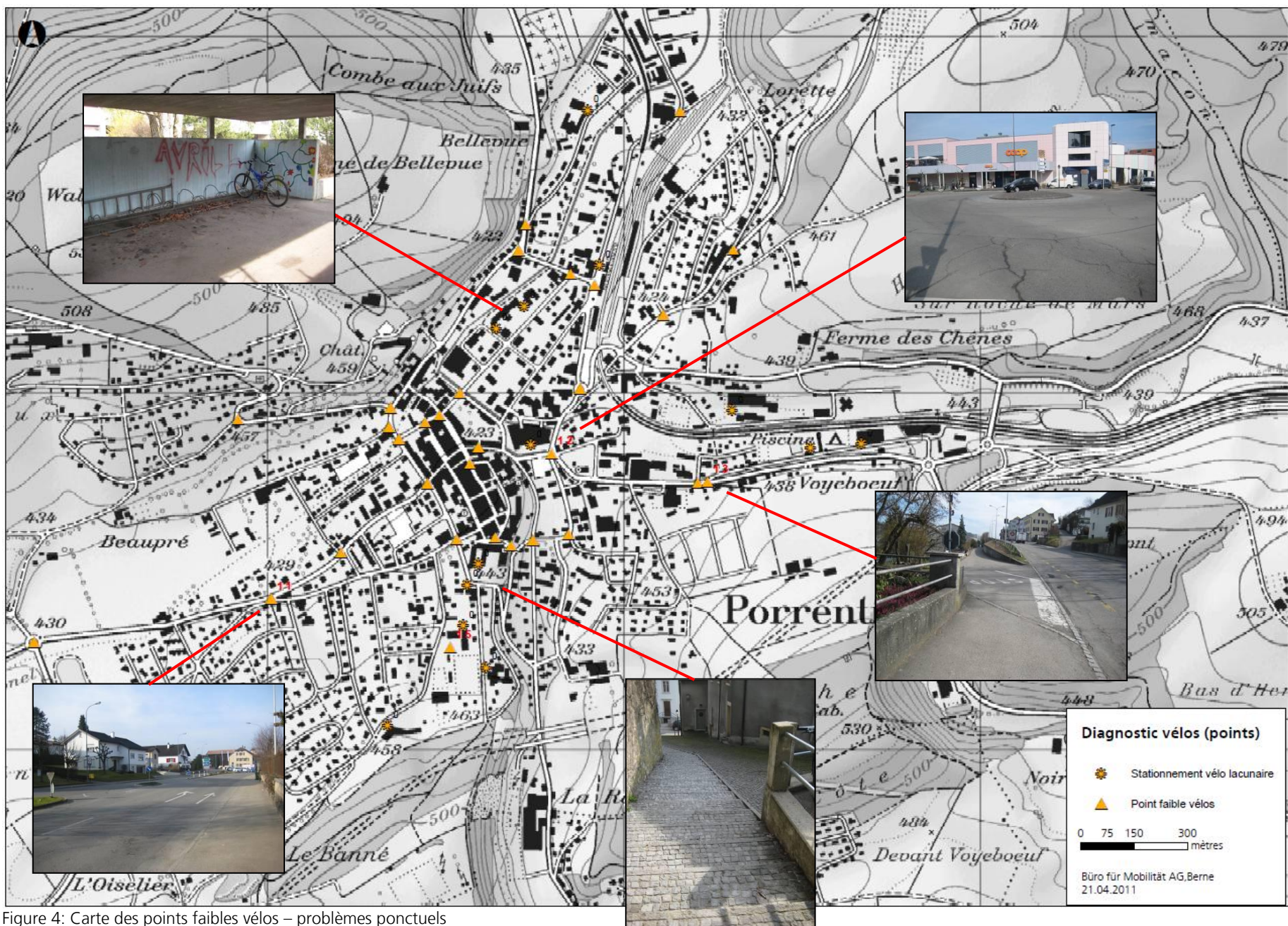


Figure 4: Carte des points faibles vélos – problèmes ponctuels

Problèmes linéaires vélos	catégorie	Descriptif	Exemples illustrés	Autres exemples
	Manque d'espace	Bande cyclable ou route trop étroite, bande cyclable pas dégagée (neige, feuilles), zone de conflit avec voitures en stationnement	16. Allée des Soupirs	- Rte de Courgenay - Viaduc route d'Alle
	Cheminement dangereux	Absence de bande cyclable, vitesse des véhicules, fort fréquentation par des camions, pente sans aménagement	17. Rte de Bure	- Rte de Courtedoux - Rte de Belfort (direction cimetière) - R. Achille Merguin
	Trou dans le maillage	Sens / passage interdit pour les vélos	18. Rue de la Synagogue	- Ruelle au sud-ouest des Prés de l'étang - Quai de l'Allaine - Passage rte de Belfort-Quai des Soupirs - R. de la Tuilerie



Figure 5: Carte des points faibles vélos – problèmes linéaires

3.5 Equipements piétons et vélos: points forts

Des aménagements piétons et cyclistes de qualité sont également à relever:

- Les stationnements vélos rue des Malvoisins et rue Pierre-Péquignat
- Les zones 30 km/h mises en place dans les quartiers d'habitation et la vieille-ville
- Le réaménagement de tronçons routiers comme la rte de Fontenais et la rue des Tilleuls
- Le réaménagement de la Place Blarer-De-Wartensee, un nouvel espace à vivre plutôt qu'un espace dévolu au stationnement des voitures
- Les projets de réaménagement de la Place de la Gare et de l'Esplanade, pour autant qu'ils intègrent les piétons et cyclistes dès le départ
- Le projet de prolongation du passage sous-voie à la gare, créant une liaison directe avec le quartier de Lorette
- La recherche d'itinéraires alternatifs, hors des axes à fort trafic (route d'accès au Tennis couvert)
- L'espace octroyé aux terrasses des bistrotts en vieille-ville
- Les espaces verts qui comprennent des bancs avec dossiers et beaucoup d'ombre
- La signalisation de cheminement piéton (itinéraires touristiques, « périph' piétonnier »)
- Le traitement des itinéraires scolaires

Ces éléments montrent que l'importance des modes doux en matière de déplacements a été perçue par les autorités, mais restent encore très éparses. Ces expériences positives, démontrant concrètement les gains possibles en matière de qualité de vie, sont à poursuivre.

3.6 Diagnostic spécifique vieille-ville

La vieille-ville contribue loin à la ronde à la réputation de Porrentruy. Certains aménagements y ont déjà été réalisés pour en valoriser le potentiel (voir ci-dessus).

Ces premiers aménagements constituent un pas dans la bonne direction, mais sont loin d'apporter une réponse satisfaisante à la situation de la vieille-ville en termes de transports. Ainsi, les points faibles suivants sont à relever:

- Rues envahies par la circulation automobile (en mouvement ou stationnaire)
- Points de vue sur les bâtiments historiques masqués par les véhicules stationnés

- Nombreux passages étroits générant engorgements et insécurité pour les piétons et cyclistes (croisement 23-juin-Annonciades, croisement Trouillat-Malvoisins, etc.)
- Trottoirs trop étroits, envahis par les véhicules en stationnement illicite ou par des terrasses
- Rampes d'accès manquantes (personnes à mobilité réduite)
- Traversées routières incertaines pour les piétons, en particulier pour les enfants

La qualité urbanistique et patrimoniale de la vieille-ville se trouve ainsi fortement péjorée par les politiques laxistes en matière de déplacement automobile. A l'instar de nombreuses autres villes, il est temps que la ville de Porrentruy prenne des mesures courageuses pour sortir en douceur l'automobile de son centre et pouvoir le redonner aux piétons/cyclistes. L'attractivité de la vieille-ville en termes de commerce, de tourisme et d'habitat est étroitement liée à une revalorisation de la qualité de vie dans ce quartier.

3.7 Autres modes de déplacement doux

Les autres modes de déplacements doux, tels que trottinettes, patins à roulette (etc.) n'ont pas fait l'objet d'un diagnostic spécifique. On relèvera tout de même l'effort spécifique fourni en matière d'installations de stationnement pour trottinettes, de même que la signalisation d'itinéraires (trottinettes tout-terrain), fruit d'une initiative privée (voir Figure 6).



Figure 6: Installations de « stationnement » et de signalisation pour trottinettes (Ecole de l'Oiselier, rue du Collège, séminaire)

3.8 Mesures d'encouragement aux modes doux

Le paragraphe suivant liste les mesures d'encouragement aux modes doux déjà mises en place à Porrentruy. Celles-ci sont le fruit d'actions non coordonnées, et ne s'inscrivent pas dans le cadre d'une politique d'intervention globale et active. Seule la mise en œuvre du

plan de mobilité scolaire répond à une logique d'action systématique (réalisation d'un itinéraire chaque année).

Mesure	✓ / X	Descriptif, commentaire
Pédibus	✓	2 lignes existent actuellement - Orange: Perche > Juventuti - Verte: Oiselier > Oiselier (ligne rouge "Presse > A. Cuenin – Stockmar" pas viable actuellement, par manqué d'effectifs) - + ligne en projet: Colombière > Oiselier
Plan vélo	✓	« Porrentruy à vélo » (PRO VELO Jura) présentant les durées de trajet entre les principaux points d'attraction (voir Figure 12 en annexe)
Plan piéton	X	Plan montrant les durées de trajet à pied entre différents points d'intérêt
Plan de localité avec informations de mobilité	X	Plan de localité contenant des informations concernant les emplacements des véhicules Mobility, installations de stationnement pour vélo, arrêts de TP, itinéraires piétons et cyclables, etc.
Actions de sensibilisation	✓	Semaine de la mobilité en 2010: conférence, circuits, inauguration, stands d'information, journées d'action, etc.
Journée internationale à pied à l'école	✓ / X	Dans les établissements publics primaires, à titre volontaire
Bornes de recharge vélo électrique	X	
Tests de vélos électriques	✓	durant la semaine de la mobilité, par les marchands de vélos (pas de semaine de la mobilité en 2011 vraisemblablement)
Prêt de vélos	X	Suisse Roule, Rent-a-bike, vélos en libres services, etc.
Actions réparation des vélos	X	Mais « action lumière » de PRO VELO
Cours de conduite à vélo	✓ / X	À chaque degré scolaire, la police organise un cours par an dans tous les villages et villes jurassiennes. Rien pour les adultes.
Conseils mobilité	X	
Sets mobilité pour les nouveaux habitants	X	Set comprenant un plan de localité, des informations sur les offres en mobilité existantes et des bons de réduction pour tester les modes de transport alternatifs
Bike to work	X	
Bike to school	✓ / X	Dans les établissements publics primaires, à titre volontaire
Apéro mobilité pour les entreprises	✓	Organisé par le Canton, rien au niveau communal
Bourses aux vélos	X	2 ^{ème} bourse organisée à Delémont en 2011, bientôt aussi à Porrentruy
Vélobus	X	Système identique au pédibus, mais pour les deux-roues
Vélostation	X	
Service de livraison des courses à domicile	X	
Coursiers à vélo	X	
...		

3.9 Analyse et synthèse

La liste suivante dresse un rapide bilan des points positifs et négatifs de la ville de Porrentruy en matière de mobilité douce.

- ✓ Porrentruy se prête bien à la pratique du vélo et de la marche à pied, que ce soit pour les déplacements quotidiens (courtes distances, bonne densité du réseau) ou pour les loisirs (espaces verts dans et hors espace construit, itinéraires touristiques). Les statistiques existantes montrent cependant que le potentiel de ces modes de transport est loin d'être épuisé.
- ✓ La ville a déjà mis en place un certain nombre de mesures intéressantes pour les piétons, cyclistes et amateurs de trottinettes (lignes de pédibus, zones 30 dans les quartiers, réaménagements ponctuels ou de plus grande envergure).
- ✓ Le réseau d'espaces verts ombragés et équipés en bancs avec dossiers est un atout pour les piétons, en particulier enfants et personnes âgées.
- ✓ La bonne densité des cheminements offre des possibilités d'itinéraires alternatifs intéressants et à valoriser.
- ✗ La ville est démunie en termes d'informations: pas de comptages récents, ni de questionnaires à la population, ni d'outils de mesures d'efficacité des différentes mesures
- ✗ La forte pression du trafic routier sur l'ensemble de la ville (stationnement), et en particulier sur plusieurs axes principaux, contribue à rendre la pratique du vélo et de la marche malaisées, voire dangereuses à certains endroits. La structure du bâti très dense en vieille ville, combinée à des infrastructures routières axées avant tout sur le trafic routier, chasse les piétons et cyclistes en marge de l'espace public.
- ✗ Sur les grands axes, les infrastructures dédiées aux modes doux sont clairement insuffisantes. Le réseau routier comporte un grand nombre de points noirs ou tronçons dangereux qu'il convient de traiter.
- ✗ La présence de zones 30 dans les quartiers est bénéfique pour les piétons et cyclistes, mais leur aménagement est minimaliste (entrée dans la zone, modération du trafic à l'intérieur de la zone).
- ✗ Le niveau de confort des piétons et cyclistes « à l'arrêt » offert par les infrastructures correspondantes (arrêts de bus, stationnements vélos) est extrêmement bas.
- ✗ Les mesures « soft » sont encore très peu développées.

Rééquilibrer la place des vélos/piétons et celle des automobiles dans l'espace public est donc indispensable à plus d'un titre:

- Dans un objectif de santé publique (sécurité des piétons et cyclistes, promotion de l'exercice physique)
- Dans un objectif de viabilité économique (rayonnement régional et national de la ville)
- Dans un souci de préservation de l'environnement historique et naturel.

4 Lignes directrices pour la mobilité douce

Le plan d'aménagement local et en particulier le plan directeur des déplacements et des espaces publics (PDDEP) fixent le cadre de ce chapitre.

4.1 Objectifs

Objectif généraux

- Les modes de transport «doux» (vélos et piétons) sont à revaloriser et à favoriser. Ils font partie intégrante de la politique de la mobilité menée par la Ville de Porrentruy et sont traités avec une importance comparable à celle donnée aux autres moyens de transport (voir Figure 7). Les autorités leur consacrent les ressources nécessaires à leur développement continu.
- Le potentiel des modes de transports doux est exploité dans le domaine des déplacements pendulaires, professionnels, de loisirs, d'achat et de services.
- La mobilité combinée vélos/piétons+ transports publics est développée.

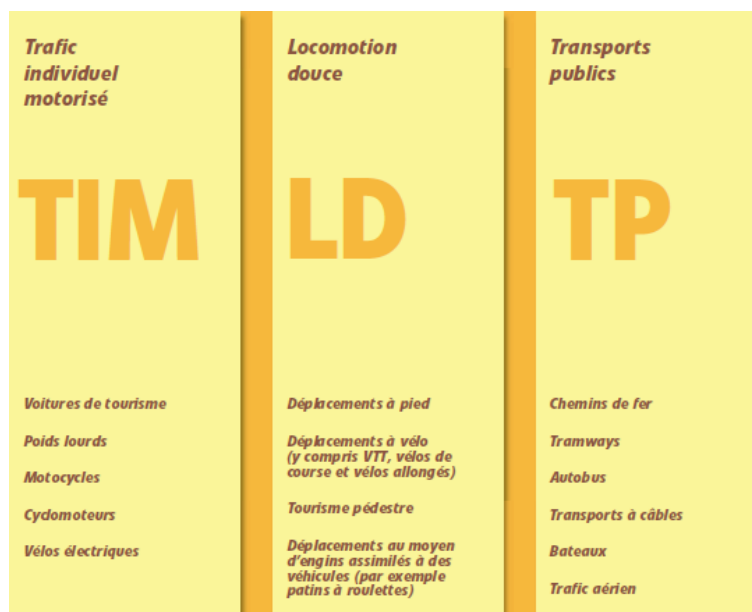


Figure 7: les trois piliers du transport de personnes, définis par le DETEC⁹

⁹ Département fédéral de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et de la Communication, Plan directeur de la mobilité douce (année de publication non précisée)

Objectifs quantitatifs

- La mobilité douce accroît sa part aux déplacements, dans tous les secteurs d'activités (travail/formation, achats, tourisme/loisirs, services).
- La Ville de Porrentruy se dote des instruments nécessaires à l'évaluation des effets de sa politique.

Objectifs particuliers

Le PDDEP propose un certain nombre d'objectifs, repris et retravaillés ici:

SECURITE

- La sécurité des piétons et des cyclistes est améliorée sur l'ensemble du territoire communal.
- Les usagers les plus faibles (enfants, personnes âgées et à mobilité réduite) font l'objet d'une attention particulière.
- La sécurité objective (définie par les équipements et circonstances spatiales) et subjective (ressentie par les usagers) est prise en compte.

Exemples de mesures en lien avec ces objectifs: réaménagement de certains tronçons et de points dangereux (carrefours, traversées routières, etc.), aménagement des accès aux écoles.

ACCESSIBILITE, CONTINUITE, ITINERAIRES DIRECTS

- Les principaux points d'attraction – et en particulier la vieille ville – sont accessibles à pied et/ou à vélo, de la manière la plus directe possible.
- Les itinéraires piétonniers et cyclistes sont reliés en un réseau continu et dense, couvrant l'ensemble du territoire communal.

Exemples de mesures en lien avec ces objectifs: création de nouvelles liaisons piétonnes et cyclables.

CONFORT ET ATTRACTIVITE

- L'attractivité et le confort des infrastructures piétonnes et cyclables – qu'il s'agisse d'équipements ponctuels ou de tronçons – sont améliorés sur l'ensemble du territoire bruntrutain.
Font l'objet d'une attention particulière: les flux en provenance de la couronne urbaine, les lieux d'interconnexion, les équipements de loisirs et touristiques
- L'attractivité des modes doux est renforcée par une offre en prestations de services diversifiée

Exemples de mesures en lien avec ces objectifs: réaménagement de la place de la gare (places de stationnement pour vélos), amélioration de la signalisation destinée aux piétons et cyclistes (p. ex. itinéraires de randonnée pédestre d'intérêt local), mise en place de cours de conduite cycliste.

4.2 Concept et conception directrice

Le PDDEP définit des concepts et conceptions¹⁰ pour les modes doux. Ceux-ci, présentés et illustrés ci-après, expliquent l'organisation générale des déplacements piétons et cyclistes dans la ville.

Vélos:

- Concept: connecter la ville
Les liaisons cyclables principales forment une « boucle » de desserte, entourant la vieille ville, et assurent les relations avec les localités voisines.
- Conception directrice: desservir et équiper les lieux stratégiques
(Gare et principaux arrêts de transports publics, écoles et centres de formation, infrastructures de loisirs, sites touristiques, centres commerciaux, quartiers d'habitation).
(voir Figure 8)

¹⁰ Complétés et précisés par le bfm.

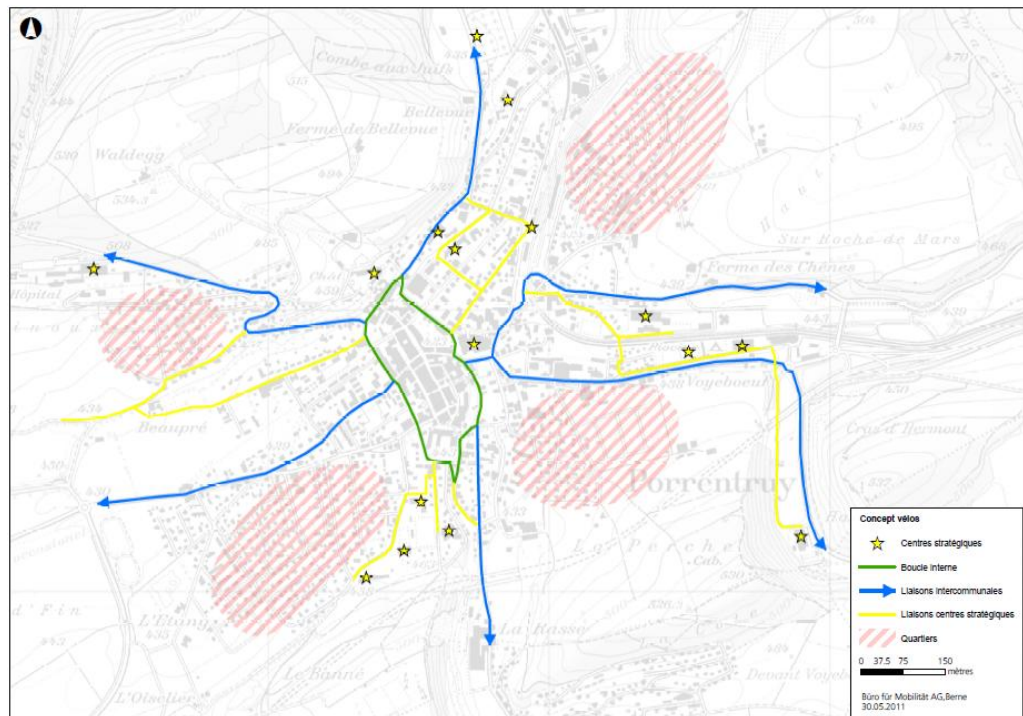


Figure 8: concept pour les vélos

Piétons:

- Concept: lier le cœur de ville, relier la ville au paysage
La ville est reliée à la campagne via un réseau de randonnée pédestre qui se connecte sur le Tour de ville. Un réseau dense assure les liaisons à l'intérieur de la ville. Le centre-ville est rééquilibré en faveur des piétons.
- Conception directrice: aménager les liaisons et places structurantes
(Cheminements scolaires, accès au centre-ville, gare, centre commerciaux, sites touristiques, etc.)
(voir Figure 9)

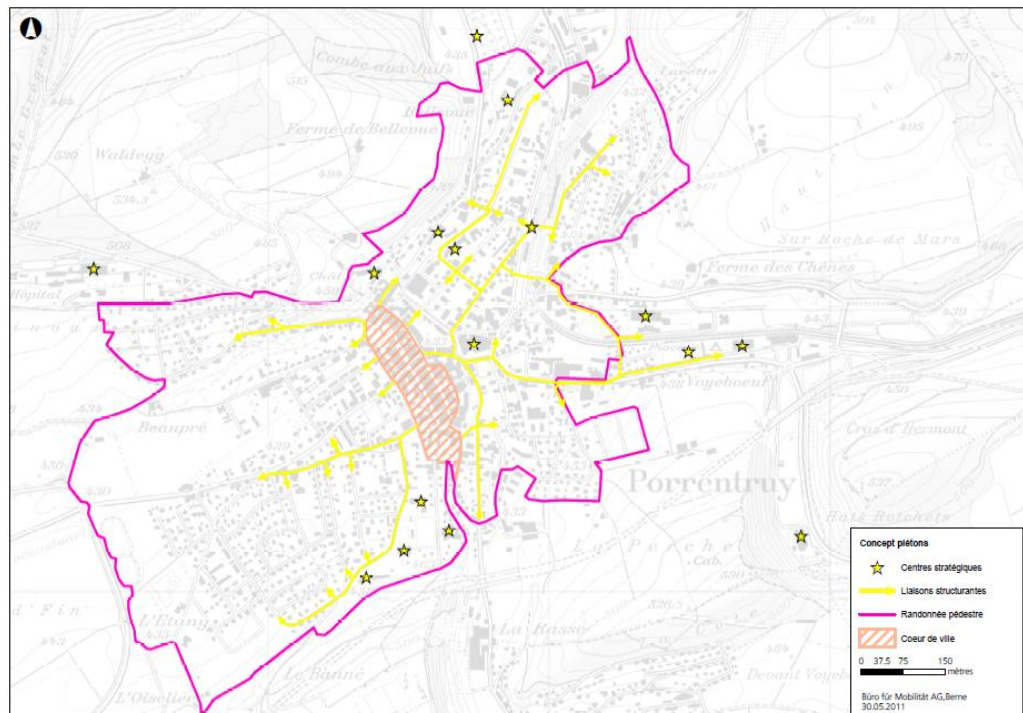


Figure 9: concept pour les piétons

4.2.1 Réseaux piétons et deux-roues

Les cartes des réseaux piétons et deux-roues ont été élaborées sur la base des plans définis dans le PDDEP. Certains compléments et corrections y ont été apportés.

Ces réseaux se structurent comme suit:

- Structure du réseau piétonnier: liaisons principales, collectrices, de desserte, tour de ville, randonnées pédestres, rue piétonne voir Figure 13 en annexe
- Structure du réseau cyclable: liaisons d'intérêt régional, intercommunal, communal, itinéraires VTT/cyclotourisme voir Figure 14 en annexe

4.2.2 Standards d'aménagement

Le PDDEP définit un grand nombre de standards et de principes de référence pour les aménagements routiers et spatiaux, valables également pour les modes doux. Ces standards visent à (re-)donner une certaine cohérence et homogénéité à l'espace public.

Les standards et principes suivants sont à trouver dans le PDDEP:

- Espaces publics en vieille ville
- Typologie de rues:
 - o routes cantonales principales
 - o routes structurantes avec un trafic moyen à faible
 - o routes de quartier

Il fournit également des boîtes à outils pour l'aménagement des réseaux piétonnier et cyclable, avec les conflits-types et exemples de mesures pour y répondre.

Les standards valables jusqu'à présent et définis dans le PDDEP garantissent avant tout de bonnes conditions de trafic pour les véhicules motorisés, avec des gabarits permettant le croisement de deux véhicules dans chaque cas (à l'exception des rues de desserte). Ces standards garantissent aux piétons et cyclistes des conditions de sécurité minimales¹¹, mais ne tiennent pas compte du confort et de l'attractivité. **Ainsi, dans une perspective de renforcer la place des modes doux dans le trafic et de requalifier l'espace urbain bruntrutain, le bfm recommande globalement d'octroyer davantage d'espace aux piétons (trottoirs plus larges par ex.) et aux cyclistes (bandes cyclables, voies centrales à usage multiple), tout en restreignant le confort des automobilistes (espace routier, places de stationnement).**

Quelques rappels et compléments jugés importants ont en outre été apportés par le bfm et sont à trouver en annexe (Annexe 3):

- Gabarits des piétons et cyclistes
- Standards pour les installations de stationnement des vélos
- Standards pour les aménagements des zones 30 et zones de rencontre
- Standards pour les aménagements de bandes longitudinales pour piétons (« trottoirs marqués en jaune »)

¹¹ Cheminements de 1,50 m. de large

5 Stratégie pour la mise en œuvre

La stratégie pour la mise en œuvre pose la question des axes d'intervention, des priorités à poser entre les mesures et des principes à adopter pour la mise en œuvre.

5.1 Axes d'intervention

Dans l'objectif de renforcer la place des piétons et cyclistes dans la ville de Porrentruy, il est indispensable que des mesures soient prises à quatre niveaux (voir **Fehler!**

Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.):

1. Développement et amélioration des **infrastructures piétonnes et cyclables**, en tant que base nécessaire à la pratique de ces modes de déplacement
2. Mise en place de **prestations de mobilité**, jouant un rôle-clé pour renforcer l'attractivité des modes doux
3. Conduite d'une **politique d'information et de communication** continue, fondamentales pour parvenir à influencer les comportements de mobilité
4. Octroi d'un fondement à la mise en place de la politique de promotion des modes doux, par une **organisation solide et claire** et une **documentation exhaustive** de la situation actuelle.

Le plan directeur de la mobilité douce repose sur ces quatre piliers indissociables

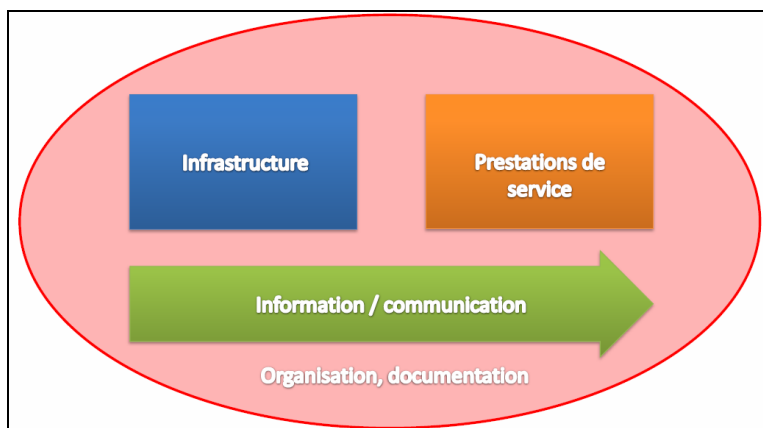


Figure 10: axes d'une politique de promotion de la mobilité douce

5.2 Priorités et stratégie pour la mise en œuvre

Le PDDEP définit les grands principes stratégiques pour la mise en œuvre des mesures:

Stratégie vélo:

1. Assurer une sécurité de base (éliminer, assainir les points noirs majeurs)
2. Relier les points d'attractivité majeurs

3. Relier les villages avoisinants au réseau urbain crée

Stratégie piéton:

1. Assurer une sécurité de base au centre ville ainsi que sur les accès aux points d'attractions les plus sensibles
2. Relier les points d'attractivité majeurs
3. Améliorer et développer les liaisons de promenade partant du centre ville et rejoignant les itinéraires de randonnée pédestres régionaux en passant par les quartiers d'habitation

Les stratégies définies dans le PDDEP ont été traduites et concrétisées par trois critères permettant d'évaluer chaque mesure à l'aune de son degré de priorité:



- Effet de la mesure sur la **réduction d'un point faible majeur** (dangerosité ou inconfort marqué)
- **Importance** de la mesure dans le réseau de mobilité douce (effet structurant)
- **Facilité de mise en œuvre** (bas coûts, faible complexité de la mesure à prendre)

Le symbole de gauche représente le poids de chaque critère dans l'attribution de la priorité. Les fiches présentées au point - regroupent ainsi plus de 150 mesures classées par thème et selon leur degré de priorité. Les priorités données par les groupes d'intérêts interrogés lors de la consultation ont été examinées, complétées et parfois modifiées par le bfm.

La politique de promotion des modes doux doit être une préoccupation constante des autorités. Pour la mise en œuvre des mesures listées au point suivant, les autorités devraient être attentives aux points suivants:

- La réalisation des mesures par paquet, plutôt que de manière isolée, génère une meilleure visibilité et est susceptible de dégager un effet plus marqué.
- La mise en œuvre des mesures peut ainsi être effectuée fiche après fiche, par paquets de priorités. Ceci devrait néanmoins faire l'objet d'une discussion politique, ainsi que d'une décision concernant le financement des mesures.
- Les différents travaux planifiés sur ces axes constituent des opportunités à saisir pour améliorer peu-à-peu les conditions de circulation des piétons et cyclistes. Une approche pragmatique est recommandée.

6 Mesures

Les mesures à prendre pour développer la mobilité douce à Porrentruy et atteindre les objectifs fixés sont de quatre types:

- Mesures infrastructurelles
- Prestations de services
- Communication et information
- Organisation

Les trois dernières catégories sont traitées ci-dessous de manière groupées, sous l'appellation « mesures non infrastructurelles ».

13 fiches de mesures ont été préparées par le bfm, sur la base de regroupements thématiques. Un index géographique fourni en annexe permet de relier entre elles les mesures concernant un même espace mais qui sont présentées dans des fiches différentes.

Légende des fiches de mesures:

- (*): non cartographié
- **Surligné en bleu**: mesures structurantes, jouant un rôle important dans l'organisation des flux piétons et cyclistes, leur sécurité
- Les mesures placées en **priorité 1** sont celles qui présentent le meilleur bilan sur la base des trois critères énumérés au point 5.2. Certaines mesures ont également été placées en priorité 1 en raison de leur nature (tâche continue des autorités, à l'exemple de l'entretien des infrastructures ou simplicité de mise en œuvre). Il va de soi que les degrés de priorité sont donnés à titre indicatif et sont susceptibles d'être modifiés par les acteurs concernés.
- **Croquis**: les aménagements actuels apparaissent en gris, les aménagements nouveaux en noir
- Les **coûts** sont donnés de manière indicative. Le caractère approximatif des mesures - en lien avec le degré de précision très relatif des gabarits et l'inexistence de comptages - ne se prête en effet pas bien à une estimation exacte des coûts. Une catégorisation générale a donc été établie comme suit:

Coûts bas	< 10'000.-
Coûts moyens	10'000-25'000.-
Coûts élevés	> 25'000.-

A noter que les mesures « prestations de service » (voir point 6.2) n'ont pas été évaluées sous l'angle de leurs coûts, étant donné que ceux-ci se situent presque systématiquement dans la catégorie < 10'000.-

6.1 Mesures infrastructurelles

Les fiches de mesures infrastructurelles ont été élaborées sur la base des points faibles et propositions de mesures récoltées lors de la consultation, complétées et corrigées par le bfm. Les thèmes suivants sont traités:

- Accessibilité de la gare > **fiche 1**
- Vieille ville > **fiche 2**
- Quartiers d'habitation et zones d'activités > **fiche 3**
- Loisirs > **fiche 4**
- Plan de mobilité scolaire > **fiche 5**
- Personnes à mobilité réduite > **fiche 6**
- Mobilité combinée > **fiche 7**
- Stationnement vélo > **fiche 8**
- Réseau > **fiche 9**
- Aménagements piétonniers des pénétrantes routières > **fiche 10.1**
- Aménagements cyclables des pénétrantes routières > **fiche 10.2**

Nota Bene: Dans plusieurs cas, il a été nécessaire de vérifier les gabarits. Cela a été fait à partir du cadastre du Géoportail jurassien, dont l'outil de mesure n'offre une précision que relative (métrique). **Avant de passer à la mise en œuvre, il est indispensable que des mesures plus fines soient réalisées sur le terrain ou à partir de la mensuration officielle, pour valider ou, le cas échéant, invalider la mesure proposée.**

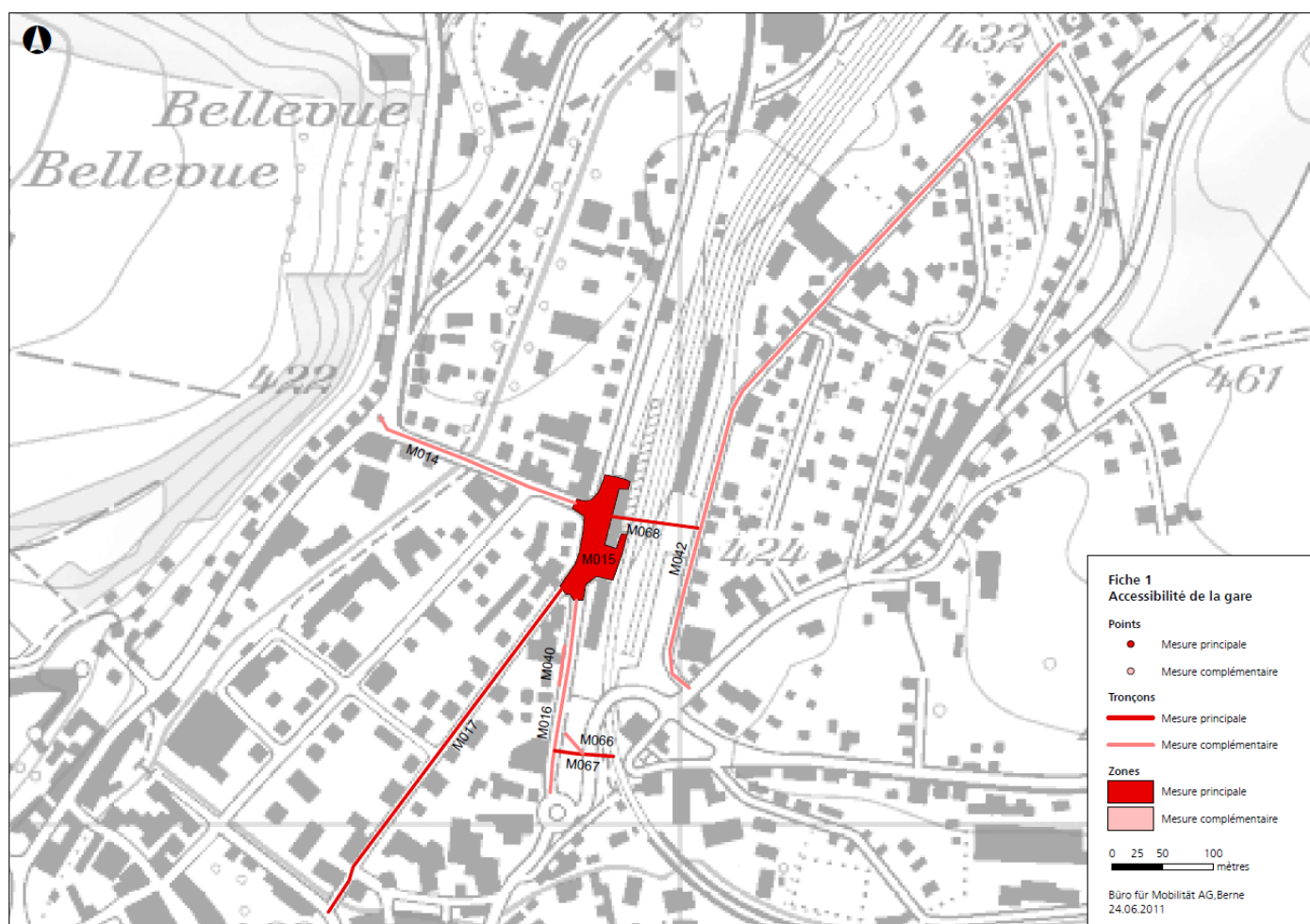
A noter encore que plusieurs points faibles correspondent à des situations complexes, ne pouvant être résolues dans le cadre de ce mandat. Une ou plusieurs variantes d'aménagement possibles sont proposées dans ce rapport, mais devront inmanquablement faire l'objet d'**études complémentaires plus fines.**

Enfin, l'absence de comptages routiers a posé préjudice à l'étude des mesures. Le pourcentage de poids-lourds ou de vélos, ou les charges quotidiennes de trafic sont en effet déterminants dans le choix des mesures.

Les mesures proposées dans les fiches 1 à 10 sont ainsi à considérer avec circonspection.

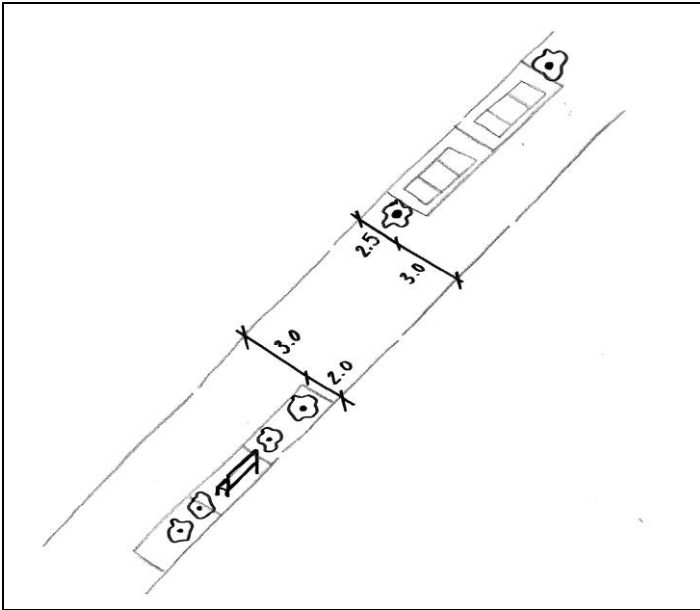
Fiche 1 – Accessibilité de la gare

- **QUOI:**
 - Améliorer et renforcer les accès à la gare pour les cyclistes et les piétons
- **OÙ:**
 - Secteur de la gare CFF et accès depuis les quartiers environnants
- **COMMENT:**
 - Réaménagements et sécurisation des axes d'accès principaux
 - Création de nouveaux chemins d'accès
 - Entretien des chemins d'accès



N°	Rue et localisation	Point faible	Mesure	Prio.	Coûts	Instances concernées	Remarque
M017	Gustave-Amweg (Rue)	Axe structurant pour la mobilité douce (liaison gare-vieille ville), encombré par les voitures stationnées > mauvaise visibilité des piétons, danger d'ouverture de portières pour cyclistes, vitesses trop élevées en fin de journée.	Modification du régime de stationnement: mise en zone bleue payante sur tout l'axe, diminution du nombre de places de stationnement (retraintes à un seul côté de la route), bornes / mobilier devant et derrière les places de parc. Modération de trafic: zone de rencontre sur tout l'axe (priorité aux piétons et cyclistes), mobilier urbain de qualité (bancs, plantes, etc.) sur le côté libre de la route pour ralentir les voitures lorsque les places de stationnement sont libres et modifier l'ambiance de la rue Maintien du sens interdit et du contre-sens cyclable sur la partie sud de la route.	1	Moyen	Commune	Itinéraire scolaire 8 - Juventuti/St-Ursule – Gare Voir croquis ci-dessous
M015	Gare (Place de la)	Circulation difficile pour tous les usagers	Projet de réaménagement total de la place en cours Rapprocher les interfaces gare ferroviaire-gare routière (prise en charge/dépôt des passagers des lignes CarPostal et entrée gare)	2	Elevé	Canton, Commune	Projet en cours
M066	Jura (R. du) (sous-voies pont St-Germain)	Sous-voie d'une extrême saleté, principalement en début de semaine (verre cassé, vomissures, etc.)	Entretien des sous-voies Amélioration de l'éclairage	2	Bas	Commune	
M067	Jura (R. du) (sous-voies pont St-Germain)	Sous-voie dangereux: des enfants passent en vélo à grande vitesse	Barrières (laissant assez de places pour fauteuils roulants/poussettes) Signalisation "interdiction de rouler à vélo" plus visible	2	Bas	Commune	
M068	Gare	Manque d'accessibilité piétonne et cycliste depuis le quartier de Lorette	Aménagement d'un sous-voie vers Lorette	3	Elevé	Commune, Canton, CFF	Projet en cours

CROQUIS:



M017: Rue Gustave Amweg

Fiche 2 – Vieille ville

- **QUOI:**
 - Renforcer la place des modes doux dans le centre-ville
 - Requalifier le centre urbain aujourd’hui étouffé sous les voitures
 - Améliorer son accessibilité aux personnes à mobilité réduite
- **OÙ:**
 - Vieille-ville
- **COMMENT:**
 - Mise en zone 20 du cœur de la vieille-ville, avec portiques d’entrée adéquats (panneaux, marquage au sol, rétrécissement de la chaussée)
 - Elargissement des espaces dévolus aux piétons: élargissement trottoirs, bordures de trottoirs abaissées et franchissables
 - Restriction des possibilités de stationnement (diminution du nombre de places, suppression des places en zone blanche)
 - Utilisation de mobilier urbain de qualité, préservant le patrimoine architectural et culturel de la vieille ville



N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M076	Vieille-Ville <i>Zone centrale</i>	Manque de sécurité pour les piétons, zone historique étouffée par les véhicules automobiles	<p>Etude de détail nécessaire pour l'aménagement urbain! Mise en place d'une zone de rencontre dans tout le centre de la vieille ville (partie supérieure de Pierre-Péguignat, Grand-Rue, Eglise, Baïches, Annonciades; Blarer de Wartensee, Malvoisins et Chaumont):</p> <ul style="list-style-type: none"> - portiques d'entrée clairs, jouant un rôle dissuasif et ralentisseur pour le trafic routier - mobilier urbain de qualité (bancs, décorations florales, etc.) - élargissement des espaces dévolus aux piétons (trottoirs, places, terrasses) - abaissement des bordures de trottoirs <p>Réduction du nombre de places de stationnement (Pierre-Péguignat: supprimer P côté "Inno"; bas Grand-Rue: supprimer 3 places; haut Grand-Rue: supprimer 1 place sur 2; Baïches: supprimer P d'un côté de la route; Eglise: supprimer P d'un côté de la route; Annonciades: supprimer 1 place sur 2, Malvoisins et Chaumont: supprimer toutes les places) Valorisation des espaces de stationnement par des bancs / mobilier urbain / plantations / terrasses, etc.</p>	1	Elevé	Commune	<p>voir illustration ci-dessous</p> <p>Analyse pour un réaménagement de l'espace rue engagée</p>
M084	23 Juin (R. du) <i>Carrefour avec rue des Annonciades</i>	Rue étroite, stationnement sauvage, peu de visibilité au carrefour avec R. des Annonciades	Voir mesures centre-ville: mise en zone 20, restriction du stationnement	1	Elevé	Commune	
M089	Grand-Rue <i>Carrefour R. du 23-Juin (entre Hôtel de ville et "chez Steph")</i>	Traversée d'enfants, conflit potentiel avec vélos / TP	Mise en zone 20 de la vieille ville, éventuellement marquage de petits pieds bleus à l'endroit de la traversée	1	Elevé	Commune	Itinéraire scolaire 8 - Juventuti/St-Ursule - Gare
M059	Eglise (R. de l') <i>Collège St-Ursule</i>	Parcages intempestifs (sur trottoirs et bords de route) devant le collège	Restriction du stationnement, contrôles, sensibilisation	1	Bas	Commune	
M090	Eglise (R. de l') <i>Bas de la rue de l'Eglise</i>	Mauvaise visibilité traversée routière (itinéraire scolaire)	Mise en zone 20 de la vieille ville, éventuellement marquage de petits pieds bleus à l'endroit de la traversée	1	Elevé	Commune	Le trottoir pourrait être élargi pour être dans l'alignement du mur de l'ancien hôpital.
M077	Malvoisins (R. des) et Chaumont (R. de la) Passage sous la banque cantonale, remontée jusqu'au "Pic"	La rue de la Chaumont est étroite et dangereuse pour les piétons (trottoir très étroit), voitures stationnées masquant la visibilité	<p>Instaurer une zone piétonne en "U", au moins saisonnière sinon permanente</p> <p>Suppression des places de stationnement</p> <p>Abaissement des trottoirs</p> <p>Agencement de mobilier urbain de qualité (bancs, etc.)</p>	3	Elevé	Commune	Le PDDEP ne mentionne qu'une mise à sens unique (rue des Malvoisins : sens descendant, rue de la Chaumont : sens montant)

CROQUIS / ILLUSTRATION:

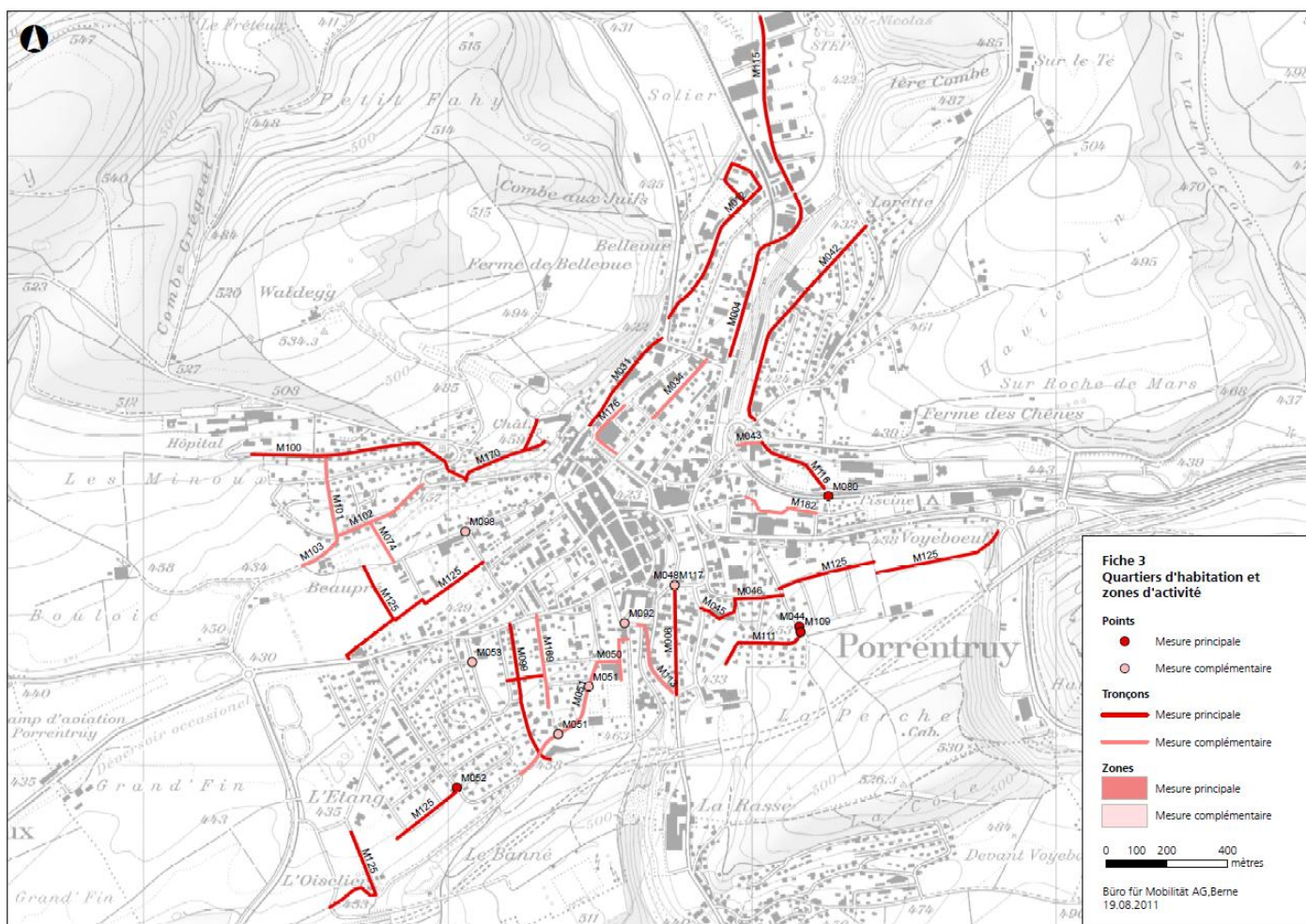


M076: Exemple de trottoirs abaissés en vieille-ville (Aarau)

(photo bfm)

Fiche 3 – Quartiers d’habitation et zones d’activités (actuels et futurs)

- **QUOI:**
 - Poursuivre les mesures de modération de trafic dans les quartiers et les zones d’activités périphériques, améliorer les aménagements existants pour augmenter le niveau de sécurité
 - Planifier les zones de développement de la ville en intégrant les modes doux dès le départ
- **OÙ:**
 - Quartiers d’habitation et zones d’activités, actuels et planifiés
- **COMMENT:**
 - Mesures de modération de trafic
 - Création d’espaces publics de qualité



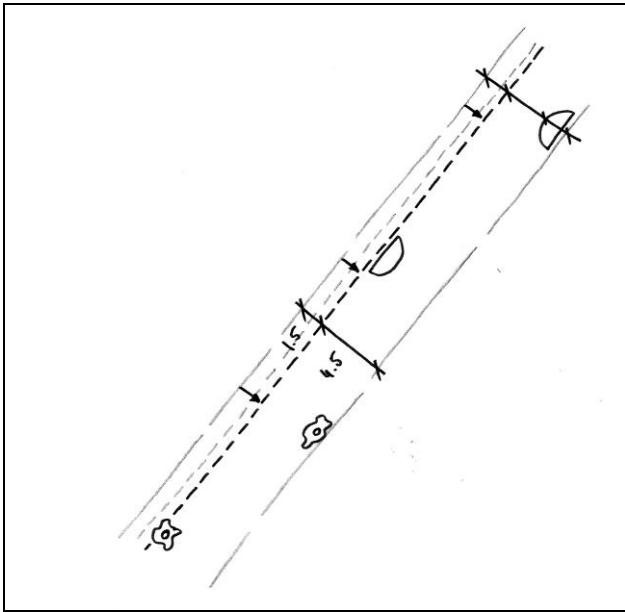
N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M008	Fontenais (Rte de) Du rond-point au musée des sciences naturelles	Route rectiligne, n'incitant pas au respect de la limitation de vitesse, trottoirs trop étroits	Aménagement d'une zone 30, avec effet porte d'entrée Elargissement trottoir à 1.5-2 m Chicanes / places de stationnement / mobilier urbain de qualité pour couper l'effet rectiligne de la rue (voir aussi M048, fiche 5)	1	Moyen	Commune	Voir croquis ci-dessous
M044	Perche (ch. de la) Carrefour avec la rue du Rosaire	Vitesse des véhicules trop élevée	Installation d'un modérateur de trafic	1	Moyen	Commune	
M055	Ville entière Zones 30 km/h	Priorités de droite peu visibles	Pour les carrefours les plus fréquentés / manquant de dégagement: marquage de lignes blanches dans le carrefour signalant la priorité de droite	1	Bas	Commune	« Marques particulières » au sens de la norme SN 640 851
M116	Maltière (R. de la)	Rue sans trottoir entre deux murs. Place des piétons peu visible ni sécurisée	Simplifier la signalisation à l'entrée de la zone 30, créer un portique d'entrée (rétrécissement de la chaussée). Création d'une bande longitudinale d'un côté de la route (largeur: 1 m), revêtement clair et granuleux	1	Moyen-élevé	Commune	Accès au centre professionnel, tennis, piscine, patinoire Largeur chaussée: 4-5 m.
M004	Rochette (La) Parallèle aux voies CFF	Route à fort trafic de camions (zone industrielle)	Marquage d'une bande cyclable (largeur 1.2 m) côté droite de la route direction zone industrielle	2	Bas	Commune	Largeur chaussée: 6m.
M031	Belfort (Rte de) du Faubourg de France au carrefour Stockmar	Passage fréquenté (école), forte circulation	Prolongement de la zone 30 km/h du Faubourg (voir aussi M165 fiche 8)	2	Moyen	Canton	
M042	Lorette (R. de)	Sécurité des cycles et piétons pas adéquate: manque une chicane au bas du chemin de Lorette . Une existante est dans le faux sens -> oblige les voitures à empiéter sur l'espace piétons	Réaménagement de la rue (selon les conclusions de l'étude en cours)	2	Moyen	Commune	Itinéraire scolaire 14 - Stockmar - Lorette. Un projet de réaménagement est à l'étude. Trafic poids lourds pour matériaux + voirie communale. Attention à garder les accès lors du déneigement.
M052	Mont-Terri (R. du) Carrefour avec rue des Franchises, partie supérieure du quartier (traversée de chaussée entre le trottoir Ouest et rue des Franchises)	Traversée piétonne difficile: manque de visibilité en raison d'une haie	Créer une avancée de trottoir	2	Moyen	Commune	Itinéraire scolaire 1 - Oiselier - Mont-Terri
M080	Maltière (R. de la) Traversée voies ferrées	Passage à niveau non gardé	Sécurisation prévue en 2011-2012	2	Elevé	Commune, Canton, CFF	

N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M109	Perche (ch. de la) <i>Croisement avec r. des Marchands</i>	Peu de visibilité, absence de trottoir	Installation d'un modérateur de trafic	2	Moyen	Commune	Itinéraire 6 - Juventuti/St-Ursule - ch. de la Perche
M119	Ville entière <i>Beaupré, Colombière, Grands-Champs, Lorette, Maltière, etc.</i>	Zones 30 peu marquées, aménagements minimalistes	Zones 30: aménagement des portes d'entrée et des tronçons concernés	2	Moyen	Commune	
M170	Château (Ch. du)	Peu de visibilité dans le bas de la rue (virage), aucune mesure de protection pour les piétons	Mise en zone 30	2	Moyen		
M012	Sous Bellevue	Quartier d'habitation, école importante	Améliorer infrastructure zone 30 km/h (portique d'entrée, chicanes)	3	Moyen	Commune	Largeur chaussée: 6m.
M045	Val (Ch. du)		Marquage au sol d'une bande longitudinale pour piétons avec poteaux tous les 20 mètres environ (largeur marquage: au moins 1.20 m pour le passage des piétons + espace nécessaire aux poteaux)	3	Bas	Commune	Largeur chaussée: 6m
M046	Schliff (Ch. de la)		Marquage au sol d'une bande longitudinale pour piétons avec poteaux tous les 20 mètres env. (largeur marquage: au moins 1.20 m pour le passage des piétons + espace nécessaire aux poteaux)	3	Bas	Commune	Largeur chaussée: 7m
M099	Tuilerie (Ch. de la)	Route étroite, rectiligne, sans trottoir	Marquage au sol pour guider les enfants (petits pieds bleus)	3	Bas	Commune	Itinéraire scolaire 3 - Oiselier - ch. de la Tuilerie Route trop étroite (largeur 5 m) pour prévoir marquage trottoir jaune au sol
M100	Minoux (Ch. des)	Route étroite et rectiligne n'incitant pas à respecter les vitesses	Marquage au sol pour guider les enfants ("trottoir" jaune) avec 1-2 chicanes le long de la rue pour casser l'effet rectiligne	3	Bas-moyen	Commune	Itinéraire scolaire 11 - Stockmar - rte de Bure
M111	Marchands (Ch. des)		Marquage au sol pour guider les enfants (petits pieds bleus)	3	Bas	Commune	Itinéraire scolaire 6 - Juventuti/St-Ursule - ch. de la Perche Route trop étroite pour prévoir marquage trottoir jaune au sol

N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M115	Grandes Vies	Passage de poids lourds rapides	Trottoirs (élargissement, création: largeur minimale 1.20; libération), prévoir espaces d'évitement permettant le croisement des véhicules	3		Commune	Marquage au sol dans l'intermédiaire. Largeur chaussée: 7m
M125	Pôle de développements (activités ou habitation) Maltière, Perche, Pâles, Colombière	Trous dans le réseau	Création de nouvelles liaisons de desserte fine pour la mobilité douce	3		Commune	Selon PDDEP

Voir aussi: fiche 5 (plan de mobilité scolaire)

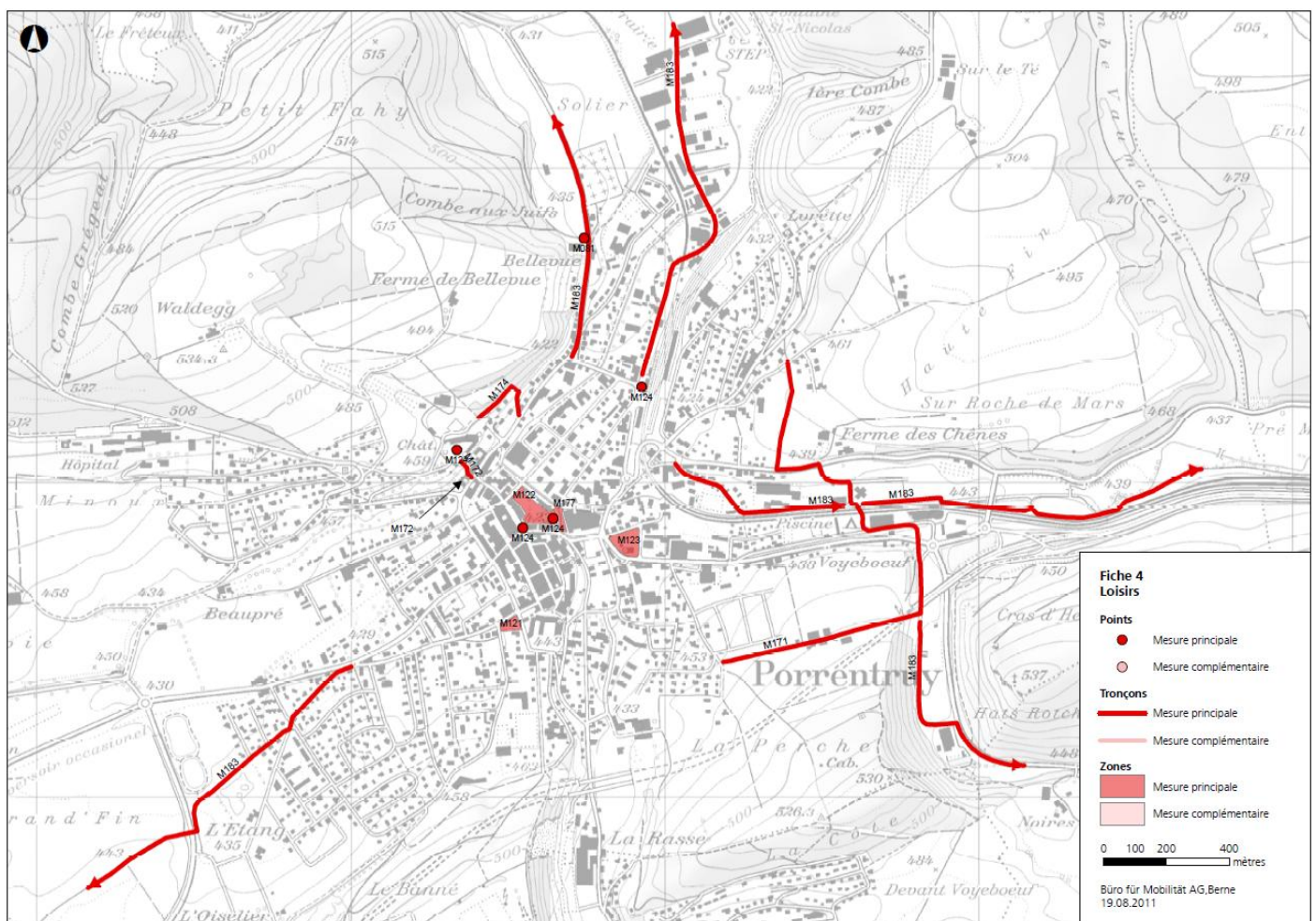
CROQUIS:



M008: Rte de Fontenais

Fiche 4 – Loisirs

- **QUOI:**
 - Développer un réseau continu, dense et de qualité d'itinéraires touristiques pour les piétons et les cyclistes
 - Maintenir et améliorer les places de jeux et de détente existantes
 - Créer de nouveaux espaces verts de qualité
- **OÙ:**
 - Centre, périphérie et zones hors urbanisation
- **COMMENT:**
 - Nouvelles liaisons et nouveaux parcs
 - Equipement des parcs (places de pic-nic, informations, jeux pour enfants)
 - Entretien des itinéraires et espaces verts
 - Signalisation des directions claire et continue

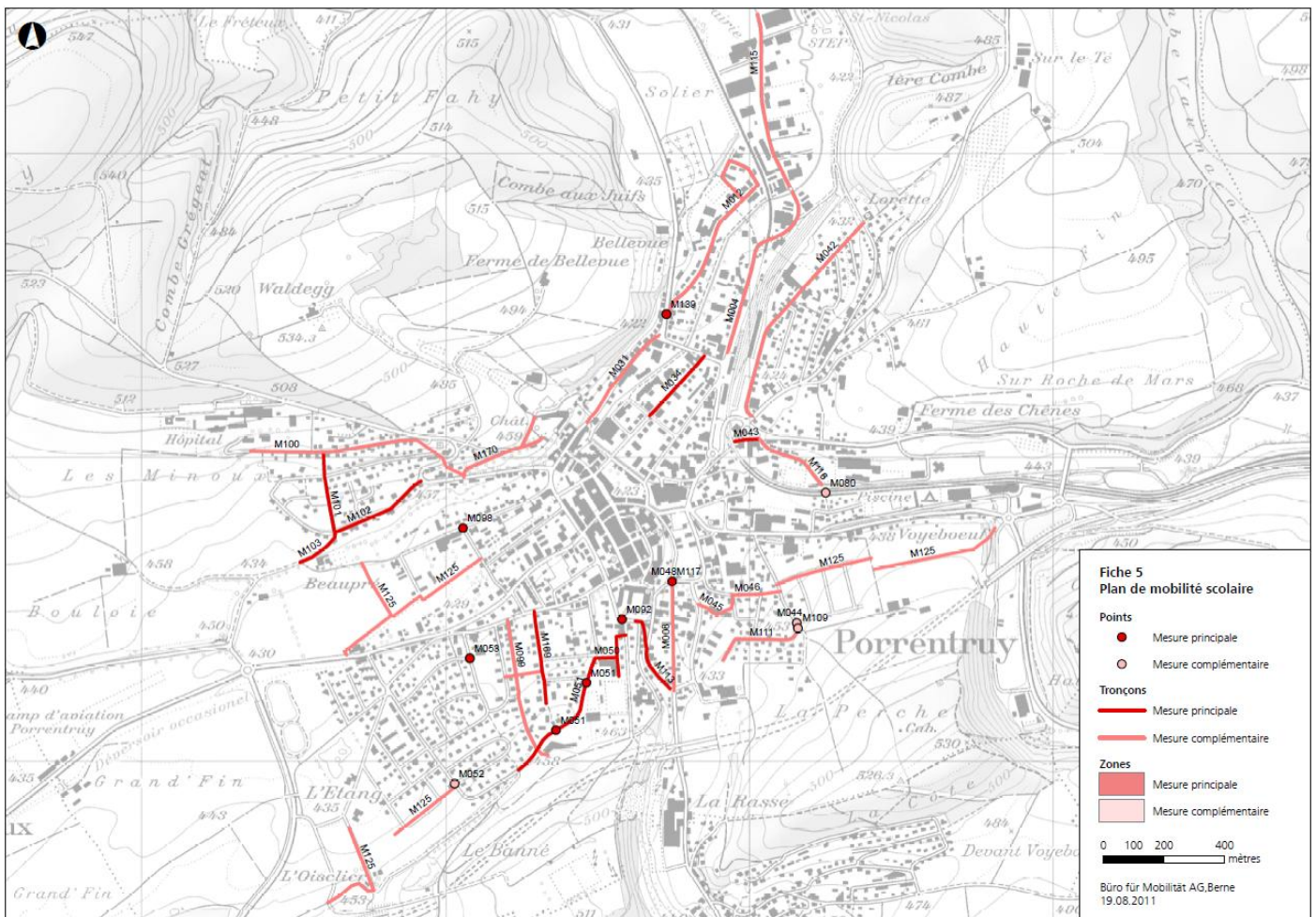


N.B.:M120 (aire de repos de l'A16) en dehors de la carte

N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M082 (*)	Ville entière <i>Exemple: chemin de l'Oiselier (accès forêt)</i>	Chemin chaillé avec circulation	Entretien et sécurisation des itinéraires touristiques	1	Moyen	Commune, SuisseMobile	
M172	Faubourg de France <i>Liaison vers le Château</i>	Liaison peu visible, peu attractive (sentiment d'insécurité, fonctionnement de l'ascenseur?)	Améliorer la liaison vers le Château (signalisation, entretien)	2	Bas	Commune	
M081	Ville entière <i>Exemple: rte de Belfort</i>	Chemin vers la forêt mal indiqué, réseau discontinu	Signalisation des itinéraires touristiques	3	Moyen	Commune, SuisseMobile	
M120	Place de repos A16		Aménagement de manière à inciter à la découverte de la ville	3	Elevé	Commune, Canton	Selon PDDEP
M121	Tilleuls (Esplanade des)		Réalisation d'un espace vert (et d'une infrastructure de stationnement pour vélos, y compris borne de recharge vélos électriques). L'option "maintien du stationnement voitures" ne doit être envisagée que si de vraies restrictions de stationnement sont prises en vieille-ville.	3	Elevé	Commune	
M122	Prés de l'Etang		Réaménager et agrandir, en lien avec le projet de réaménagement de la Place des Bennelats	3	Elevé	Commune	Selon PDDEP
M123	St-Germain (parc)		Réaménagement du parc	3	Elevé	Commune	Selon PDDEP
M124	Points d'accueil des visiteurs <i>Gare, Château, devant l'Hôtel de Ville, Pré de l'Etang, etc.</i>		Aménagements pour les touristes: informations éventuellement au moyen de bornes interactives (plan de ville, informations transports, hôtels et restaurants), places de pic-nic dans les zones vertes	3	Moyen-élevé	Commune	Selon PDDEP
M171	Tour de ville <i>Perche, Haute-Fin</i>		Créer nouvel itinéraire, tenant compte des quartiers en développement	3	Moyen	Commune	
M174	Parc Mouche <i>Liaison vers le Château par la forêt</i>	Liaison peu visible (manque de signalisation), peu attractive (entretien des chemins en forêt)	Améliorer la liaison depuis la route de Belfort vers le Château (signalisation, entretien)	3	Moyen	Commune	
M177	Bennelats (Place des)	Effet de coupure entre le projet de l'Esplanade et la R. G.-Amweg (2x zone 20), traversées piétonnes dangereuses (manque de visibilité), accès difficile pour les PMR (trottoirs trop étroits, rampes inexistantes ou trop étroites)	Requalification de la zone: extension du parc Pré-de-l'Etang, prolongement de la zone 20	3	Elevé	Commune	
M183	Liaisons intercommunales <i>Direction Boncourt, Miécourt, Chevenez, etc.</i>	Liaisons intercommunales peu attractives, voire dangereuses (fort trafic)	Réalisation du réseau d'itinéraires cyclables en Ajoie (itinéraires en site propre)	1	Elevé	Canton	Selon Plan sectoriel des Itinéraires cyclables (PSIC)

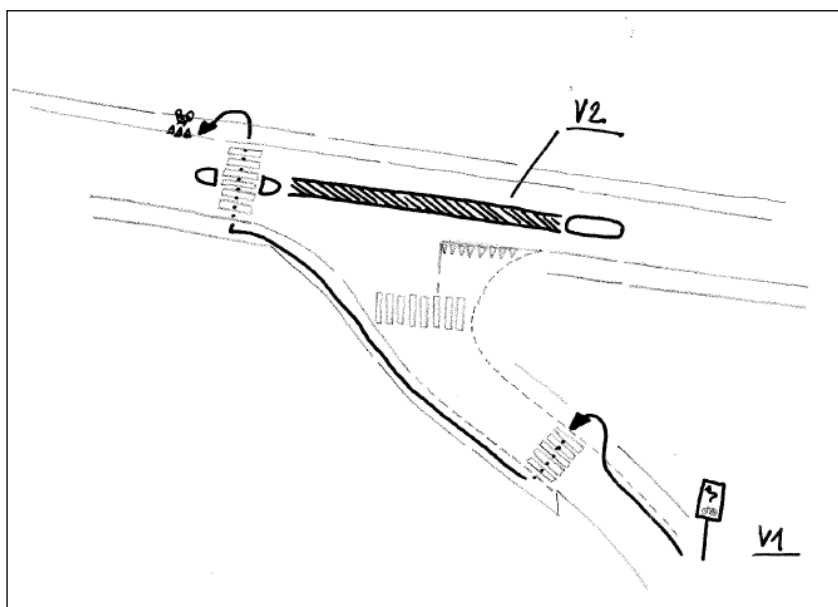
Fiche 5 – Plan de mobilité scolaire

- **QUOI:**
 - Mise en œuvre du plan de mobilité scolaire (cf. rapport Mobilité, 2008)
 - Sécuriser les accès aux écoles
 - Rendre attractif le chemin de l'école à pied et à vélo
- **OÙ:**
 - Itinéraires d'accès identifiés dans le rapport d'étude
- **COMMENT:**
 - Mesures de modération de trafic (ralentisseurs, zones de rencontre, zones 30)
 - Îlots de protection sur les passages pour piétons
 - Bornes sur les passages piétons pour éviter le stationnement « dépose-minute » des parents
 - Bandes cyclables
 - Marquages au sol et panneaux de signalisation
 - Etc.



N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M050	Banné (R. du) <i>Liaison entre rue du Banné et chemin de l'Oiselier, le long des salles du Banné; chemin d'accès aux salles de sport du Banné</i>	Itinéraire scolaire officiel inadéquat (terrains de sport). Certains enfant, à vélo, trottinette ou à pied passent par cette rue étroite, non sécurisée, pas sûre et à la visibilité mauvaise depuis la rue du Banné (angles droits, véhicules parkés)	Secteur situé le long des salles du Banné: interdire le trafic motorisé, aménager cet espace pour le rendre agréable et sûr pour les piétons et cyclistes (éclairage, bacs à fleurs). Sur la route d'accès aux salles: restreindre le stationnement par des bornes / bacs à fleurs, améliorer l'éclairage. Abandonner le passage de l'itinéraire scolaire le long des terrains de sport	1	Moyen-élevé	Canton	Itinéraire scolaire 5 - Oiselier – ch. des Chenevières
M051	Oiselier (Ch. de l') <i>Plusieurs points faibles: croisée avec sortie de la rte St-Michel, partie supérieure (après croisement avec Tuilerie), devant l'école.</i>	Chemin de l'école, manque de sécurité pour les piétons: plusieurs zones de conflits piétons-voitures (notamment passage vers les escaliers menant à la rue St-Michel et dans la partie supérieur de la route, après croisement avec Tuilerie), conflits piétons-bus, route étroite avec peu de dégagement, peu de mesures de protection.	Etude de détail nécessaire ! - Réaménagement de l'axe en zone 20 (au moins depuis le croisement avec le Lomont et jusqu'au carrefour avec Mont-Terri): porte d'entrée et chicanes/mobilier urbain de qualité le long de l'axe pour couper la vitesse - Création d'un dépose-minute obligatoire pour les parents dans le parking du Lomont (revoir l'entrée des véhicules dans le parking pour minimiser les risques de conflits avec les piétons/cyclistes débouchant du Banné) - Supprimer le parcage le long du mur de St-Paul afin de sécuriser ce tronçon qui sera utilisé par les voitures rebroussant chemin depuis le dépose-minute - Sortir les arrêts de bus de cet axe (les déplacer à hauteur du parking de Lomont et du carrefour avec Mont-Terri) - Au droit de la liaison piétonne débouchant de la rue St-Michel, panneau "attention enfant" à la sortie du chemin de St-Michel sur l'Oiselier pour éviter que les voitures "mordent" sur le début du marquage au sol.	1	Moyen-élevé	Commune	Itinéraire scolaire 4 - Oiselier - La Colombière
M113	Chenevières (Ch. des) <i>Axe routier et carrefour avec rue Thurmann</i>	Route étroite, peu de visibilité, trottoir emprunté par les voitures, vitesse élevée des véhicules	Etude de détail nécessaire! Variante 1 (rapide et meilleur marché, mais non optimale): élargissement de la zone 30 à toute la rue (depuis le rond-point avec la rte de Fontenais jusqu'aux Tilleuls); porte d'entrée zone 30; deux ralentisseurs le long de l'axe; bornes tous les 25 mètres le long du trottoir pour protéger les piétons. Variante 2 (plus chère mais meilleure du point de vue de la sécurité générale de l'axe): élargissement de la zone 30 à toute la rue (depuis le rond-point avec la rte de	1	Moyen-élevé	Commune	Itinéraire scolaire 6 - Juventuti/St-Ursule - ch. de la Perche Gabarits: chaussée de 5m, trottoir (un seul côté) de 1m. Gabarits ok pour bornes tous les 25 mètres le long du trottoir Variante 2: voir croquis

			Fontenais jusqu'aux Tilleuls); porte d'entrée zone 30; élargissement du trottoir à 2,5 mètre; création de places d'évitement permettant aux véhicules de se croiser (croisement sinon impossible). (voir aussi M092 ci-dessous)				ci-dessous
M139	Sous-Bellevue <i>Carrefour avec Rte de Belfort</i>	Entrée difficile des cyclistes (nombreux écoliers) sur axe routier fréquenté, légère pente ascendante	<p>Variante 1 (rapide et meilleur marché, mais non optimale): Panneau de signalisation « tourner à gauche indirect » (les cyclistes descendent de leur véhicule, traversent les routes à pied avant de se réintroduire dans le trafic).</p> <p>Variante 2 (plus chère) : élargissement de la chaussée, îlots de protection des cyclistes en amont et aval et voie centrale à usage multiple permettant une entrée sur la voie de circulation en deux temps (largeur minimale 2m)</p>	1 3	Bas Elevée	Canton, Commune	Voir croquis et illustration ci-dessous



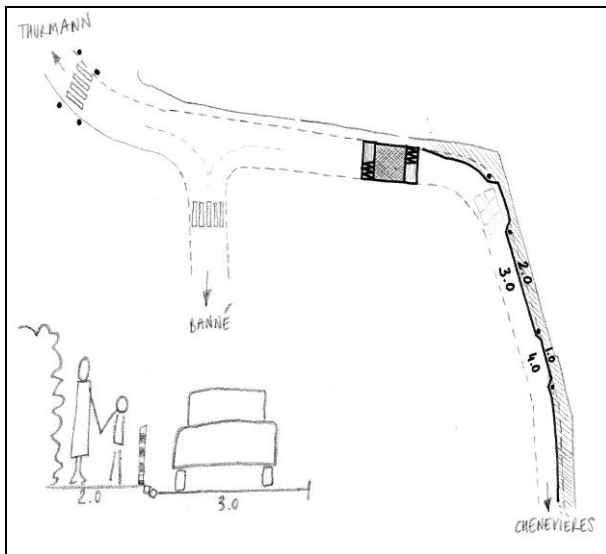
M139 : Rte de Belfort (à gauche : deux variantes ; à droite : exemple de panneau « tourner à gauche indirect »)

N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M034	Auguste-Cuenin (Rue) <i>en particulier entre Rue de la Synagogue et Rue Xavier-Stockmar</i>	Itinéraire scolaire très emprunté, infrastructures sous-dimensionnées, enfants circulent sur la route, plusieurs accidents déjà signalés	Marquage d'une large bande cyclable d'un côté de la route (largeur 1.40 m, côté collège), permettant de rétrécir l'espace de croisement des véhicules (et donc diminuer leur vitesse) et d'agrandir l'espace dévolu aux modes doux.	2	Bas	Canton	Gabarits insuffisant pour bandes cyclables des deux côtés (chaussée: 6m) Voie centrale banalisée possible si TJM <= 5000 v/j et min 30% de cyclistes (comptages de trafic inexistant, impossible de vérifier ces conditions)
M092	Thurmann (Rue) <i>Traversée route devant école professionnelle commerciale</i>	Traversée piétonne dangereuse en raison du stationnement "dépose-minute" (à midi notamment), marquage au sol existant n'est pas respecté. Autre problème: les piétons (enfants) n'empruntent pas ce passage en face de l'école de commerce et traversent la rue en face du centre médico-psychologique (zone dangereuse car sortie de virage peu visible des véhicules arrivant des Chenevières)	Placer des bornes autour du passage piétons pour empêcher les voitures de s'arrêter dessus. Prolonger la zone 30 allant des Tilleuls jusqu'au bas des Chenevières en passant par la rue Thurmann. La présence d'agent de police pour sensibiliser voire verbaliser est souhaitée par l'APEP Ralentisseur en sortie de virage (haut rue Chenevière) (voir aussi M113 ci-dessus)	2	Bas	Commune	Le passage clouté est souvent dangereux car occupé par des voitures qui attendent, partent ou arrivent (à midi notamment).
M103	Beaupré (Ch. de)	Passage dangereux pour piétons: pas de trottoir et peu de lumière	Ajout de 1-2 ralentisseurs dans la partie inférieure de la rue, lampadaire	2	Moyen	Commune	Itinéraire scolaire 5 - Oiselier – ch. des Chenevières. Il s'agit également d'un tronçon du périphérique piétonnier de Porrentruy
M117	Fontenais (Rte de) <i>Devant Musée (passage entre rue des Planchettes et rte de Fontenais)</i>	Passage sans visibilité avant d'être sur la route	Bornes de protection vers le passage pour piétons (voir aussi mesure M162 fiche 8 et M023, fiche 9)	2	Bas	Commune	Itinéraire 6 - Juventuti/St-Ursule - ch. de la Perche
M043	Alle (Rte d') <i>Secteur entre Imprimerie 2000 et rue de la Maltière (bas de la route d'Alle)</i>	Secteur non sécurisé, peu de visibilité	Remplacer le marquage existant (interdiction de stationner) par un cheminement piéton guidant les enfants (marquage au sol)	3	Bas	Commune	Itinéraire 15 - Stockmar - rte de Coeuve

N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M048	Fontenais (Rte de) <i>Carrefour rue des Chenevières - musée</i>	Manque de visibilité	Peinture au sol du symbole "Ecole" (voir aussi mesure M008, fiche 3)	3	Bas	Commune	
M053	Tarascon (R. de) <i>Devant la crèche UAPE</i>	Conflits potentiels piétons - voitures	Peinture au sol du symbole "Ecole", marquage au sol pour guider les enfants, bornes pour empêcher le stationnement illicite devant la crèche (stationnement lié au dépose-minute)	3	Bas	Commune	Itinéraire 2 scolaire - Oiselier - r. de Tarascon
M098	Colombière (La) <i>Carrefour avec Ch. des Grands Champs</i>	Itinéraire scolaire fréquenté, conflits voiture-piétons potentiels	Ajout d'un panneau "enfants"	3	Bas	Commune	Itinéraire scolaire 8
M101	Beaufroid (Ch. de)	Route étroite sans trottoir	Marquage au sol pour guider les enfants (petits pieds bleus)	3	Bas	Commune	Itinéraire scolaire 11 - Stockmar - rte de Bure Route trop étroite (largeur 4 m) pour prévoir marquage trottoir jaune au sol
M102	Beaupré (Ch. de)	Route étroite sans trottoir	Marquage au sol pour guider les enfants (petits pieds bleus)	3	Bas	Commune	Itinéraire scolaire 11 - Stockmar - rte de Bure
M105	Chevriers (Ch. des)	Route étroite sans trottoir	Marquage au sol pour guider les enfants (petits pieds bleus) + 1-2 chicanes pour couper l'effet rectiligne de la rue	3	Bas	Commune	Itinéraire scolaire 11 - Stockmar - rte de Bure Route trop étroite (largeur 5 m) pour prévoir marquage trottoir jaune au sol
M169	St-Michel (Rue)	Trottoir-marquage jaune au sol insuffisant pour garantir la sécurité des enfants / piétons	Ajout de bornes tous les 25 mètres, augmentant la sécurité des piétons tout en permettant encore le croisement de véhicules (les bornes ne doivent pas empiéter sur le passage d'au moins 1.2 m de large destiné aux piétons)	3	Bas		

Voir aussi fiche 3 (quartiers d'habitation)

CROQUIS:



M113: Ch. des Chenevières – Rue Thurmann

Fiche 6 – Personnes à mobilité réduite

• QUOI:

- Rendre l'espace public, les bâtiments publics et les cheminements piétons continus, sûrs et sans obstacles pour les personnes à mobilité réduite
- Sont considérées comme personnes « à mobilité réduite » les personnes à capacités de déplacement réduite, que ce soit lié à leurs perceptions sensorielles (par ex. aveugles, malvoyants), à un handicap physique (par ex. personnes en chaise roulante), à l'âge, ou à des éléments extérieurs (poussette, sacs à commission, etc.)

• OÙ:

- Ville entière, en particulier aux abords des lieux fréquentés tels que bâtiments publics, interfaces de transports publics, services et commerces principaux, accès aux homes et centres médico-sociaux (par ex. Foyer de Porrentruy)

• COMMENT:

- Abaissement des bordures de trottoirs et d'îlots de refuge
- Elargissement des trottoirs
- Aménagements de rampes d'accès (aux trottoirs, aux bâtiments publics, etc.)
- Mise en place de mains-courantes
- Entretien des revêtements
- Marquage de lignes de guidage



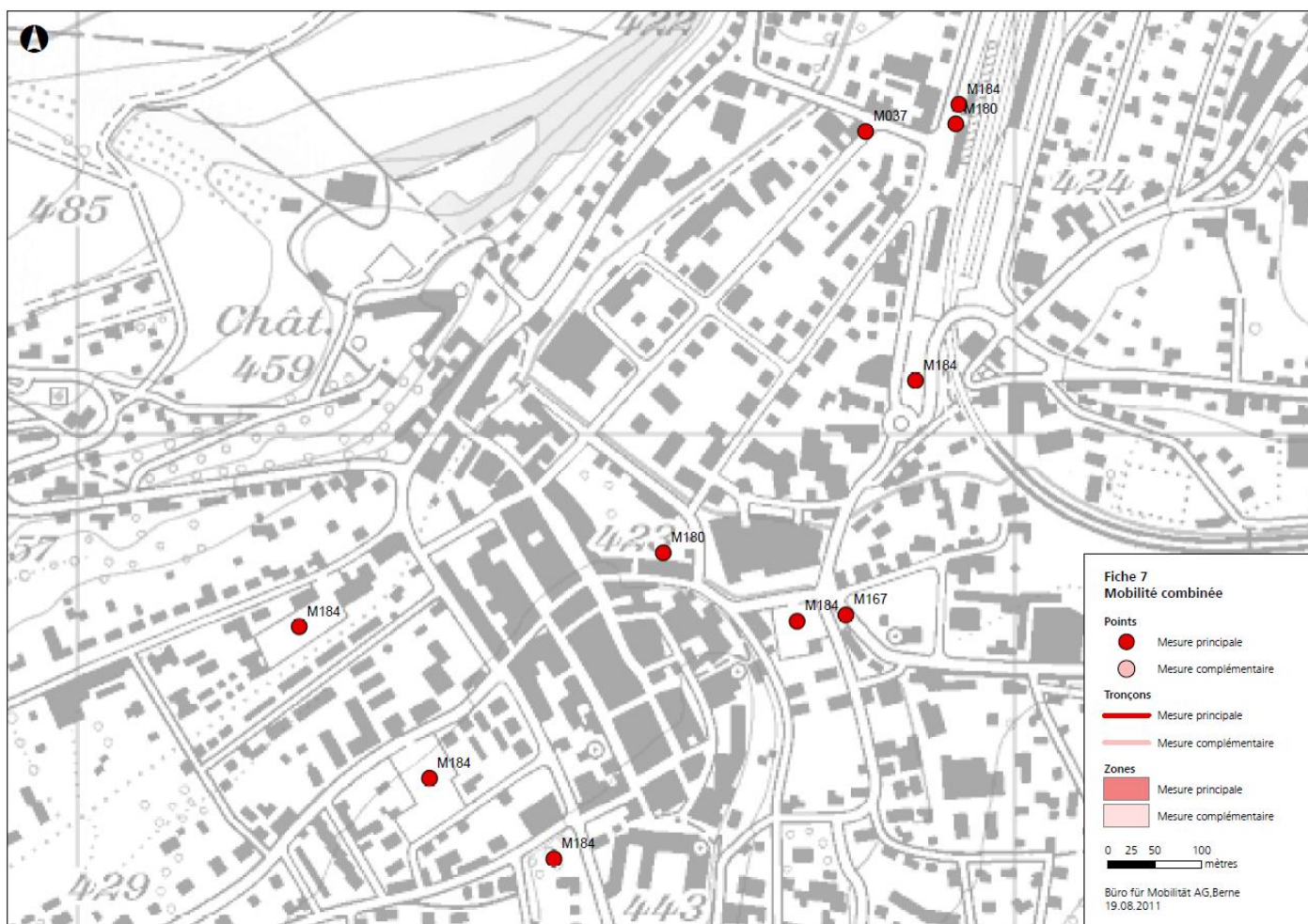
La liste des mesures ci-dessous n'est pas exhaustive et est basée avant tout sur les informations transmises par le Foyer de Porrentruy.

N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M062	Ville entière	Rampes d'accès aux trottoirs défectueuses ou inexistantes	Mise en place et entretien des rampes d'accès aux trottoirs.	1	Bas	Commune	
M063	Place des Bennelats <i>Passages pour piétons (entre Migros et Pharmacie Sunstore, devant la statue de St-Jean de Népomucène)</i>	Rampes d'accès aux trottoirs trop étroites ou inexistantes	Mesure provisoire: élargissement et création de rampes. A terme: prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite dans le cadre du réaménagement de la Place des Bennelats.	1	Bas	Commune	Dans le cadre du réaménagement de la Place des Bennelats (voir aussi mesure 177 fiche 4)
M064	Grand-Rue <i>Vers la Bibliothèque des jeunes (et fontaine au-dessus)</i>	Rampe d'accès au trottoir trop étroite	Élargissement de la rampe.	1	Bas	Commune	
M057	Grand-Rue <i>Restaurant "Chez Steph"</i>	Trottoir obstrué par la terrasse du restaurant	Élargissement et abaissement trottoir (largeur 5-6 m); supprimer 3 places de parc pharmacie. Délimiter clairement espace dévolu à la terrasse (espace restant pour les piétons = min 1.2m). Effectuer contrôles réguliers.	2	Elevé	Commune	Chaussée 6-9m, dont env. 2m stationnement voiture. Trottoir actuel = 3m côté pharmacie et 2m côté bar
M060	Eglise (R. de l') Bas	Trottoir trop étroit (surtout pour PMR)	Élargir le trottoir dans l'alignement du mur de l'ancien hôpital (largeur 2 m), abaisser les bordures (bordures basses ou moyennes, au sens de la norme VSS 640 212)	2	Elevé	Commune	Largeur trottoir: ~1m. Largeur chaussée: ~4m.
M061	Grand-Rue <i>Notamment à la hauteur de la borne hydrante</i>	Trottoir trop étroit (surtout pour PMR)	Etude de détail nécessaire ! Supprimer places de parc, élargir et abaisser trottoirs (voir aussi mesure M076 fiche 2)	2	Elevé	Commune	
M065	Bennelats (Place des) <i>Avant le parking du Dr Meyer</i>	Rampe d'accès au trottoir trop étroite	Mesure provisoire: élargissement de la rampe. A terme: prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite dans le cadre du réaménagement de la Place des Bennelats (voir aussi M177, fiche 4)	2	Bas	Commune	
M127	Thurmann (Rue) <i>Escaliers vers R. des Chenevières</i>	Passage difficile pour les PMR	Installer une rampe. Sur la partie supérieure, rendre possible le passage avec un vélo (en le poussant).	2	Bas	Commune	
M056	Bennelats (Place des) <i>Kiosque en face de la Migros</i>	Stationnement gênant de voitures sur le trottoir en particulier aux heures de midi et vers 17h	Bornes empêchant le stationnement (mesure provisoire en attendant projet de réaménagement de la Place des Bennelats, voir M177 fiche 4)	3	Bas	Commune	
M181 (*)	Ville entière	Manque de possibilités de s'asseoir / se reposer pour les personnes âgées ou à mobilité réduite	Mise en place d'un réseau de bancs publics (avec dossier, si possible ombragés) ; un banc tous les 100 mètres (tous les 50 m sur les chemins en pente)	2	Bas-moyen	Commune	

Voir aussi fiche 2 (mesures vieille-ville)

Fiche 7 – Mobilité combinée

- **QUOI:**
 - Faciliter les chaînes de mobilité combinant plusieurs modes de transport, dont la marche et/ou le vélo
- **OÙ:**
 - Arrêts de bus, gare, emplacements Mobility, P+R, principaux parkings publics
- **COMMENT:**
 - Installations pour les modes doux au repos protégées contre le vol et couvertes contre les intempéries (places de stationnement vélos, consignes pour bagages, bancs, etc.)
 - Information complète, interactive, lisible pour tous aux points d'échange (horaires, itinéraires, signalisation de direction, prestations et équipements disponibles à proximité, etc.)
 - Possibilités simples de transport des bagages, poussettes, éventuellement vélos (etc.) dans les transports publics



N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M037	Auguste-Cuenin (Rue) <i>Près du garage Montavon</i>	Arrêts de bus trop près du passage piéton: manque de visibilité des piétons lors de l'arrêt du bus	Déplacer arrêts de bus (la distance entre l'arrêt de bus et le passage pour piéton devrait être de 30 mètres au moins pour une route limitée à 50 km/h). A examiner dans le cadre de la révision du réseau de transports publics urbain	1	Bas	Canton, CarPostal	Révision du réseau des transports urbains en cours
M083 (*)	Ville entière <i>Arrêts de bus</i>	Aménagement minimaliste (standard CarPostal): pas de banc, pas de toiture	Equiper les principaux arrêts de bus de bancs, toits, informations, éclairage L'arrêt au centre-ville doit faire l'objet d'une attention particulière en termes d'équipement.	1	Moyen	Commune, canton, CarPostal	
M167	Courgenay (Rte de) <i>Arrêt de bus Saint-Germain</i>	Arrêt vétuste, non éclairé, tagué	Entretien, rénovation	3	Moyen	Canton, CarPostal	
M180	Gare, Près de l'Etang <i>Emplacements Mobility</i>		Développement d'autres emplacements Mobility dans le reste de la ville ?	3	Moyen	Commune, Mobility	
M184	Parkings publics stratégiquement situés <i>(en particulier Colombière, Achille-Merquin, Tilleuls, Rinçoir, pont St-Germain, gare)</i>	Stationnement des véhicules automobiles diffus dans toute la ville	Améliorer l'interface automobile – piétons/vélos: plans de localité, signalisation de direction, places de stationnement vélo, chariots à emprunter pour transporter ses courses	2	Moyen	Commune	

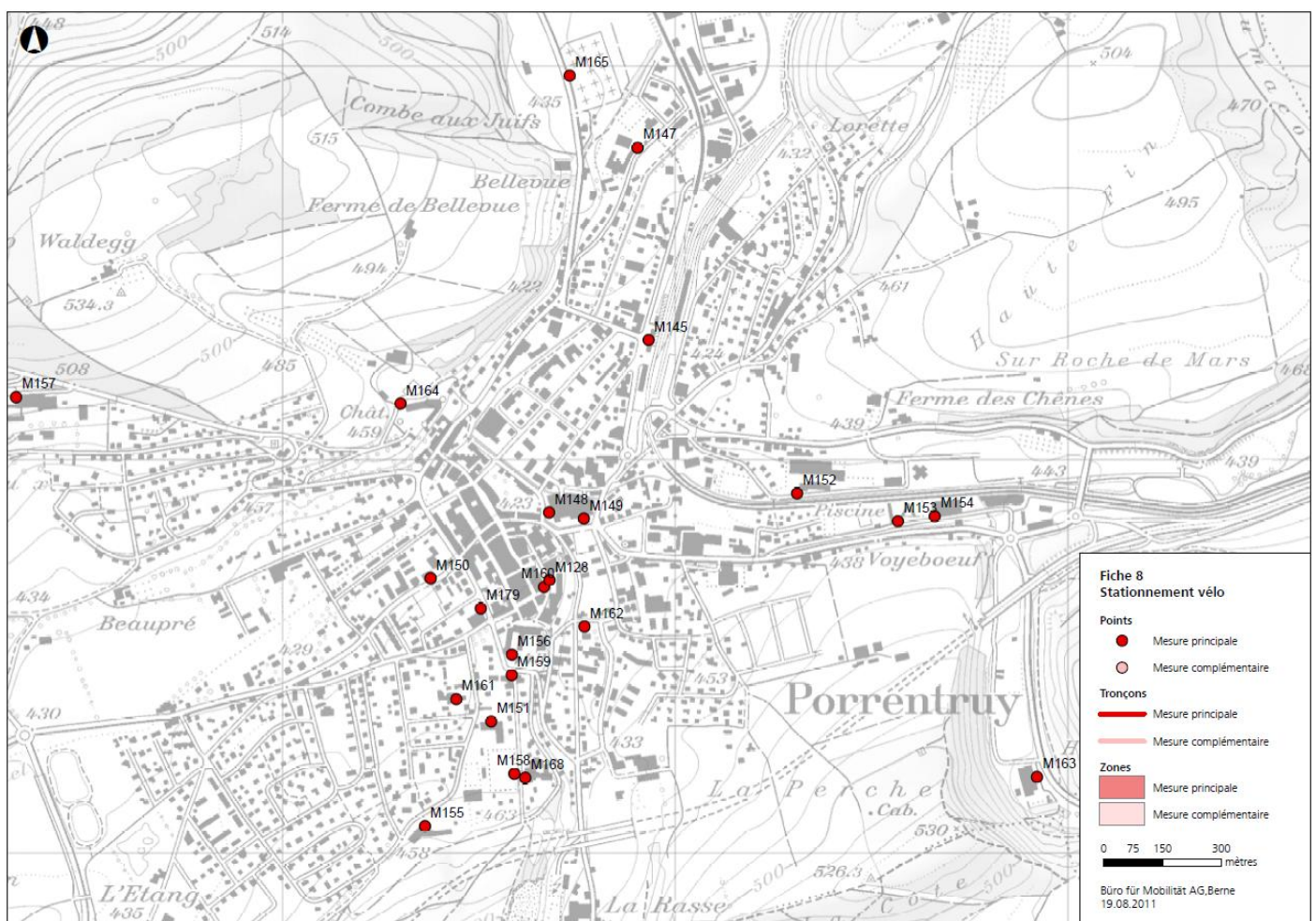
Voir aussi fiche 1 (vélostation gare)

CROQUIS:

(pas de croquis pour cette fiche)

Fiche 8 – Places de stationnement vélos

- **QUOI:**
 - Développer et améliorer l'offre en stationnement pour vélos, en particulier aux abords des centres d'attractivité
- **OÙ:**
 - Centres d'activités (écoles, commerces, gare et arrêts TP, lieux touristiques, etc.)
- **COMMENT:**
 - Nombre de place suffisant
 - Localisation des places à proximité de l'entrée
 - Supports de qualité, empêchant le vol et la chute des vélos
 - Places couvertes (stationnement longue durée)
 - Eclairage



N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M145	Gare (Place de la)	Places de stationnement de très mauvaise qualité, pas de places de stationnement vers la gare routière	Vélostation: places de stationnement couvertes, fermées et surveillées (développement de services complémentaires à examiner - voir l'exemple de Delémont)	1	Elevé	Commune, Canton, CFF	Voir aussi fiche 1 Voir illustrations ci-dessous
M146	Auguste-Cuenin (Rue) <i>Collège Stockmar (2 emplacements)</i>	Places de stationnement vélos de très mauvaise qualité, éclairage insuffisant, entretien lacunaire (feuilles mortes, détritrus)	Arceaux ou glissières, éclairage	1	Moyen	Commune	
M147	Sous Bellevue <i>Collègue Thurmann (places couvertes)</i>	Infrastructures fermées non accessibles et non visibles, pas de système de support pour vélos, sentiment d'insécurité pour l'usager du soir	Arceaux ou glissières, ouverture des infrastructures, suppression des parois fermant l'infrastructure (en péjorent la visibilité et les possibilités de contrôle social), éclairage	1	Moyen	Commune	
M148	Bennelats (Place des) <i>Migros</i>	Espace de stationnement utilisé comme surface d'exposition des produits Migros, supports de mauvaise qualité	Libération de l'espace réservé aux cycles, arceaux ou glissière, espace de stationnement pour vélos avec remorque	1	Bas	Commune, Migros	
M151	Banné (Rue du) <i>Salles de sport du Banné</i>	Places de stationnement vélos non couvertes, supports de mauvaise qualité, rue peu sûre (racket d'élèves)	Toiture, arceaux ou glissières (ou éventuellement étrier de roue avant avec possibilité de fixer le cadre du vélo), toiture, éclairage	1	Moyen	Commune	
M153	Bains (Ch. des) <i>Piscine découverte</i>	Supports de mauvaise qualité	Toiture, arceaux ou glissières (ou éventuellement étrier de roue avant avec possibilité de fixer le cadre du vélo)	1	Moyen	Commune	
M154	Bains (Ch. des) <i>Patinoire</i>	Places de stationnement vélos non couvertes, supports de mauvaise qualité	Toiture, arceaux ou glissières (ou éventuellement étrier de roue avant avec possibilité de fixer le cadre du vélo), éclairage	1	Moyen	Commune	
M155	Oiselier (Ch. de l') <i>Ecole de l'Oiselier</i>	Pas de support à vélo	Arceaux ou glissières à proximité de l'entrée, couvertes (ou éventuellement étrier de roue avant avec possibilité de fixer le cadre du vélo)	1	Bas	Commune	
M159	Thurmann (Rue) <i>Ecole Professionnelle Commerciale</i>	Pas de places de stationnement pour vélos	Création de 5 places à proximité de l'entrée, couvertes et avec un support permettant d'attacher le cadre	1	Bas	Commune	
M150	Achille-Merguin (Rue) <i>Denner</i>	Pas de places de stationnement vélos	Arceaux ou glissières, espace de stationnement pour vélos avec remorque	2	Bas	Commune, Denner	

N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M152	Maltière (rue de la) <i>Ecole professionnelle HES-SO</i>	Places vélos "cannibalisées" par les deux roues motorisés, supports de mauvaise qualité	Distinction claire de l'espace réservé aux vélos, arceaux ou glissière (ou éventuellement étrier de roue avant avec possibilité de fixer le cadre du vélo)	2	Bas	Commune, Canton	
M156	Thurmann (Rue) <i>Lycée</i>	Supports de mauvaise qualité	Arceaux ou glissières (ou éventuellement étrier de roue avant avec possibilité de fixer le cadre du vélo)	2	Moyen	Commune	
M157	Hôpital (Ch. de) <i>Hôpital</i>	Pas de places de stationnement vélos pour les visiteurs	5 places à proximité de l'entrée, couvertes et avec un support permettant d'attacher le cadre	2	Bas	Commune, Canton	
M158	Banné (Rue du) <i>Terrains de foot du banné (en face de la HEP BEJUNE + terrains au-dessus de la forêt du Banné)</i>	Pas de places de stationnement vélos à proximité de l'entrée principale du stade	Construction d'une dizaine de places communes à la HEP BEJUNE et au stade de foot (couvertes, proche des entrées, arceaux ou glissières). (voir aussi M168 ci-dessous)	2	Moyen	Commune, Canton	
M160	Baïches (Rue des) <i>Ecole Juventuti</i>	Places de stationnement éloignées de l'entrée du bâtiment (rue de l'Eglise + autre côté de la rue des Baïches), support non adapté (risque de chute et de vol)	Arceaux ou glissières (ou éventuellement étrier de roue avant avec possibilité de fixer le cadre du vélo) (voir aussi M128 ci-dessous)	2	Moyen	Commune	
M161	Oiselier (Ch. de l') <i>Ecole Saint-Paul</i>	Pas de support à vélo	Arceaux ou glissières à proximité de l'entrée, couvertes (ou éventuellement étrier de roue avant avec possibilité de fixer le cadre du vélo)	2	Bas	Commune École de St-Paul	
M162	Fontenais (Rte de) <i>Musée des sciences naturelles</i>	Pas de places de stationnement vélos	Construction de 5 places de stationnement couvertes, avec support permettant de fixer le cadre (supprimer 1-2 places voiture côté Fontenais) (voir aussi M117 fiche 5)	2	Bas	Commune	
M163	Courgenay (Rte de) <i>Tennis couvert</i>	Pas de places de stationnement vélos	Construction de 5 places de stationnement couvertes, avec support permettant de fixer le cadre	2	Bas	Commune	
M164	Château (Ch. du) <i>Château</i>	Pas de places de stationnement vélos	Construire 5 places de stationnement vélos couvertes, avec support permettant d'accrocher le cadre du vélo (arceaux ou glissières)	2	Bas	Commune	
M165	Belfort (rte de) <i>Cimetière</i>	Pas de places de stationnement vélos	Construction de 3-5 places de stationnement, couvertes et avec support permettant de fixer le cadre du vélo	2	Bas	Commune	
M168	Banné (Rue du) <i>HEP BEJUNE</i>	Supports de mauvaise qualité	Construction d'une dizaine de places communes à la HEP-BEJUNE et au stade de foot (couvertes, proche des entrées, arceaux ou glissières). (voir aussi M158 ci-dessus)	2	Moyen		

N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M179	Temple (Rue du) <i>Piscine des Tilleuls</i>	Supports de mauvaise qualité	Arceaux ou glissière (ou éventuellement étrier de roue avant avec possibilité de fixer le cadre du vélo), éclairage	2	Bas	Commune	
M128	Collège (Rue du) <i>Eglise</i>	Supports de mauvaise qualité	Arceaux (ou éventuellement étrier de roue avant avec possibilité d'attacher le cadre du vélo) (voir aussi M160 ci-dessus)	3	Bas	Commune	
M149	St-Germain (Faubourg) <i>COOP</i>	Places de stationnement de mauvaise qualité, non couvertes (situation provisoire, chantier)	Arceaux ou glissières, espace de stationnement pour vélos avec remorque	3	Moyen	Commune, COOP	A intégrer dans le projet de réaménagement de l'Esplanade-Rinçoir

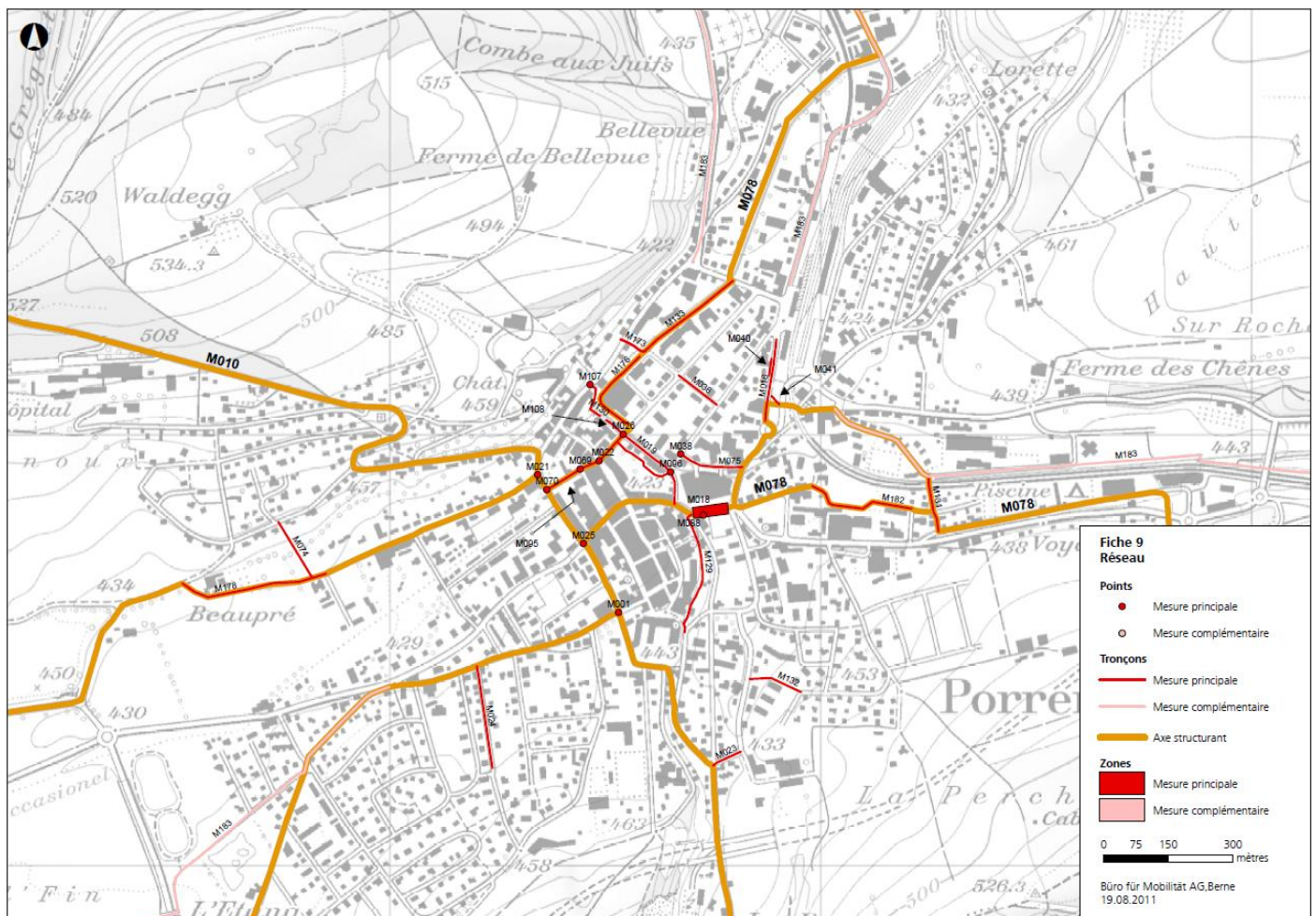
CROQUIS / ILLUSTRATION :



M145: exemple de vélostation (Winterthur)

Fiche 9 – Réseau

- **QUOI:**
 - Développer un réseau continu et dense de déplacement pour les piétons et les cyclistes
 - Créer des axes structurants pour les piétons et les cyclistes
- **OÙ:**
 - Ensemble des axes hors pénétrantes routières
- **COMMENT:**
 - Sécurisation des carrefours et traversées routières (aide au tourner à gauche, îlots piétons, ronds-points, etc.)
 - Sécurisation des tronçons (bandes cyclables, trottoirs élargis, bornes de protection, etc.)
 - Création de liaisons de desserte fine dans les quartiers



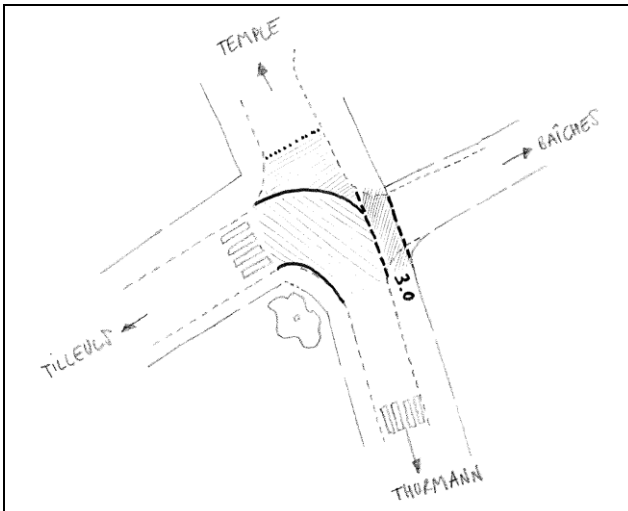
N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M001	Tilleuls (R. des) <i>Carrefour avec Temple-Baïches-Thurmann</i>	Priorités peu claires	Prolongement du trottoir côté rue des Baïches (entrée zone 20), changement des priorités de manière à ralentir le flux de trafic venant de la rue du Temple (priorité donnée à la liaison Tilleuls-Thurmann)	1	Moyen	Commune	Voir croquis ci-dessous
M022	Joseph-Trouillat (Rue) <i>Carrefour avec Pierre-Péquignat</i>	Carrefour dangereux: le trafic qui se dirige dans le sens rue Pierre-Péquignat / Avenue Cuenin empiète sur le trottoir au droit de l'immeuble n°32. Il y a déjà eu un accident à cet endroit.	Etude de détail nécessaire! Mise en zone 30 de la rue Joseph Trouillat (selon PDDEP). Au droit de l'immeuble n°32, corriger la dimension du trottoir selon la trajectoire réelle des véhicules (y compris camions) avec pose de bornes de protection des piétons. Créer porte d'entrée zone 20 au bas de la rue Péquignat	1	Moyen	Canton - Commune	Itinéraire scolaire 7 - Juventuti/St-Ursule - rte de Bure Voir croquis ci-dessous
M025	Gravier (R. du) <i>Carrefour Achille-Merquin-Temple (« carrefour FMB »)</i>	Carrefour dangereux et complexe: priorités mal comprises, traversées piétonnes pas claires	Etude de détail nécessaire! 1 / Création d'une voie centrale à usage multiple (largeur 1.5 m, longueur approx. 35 m), permettant de clarifier les priorités, de structurer le carrefour et d'aider les cyclistes dans leur tourner à gauche 2/ Créer portique d'entrée zone 20 vieille ville, permettant de protéger les piétons devant Benetton et bâtiment du Soleil (prolongation du trottoir)	1	Moyen-élevé	Canton	Gabarits insuffisants pour rond-point Voir croquis ci-dessous
M036	Synagogue (R. de la) <i>Depuis l'avenue Cuenin</i>	Trou dans le réseau	Autoriser le contre-sens cyclable (panneau + marquage au sol)	1	Bas	Commune	
M041	Jura (R. du)	Trou dans le réseau, manque de visibilité des piétons du aux véhicules stationnés	Marquer un passage clair pour les piétons qui traversent le parking (au besoin, supprimer ou décaler quelques places de stationnement)	1	Bas	Commune	Itinéraire 15 - Stockmar - rte de Coeuve
M069	Joseph-Trouillat (Rue) <i>Carrefour rue Malvoisins</i>	Traversée piétonne dangereuse (pas de dégagement, ni de visibilité)	Etude de détail nécessaire ! Mise en zone 30 de la rue Trouillat (selon PDDEP) + Variante 1: mise en zone piétonne de la rue des Malvoisins (allègement du goulet d'étranglement du bas de la rue), avancement du trottoir, améliorant ainsi la visibilité des piétons souhaitant traverser. Variante 2: interdire le tourner à droite, supprimer la voie de présélection de droite, avancer le trottoir pour améliorer la visibilité des piétons souhaitant traverser.	1	Moyen	Canton - Commune	Variante 2: voir croquis ci-dessous
M079 (*)	Ville entière	Passages pour piétons mal éclairés	Vérifier l'éclairage des passages pour piéton la nuit, améliorer ceux qui le nécessitent	1	Variable	Commune, Canton	

N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M095	Joseph-Trouillat (Rue)	Passage très fréquenté, sous-dimensionnement des infrastructures	Mise en zone 30 (selon PDDEP)	1	Moyen	Canton	Itinéraire scolaire 11 - Stockmar - rte de Bure.
M010	Bure - R. des Gravier - R. du Temple - R. Thurmann - Rte de Fontenais	Réseau discontinu du nord au sud	Créer un axe structurant pour la mobilité douce du nord au sud: sécuriser les points noirs sur ces axes, signaler ces axes	2	Elevé	Canton-Commune	
M018	Planchettes (R. des) <i>Sortie du parking St-Germain</i>	Zone délicate pour les cyclistes (conflits avec automobiles)	A revoir dans le cadre du réaménagement de l'Espanade-Rinçoir (mise en zone 20)	2	Elevé	Canton	Projet Esplanade-Rinçoir à suivre
M019	Soupirs (Allée des)	Rue étroite, danger lié à l'ouverture des portières	1/ Trottoir mixte côté rivière (largeur 4 m) 2/ Signaler les itinéraires alternatifs: par la ruelle passant à l'est Pré de l'étang, et derrière les immeubles Pierre-Péguignat (bordiers autorisés, passage cycliste à privilégier dans les deux sens)	2	Bas	Commune	
M023	Planchettes (R. des) <i>Passage vers la Rte de Fontenais</i>	Trou dans le réseau, tronçon peu sûr pour les piétons en raison du stationnement des véhicules	Autoriser le contre-sens cyclable (panneau + bande marquée au sol) Modifier le sens des places de parc (longitudinales plutôt qu'en épi) Élargir trottoir (+ 1 m) et protéger passage piétons par poteaux (largeur au moins 1.20 m) (voir aussi M117 fiche 5 et M162 fiche 8)	2	Moyen	Canton	Largeur chaussée 9 m Voir croquis ci-dessous
M024	Tuilerie (Ch. de la) <i>Environ milieu du tronçon</i>	Trou dans le réseau	Autoriser le contre-sens cyclable (panneau + marquage au sol)	2	Bas	Commune	Largeur chaussée: 5m
M026	Joseph-Trouillat (Rue) <i>Carrefour Allée des Soupirs - Avenue Cuenin</i>	Les automobilistes "guettent" l'ouverture pour s'engager et peuvent ne pas être attentifs aux personnes sur le passage piéton et aux cyclistes	Etude de détail nécessaire! Mise en zone 30 de la rue Joseph-Trouillat (selon PDDEP) Réalisation d'une voie centrale à usage multiple (largeur 1.5, longueur approx. 35 m) facilitant le tourner à gauche des cyclistes et la traversée des piétons Déplacer le passage pour piétons de quelques mètres hors du carrefour, l'équiper d'une borne ou d'un îlot de protection	2	Moyen	Canton	Voir croquis ci-dessous
M038	Gustave-Amweg (Rue) <i>Accès privé en provenance du garage Hulmann</i>	Sortie de véhicules peu visible des piétons	Marquage au sol d'un cédez-le-passage (et panneau adéquat)	2	Bas	Commune	Itinéraire 8 - Juventuti/St-Ursule - Gare

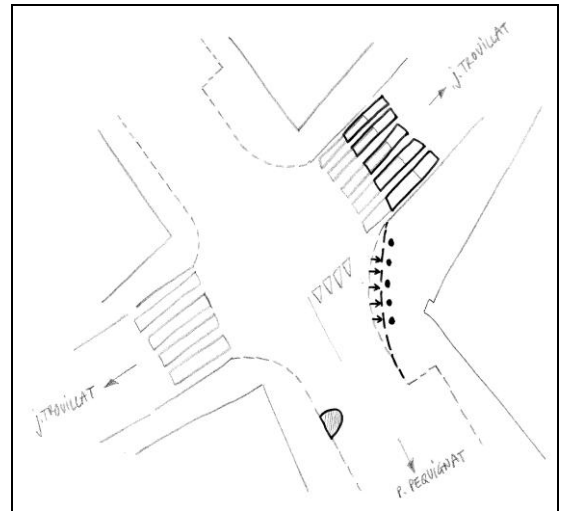
N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M040	Jura (R. du) <i>Trottoir situé le long de la sortie du parking de la Ziguratt</i>	Manque de sécurité pour les piétons	Coloration du trottoir en rouge (norme VSS 640 214)	2	Bas	Canton	
M070	Gravier (R. du) <i>Carrefour Trouillat, Pont au dessus du Creugenat</i>	Passage étroit pour les piétons, carrefour dangereux pour les cyclistes	Gabarits actuels ne permettent pas l'installation d'aides au tourner à gauche protégés (largeur du Pont: 6 m). Réaménagement de fond et coûteux serait nécessaire pour élargir la chaussée (indispensable?)	2	Elevé	Canton	
M075	St-Germain (Faubourg) <i>Carrefour avec rue des Tanneurs</i>	Traversée piétonne dangereuse	Créer portique d'entrée dans zone 30 existante (rétrécissement de la chaussée) Suppression du passage pour piétons	2	Moyen	Canton	
M078	1/ Joseph-Trouillat - Avenue Cuenin - R. Xavier Stockmar - Sous-Bellevue 2/ Rte de Courtedoux - Achille Merguin - arrivée sur Gambrinus - Faubourg St-Germain - Gare	Réseau discontinu d'ouest en est	Créer un axe structurant pour la mobilité douce d'ouest en est, à deux branches: sécuriser les points noirs sur ces axes, signaler ces axes	2	Elevé	Canton-Commune	
M088	St-Germain (Faubourg) <i>Parking en face de la Coop</i>	Passage des piétons mal délimité entre le passage clouté des Planchettes et la boulangerie Kaempf: conflit potentiel avec voitures utilisant le parking	Infrastructure piétonne claire (ou marquage clair) - à intégrer dans le projet de réaménagement de l'Esplanade	2	Elevé	Commune	Itinéraire 10 - Juventuti/St-Ursule - rte de Courgenay
M096	Soupirs (Allée des) <i>Place des Bennelats</i>	Trottoir trop étroit dans le virage vers l'imprimerie du Pays (passage piétons le plus usité de Porrentruy!)	Déplacer le passage entre Banque Vaillant et parc? A revoir dans le cadre d'un réaménagement futur de la Place des Bennelats (prolongement du projet Esplanades-agrandissement du parc Prés-de-l'étang - mesure M177 fiche 4)	1	Elevé	Commune	Itinéraire scolaire 8 - Juventuti/St-Ursule - Gare
M108	Soupirs (Allée des) <i>Parking devant l'Inter</i>	Conflits potentiels piétons - voitures	Elargissement du trottoir côté (+ 2 m) bâtiments Eventuellement marquage au sol pour indiquer le passage de piétons	2	Moyen-élevé	Commune	
M130	Belfort (rte de) <i>Passage vers l'Allée des Soupirs</i>	Trou dans le réseau	Autoriser le passage des cyclistes	2	Bas	Commune	
M132	Marchands (Ch. des) <i>Passage jusqu'à la rue des Planchettes</i>	Trou dans le réseau cyclable: liaison actuelle uniquement accessible aux piétons (escaliers)	Installer rampe permettant de franchir l'escalier avec vélo / poussette	2	Bas	Commune	

N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M133	Allaine (quai de l')	Trou dans le réseau	Élargir la voie (+ 1-2 m) et autoriser le passage des cyclistes	2	Elevé	Commune	
M016	Jura (R. du) <i>Entre gare et rond-point route d'Alle</i>	Rue à fort trafic	Etude de détail nécessaire ! Prolongement de l'aménagement prévu pour la place de la gare ? Création d'une voie centrale à usage multiple (en prolongement des éléments centraux existants déjà?) (voir fiche 1)	3	Moyen-élevé	Canton	Tenir compte de l'intégration de ces éléments dans le projet de réaménagement de la place de la gare
M021	Gravier (R. du) <i>Carrefour avec Colombière</i>	Carrefour dangereux pour les cyclistes	Gabarits actuels ne permettent pas l'installation d'aides au tourner à gauche protégés (largeur chaussée Colombière: 6m / largeur chaussée Gravier: 7m). Réaménagement de fond serait nécessaire pour élargir la chaussée (non souhaitable)	3	Elevé	Canton	
M074	Lilas (Ch. des) / Colombière <i>Liaison avec le quartier sous l'hôpital</i>	Trou dans le réseau vers l'hôpital	Création d'une liaison piétonne: localisation exacte à étudier (servitude de passage existante? À créer?)	3	Elevé	Commune	
M107	Belfort (rte de) <i>Devant le restaurant du Moulin</i>	Parking et passage usité par les piétons: conflits potentiels	Marquage au sol pour indiquer le passage de piétons	3	Bas	Commune	
M129	Eglise (derrière l') <i>Accès jusqu'à l'Eglise des Jésuites (et Lycée) depuis la route de Fontenais</i>	Trou dans le réseau	Création d'une nouvelle liaison piétonne	3	Elevé	Commune	Selon PDDEP
M131	Prairie (Impasse de la) <i>Passage vers la route de Courgenay (accès à la piscine et à la patinoire)</i>	Liaison actuelle peu directe	Création d'une nouvelle liaison piétonne et cyclable	3	Elevé	Commune	
M173	Belfort (rte de) <i>Liaison vers la rue Elsaesser</i>	Trou dans le réseau	Créer une nouvelle liaison (pont)	3	Elevé	Commune	
M176	Elsaesser (Rue) <i>Prolongement derrière l'ancienne usine Minerva</i>	Liaison manquante	Créer une nouvelle liaison	3	Elevé	Commune	
M178	Colombière (La) <i>Liaison avec Beaupré</i>	Chemin chailé (itinéraire alternatif d'évitement de la route de Courtedoux)	Revêtement en dur	3	Moyen-élevé	Commune	
M182	Vauches (Ch. des) <i>Liaison Impasse de la Prairie</i>	Liaison manquante (axe ouest-est)	Créer une nouvelle liaison (mesure alternative ou complémentaire à M116 fiche 3)	3	Elevé	Commune	

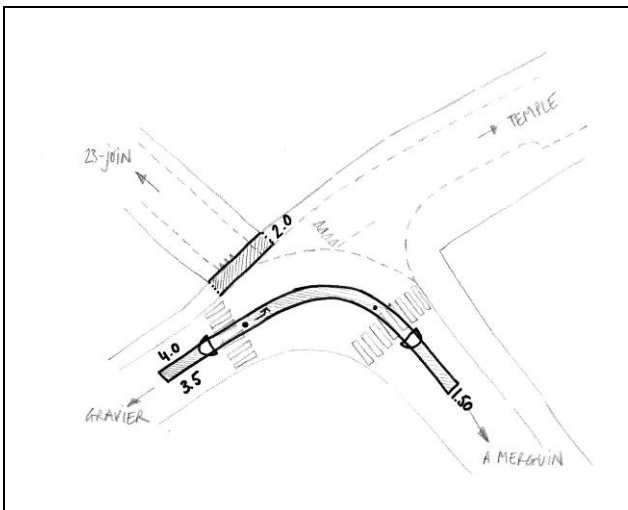
CROQUIS:



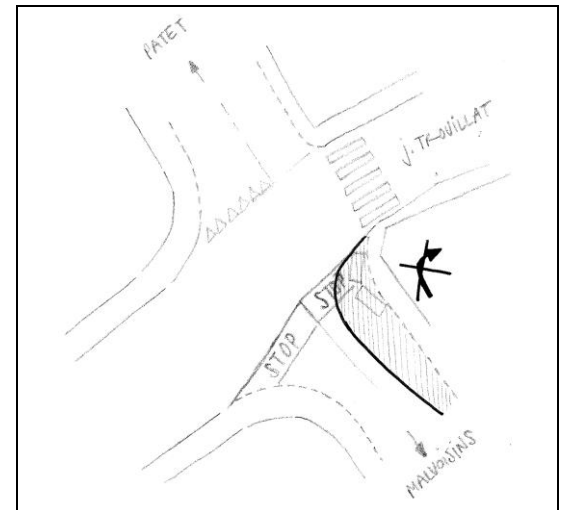
M001: Carrefour des rues Tilleuls-Temple-Baïches-Thurmann



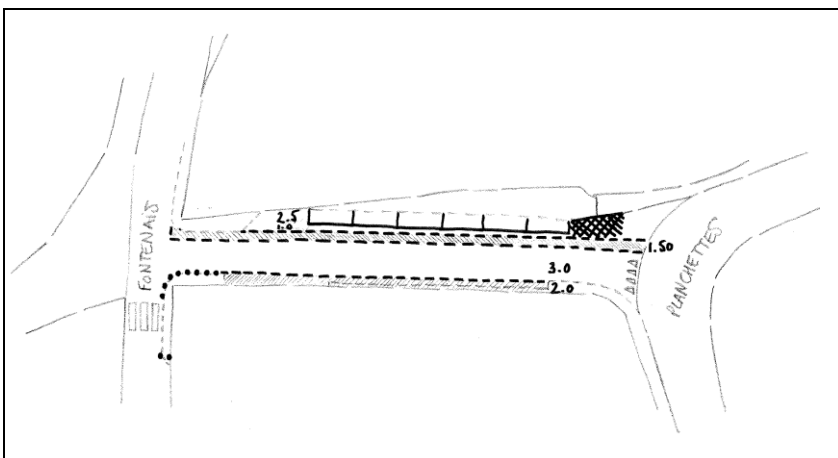
M022: Carrefour Trouillat-Péquignat



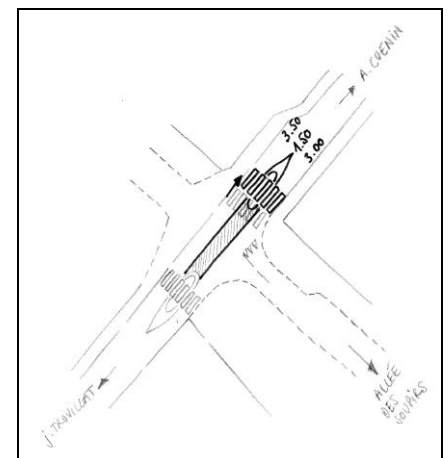
M025: Carrefour « FMB »



M069: Carrefour Trouillat-Malvoisins



M023: Rue des Planchettes



M026: Carrefour Trouillat-Soupis

Fiche 10.1 – Aménagements piétonniers des pénétrantes routières

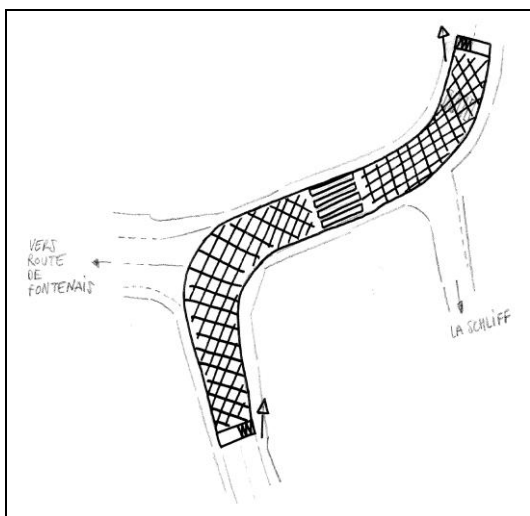
- **QUOI:**
 - Sécuriser les déplacements piétonniers
- **OÙ:**
 - Pénétrantes routières (axes à fort trafic)
- **COMMENT:**
 - Îlots aux passages pour piétons
 - Coloration de trottoirs
 - Ralentisseurs
 - Etc.



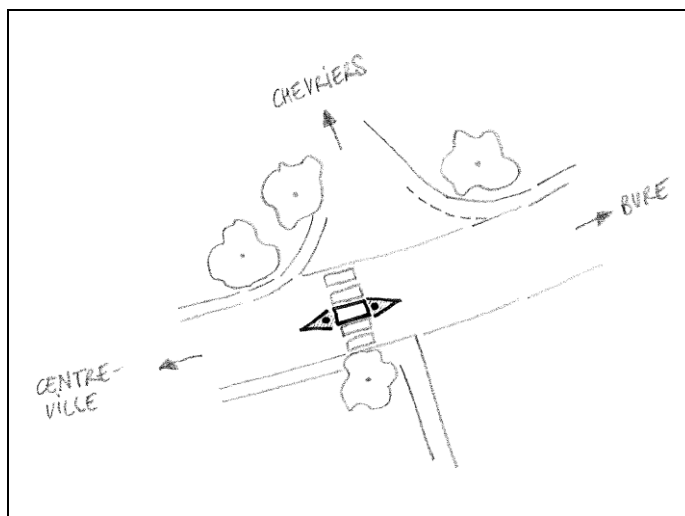
N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M093	Achille-Merguin (Rue) <i>Carrefour avec Ch. des Grands-Champs</i>	Traversée piétonne difficile	Etude de détail nécessaire! Gabarit insuffisant pour îlot central (largeur chaussée: 7 m / îlot central: minimum 1.5 m) Étudier la possibilité d'élargir la route à cet endroit là (côté garage), afin de pouvoir y créer un îlot piéton. (voir aussi M020 fiche 10.2)	1	Elevé	Commune, Canton	Itinéraire scolaire 4 - Oiselier - La Colombière
M112	Planchettes (R. des)	Endroit sans visibilité où les voitures roulent trop vite. Les écoliers peinent à emprunter le passage clouté situé au niveau de l'accès à la rue de la Schliff (situé à l'écart de la ligne directe)	Rehaussement de la zone en -S- avec modification du revêtement (effet ralentisseur). Déplacement du passage pour piéton au centre du -S- Panneaux de signalisation des deux côtés annonçant le passage pour piétons	1	Elevé	Canton	Itinéraire scolaire 6 - Juventuti/St-Ursule - ch. de la Perche Voir croquis ci-dessous
M002	Courgenay (Rte de) <i>Carrefour avec ch. de la Perche</i>	Route à fort trafic, vitesse élevée	Ajout d'un îlot central (largeur 1.5 m) pour ralentir les voitures et faciliter la traversée, supprimer bandes cyclables à l'endroit de l'îlot (3.25 m restant pour les voies de circulation - norme VSS recommande 3,5 m)	2	Moyen	Canton	Largeur chaussée: 8m - réviser gabarits exacts sur le terrain avant de passer à la mise en œuvre (source: norme VSS 640 212)
M039	Xavier-Stockmar (Rue) <i>Trottoir situé au droit de la station Shell</i>	Sortie de véhicules: manque de sécurité pour les piétons	Coloration du trottoir en rouge au droit de la zone conflictuelle	2	Bas	Canton	
M085	Bure (Rte de) <i>Carrefour Ch. des Chevriers</i>	Traversée piétonne difficile: passage clouté situé sur une intersection avec peu de visibilité des voitures venant de Bure.	Ajout d'un îlot central (marquage au sol + 2 poteaux) pour ralentir les voitures et faciliter la traversée. Vérifier gabarits exacts (largeur de 7.7 m au total est nécessaire, à trouver de part et d'autre de la route de Bure?) (voir aussi M086 ci-dessous, M011 et M140 fiche 10.2)	2	Bas	Canton	Itinéraire 11 - Stockmar - rte de Bure Largeur chaussée: 7 m Voir croquis ci-dessous
M086	Bure (Rte de) <i>Carrefour ch. de Beaupré</i>	Traversée piétonne difficile / tourner à gauche difficile pour les cyclistes venant de la ville: peu de visibilité des véhicules arrivant de Bure.	Marquage d'un îlot central (largeur 1.5 m, longueur approx. 25m) protégé par deux poteaux et prolongé jusqu'au centre du carrefour (revêtement coloré) pour faciliter la bifurcation des cyclistes (voir aussi M085 ci-dessus, et M140 fiche 10.2)	2	Moyen	Canton	Itinéraire 11 - Stockmar - rte de Bure Largeur chaussée: 9m. Gabarit OK pour îlot central (largeur: 1.5 - 2m) sur le passage piéton Voir croquis ci-dessous

N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M087	Courgenay (Rte de) <i>A hauteur du garage Tamoil</i>	Traversée piétonne difficile: route à fort trafic, vitesse élevée. Il y a déjà eu un accident grave à cet endroit.	Ajout d'un îlot central (largeur 1.5 m) pour ralentir les voitures et faciliter la traversée, supprimer bandes cyclables à cet endroit (3.25 m restant pour les voies de circulation - norme VSS recommande 3,5 m)	2	Moyen	Canton	Itinéraire 10 - Juventuti/St-Ursule - rte de Courgenay. Largeur chaussée: 8m. Révérer gabarits exacts sur le terrain avant de passer à la mise en œuvre (source: norme VSS 640 212)
M094	Xavier-Stockmar (Rue)	Traversée piétonne difficile: axe à fort trafic	Ajout d'un îlot central (largeur 1.5-2 m, marquage au sol et 2 poteaux) pour ralentir les voitures et faciliter la traversée	2	Bas	Canton	Itinéraire scolaire 12 - Stockmar - Sous-Bellevue Largeur chaussée: 9m

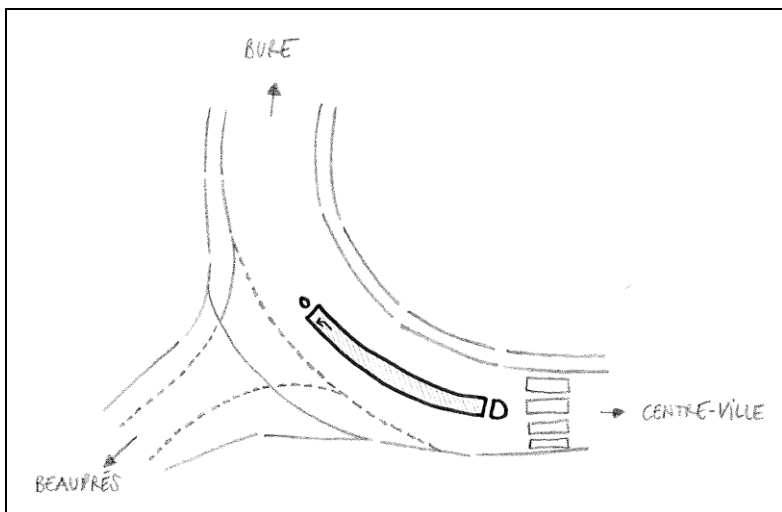
CROQUIS:



M112: Rue des Planchettes



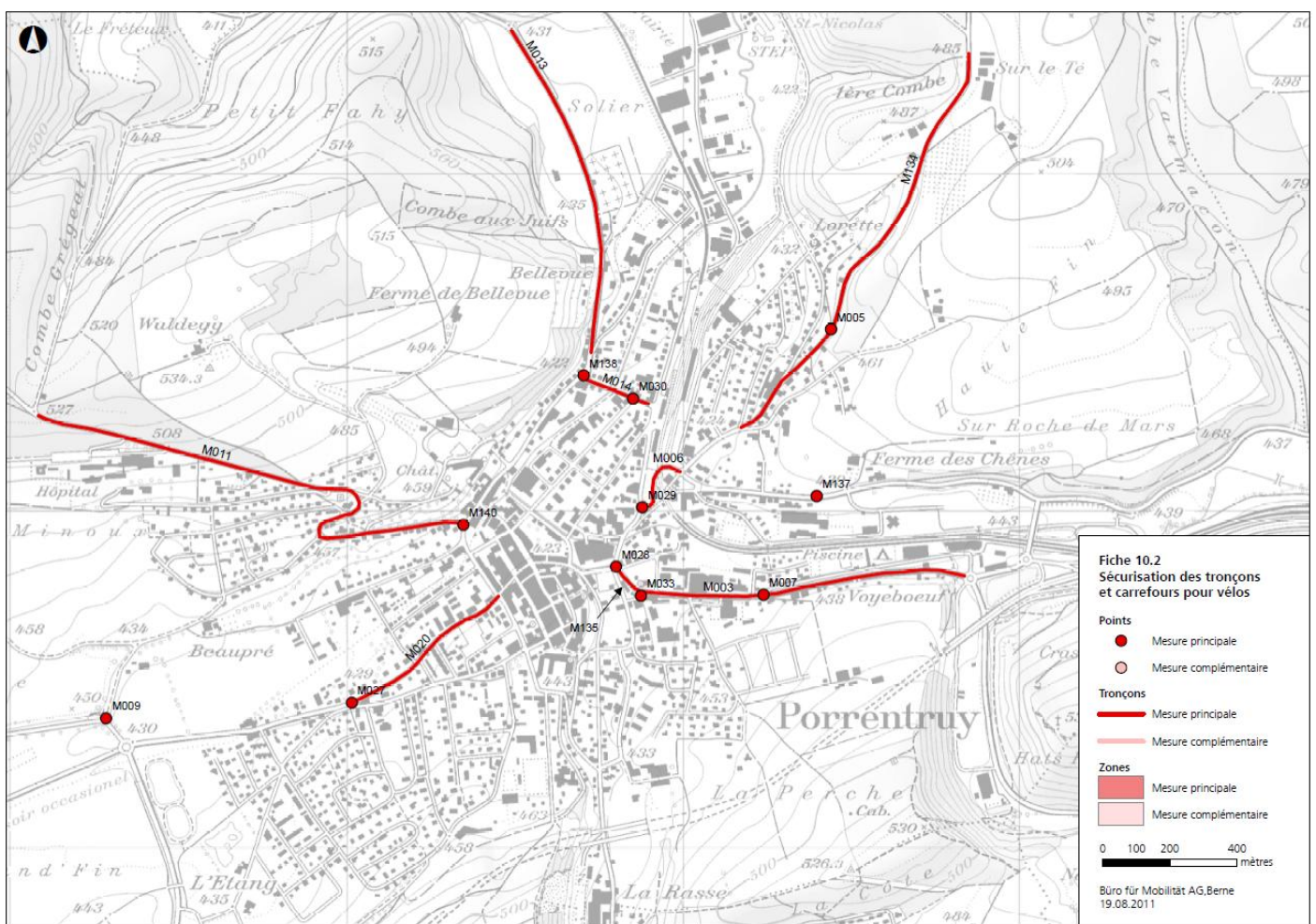
M085: Carrefour Rte de Bure – Ch. des Chevriers



M086: Carrefour Rte de Bure – Ch. de Beaupré

Fiche 10.2 – Aménagements cyclables des pénétrantes routières

- **QUOI:**
 - Sécuriser les déplacements cyclistes
- **OÙ:**
 - Pénétrantes routières (axes à fort trafic)
- **COMMENT:**
 - Bandes cyclables, en particulier à la montée
 - Aides au tourner à gauche
 - Création et sécurisation de ronds-points
 - Etc.



N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M003	Courgenay (Rte de)	Bande cyclable mal entretenue	Entretien régulier des infrastructures cyclables	1	Bas	Canton	Gabarit des trottoirs trop faible pour en faire un espace mixte vélos-piétons (au moins 3 m selon PRO VELO et Mobilité piétonne)
M006	Alle (Rte d') <i>Viaduc au-dessus des voies CFF</i>	Chaussée rarement nettoyée sur les bas-côtés	Entretien (nettoyage des bords de route, y.c. bande cyclable direction Alle)	1	Bas	Canton	
M020	Achille-Merguin (Rue)	Rue à fort trafic	Etude de détail nécessaire ! Différentes variantes à examiner Variante 1 : bandes cyclables des deux côtés de la route Variante 2 : Voie centrale banalisée possible si TJM max. 10'000 vcles et si part des poids-lourds dans le trafic n'excède pas 6% (voir aussi M093 fiche 10.1) Variante 3 : Marquage de bandes colorées en bordure de chaussée (largeur 0.6 m), induisant un rétrécissement optique du bord de la chaussée pour les véhicules motorisés (voir norme VSS 640 214)	1	Bas (v2) Moyen (v1)	Canton	Largeur chaussée: 7 à 8 m Données de comptage manquent pour pouvoir confirmer la variante 1 Variante 3: voir photo ci-dessous
M033	Planchettes (R. des) <i>Carrefour avec rte de Courgenay</i>	Rond-point délicat pour les cyclistes	Autoriser passage cycliste sur pont récent au-dessus du Bacavoine (itinéraire alternatif)	1	Bas	Canton	
M005	Coeuve (Rte de) <i>Entre rte de Coeuve et Ch. de l'Ermitage</i>	Bifurcation à gauche (direction Coeuve) à sécuriser	Aide au tourner à gauche avec borne/flot de protection avant-après si les gabarits le permettent: - Largeur minimale surface d'attente: 1.5 m - Largeur minimale des voies: 3.10 à 3.60 m	2	Bas	Canton	Chaussée: 7-8 m
M007	Courgenay (Rte de) Carrefour Chemin des Bains	Bifurcation à gauche vers chemin des bains à sécuriser	Sécuriser l'aide au tourner à gauche existante à l'aide de protections devant et derrière (petits îlots) (3.25 m restant pour les voies de circulation - norme VSS recommande 3,5 m)	1	Bas	Canton	Dans le cadre du réaménagement de l'Allaine, concevoir un accès cycliste par-dessus l'Allaine au niveau du CPP. Les parkings du CCP pourrait aussi être utilisés pour la patinoire et la piscine. Largeur chaussée: 7-8m. Largeur minimale surface d'attente: 1.5m Voir croquis ci-dessous

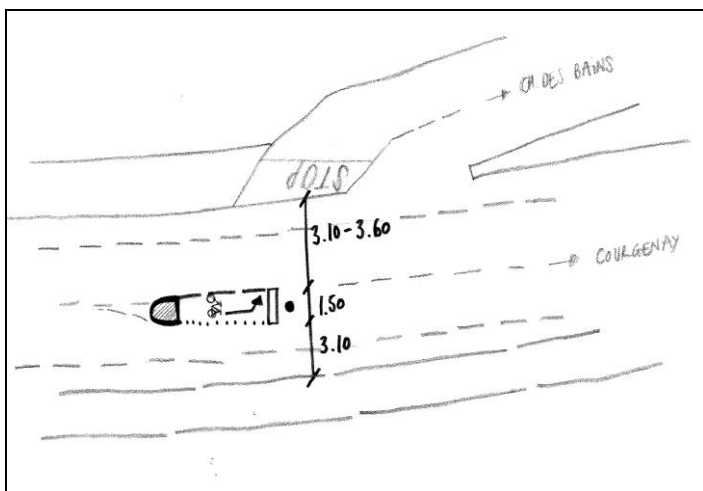
N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M009	Courtedoux (Rte de) <i>Entrée de ville</i>	Route à fort trafic et dangereuse pour les cyclistes	Dévier les cyclistes par Beaupré-Colombière pour/de Courtedoux et par l'ancienne Rte de Bressaucourt pour/de Bressaucourt	2	Bas	Commune, Canton, SuisseMobile	
M011	Bure (Rte de)	Axe à fort trafic, forte pente	<p>Etude de détail nécessaire (nombreux points potentiellement conflictuels, avec traversées routières pour piétons, sorties de garages privés, aides à tourner à gauche pour vélos)!</p> <p>Examiner la possibilité d'une bande cyclable à la montée, marquée tout le long de la route.</p> <p>Ou aménagements par tronçons, comme suit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partie inférieure de la route (jusqu'au croisement Beaupré): élargir trottoir à 2,5-3 m, bordure de hauteur moyenne et franchissable; autoriser circulation vélos sur trottoir à la montée. - Partie médiane (croisement Beaupré-Minoux): pas de mesure simple à mettre en œuvre (gabarits étroits, virages). La sécurisation des cyclistes passerait par une péjoration des conditions piétonnes déjà précaires - Partie supérieure (Minoux-hôpital): gabarits actuels trop étroits pour marquage d'une bande cyclable dans le sens de la montée. Etudier la possibilité d'élargir le profil de la route afin d'introduire cette mesure. <p>(voir aussi M140 ci-dessous, ainsi que M086 et M085 fiche 10.1)</p>	2	Elevé	Canton	<p>Gabarits:</p> <p>Partie inférieure: chaussée 7 m, trottoir 2 m</p> <p>Partie médiane: chaussée 7 m, trottoirs de 1 m chacun</p> <p>Partie supérieure: chaussée de 6m juste après le chemin des Minoux direction de sortie de ville, de 7m plus loin en sortie de ville.</p>
M027	Courtedoux (Rte de) <i>Carrefour de Belle-Croix</i>	Carrefour complexe: quatre routes arrivent sur le carrefour, passages peu clairs, dangereux pour les cyclistes	<p>Etude de détail nécessaire!</p> <p>Mise en place d'un rond-point ovale (dimensions à définir) ou rond (diamètre env. 24 mètres)</p>	2	Elevé	Canton, Commune	Voir croquis ci-dessous
M028	St-Germain (Faubourg) <i>Rond-point Route de Courgenay</i>	Rond-point délicat pour les cyclistes, route à fort trafic	Sécurisation: marquage au sol rouge	2	Bas	Canton	Voir croquis ci-dessous
M029	Jura (R. du) <i>Rond-point Route d'Alle</i>	Rond-point délicat pour les cyclistes, route à fort trafic	Sécurisation: marquage au sol rouge	2	Bas	Canton	
M134	Coeuve (Rte de)	Route à fort trafic, forte pente	Route trop étroite pour le marquage d'une bande cyclable; renforcer l'itinéraire alternatif bifurquant vers Haute-Fin et permettant d'éviter la route de Coeuve	2	Bas	Canton	

N°	Rue	Point faible	Mesure	Priorité	Coûts	Instances concernées	Remarque
M138	Belfort (rte de) <i>Carrefour avec X. Stockmar</i>	Carrefour important, axe très fréquenté, bifurcations cyclistes difficiles, aménagement ne correspondant plus aux standards actuels	Etude de détail nécessaire! Rond-point (diamètre 24 m.), rétrécissement de l'entrée sur route de Belfort (en zone 30) (voir aussi M031 fiche 3)	2	Elevé	Canton	Voir croquis ci-dessous
M140	Bure (Rte de) <i>Carrefour avec rue du Gravier</i>	Carrefour difficile pour cyclistes, traversée piétonne inadéquate et dangereuse, trottoir inutilisé	Etude de détail nécessaire! Variante 1: rétrécissement de l'entrée de la route de Bure (élargissement des trottoirs de part et d'autre); déplacement du passage pour piéton à l'entrée de la route de Bure; si gabarits suffisants, marquage d'une présélection cycliste pour le tourner à gauche depuis la route de Bure vers le Fbg de France. Variante 2: rond-point?	2	Elevé	Canton	Voir croquis ci-dessous
M013	Belfort (Rte de) <i>Hauteur de l'hôtel Bellevue</i>	Route à fort trafic, pente	Tronçon du passage piéton entre marbrerie et hôtel Bellevue jusqu'au cimetière: suppression du trottoir côté forêt, décalage des voies de circulation de manière à pouvoir marquer une bande cyclable à la montée (largeur: min 1.25m) Tronçon du cimetière vers la sortie de ville: étudier la possibilité d'un élargissement de la chaussée pour marquer une bande cyclable de chaque côté.	3	Elevé	Canton	Gabarits (marbrerie - cimetière): Chaussée 7m. Trottoirs 2m de chaque côté
M014	Xavier-Stockmar (Rue)	Sécurisation discontinue	Prolonger les bandes cyclables jusqu'à la gare? (interrompre les BC env. 15 m avant le rond-point pour laisser le cycliste le temps et la distance nécessaires à sa réinsertion dans le trafic)	3	Bas	Canton	Largeur chaussée: 10m Tenir compte du projet de réaménagement de la place de la gare (voir fiche 1)
M030	Xavier-Stockmar (Rue) <i>Carrefour Auguste-Cuenin</i>	Rond-point délicat	Sécurisation: marquage au sol rouge	3	Bas	Canton	
M135	Courgenay (Rte de)	Axe fortement fréquenté	Prolongement des bandes cyclables / de la voie centrale banalisée jusqu'à l'entrée du rond-point St-Germain (interrompre les BC env. 15 m avant le rond-point pour laisser le cycliste le temps et la distance nécessaires à sa réinsertion dans le trafic)	3	Bas	Canton	Largeur chaussée: 8m jusqu'au rond-point
M137	Alle (Rte d')	Vitesse des véhicules élevée (ralentisseur ne joue pas son rôle), pas de mesures de protection pour les cyclistes	Réaménager le ralentisseur	3	Moyen	Canton	

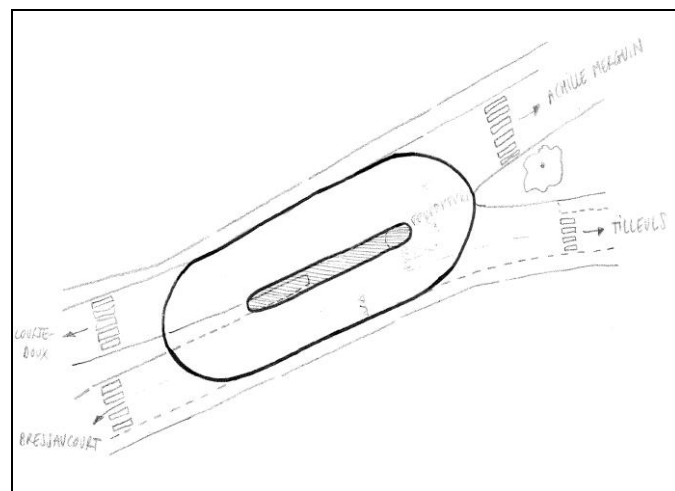
CROQUIS / ILLUSTRATION:



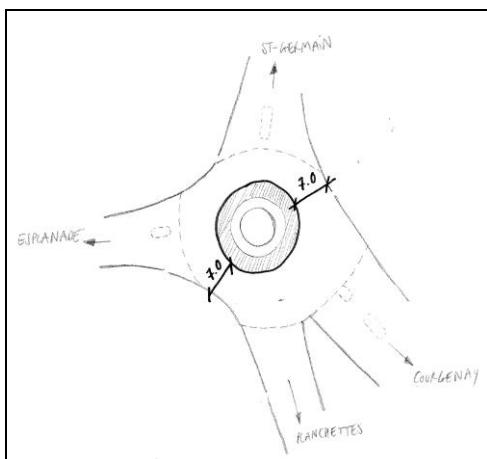
M020: Exemples de bandes latérales colorées (rétrécissement optique) – (photos: norme VSS 640 214)



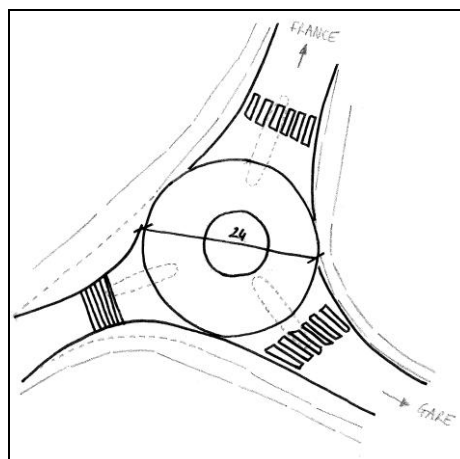
M007: Carrefour Rte de Courgenay – Ch. des Bains



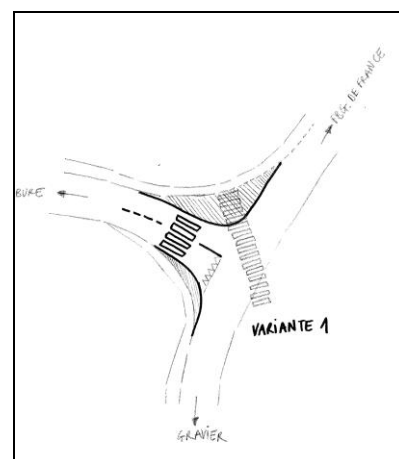
M027: Carrefour de Bellecroix (Courtedoux-Bressaucourt)



M028: Rond-point St-Germain



M138: Carrefour Stockmar-Belfort



M140: Carrefour Bure-Gravier

6.2 Mesures non infrastructurelles

6.2.1 Mesures « soft »

En plus des interventions concernant les infrastructures de transport, il est indispensable que la politique de promotion des modes doux à Porrentruy repose également sur des mesures « soft ». Celles-ci ont pour but d'une part de rendre attractive la pratique de la marche, du vélo et de la mobilité combinée, et d'autre part de faciliter ces pratiques. Ces mesures cumulent des avantages en termes de coût (généralement peu élevé), de rapidité de mise en œuvre (pas de long processus de planification nécessaire), de visibilité (capital sympathie très élevé, excellente base de communication) et d'effet (renforcement significatif des infrastructures mises en place).

> fiche 11

Fiche 11 – Mesures « soft »

- **QUOI:**
 - Faciliter le recours aux modes doux
 - Renforcer l'attractivité des modes doux
- **OÙ:**
 - Mesures concernant toute la ville
- **COMMENT:**
 - Développement et offre de prestations de service à la population



Photos: Pro Velo, 20 minutes.fr. bfm

N°	Mesure	Priorité	Instances concernées
11.1	Sensibilisation et information		
	Feuille d'information « à pied à l'école » Information destinée aux parents d'enfants entrant à l'école (lignes de Pédibus existantes, procédure pour en mettre une en place, itinéraires scolaires sécurisés, enjeux du chemin de l'école)	1	APEP ATE
	Information « Porrentruy bouge » Informations régulières à la population sur les actions entreprises par la Ville en faveur des piétons / cyclistes et sur les offres existantes (voir aussi fiche 13) Première communication dans la presse + Journal de Porrentruy, avec 4-5 mesures majeures et pas trop coûteuses, visant à rassembler/enthousiasmer les politiciens et citoyens. Par ex: aménagement de la rue de l'Oiselier (M051, fiche 5), aménagements permettant un accès sécurisés à la piscine / patinoire (M087 et M002 fiche 10.1, M135 et M007 fiche 10.2), aménagements de quelques points en vieille ville sans opposition (M181 fiche 6), aménagements de bandes cyclables prioritaires et bien visibles (M020, M011, M016 ?) (voir aussi fiche 12)	1	Commune
	Slow-up Une journée sans trafic en ville de Porrentruy	2	Commune
	Marché de la mobilité Une journée d'action et d'information autour de la mobilité durable (dans le cadre de la semaine de la mobilité)	2	Commune
	Conseil mobilité individualisé 10 citoyens par année se font conseiller par un professionnel	3	Commune Bureau spécialisé
	Apéro mobilité pour les entreprises Présentation de la gestion de la mobilité et de différentes offres en mobilité (Job-Abo, Mobility Carsharing, etc.)	3	Canton
	Conférence, ateliers de discussion annuels « Porrentruy en mode doux »	3	Commune Bureau spécialisé
11.2	Paquet « vélo »		
	Cours de conduite cyclistes pour adultes / poursuite des cours pour les enfants	1	Police

			(PRO VELO)
	Bike to school Encouragement des établissements scolaires à participer à l'action nationale	1	PRO VELO
	Bike to work Encouragement des entreprises et services de l'administration communale à participer à cette action nationale (en juin)	1	PRO VELO
	Bourse aux vélos Marché aux vélos de 2 ^{ème} main, de particuliers à particulier (lancement de la saison du vélo)	1	PRO VELO
	Test de vélos pliables Stand de démonstration, tests de courte ou moyenne durée	1	Magasins de cycles
	Mise à disposition de vélos (en libre service ou non) 10 vélos à emprunter - gratuitement ou à prix attractif - en été, pour les touristes ou les Bruntrutains (projet Caritas)	2	SuisseRoule Caritas
	Action « atelier de réparation de vélo » Petites réparations gratuites (lancement de la saison du vélo) Petit cours de formation (1/2 journée): dépannage de base	2	PRO VELO Magasins de cycles
	Vélobus Sur le même mode que le Pédibus, mais à vélo	2	ATE
	Surveillance des vélos stationnés à la gare (vélostation) Voir aussi fiche 8)	2	Commune, CFF, Canton
	Itinéraires touristiques Découvrir Porrentruy et l'Ajoie en vélo (recherche d'itinéraires attractifs, petit dépliant, signalisation)	2	JuraTourisme GSA
	Service de livraison des courses à domicile En fonction de l'expérience menée par la Ville de Delémont	3	Commune
11.3	Paquet « vélo à assistance électrique » (VAE)		
	Test de vélos électriques Stand Newride (essais de courte durée) + éventuellement tests durant 48 heures	1	Newride Magasins de cycles
	Bornes de recharge pour vélos électriques Localisations pressenties: gare, haut de ville, château	1	Commune
	Subventions à l'achat d'un VAE Bon de 300.- pour l'achat d'un VAE (max. 10 par année)	1	Commune
	Itinéraires touristiques VAE Découvrir Porrentruy et l'Ajoie en VAE (recherche d'itinéraires attractifs, petit dépliant, signalisation)	2	JuraTourisme GSA
11.4	Paquet « marche à pied »		
	Pédibus Information et encouragement à la mise en place de nouvelles lignes de Pédibus	1	APEP
	Journée internationale à pied à l'école Encouragement à la participation à la journée d'action européenne	1	ATE
	Petit plan piéton Plan de ville simplifié indiquant les durées de trajet à pied entre les destinations principales	2	Commune
	« Action podomètre: ça marche dans ma ville » Distribution de compteurs de pas, objectif 10'000 pas par jour, concours avec prix à remporter	2	Commune
	Mise en place d'itinéraires touristiques thématiques Petit dépliant, signalisation, guide i-pod	2	JuraTourisme
11.5	Paquet « mobilité combinée » (voire aussi fiche 8)		
	Plan de localité avec infos de mobilité (emplacements véhicules Mobility, places de parc vélos, arrêts et lignes de bus, etc.)	1	Commune
	Consignes à la gare (voire aussi fiche 8)	1	Commune, CFF
	Information aux arrêts de bus (voire aussi fiche 8)	2	Commune, CarPostal
	Set mobilité pour les nouveaux arrivants Plans (localité avec infos mobilité), réseau bus, bon pour tester Mobility / pour une carte journalière TP / pour un trajet en taxis / etc.)	2	Commune
	Cours « être et rester mobile » Destinés aux personnes âgées, pour apprendre à se déplacer en TP (distributeurs à écran tactile)	2	Commune, Canton

6.2.2 Communication

Une stratégie globale de communication est à concevoir autour de la mise en œuvre du programme de promotion de la mobilité douce. Basé sur une approche marketing, elle définit les éléments permettant de «vendre» l'action de la Ville de Porrentruy en matière de mobilité douce auprès de la population (visuel, slogan, plan de communication, messages positifs, médias utilisés, etc.).

La mise en œuvre du concept de mobilité douce doit ainsi être menée comme une campagne (= véritable programme composé de différents projets), accompagnant la réalisation de chaque mesure, qu'elle soit infrastructurelle ou non.

> fiche 12

Fiche 12 – Communication

- **QUOI:**
 - Sensibiliser la population aux enjeux liés à la pratique du vélo, de la marche à pied et de la mobilité combinée
 - Informer la population des actions entreprises par la Ville de Porrentruy et des offres à disposition
- **OÙ:**
 - Mesures concernant toute la ville
- **COMMENT:**
 - Mettre en place une campagne de communication
 Cette campagne doit:
 - être clairement identifiable et facilement reconnaissable par la population (marque, slogan, visuel)
 - être présente de manière la plus continue possible dans le temps (planification du travail médias et des actions)
 - avoir un/des messenger/s éminent/s
 - contenir un message central et positif
 - être axée sur différents groupes-cibles.
 - Développer un concept de communication afin de définir les éléments ci-dessus



Photos: bfm, Ville de Zürich

Mesures	Coûts uniques (en CHF) (2012)	Coûts annuels (en CHF) (dès 2013)
Concept de communication	3'000	
Articles et annonces dans la presse locale	0	10'000 ¹²
Campagne d'affichage	0	
Séances d'information	0	
Site internet	0	
Brochure d'information	0	
Création d'un logo "Porrentruy bouge"	5'000	
Total communication	8'000	5'000

Voir aussi: fiche 11, paquet « sensibilisation et information »

¹² Les coûts peuvent être maintenus à bas prix si les tâches de communication sont effectuées par l'administration communale. Sont pris en compte dans ce montant : frais de conception et d'impression de matériel de communication, autres frais

6.2.3 Organisation, fondements et financement

La mise en œuvre du programme doit s'accompagner de structures claires. Organisation, responsabilités, procédures et ressources humaines nécessaires garantissent la bonne mise en œuvre du programme et son suivi. Elles offrent un cadre aux échanges et à la collaboration entre partenaires (élus politiques, administration communale et cantonale, groupes d'intérêts). Il s'agit donc en particulier de mettre en place (réactiver ?) un groupe de travail « mobilité douce », permettant aux acteurs concernés d'échanger des informations et réfléchir ensemble aux solutions à développer pour renforcer la part des modes doux dans les déplacements à Porrentruy.

Il est en outre indispensable que la Ville se dote des outils lui permettant 1/ de connaître la situation actuelle (statistiques, comptages) et 2/ d'évaluer les effets des mesures prises, ceci dans une visée de pertinence et d'efficacité de la politique mise en place.

Dans l'idée d'assurer au développement des modes doux une assise solide, il est recommandé d'octroyer à celui-ci un ancrage légal fort et liant pour les autorités. La garantie qu'un financement viendra chaque année soutenir la mise en place des mesures recommandées dans ce rapport constitue également une condition sine qua non au succès de la démarche menée.

> fiche 13

Fiche 13 – Organisation, fondements et suivi

- **QUOI:**
 - Octroyer une base solide au développement des modes doux
 - Mesurer l'efficacité des politiques menées
- **OÙ:**
 - Mesures concernant toute la ville
- **COMMENT:**
 - Construire une structure de travail claire (« task force mobilité douce »)
 - Définir une base légale
 - Créer les bases de données nécessaires à une intervention fondée et efficace
 - Octroyer un financement annuel à la mise en place des mesures de promotion des modes doux



Photos: bfm, Viamalablog.ch

N°	Mesure	Priorité	Coût approximatif	Instances concernées	Remarque
13.1	Création d'un groupe mobilité douce , regroupant des représentants aux intérêts divers (commune, ATE, PRO VELO, APEP, UCL, experts) ; rencontres trimestrielles	1	2'500.- / an (jetons de présence)	Commune, groupes concernés	-
13.2	Création d'une base de données permettant de connaître la situation actuelle: <ul style="list-style-type: none"> - Comptages des véhicules (y compris vélos et piétons) - Statistique des accidents (localisation, motif, usagers impliqués) - Sondages d'opinion et de satisfaction 	1	10'000.- / 5 ans	Commune, Canton	-
13.3	Développer un système d'indicateurs quantitatifs permettant de mesurer l'effet des mesures prises et, au besoin, de réorienter l'action (p. ex. nombre de vélos stationnés à la gare, nombre de personnes ayant suivi un cours de conduite cycliste, etc.) ; évaluations régulières	2	10'000.- de développement (puis comptages effectués par la Ville)	Commune	-
13.4	Définition des bases légales nécessaires à la mise en place d'une politique permanente et prioritaire de promotion des modes doux	1	-	Commune Population ?	-
13.5	Définition du cadre financier nécessaire à la mise en place des mesures de promotion des modes doux (crédit spécial, poste du budget ordinaire ?)	1	-	Commune Population ?	-

7 Références et sources

- Commune de Porrentruy, Plan d'aménagement local: projet de ville, plan directeur d'aménagement local, plan directeur des déplacements et des espaces publics, 2011
- République et Canton du Jura, Plan directeur cantonal, 2004
- Fonds de carte: Office fédéral de la topographie, Service du cadastre de la Ville de Porrentruy
- Guichet cartographique du canton du Jura
- Mobilidée, Plan de mobilité scolaire de la Ville de Porrentruy, 2008
- Normes VSS
- Office fédéral de la statistique, infothèque, système d'informations régional sur les pendulaires et les moyens de transport, 1990 et 2000
- OFROU, Coûts occasionnés par la construction des infrastructures de mobilité douce les plus courants, 2010
- OFROU, La mobilité douce dans les projets d'agglomération, 2007
- OFROU, Stationnement des vélos, 2008
- SuisseMobil, réseau des itinéraires piétons et cyclables

8 Remerciements

Les auteurs de ce rapport remercient l'ensemble des membres du groupe de travail pour leur contribution lors des différentes réunions, ainsi que les groupes d'intérêt ayant pris part à la consultation.

Membres du groupe de travail:

- Valérie Cerf
- Pierre-André Crausaz
- François Laville
- François Rebetz
- Frédéric Siess

Groupes d'intérêts ayant pris part à la consultation

- Association des Parents d'Elèves de Porrentruy
- ATE Association transports et environnement, section Jura
- PRO VELO Jura
- Groupe sportif Ajoie
- Foyer de Porrentruy
- Union du commerce local de Porrentruy
- Association des guides de Porrentruy

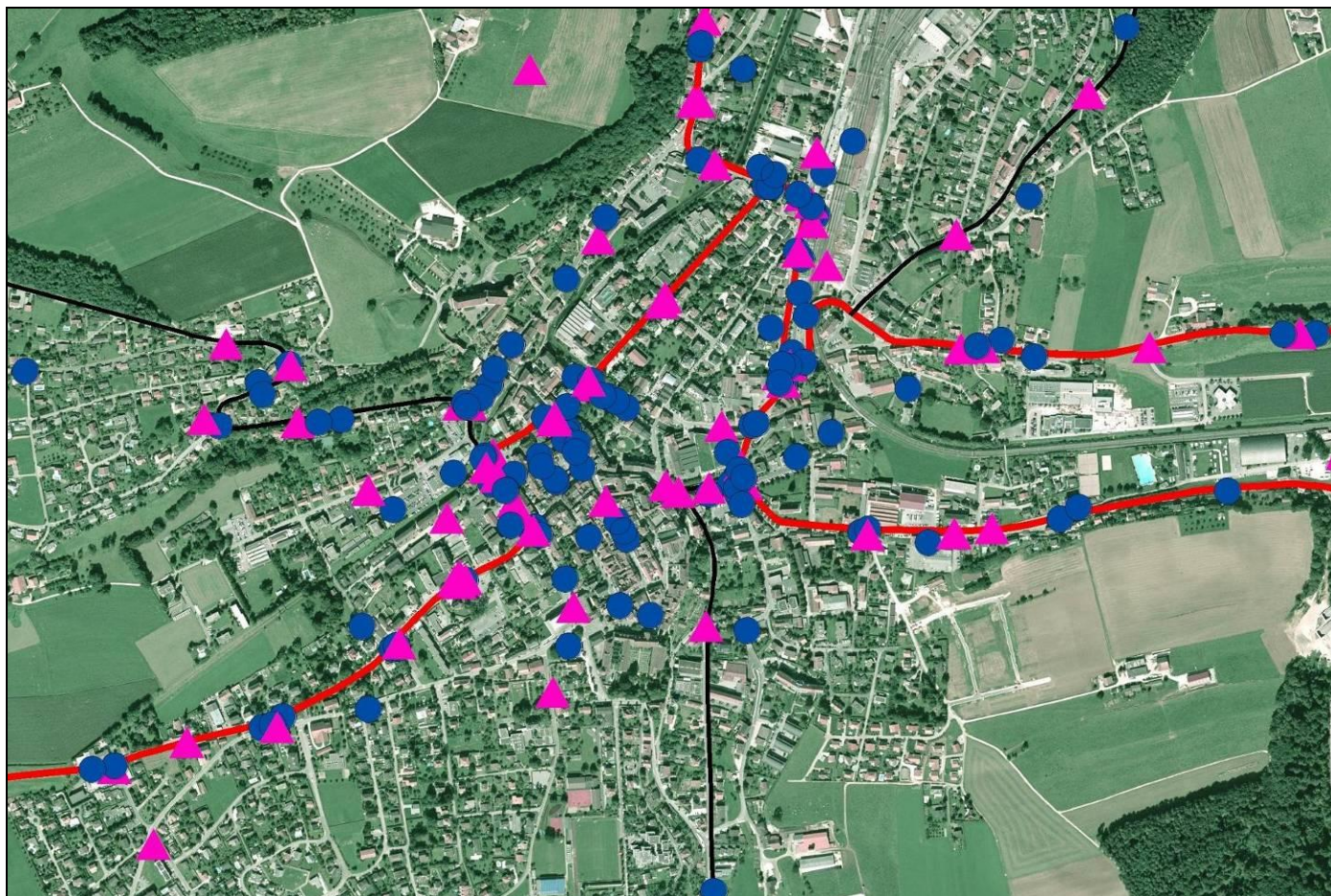
9 Annexes

Annexe 1: Localisation des accidents



Figure 11: Localisation des accidents sur la commune de Porrentruy (auteur: Police Cantonale du Jura)

Légende:
Triangles roses: blessés
Ronds bleus: dégâts matériels
Croix noires : décès



Extrait de la carte précédente (centre-ville)

Légende:

Triangles roses: blessés

Ronds bleus: dégâts matériels

Annexe 1: plan vélo



Figure 12: Temps de parcours entre les principaux points d'attraction à Porrentruy (source: PRO VELO JURA)

Annexe 2: réseaux piétonnier et cyclable

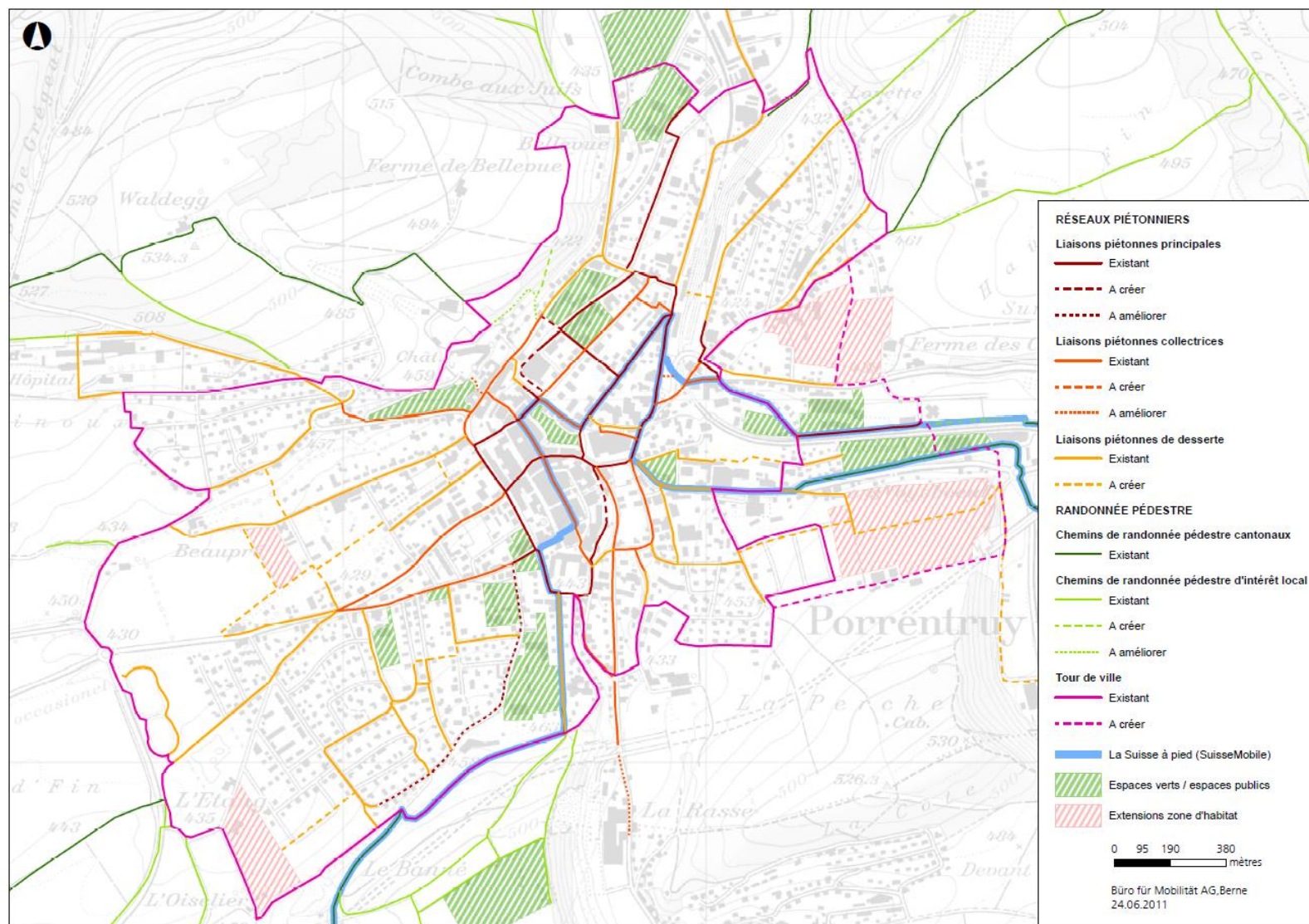


Figure 13: Réseau piétonnier

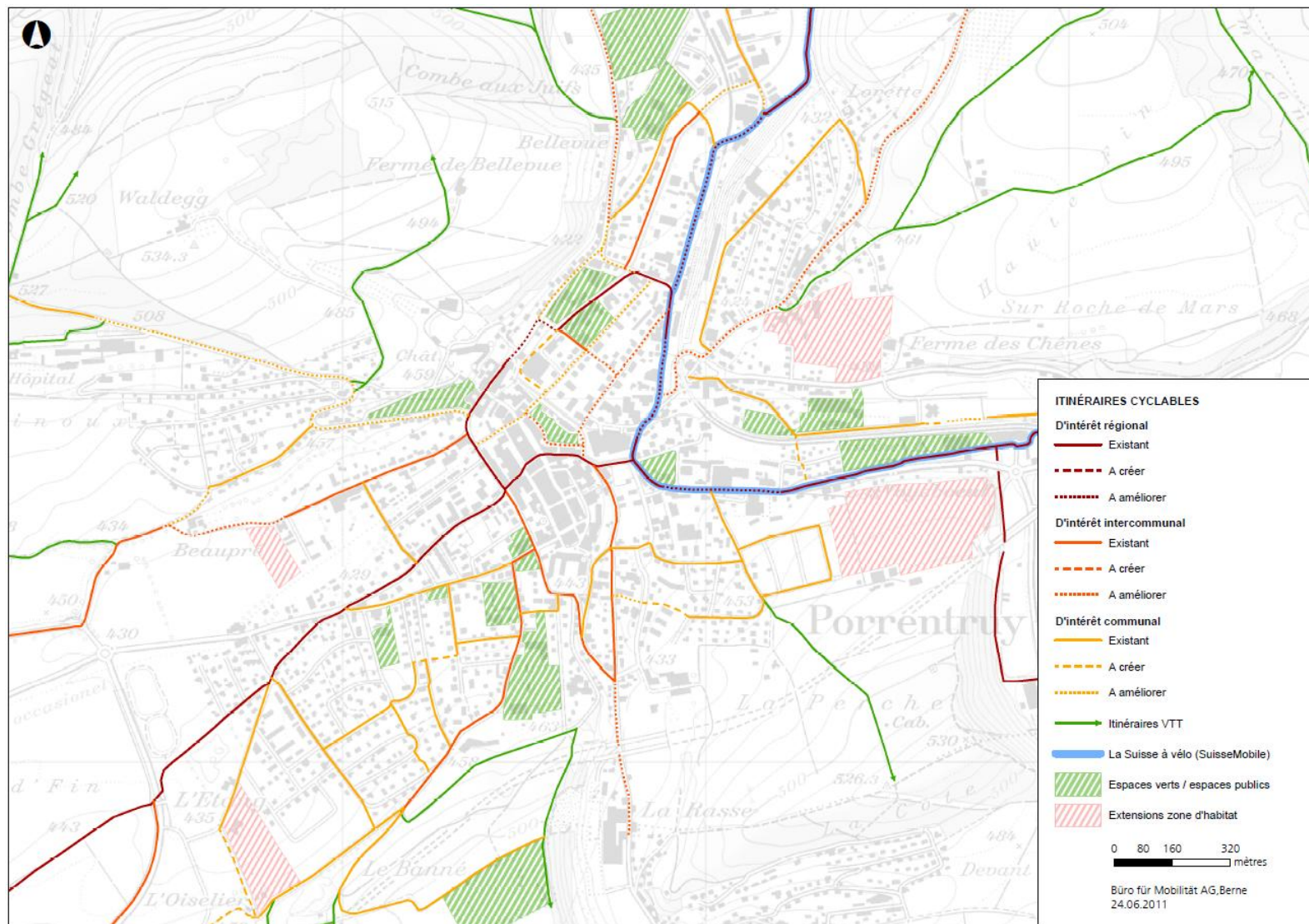
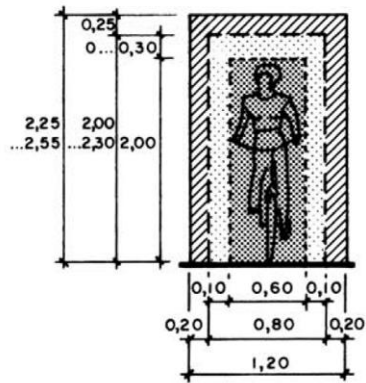


Figure 14: Réseau cyclable

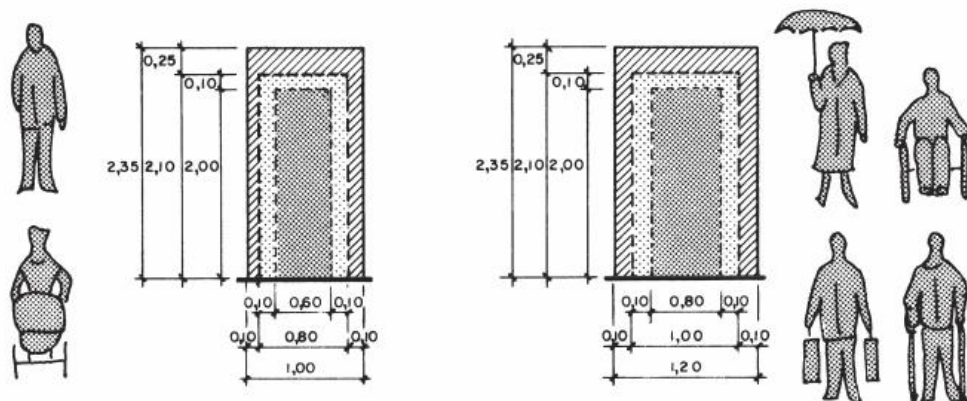
Annexe 3: Standards d'aménagement (compléments bfm)

Annexe 3.1: Gabarits

Gabarits des deux-roues légers:



Gabarit des piétons:



Source: norme VSS SN 640 201

Annexe 3.2: Standards d'aménagement pour les installations de stationnement vélos

Quantité

- à définir sur la base de **comptages** réalisés à des moments appropriés (ex. heures de cours pour les écoles, heures d'ouverture des magasins pour les zones commerciales)
- pour faire face aux augmentations futures, tenir compte d'un **facteur d'augmentation** lors du comptage (+ 15-20%)

Accessibilité

- miser sur la sécurité > éviter conflits avec autres usagers
- doit pouvoir se faire en roulant > attention aux revêtements, rebords, rampes
- situer les places **à proximité de l'entrée** du bâtiment

Types d'installation

- installations **fermées** (verrouillables) > pour des stationnements de longue durée (logements)
- installations **ouvertes** > pour des stationnements de courte durée (clientèle d'un magasin)

Système de supports et de verrouillage

- offrent une **protection efficace contre le vol** (verrouillage du cadre du vélo) > arceaux, poteaux
- évitent les dommages de type **chutes de vélos** > appui du cadre du vélo contre le support)
- adapté à la densité de vélos souhaitée > arceaux pour les centres-villes, glissières avec surélévation alternée pour les gares
- ne pas oublier les véhicules plus volumineux > remorques à vélos par ex.



Les supports de type "étriers de roue avant" ou "supports de guidon" n'offrent pas de protection suffisante contre le vol ou les dommages
photo: verkehrspuls



Supports recommandés pour le stationnement de courte et de longue durée
photos: OFROU



Toiture

- Obligatoire pour les places de stationnement longue durée
- **Dimensions adéquates**: hauteur du toit permettant un accès sans danger; largeur et longueur protégeant contre les intempéries (photo: OFROU)



Eclairage

- Important pour réduire tout **sentiment d'insécurité** et les difficultés de stationnement liées à l'obscurité



(photo: verkehrspuls)

Signalétique

- **Panneaux et marquage** au sol pour éviter la colonisation des places par les deux-roues motorisés
- **Balisage** pour trouver rapidement les possibilités de stationnement



(photos: Büro für Mobilität AG, OFROU)

Equipements complémentaires

- Pour les stationnements de longue durée
- **Bornes de recharge** pour vélos électriques
- Pompes à vélo
- Casiers de rangement (casques, pèlerines contre la pluie)



(photo: OFROU)

Service d'ordre et entretien

- Propreté et bon état des installations les rendent plus attractives
- Ramassage des vélos abandonnés

Annexe 3.3: Standards d'aménagement pour les zones 30

Entrée de zone

- Le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un **aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte** (mieux reconnaître les transitions entre réseau routier usuel et zone).¹³
- Eléments d'aménagement possibles: rétrécissements, trottoir continu, changement de revêtement et/ou totem en combinaison avec une signalisation adéquate.¹⁴



Photos: Bureau de Prévention des Accidents (gauche), Büro für Mobilität AG (milieu et droite)

Marquage au sol

- La marque «zone 30» peut être placée aux entrées de zone (voir norme VSS SN 640 851), et répétée dans la zone, pour rappeler la limitation de la vitesse à 30 km/h.



Photo: Mobilité Piétonne

Aménagements au sein de la zone

Pour renforcer le caractère et l'ambiance spécifique d'une zone 30, des aménagements de modération de trafic peuvent y être réalisés, tels que décrochements verticaux ou horizontaux (places de stationnement, chicanes, éléments floraux, rétrécissements de la chaussée) (voir normes VSS SN 640 212 et SN 640 213).

¹³ Ordonnance sur les zones 30 et les zones de rencontre (RS 741.213.3), art. 5 al.1

¹⁴ Bureau de prévention des accidents bpa, *Recommandations de mesures techniques de circulation. Entrée de zone 30*, Brève d'infos 32-VT, 2009



Photos: Büro für Mobilität AG (haut et bas gauche), ATE / Marianne Brunner (en bas à droite)

Traversées piétonnes en zone 30

- L'aménagement de passages piéton n'est en principe pas admis dans les zones 30 (ordonnance sur les zones 30, art. 4 al. 1). Ceux-ci sont toutefois tolérés dans certains cas, notamment aux abords des écoles et des homes (besoins particuliers de protection des piétons, flux piétons importants).
- Des alternatives au passage piéton peuvent être mise en place sous forme d'aménagements (rétrécissements de la chaussée par ex.) ou de marquage de surfaces colorées améliorant les conditions de traversée (voire illustrations ci-dessus).

Annexe 3.4: Standards d'aménagement pour les zones de rencontre (20 km/h)

Entrée de zone

- Comme pour la zone 30, l'entrée et la sortie des zones de rencontre doivent être marquées et aménagées de manière à obtenir un effet de porte. À l'entrée d'une zone de rencontre, la marque «Zone 20» sur la chaussée n'est pas autorisée (cf. norme VSS SN 640 851).
- Éléments d'aménagement possibles: rétrécissements, trottoir continu, changement de revêtement et/ou totem en combinaison avec une signalisation adéquate.¹⁵



Photos: Bureau de prévention des accidents, Büro für Mobilität AG

Marquage au sol

- Le marquage de surfaces colorées peut être utilisé au sein de la zone pour rappeler le régime en vigueur.
- Le régime peut également être rappelé par la marque « 20 ».



Photo: Mobilité piétonne

Aménagements au sein de la zone et mobilier urbain

- Une zone de rencontre doit inviter à la flâne et au séjour dans l'espace public, ce qui implique la mise en place de mobilier urbain spécifique
- Éléments possibles: bancs publics, végétation, fontaines, œuvres d'art, etc.

¹⁵ Bureau de prévention des accidents bpa, *Recommandations de mesures techniques de circulation. Zone de rencontre*, Brève d'infos 7-VT, 2009



Photo: Rue de l'Avenir, Büro für Mobilität AG

Pour des exemples de zones de rencontre, le site www.zonederencontre.ch fournit une liste documentée des zones existantes en Suisse.

Annexe 3.5: Bandes longitudinales pour piétons

Utilisation

- Ce type de marquage n'offre pas la protection d'un trottoir et ne devrait être utilisé que dans des cas spécifiques où les gabarits ne permettent pas l'aménagement d'un trottoir.
- Une bande longitudinale pour piétons ne devrait être mise en place que si une largeur de 4,50 m (voir 5 m) subsiste pour les véhicules.



Photos: Bureau de prévention des accidents, bfm

Application

- L'ajout de poteaux tous les 15 à 25 m permet aux véhicules de croiser tout en garantissant une sécurité minimale aux piétons.
- Les dimensions de la bande longitudinale dépendent de la fréquentation piétonne. Largeur minimale: 1,50 m (idéalement 1,90 m). Largeur minimale de passage pour les piétons au droit des poteaux: 1,20 m.¹⁶

¹⁶ Bureau de prévention des accidents bpa, *Recommandations de mesures techniques de circulation. Bande longitudinale pour piétons*, Brève d'infos 4-VT, 2009

Annexe 4: Index géographique

Rue	Localisation	Fiche	Mesure				
23 Juin (R. du)	Carrefour avec rue des Annonciades	2	M084	Bennelats (Place des)	Parking vélos Migros	8	M148
A				Bennelats (Place des)		4	M177
Achille-Merguin (Rue)		10.2	M020	Bure (Rte de)		10.2	M011
Achille-Merguin (Rue)	Carrefour avec Ch. des Grands-Champs	10.1	M093	Bure (Rte de)	Carrefour Ch. des Chevriers	10.1	M085
Achille-Merguin (Rue)	Parking vélos Denner	8	M150	Bure (Rte de)	Carrefour ch. de Beaupré	10.1	M086
Achille-Merguin (Rue)	Parking automobile (en face Denner)	7	M184	Bure (Rte de)	Carrefour avec rue du Gravier	10.2	M140
Allaine (quai de l')		9	M133	C			
Alle (Rte d')	Viaduc au-dessus des voies CFF	10.2	M006	Château (Ch. du)	Château	8	M164
Alle (Rte d')	Secteur entre Imprimerie 2000 et rue de la Maltière	5	M043	Château (Ch. du)		3	M170
Alle (Rte d')		10.2	M137	Chaumont (rue de la)		2	M077
Auguste-Cuenin (Rue)	Entre Rue de la Synagogue et Rue Xavier-Stockmar	5	M034	Chemin des Vauches	Impasse de la Prairie	9	M182
Auguste-Cuenin (Rue)	Garage Montavon	7	M037	Chenevières (Ch. des)	Axe routier et carrefour avec rue Thurmann	5	M113
Auguste-Cuenin (Rue)	Collège Stockmar (2 emplacements)	8	M146	Chevriers (Ch. des)		5	M105
B				Coeuve (Rte de)	Entre Route de Coeuvre et Ch. de l'Ermitage	10.2	M005
Baïches (Rue des)	Ecole Juventuti	8	M160	Coeuve (Rte de)		10.2	M134
Bains (Ch. des)	Piscine découverte	8	M153	Collège (Rue du)	Eglise	8	M128
Bains (Ch. des)	Patinoire	8	M154	Colombière (La)	Carrefour avec Ch. des Grands Champs	5	M098
Banné (R. du)	Liaison entre rue du Banné et chemin de l'Oiselier	5	M050	Colombière (La)	Liaison avec Beaupré	9	M178
Banné (Rue du)	Salles de sport du Banné	8	M151	Colombière (La)	Parking public	7	M184
Banné (Rue du)	Terrains de foot du banné (HEP BEJUNE + au-dessus de la forêt)	8	M158	Colombière (La)	Liaison avec le quartier sous l'hôpital	9	M074
Banné (Rue du)	HEP BEJUNE	8	M168	Courgenay (Rte de)	Rte de Courgenay - ch. De la Perche	10.1	M002
Beaufroid (Ch. de)		5	M101	Courgenay (Rte de)		10.2	M003
Beaupré (Ch. de)		5	M102	Courgenay (Rte de)	Carrefour Chemin des Bains	10.2	M007
Beaupré (Ch. de)		5	M103	Courgenay (Rte de)	A hauteur du garage Tamoil	10.1	M087
Belfort (Rte de)	A hauteur de l'hôtel Bellevue	10.2	M013	Courgenay (Rte de)		10.2	M135
Belfort (Rte de)	Du Faubourg de France au carrefour Stockmar	3	M031	Courgenay (Rte de)	Tennis couvert	8	M163
Belfort (rte de)	Devant le Moulin	9	M107	Courgenay (Rte de)	Arrêt de bus Saint-Germain	7	M167
Belfort (rte de)	Passage vers l'Allée des Soupirs	9	M130	Courtedoux (Rte de)	Entrée de ville	10.2	M009
Belfort (rte de)	Carrefour avec X. Stockmar	10.2	M138	Courtedoux (Rte de)	Carrefour de Belle-Croix	10.2	M027
Belfort (rte de)	Cimetière	8	M165	E			
Belfort (rte de)	Liaison vers la rue Elsaesser	9	M173	Eglise (derrière l')	Accès jusqu'à l'Eglise des Jésuites depuis la route de Fontenais	9	M129
Bennelats (Place des)	Kiosque en face de la Migros	6	M056	Eglise (R. de l')	Collège St-Ursule	2	M059
Bennelats (Place des)	Avant le parking du Dr Meyer	6	M065	Eglise (R. de l')	Bas de la rue de l'Eglise	6	M060

Eglise (R. de l')	Bas de la rue de l'Eglise	2	M090
Elsaesser (Rue)	Prolongement derrière l'ancienne usine Minerva	9	M176
F			
Faubourg de France	Liaison vers le Château	4	M172
Fontenais (Rte de)	Du rond-point au musée des sciences naturelles	3	M008
Fontenais (Rte de)	Carrefour rue des Chenevières - musée	5	M048
Fontenais (Rte de)	Passage entre rue des Planchettes et rte de Fontenais	5	M117
Fontenais (Rte de)	Parking vélos Musée des sciences naturelles	8	M162
G			
Gare		1	M068
Gare	P+R	7	M184
Gare (Place de la)		1	M015
Gare (Place de la)		8	M145
Grandes Vies		3	M115
Grand-Rue	Restaurant "Chez Steph"	6	M057
Grand-Rue	A la hauteur de la borne hydrante	6	M061
Grand-Rue	Vers la Bibliothèque des jeunes (et fontaine juste au-dessus)	6	M064
Grand-Rue	Carrefour avec R. du 23-Juin	2	M089
Gravier (R. du)	Carrefour avec La Colombière	9	M021
Gravier (R. du)	Carrefour avec Achille-Mergin et Temple	9	M025
Gravier (R. du)	Carrefour avec Trouillat (Pont au dessus du Creugenat)	9	M070
Gustave-Amweg (Rue)		1	M017
Gustave-Amweg (Rue)	Garage Hulmann	9	M038
H			
Hôpital (Ch. de)	Hôpital	8	M157
J			
Joseph-Trouillat (Rue)	Carrefour avec Rue Pierre-Péquignat	9	M022
Joseph-Trouillat (Rue)	Carrefour avec Allée des Soupirs - Avenue Cuenin	9	M026
Joseph-Trouillat (Rue)	Carrefour avec rue Malvoisins	9	M069
Joseph-Trouillat (Rue)		9	M095
Jura (R. du)	Parking sous pont St-Germain	7	M184
Jura (R. du)	Entre gare et rond-point route d'Alle	9	M016
Jura (R. du)	Rond-point avec Route d'Alle	10.2	M029
Jura (R. du)	Trottoir Ziguratt	9	M040
Jura (R. du)	Parking sous pont St-Germain	9	M041
Jura (R. du)	Sous-voies pont St-Germain	1	M066
Jura (R. du)	Sous-voies pont St-Germain	1	M067

L			
Lilas (Ch. des)	Liaison avec le quartier sous l'hôpital	9	M074
Lorette (R. de)		3	M042
M			
Maltière (R. de la)	Traversée voies ferrées	3	M080
Maltière (R. de la)		3	M116
Maltière (rue de la)	Ecole professionnelle HES-SO	8	M152
Malvoisins (R. des)	Passage sous la banque cantonale	2	M077
Marchands (Ch. des)		3	M111
Marchands (Ch. des)	Passage jusqu'à la rue des Planchettes	9	M132
Minoux (Ch. des)		3	M100
Mont-Terri (R. du)	Carrefour avec rue des Franchises, partie supérieure du quartier	3	M052
O			
Oiselier (Ch. de l')		5	M051
Oiselier (Ch. de l')	Ecole de l'Oiselier	8	M155
Oiselier (Ch. de l')	Saint-Paul	8	M161
P			
Parc Mouche	Liaison vers le Château par la forêt	4	M174
Perche (ch. de la)	Carrefour avec la rue du Rosaire	3	M044
Perche (ch. de la)	Carrefour avec r. des Marchands	3	M109
Place des Bennelats	Plusieurs passages pour piétons	6	M063
Planchettes (R. des)	Sens unique entre Route de Fontenais et Rue des Planchettes	9	M023
Planchettes (R. des)	Planchettes - Route de Courgenay	10.2	M033
Planchettes (R. des)		10.1	M112
Planchettes (R. des)	Parking en face de la Coop (sortie du parking)	9	M018
Prairie (Impasse de la)	Passage vers la route de Courgenay (accès à la piscine et à la patinoire)	9	M131
Prés de l'Etang		4	M122
R			
Rochette (La)	Parallèle aux voies CFF	3	M004
S			
Schliff (Ch. de la)		3	M046
Soupirs (Allée des)		9	M019
Soupirs (Allée des)	Place des Bennelats	9	M096
Soupirs (Allée des)	Parking devant l'Inter	9	M108
Sous Bellevue	Quartier Sous Bellevue	3	M012
Sous Bellevue	Carrefour avec rte de Belfort	5	M139

Sous Bellevue	Collègue Thurmann	8	M147
St-Germain (Faubourg)	Parking en face de la Coop (mobilité combinée)	7	M184
St-Germain (Faubourg)	Rond-point Route de Courgenay	10.2	M028
St-Germain (Faubourg)	Parking en face de la Coop (trottoir)	9	M088
St-Germain (Faubourg)	Parking en face de la Coop (sortie du parking)	9	M018
St-Germain (Faubourg)	Carrefour avec rue des Tanneurs	9	M075
St-Germain (Faubourg)	Parking vélos COOP	8	M149
St-Germain (parc)		4	M123
St-Michel (Rue)		5	M169
Synagogue (R. de la)	Depuis l'avenue Cuenin	9	M036

T

Tarascon (R. de)	Devant la crèche UAPE	5	M053
Temple (Rue du)	Piscine des Tilleuls	8	M179
Thurmann (Rue)	Devant école professionnelle commerciale	5	M092
Thurmann (Rue)	Escaliers vers la rue des Chenevières	6	M127
Thurmann (Rue)	Lycée	8	M156
Thurmann (Rue)	Ecole professionnelle commerciale	8	M159
Tilleuls (Esplanade des)		4	M121
Tilleuls (R. des)	Carrefour Thurmann-Temple	9	M001
Tilleuls (R. des)	Parking de l'Esplanade	7	M184
Tuilerie (Ch. de la)	Environ milieu du tronçon	9	M024
Tuilerie (Ch. de la)		3	M099

V

Val (Ch. du)		3	M045
--------------	--	---	------

X

Xavier-Stockmar (Rue)		10.2	M014
Xavier-Stockmar (Rue)	Carrefour Auguste-Cuenin	10.2	M030
Xavier-Stockmar (Rue)	Station Shell	10.1	M039
Xavier-Stockmar (Rue)		10.1	M094

Index géographique complémentaire

Localisation	Descriptif	Fiche	Mesure
Gare, Prés de l'Etang	Emplacements Mobility	7	M180
Liaisons intercommunales	Porrentruy-Boncourt, Porrentruy-Miécourt, Porrentruy-Chevenez	4	M183
Place de repos A16		4	M120
Pôle de développements (activités ou habitation)	Maltière, Perche, Pâles, Beaupré-Colombière	3	M125
Tour de ville	Perche, Haute-Fin	4	M171
Tour de ville	Liaison vers la rte de Belfort	4	M175
Transversale Nord-Sud	Bure - R. des Gravières - R. du Temple - R. Thurmann - Rte de Fontenais		M010
Transversale Ouest-Est	1. Joseph-Trouillat - Avenue Cuenin - R. Xavier Stockmar - Sous-Bellevue 2. Rte de Courtedoux - Achille Merguin - arrivée sur Gambrinus - Faubourg St-Germain - Gare	9	M078
Vieille-Ville	Centre	2	M076
Ville entière	Points d'accueil des visiteurs Gare, Château, devant l'Hôtel de Ville, Pré de l'Etang, etc.	4	M124
Ville entière	Zones 30 km/h (remarque générale)	3	M055
Ville entière	Rampes d'accès aux trottoirs	6	M062
Ville entière	Éclairage pour piétons	9	M079
Ville entière	Signalisation des itinéraires touristiques	4	M081
Ville entière	Entretien et sécurisation des itinéraires touristiques	4	M082
Ville entière	Arrêts de bus	7	M083
Ville entière	Aménagement des entrées de zones 30 Beaupré, Colombière, Grands-Champs, Lorette, Maltière, etc.	3	M119
Ville entière	Réseau de bancs publics	6	M181