



Rapport final

Commune de Courgenay

Plan Mobilité Courgenay 2040 (PMC40)



Mandat 23J033 – Version 02 du 14 octobre 2024



RWB Jura SA
Route de Fontenais 77
2900 Porrentruy

T +41 58 220 38 00
porrentruy@rwb.ch
www.rwb.ch



TABLE DES MATIERES

1.	INTRODUCTION	3
2.	DIAGNOSTIC	4
2.1	Profil socio-économique	5
2.2	Transports individuels motorisés	6
2.3	Transports publics	9
2.4	Mobilité douce	11
3.	OBJECTIFS ET PRINCIPES	16
3.1	Objectifs	16
3.2	Principes	17
4.	CONCEPTS	18
5.	ANNEXES	49
5.1	Effets du 30 km/h	50
5.2	Tableaux récapitulatif des mesures	53

Auteurs :

RWB Jura SA :

Arnaud Macquat
Laurent Schaffter
Brigitte Cattin

Coordination générale
Chef de projet
Cheffe de projet adjoint

Géographe UNINE, urbaniste FSU
Dessinateur en génie civil
Architecte EPF

Citec Ingénieurs Conseils :

Nicolas Etique
Elisa Worch

Spécialiste en mobilité
Spécialiste en mobilité

Ingénieur Transports EPFL
Urbaniste diplômée

1. INTRODUCTION

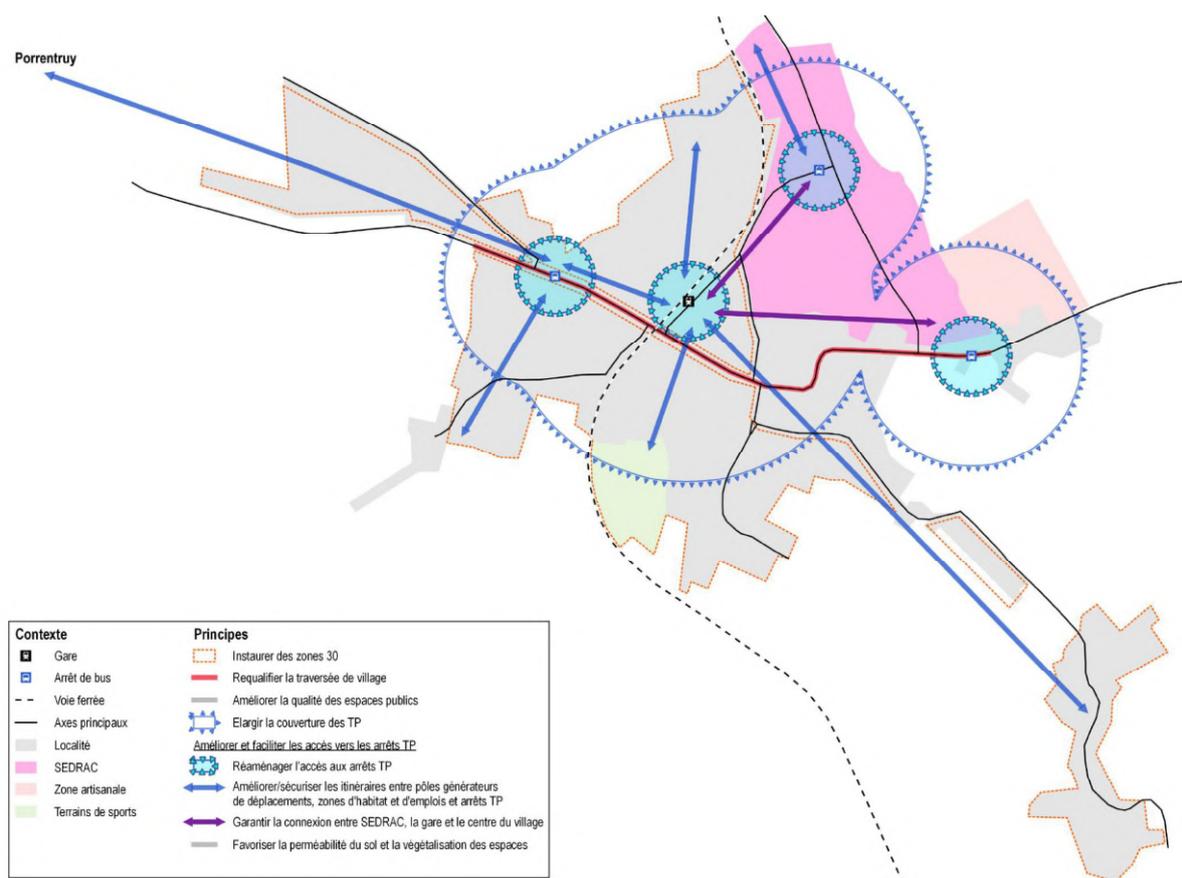
La commune de Courgenay souhaite se doter d'un instrument de planification qui lui permette de réaliser progressivement et de manière cohérente la mise en place de nouveaux concepts de gestion des déplacements sur son territoire.

Le présent Plan mobilité est composé :

- d'un diagnostic,
- d'objectif et de principes
- de concepts.

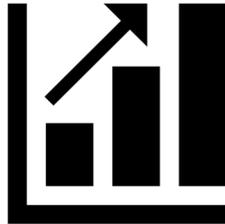
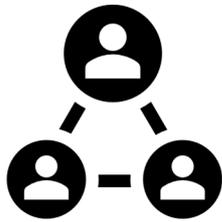
Les concepts constituent la partie opérationnelle du document. Les concepts sont constitués de fiches par thème. Chaque fiche propose des mesures qui peuvent être réalisées selon les besoins et les priorités définies par les autorités communales.

Le schéma ci-dessous résume les grandes options qui ont guidé la commune dans ses choix.



2. DIAGNOSTIC

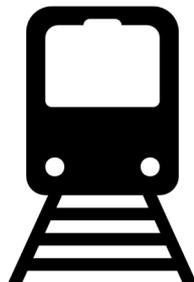
Le diagnostic porte les thèmes suivants :



PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE



TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

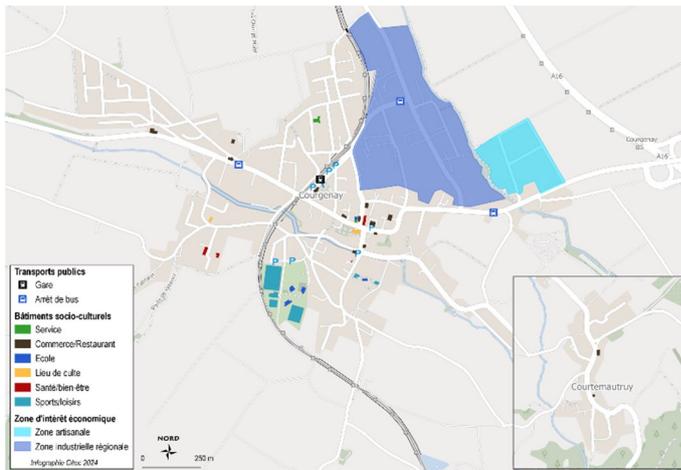


TRANSPORTS PUBLICS



MOBILITÉ DOUCE

2.1 PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE

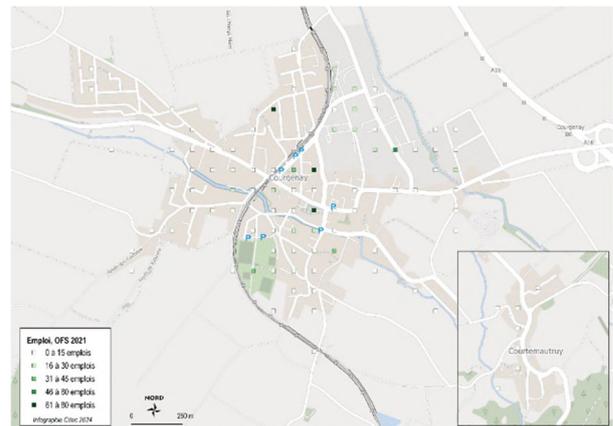
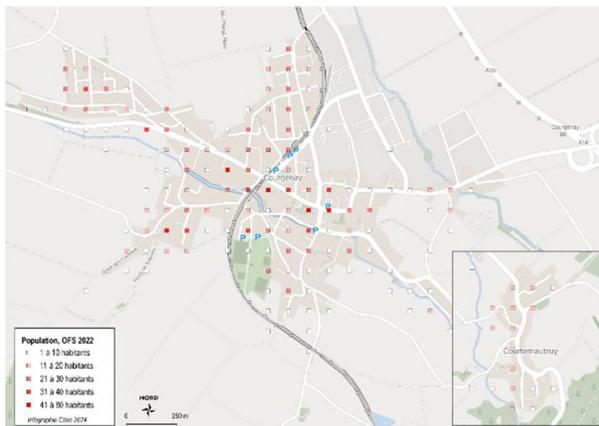


Pôles générateurs de déplacements

Les bâtiments socio-culturels sont concentrés aux abords de la gare (centre-village)

Certains pôles attracteurs sont très excentrés, le pôle sportif/éducatif/loisirs en fait partie

La zone d'activités est relativement proche de la gare et de l'autoroute



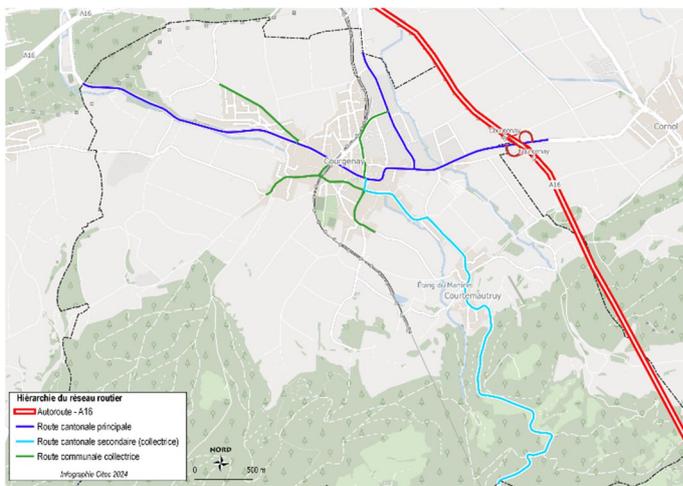
Habitants et emplois à l'hectare

La répartition des habitants dans le village de Courgenay est relativement homogène, malgré certaines zones plus denses (immeubles et/ou centre-village)

Les fortes concentrations en emplois sont très localisées. Elles ne sont pas forcément situées dans la zone d'activités

La localité de Courtemaury présente une densité relativement faible en habitants et en emplois

2.2 TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS



Hierarchie du réseau routier

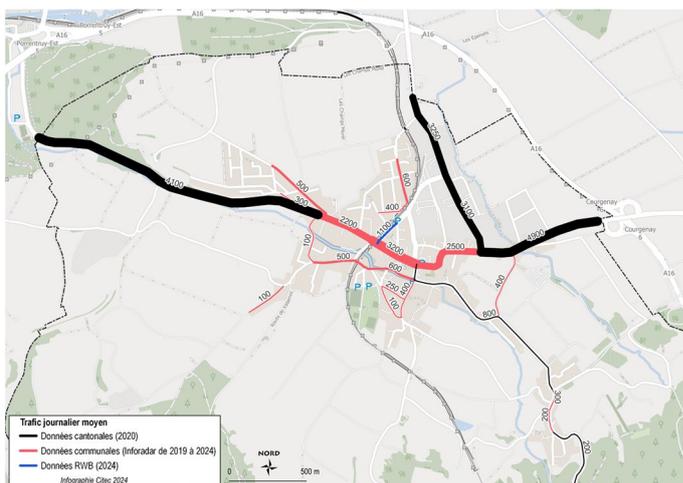
Le réseau routier est structuré autour d'une base constituée des routes cantonales et de l'autoroute.

Le réseau collecteur est relativement bien défini.

Le statut de la Rue du Bourg est à confirmer (route collectrice) ou à redéfinir. Sa fonction doit être étudié.

possibilité de la passer en route de desserte (doublon) ?

gestion du transit non désiré ?

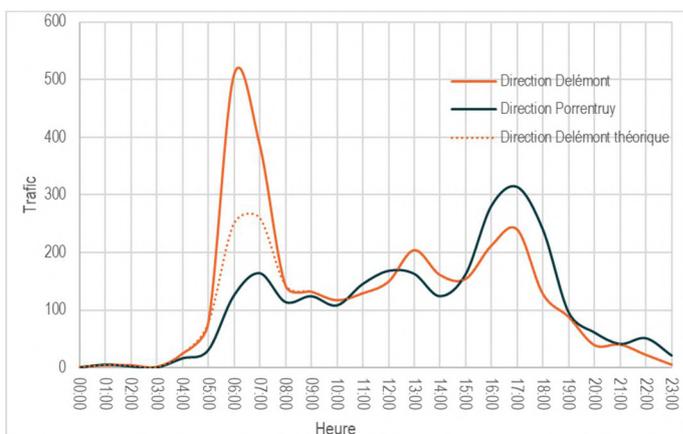


Charges de trafic

Les charges moyennes sont relativement faibles pour un village de cette taille, et globalement inférieures aux charges avant la mise en service de l'autoroute.

La route cantonale de Courtemaury est potentiellement plus utilisée les beaux jours d'été.

Les charges respectent globalement la hiérarchie définie.



Trafic matinal de transit

Le village de Courgenay sert de «contournement» des congestions autoroutières de l'A16 en particulier le matin.

Analyse du compteur cantonal à la sortie du village direction Cornol

Pointage le mardi 11 novembre 2019

Augmentation de 9% du trafic des jours ouvrables dans le tunnel du Mont-Terri entre 2019 et 2023

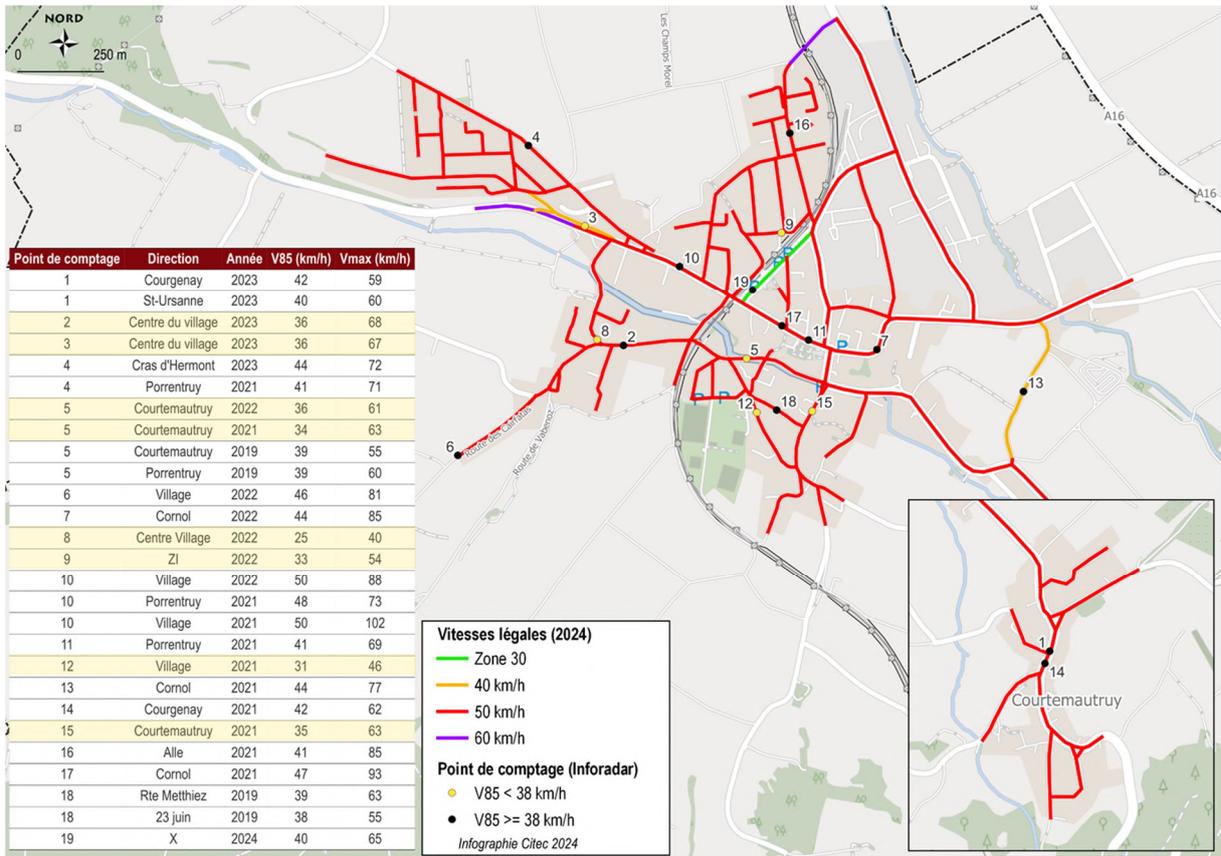
Augmentation très probable du phénomène de transit par le village

L'anomalie représentait en 2019 environ 400 véhicules dilués sur 2h le matin

Risques principaux :

Sécurité sur la RC

Transit parasite non-désiré sur la rue «Le Bourg »



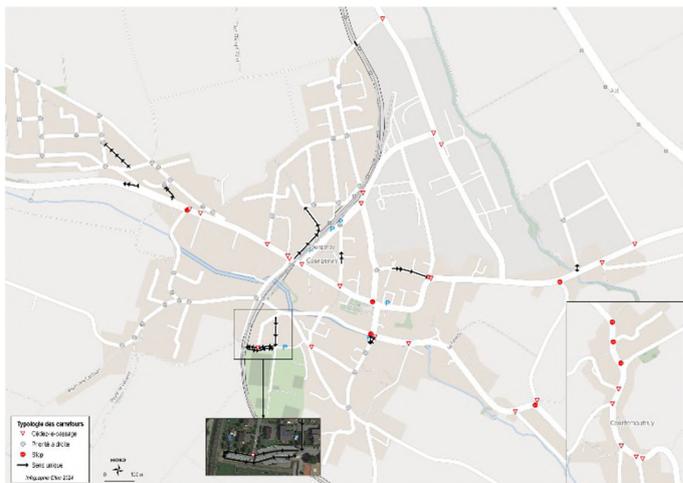
Vitesses légales et vitesses pratiquées

Quasiment l'entier de la commune est limité à 50km/h

Des aménagements de modération sont déjà en place.

Les vitesses pratiquées représentatives (V85) sont actuellement inférieures à la limite légale à de nombreux endroits.

La vitesse pratiquée (<38km/h) permettrait légalement une mise en zone 30 sans aménagement particulier.

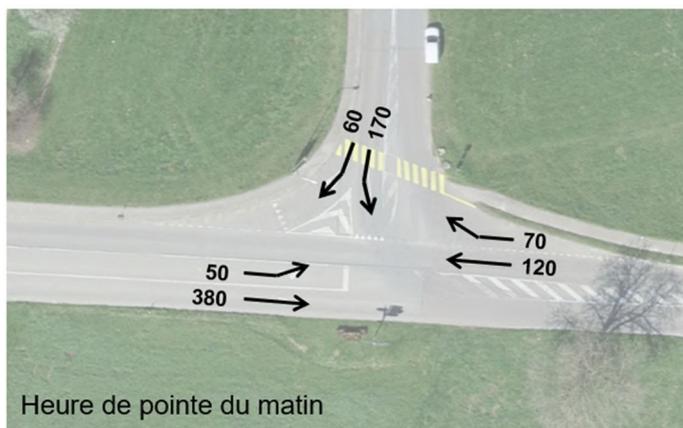


Typologies de carrefours

le schéma de circulation présente très peu de spécificités.

Certains quartiers sont déjà typés «zone 30», avec la totalité des carrefours soumis à la priorité de droite.

Village de Courtemaury est typé « route cantonale » (RC), avec pertes de priorités généralisées le long de cet axe.



Carrefour Rue Sédrac

Un plan de charge directionnel est constitué en heure de pointe (le matin est le plus défavorable)¹

Vérification du fonctionnement actuel

- réserve de capacité importante
- présélection très largement suffisante
- temps d'attente courts

L'impact du développement de la SEDRAC est à quantifier.

Cas particuliers de carrefours



Trottoir traversant non-conforme



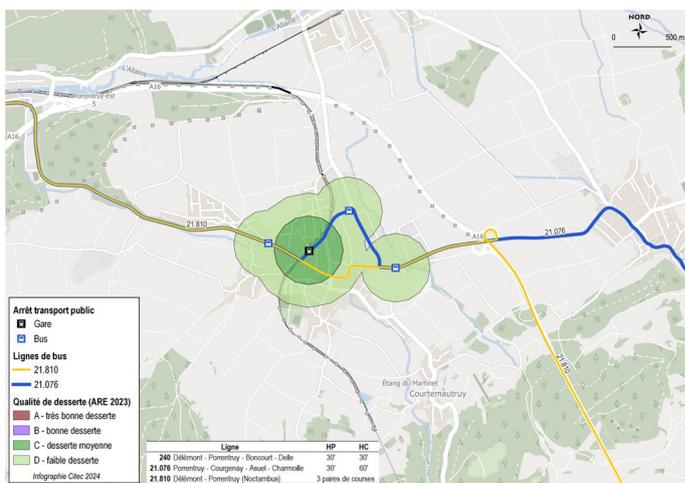
Cédez le passage peu pertinent



Stationnement masquant la visibilité

¹ Base : pointages en avril 2024, comptages périodiques cantonaux et radar communal

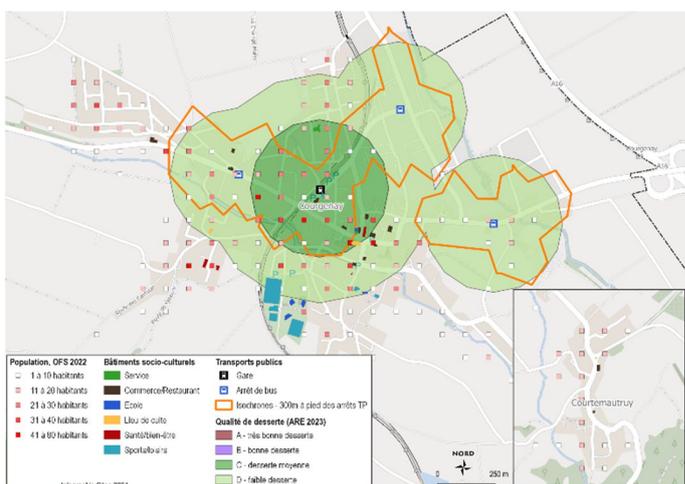
2.3 TRANSPORTS PUBLICS



Desserte actuelle

La gare est très bien desservie pour un village de cette taille.

Une ligne de bus diurne avec des cadences intéressantes et une ligne de noctambus sont existantes.



Couverture du territoire

Le taux de couverture des habitants d'après la desserte ARE (office fédéral du développement territorial) est de 56%

Le taux de couverture réel est largement inférieur (isochrones prenant en considération les imperméabilités).

Solutions envisageables :

- développement des bus (lead au canton, solution type «Courtételle»)
- amélioration de l'attractivité de la gare pour les cycles

Commune	Population (2022)	Taux de couverture
Courgenay	2435	56%
Courtételle	2633	76%
Alle	1882	61%
Fontenais	1674	76%
Cornol	1018	80%

Arrêts de bus : non-conformités claires



Arrêt hors chaussée / pas d'abri vélos



Arrêt de bus « Haut du village » mal positionné

Arrêts de bus : incohérence avec les aménagements piétons

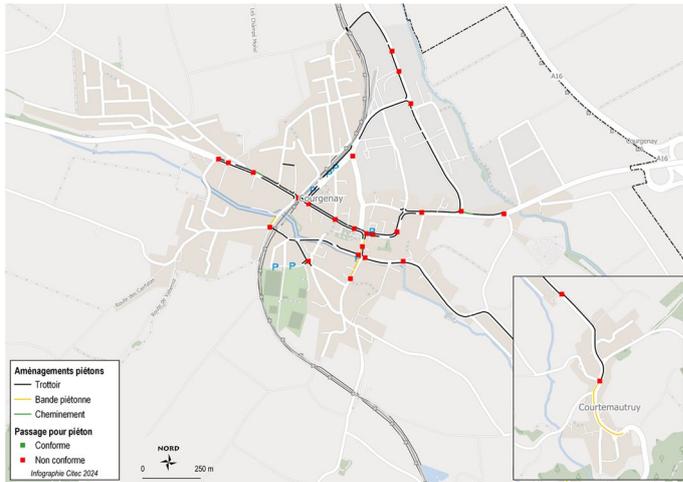


Place d'attente et cheminement piétonnier inexistant



Difficultés d'accessibilité au bus

2.4 MOBILITÉ DOUCE



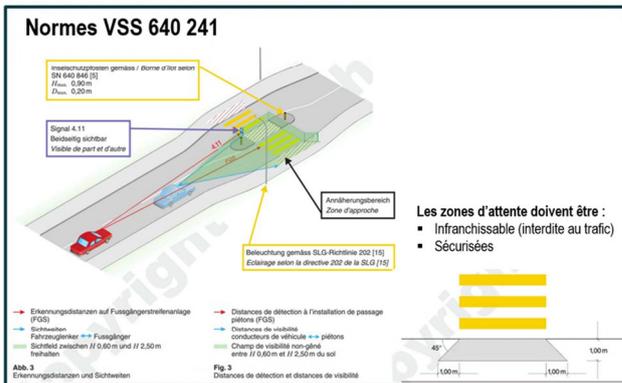
Aménagements existants

Les traversées piétonnes sont globalement non conformes (selon divers degrés).

Les routes cantonales sont généralement accompagnées de trottoirs, cependant, quelques non-conformités graves amenant des discontinuités existent.

Rappel normatif des aménagements piétons

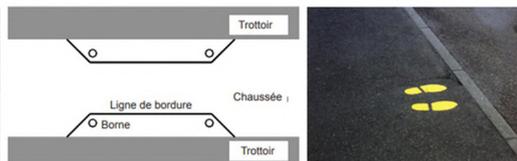
Vitesse légale	Sur le chemin de l'école	Principe de traitement
50 km/h	-	Mise aux normes (selon recommandations de la VSS 640 241)
30 km/h	Oui	Remplacement par une aide à la traversée
30 km/h	Non	Suppression



→ Principes généraux de la norme VSS 640 241



Rétrécissement latéral dans la ville de Darne

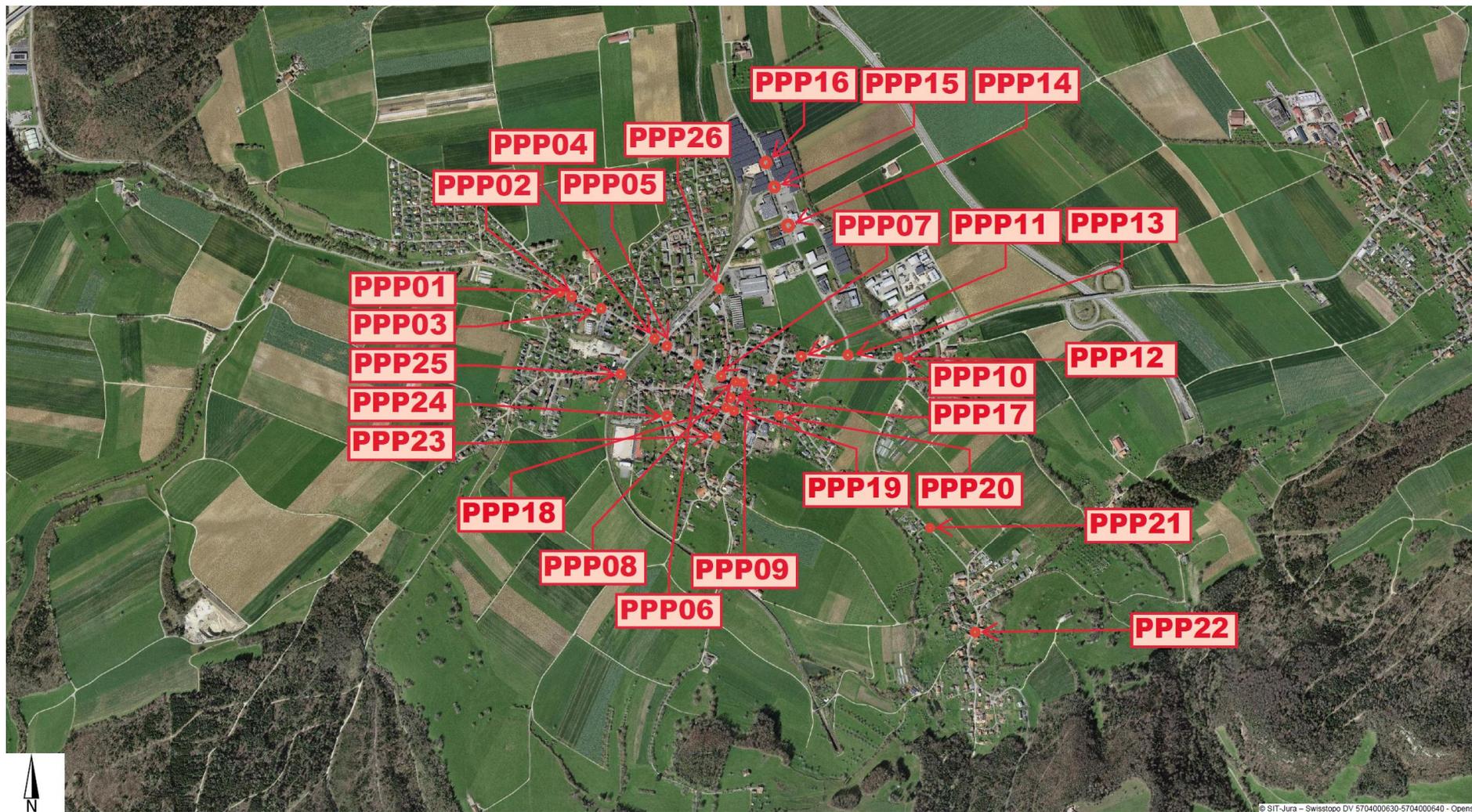


Empreintes de pied sur le trottoir

Principes d'aménagement d'une aide à la traversée

→ Les normes de visibilité et de distances de la VSS 640 241 doivent être respectées

Passages piétons : détail des non-conformités



N° et Nom du PPP	Elément de non-conformité				Elément du déficit supplémentaire				Nbre d'éléments problématiques identifiés par PPP	Remarques :
	Distance de visibilité insuffisante	Eclairage probablement insuffisant	Distance de traversée trop élevée	Traversée de plus d'une voie de circulation par direction (sans perte de priorité)	Zone d'approche de faible profondeur ou praticable	Apparition soudaine de piétons	Perception d'enfants douteuse	Signal 4.11 manquant ou en mauvais état (dans une ou deux directions)		
1 Rue Général-Comman RC6					x			x	2	Voie Courgenay-Porrentruy : trottoir largeur = 90 cm
2 Rue Général-Comman RC6								x	1	Panneau mal positionné
3 Rue Général-Comman RC6								x	1	Panneau effacé
4 Rue Général-Comman RC6	x				x	x	x		4	Place d'attente très étroite
5 Rue Pierre Péquignat RC6					x	x			2	Panneau caché par un arbre / véhicules reculent sur place d'attente
6 Rue Pierre Péquignat RC6					x	x	x		3	Chemin débouchant en direct sur le ppp / place d'attente dans carrefour
7 Rue Pierre Péquignat (école) RC6					x			x	2	Panneau caché par un arbre / bornes imposantes visuellement
8 Route de Courtemblin RC6		x			x	x		x	4	Muret à démonter / place d'attente dans le carrefour
9 Route de Courtemblin RC6		x			x			x	3	Pas de protection des zones d'attentes
10 Route de Courtemblin (Sur la Fenatte) RC6	x		x		x	x		x	5	Pas d'îlot de refuge avec signal 4.11 au centre / bordure haute sur 1 côté
11 Route de Courtemblin RC6		x			x			x	3	Zone d'attente en construction
12 Sur-le-Bottenier RC6	x	x			x	x		x	5	Panneau effacé / zone d'attente dans la zone verte / v85 ?
13 Rue Sedrac RC1509	x	x	x	x	x	x		x	7	Pas d'îlot de refuge / zone d'atten pas protégée / panneau pas visible / bordure haute sur 1 côté
14 Rue Sedrac RC1509		x			x			x	3	
15 Rue Sedrac RC1509	x	x				x	x		4	Visibilité masquée par les véhicules / V85 ?
16 Rue Sedrac RC1509		x			x	x	x		4	Place d'attente barrée / V85 ?
17 Rue de l'Eglise RC1513	x	x			x	x	x	x	6	Pas de place d'attente protégée
18 Le Bourg RC1513	x	x			x	x	x	x	6	Muret cache la visibilité / pas de place d'attente protégée
19 Amont l'Ave RC1513	x	x			x	x	x		5	Véhicule masquant la visibilité / bordure haute sur 1 côté
20 Amont l'Ave RC1513	x	x			x	x	x	x	6	
21 Route du Monterri RC1513					x				1	Très étroite place d'attente voie Courtemaury - Courgenay
22 Route des Romains RC1513	x	x			x	x	x	x	6	Panneau caché par la végétation / place d'attente dans un débouché
23 Rue du 23-Juin	x	x			x	x	x	x	6	Pas de place d'attente protégée / véhicules masquent la visibilité
24 Le Coinat	x	x			x	x	x	x	6	Chemin des écolier non-sécurisé
25 Carrefour Le Borbet/Pré-Lidos	x	x	x		x	x	x	x	7	Panneau peu perceptible / enfants traversants entre les voitures qui attendent pour croiser sous le pont
26 Rue Adolphe-Gandon	x	x			x	x	x	x	6	
Total des éléments non-conformes par élément	14	17	3	1					108	
Total des éléments de déficits supplémentaires					23	18	14	18		

Exemples de passages piétons dangereux



Véhicules masquant la visibilité des piétons



Mur masquant la visibilité des piétons



Zone d'attente sans visibilité



Zone d'attente non-sécurisée

Aide à la traversée : Exemples de non-conformités



Gros déficit de visibilité pour une traversée importante, aide à la traversée non-conforme et située dans une zone à 50km/h

Trottoirs : exemples de non-conformités (largeur minimale : 1.50 m)



Trottoir trop étroit



Bandes longitudinales pour piétons trop étroites



Rues : exemples de non-conformités



Absence de visibilité - partage de l'espace conflictuel



Rue encombrée par des véhicules

3. OBJECTIFS ET PRINCIPES

3.1 OBJECTIFS

Un objectif est un but concret et spécifique à atteindre. Il répond aux questions « *pourquoi ?* » ou « *qu'est-ce qu'on veut ?* ».



3.2 PRINCIPES

Un principe est une règle ou une valeur générale qui guide les actions. Il répond aux questions « *comment ?* » ou « *de quelle manière ?* ».



Redéfinir la hiérarchie des réseaux (TIM-MD)



Instaurer des zones 30



Revoir ponctuellement la traversée du village (RC)



Améliorer la qualité des espaces publics



Revoir la couverture des transports publics



Améliorer et faciliter les accès vers les arrêts de transports publics



Garantir la connexion entre la SEDRAC, la gare et le centre du village

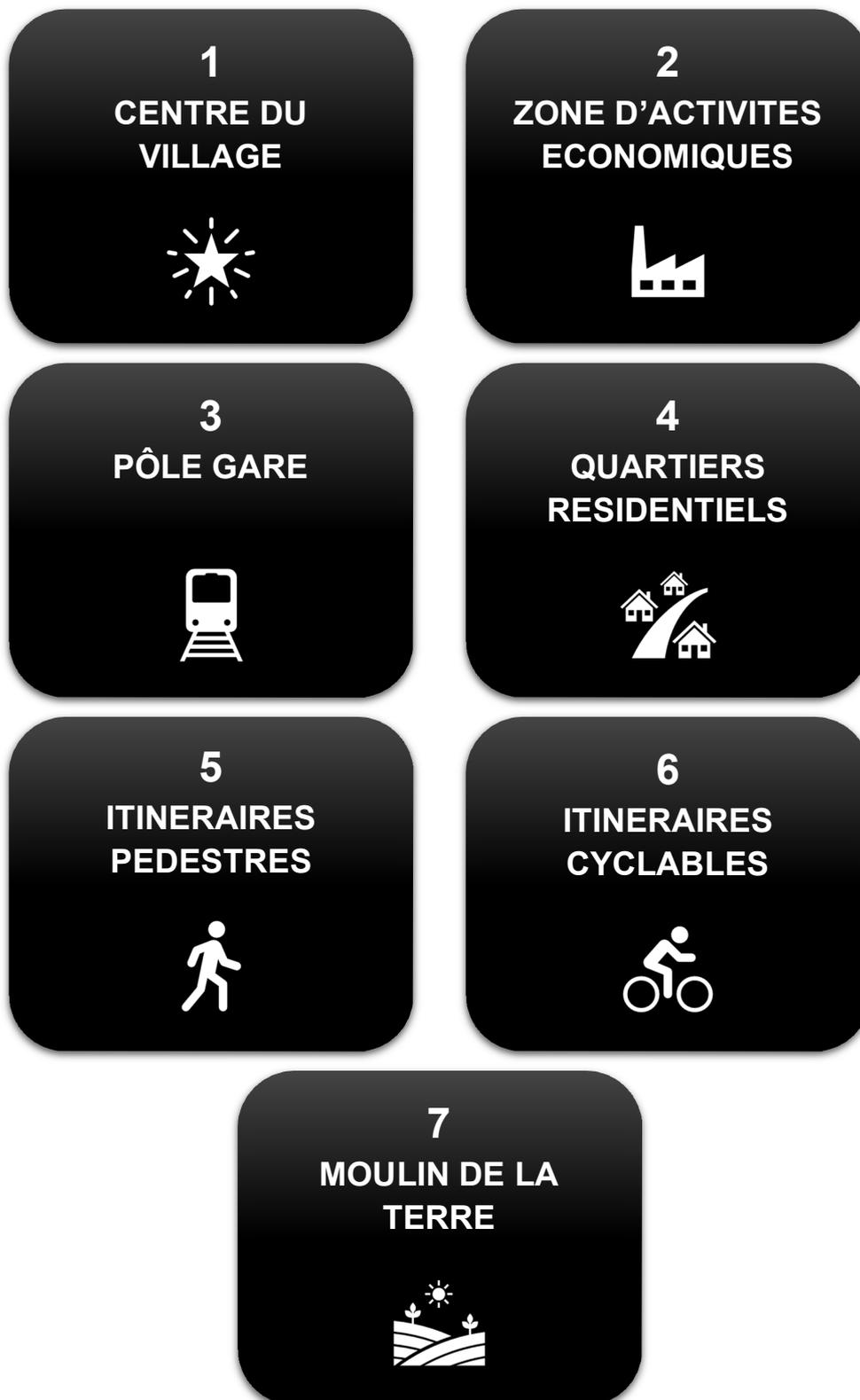


Favoriser la perméabilité du sol et la végétalisation des espaces

4. CONCEPTS

Concepts

Un concept est une représentation globale qui sert à organiser différentes idées et notions. Il répond aux questions « *quoi ?* » ou « *qu'est-ce qu'on fait ?* ».

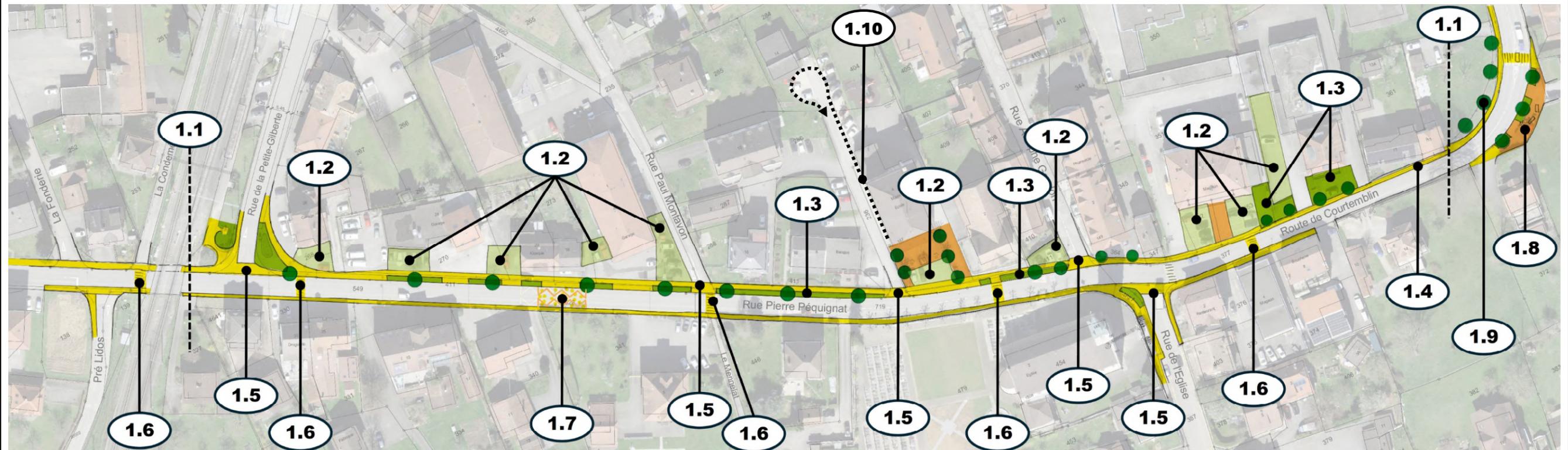


Concept 1



CENTRE DU VILLAGE

Représentation cartographique



Illustrations



**Désimperméabilisation de la bande bitumineuse qui sépare la chaussée et le cheminement piétonnier
Pose de pavés gazon pour les secteurs carrossables**



Le Noirmont

Mesure 1.1 Instauration d'une zone 30 sur la RC 6							
Descriptif :							
La mise en place d'une zone 30 au cœur du village permet de sécuriser les usagers, de diminuer le trafic de transit et les nuisances sonores relatives. La réduction de la vitesse est aussi à mettre en lien avec la réduction du gabarit routier et la construction d'un trottoir de 1.50 m en direction de l'Est (voir mesure 1.4).							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		30'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Consultation de la commission cantonale permanente pour les questions relatives à la signalisation routière Etablissement d'un rapport d'expertise zone 30 pour les routes affectées à la circulation générale Publication dans le Journal Officiel (et traitement des éventuelles oppositions)				Service des infrastructures (SIN)			

Mesure 1.2 Désimperméabilisation des places de stationnement							
Descriptif :							
La réduction des surfaces aménagées en enrobé au profit de revêtements perméables (pavés, grilles-gazon, surfaces herbeuses, végétation, etc.) contribue à diminuer les îlots de chaleur et améliore l'infiltration naturelle des eaux pluviales.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		30'000 CHF*	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
-				Propriétaires privés			

* Le coût estimé se limite aux surfaces situées sur le domaine public (devant la Mairie). Les autres surfaces sont situées sur le domaine privé et sont à charge des propriétaires (avec participation éventuelle de la commune).

Mesure 1.3 Création de bandes ou de zones végétalisées							
Descriptif :							
La réintroduction d'aménagements naturels permet de structurer l'espace public et d'en améliorer la qualité paysagère. Elle favorise la biodiversité et l'infiltration naturelle des eaux pluviales. Elle contribue également à la diminution des îlots de chaleur et permet de réduire le stationnement « sauvage ».							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		50'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Procédure de plan de route				Service des infrastructures (SIN)			

Mesure 1.4 Construction d'un trottoir							
Descriptif :							
L'aménagement d'un trottoir (gabarit minimum de 1.50m) vise à garantir la continuité piétonne en direction de l'Est du village et réduit le gabarit routier en parallèle à l'instauration d'une zone 30 (voir mesure 1.1)							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		50'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Procédure de plan de route Acquisitions foncières				Service des infrastructures (SIN) Propriétaires et riverains concernés			

Mesure 1.5 Aménagement de trottoirs traversants							
Descriptif :							
De manière générale, les débouchés sur la route cantonale ne correspondent pas à la norme VSS en vigueur concernant les trottoirs traversants. Ces derniers, une fois aménagés, donnent la priorité aux piétons cheminant au travers des carrefours. Cette manière d'aménager permet d'avoir une liaison continue des cheminements piétonniers le long de la traversée.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		100'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Coordination avec le projet de réaménagement de la Rue Pré Lidos Procédure de plan de route				Service des infrastructures (SIN)			

Mesure 1.6 Mise en conformité des passages piétons							
Descriptif :							
Les passages piétons doivent être sécurisés en regard de la norme VSS. Certains passages piétons doivent être remplacés par une aide à la traversée car ils ne sont que très peu fréquentés, d'autres doivent être supprimés (voir mesures 5.7 à 5.10).							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		30'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Coordination avec le projet d'aménagement de la Rue Pré Lidos Demande de validation auprès du Service des infrastructures (SIN)				Service des infrastructures (SIN)			

Mesure 1.7 Mise aux normes LHand des arrêts de bus / installation d'abribus et d'arceaux pour vélos							
Descriptif : Les arrêts de bus doivent être mis aux normes LHand. Ils doivent permettre au bus d'accoster à un quai accessible de plain-pied pour les personnes à mobilité réduite. Il est aussi prévu d'installer peut s'accompagner de la construction d'un abribus en fonction des besoins.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		75'000 CHF*	
Etapes de mise en œuvre : Procédure de plan de route				Coordination : Service des infrastructures (SIN) Service du développement territorial (SDT) CarPostal			

* L'estimation se rapporte à un coût moyen par arrêt.

Mesure 1.8 Aménagement d'un espace public							
Descriptif : Aménagement d'une petite place avec la pose d'un banc et éventuellement d'autres mobiliers appropriés afin d'agrémenter le cheminement des piétons.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		50'000 CHF	
Etapes de mise en œuvre : Procédure de plan de route				Coordination : Service des infrastructures (SIN) Propriétaires et riverains concernés			

Mesure 1.9 Plantation d'arbres (porte d'entrée Est)							
Descriptif : La plantation d'arbres structure l'espace public et permet visuellement de marquer l'entrée dans le cœur du village. Elle favorise également la biodiversité et permet de réduire les îlots de chaleur.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		10'000 CHF	
Etapes de mise en œuvre : -				Coordination : Service des infrastructures (SIN) Propriétaires et riverains concernés			

Mesure 1.10 Dépose-minute							
Descriptif : La création d'un dépose-minute en site propre permet d'éviter le stationnement de véhicules déposant les enfants le long de la route cantonale.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		30'000 CHF*	
Etapes de mise en œuvre : Acquisition du bien-fonds				Coordination : Propriétaire (Paroisse Evangélique Réformée) / école			

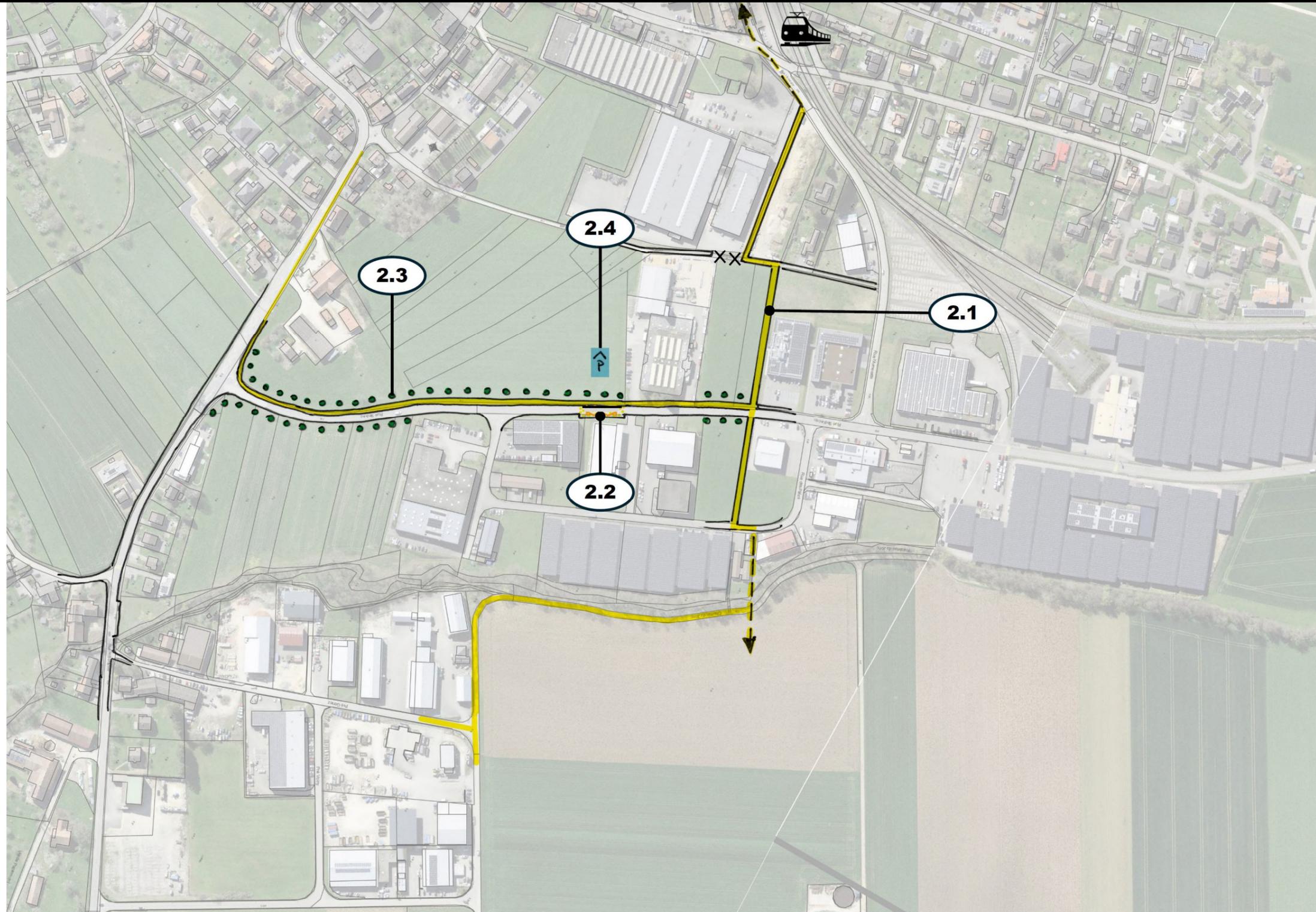
* L'estimation se rapporte à la mise en place d'un couvert, du marquage et de la signalisation. Aucun achat de terrain n'est pris en compte.

Concept 2

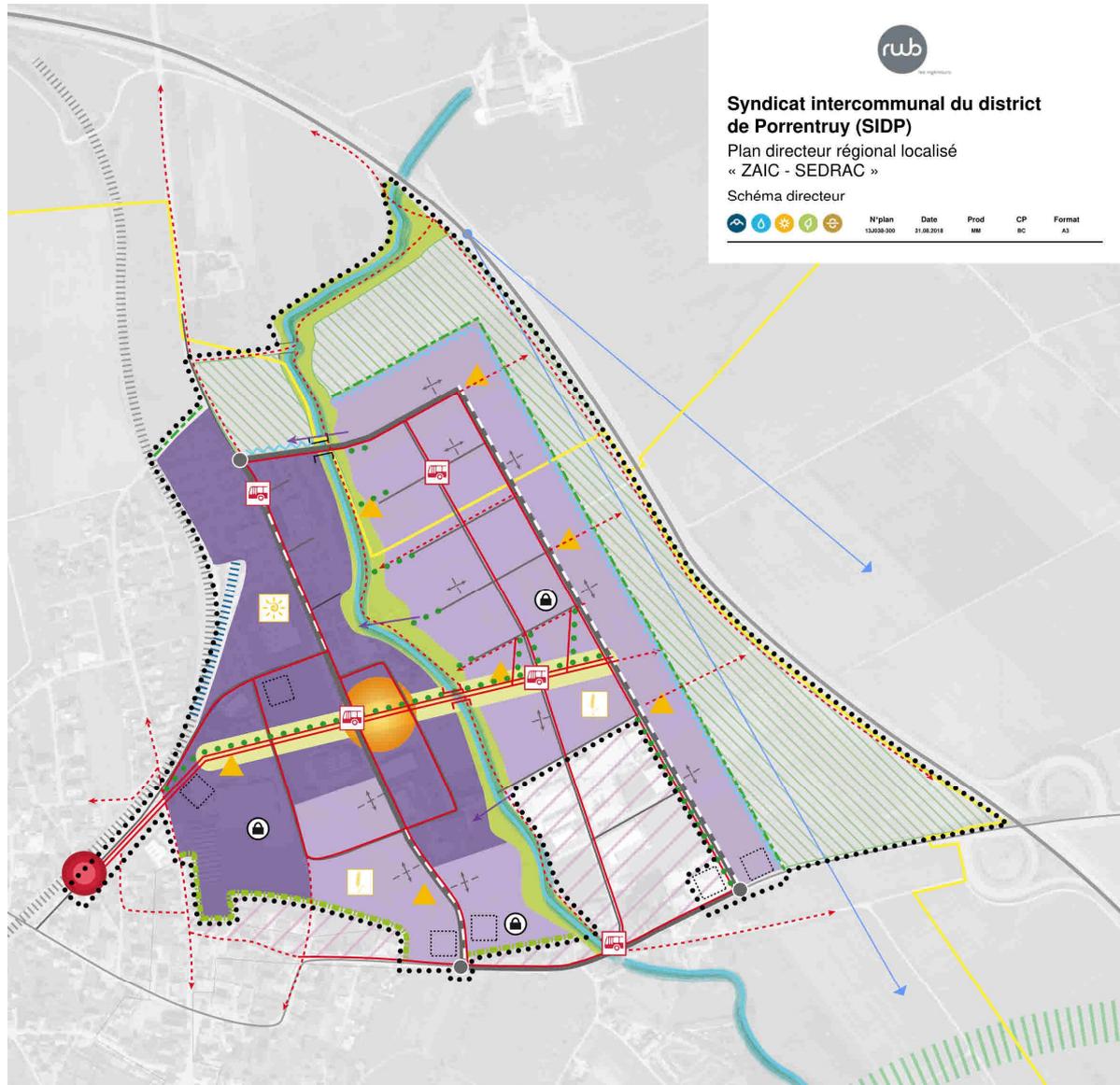


ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES

Représentation cartographique



Illustrations



rub

Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SIDP)
Plan directeur régional localisé « ZAIC - SEDRAC »

Schéma directeur

	N°plan 13.038.000	Date 21.08.2018	Prod IM	CP BC	Format A3
--	----------------------	--------------------	------------	----------	--------------

Légende

Périmètre du Plan directeur localisé

a. URANISATION

- U.1 Secteur d'activités d'intérêt cantonal SEDRAC
- Secteur construit
- Secteur d'extension
- U.2 Surface pour bâtiment d'angle
- U.3 Transition entre les secteurs résidentiels et d'activités
- U.4 Limite à l'urbanisation
- U.5 Sécurisation du secteur
- U.6 Planification agricole

b. MOBILITÉ ET TRANSPORTS

- M.1 Pôle multimodal
- M.2 Arrêt de bus
- M.3 Réseau de mobilité douce
- Axe principal
- Réseau secondaire
- Connexion au réseau local ou régional

- M.4 Quai de chargement et déchargement
- M.5 Accès pour véhicules motorisés
- M.6 Réseau routier
- Route de desserte principale
- Route de desserte secondaire
- Accès privé (position variable)
- M.7 Stationnement visiteurs, clients et mobilité réduite
- M.8 Passerelle pour mobilité douce / pont motorisé

c. SOCIÉTÉ

- S.1 Espace services de base (garderie, cantine, etc.)
- S.2 Espace de rencontre

d. NATURE ET PAYSAGE

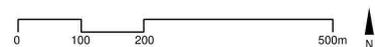
- N.1 Espace biodiversité
- N.2 Espace végétalisé
- N.3 Allée d'arbres
- N.4 Espace agricole

e. APPROVISIONNEMENT ET GESTION DES DÉCHETS

- A.1 Raccordement aux canalisations d'eaux usées
- A.2 Cuvette-rigole d'infiltration
- A.3 Energie renouvelable

À titre illustratif (existant)

- Limite communale
- Pont
- Cours d'eau
- Réseau routier existant
- Ligne CFF Delémont-Porrentruy-Delle
- Vue fondamentale (voir N.4)
- Protection du paysage
- Secteur d'interaction avec la zone à bâtir de Courgenay
- Prémietres ISOS A et B



Extrait du plan directeur régional localisé « ZAIC – SEDRAC »

Mesure 2.1 Axe transversal pour la mobilité douce							
Descriptif : La construction d'une piste mixte (cycles et piétons) en site propre pour la mobilité douce (longueur d'env. 300 m) permet de relier la gare et l'arrêt de bus aux entreprises de la zone d'activités économiques. Dans le cadre du développement de la SEDRAC, de nouveaux cheminements sont aussi planifiés.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		200'000 CHF*	
Etapas de mise en œuvre : Plan spécial régional « SEDRAC » Plan spécial d'équipement de détail Acquisitions foncières				Coordination : Service du développement territorial (SDT) Service des infrastructures (SIN) Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SiDP)			

* Une répartition des coûts est à définir entre la SEDRAC et la commune de Courgenay.

Mesure 2.2 Repositionnement et mise aux normes LHand des arrêts de bus / construction d'abribus							
Descriptif : Les arrêts de bus doivent être mis aux normes LHand. Ils doivent permettre au bus d'accoster à un quai accessible de plain-pied pour les personnes à mobilité réduite. Cette mesure peut s'accompagner de la construction d'un abribus en fonction des besoins. Un repositionnement de l'arrêt de bus dans le secteur « SEDRAC » permet d'améliorer la couverture de desserte des transports publics.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		50'000 CHF*	
Etapas de mise en œuvre : Plan spécial régional « SEDRAC » Procédure de plan de route				Coordination : Service du développement territorial (SDT) Service des infrastructures (SIN) Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SiDP) CarPostal			

* L'estimation se rapporte à un coût moyen par arrêt, sans abribus. Une répartition des coûts est à définir entre la SEDRAC et la commune de Courgenay.

Mesure 2.3 Plantation d'arbres							
Descriptif : La plantation d'arbres structure l'espace public et permet visuellement de marquer l'entrée dans la zone d'activités économiques. Elle favorise également la biodiversité et permet de réduire les îlots de chaleur.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		50'000 CHF*	
Etapas de mise en œuvre : Plan spécial régional « SEDRAC »				Coordination : Service du développement territorial (SDT) Service des infrastructures (SIN) Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SiDP)			

* Une répartition des coûts est à définir entre la SEDRAC et la commune de Courgenay.

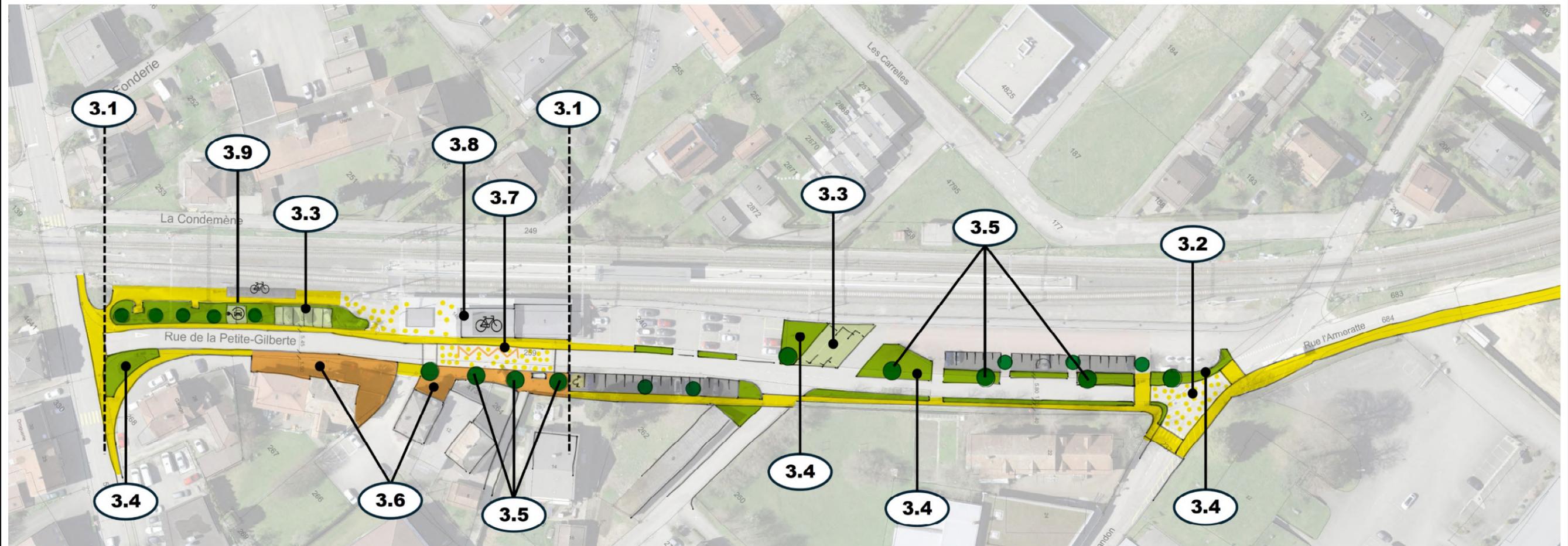
Mesure 2.4								Parking collectif							
Descriptif :															
Le développement de la SEDRAC intègre la construction d'un stationnement centralisé en ouvrage destiné aux entreprises de la zone d'activités économiques.															
Utilité :		Attractivité résidentielle		Attractivité économique		Qualité de l'espace public		Sécurité des usagers		Promotion des modes doux		Promotion des transports publics		Paysage et biodiversité	
Calendrier :		2026 - 2030		2031 - 2035		2036 - 2040		Coût global estimé :				-			
Etapes de mise en œuvre :								Coordination :							
Plan spécial régional « SEDRAC » Permis de construire								Service du développement territorial (SDT) Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SiDP)							

Concept 3



PÔLE GARE

Représentation cartographique



Illustrations

Exemples de désimperméabilisations du sol :



Ilot végétalisé afin d'améliorer la qualité paysagère



Pavés filtrants et grilles gazon (surfaces perméables)

Exemple d'une vélostation :



Mesure 3.1 Instauration d'une zone de rencontre							
Descriptif :							
La mise en place d'une zone de rencontre le long de la Rue de la Petite-Gilberte a notamment pour effet d'améliorer la cohabitation entre le trafic motorisé et la mobilité douce. Cette mesure peut s'accompagner d'une valorisation des espaces publics, particulièrement pertinente dans ce secteur identifié au niveau du patrimoine historique.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		30'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Consultation de la commission cantonale permanente pour les questions relatives à la signalisation routière Etablissement d'un rapport d'expertise zone de rencontre pour les routes non affectées à la circulation générale Publication dans le Journal Officiel (et traitement des éventuelles oppositions)				Service des infrastructures (SIN)			

Mesure 3.2 Création d'un plateau surélevé							
Descriptif :							
L'aménagement d'un plateau surélevé permet de connecter à la gare la mobilité douce en provenance de la zone d'activités économiques. Elle vise aussi à mettre en évidence la transition avec les autres rues attenantes.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		80'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Procédure de plan de route				Service des infrastructures (SIN)			

Mesure 3.3 Désimperméabilisation des places de stationnement							
Descriptif :							
La réduction des surfaces aménagées en enrobé au profit de revêtements perméables (pavés, grilles-gazon, surfaces herbeuses, végétation, etc.) contribue à diminuer les flots de chaleur et améliore l'infiltration naturelle des eaux pluviales.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		50'000 CHF*	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
-				Chemins de fer fédéraux (CFF)			

* Une répartition des coûts est à définir entre la commune de Courgenay et les CFF.

Mesure 3.4 Création d'îlots végétalisés							
Descriptif : La réintroduction d'aménagements naturels permet de structurer l'espace public et d'en améliorer la qualité paysagère. Elle favorise la biodiversité et l'infiltration naturelle des eaux pluviales. Elle contribue également à la diminution des îlots de chaleur et permet de modérer le trafic en renforçant la perception d'une rue à vitesse modérée.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		30'000 CHF*	
Etapes de mise en œuvre : Procédure de plan de route				Coordination : Service des infrastructures (SIN) Chemins de fer fédéraux suisses CFF Berne			

* Une répartition des coûts est à définir entre la commune de Courgenay et les CFF.

Mesure 3.5 Plantation d'arbres							
Descriptif : La plantation d'arbres structure l'espace public. Elle favorise également la biodiversité et permet de réduire les îlots de chaleur..							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		10'000 CHF*	
Etapes de mise en œuvre : -				Coordination : Chemins de fer fédéraux suisses CFF Berne			

* Une répartition des coûts est à définir entre la commune de Courgenay et les CFF.

Mesure 3.6 Aménagement de places publiques							
Descriptif : Le réaménagement permet d'offrir des espaces publics qualitatifs dans le secteur comprenant des bâtiments historiques et de mettre en valeur la fontaine existante. La nouvelle identité de ces espaces doit intégrer du mobilier adapté aux commerces alentours (terrasse) et valorisant les espaces de pause (bancs). De plus, le vis-à-vis du bâtiment de la gare est composé de places de stationnement en épis ce qui ne confère pas une grande attractivité à l'espace situé à proximité de la fontaine et des commerces.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		100'000 CHF*	
Etapes de mise en œuvre : Procédure de plan de route				Coordination : Service des infrastructures (SIN) Propriétaires et riverains concernés			

* Une répartition des coûts est à définir entre la commune de Courgenay et les propriétaires privés.

Mesure 3.7 Mise aux normes LHand de l'arrêt de bus							
Descriptif :							
Les arrêts de bus doivent être mis aux normes LHand. Ils doivent permettre au bus d'accoster à un quai accessible de plain-pied pour les personnes à mobilité réduite. Le point de transfert modal entre les trains et les bus n'est pas aménagé de manière à satisfaisante. L'arrêt de bus étant collé à la façade du bâtiment de la gare engendre plusieurs problèmes, notamment l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR).							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		45'000 CHF	
Étapes de mise en œuvre :				Coordination :			
Procédure de plan de route				Service des infrastructures (SIN) CarPostal Chemins de fer fédéraux suisses CFF Berne			

Mesure 3.8 Vélostation							
Descriptif :							
Cette mesure vise à intégrer une vélostation (avec badge d'entrée) à l'intérieur de l'annexe au bâtiment de la gare (ancienne salle d'attente).							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		15'000 CHF*	
Étapes de mise en œuvre :				Coordination :			
Permis de construire				Service du développement territorial (SDT) Chemins de fer fédéraux suisses CFF Berne			

* Une répartition des coûts est à définir entre la commune de Courgenay et les CFF.

Mesure 3.9 Borne de recharge pour voitures électriques							
Descriptif :							
Cette mesure vise à équiper certaines places de stationnement par des bornes de recharge pour voitures électriques.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		5'000 CHF*	
Étapes de mise en œuvre :				Coordination :			
				Service des infrastructures (SIN) Chemins de fer fédéraux suisses CFF Berne BKW			

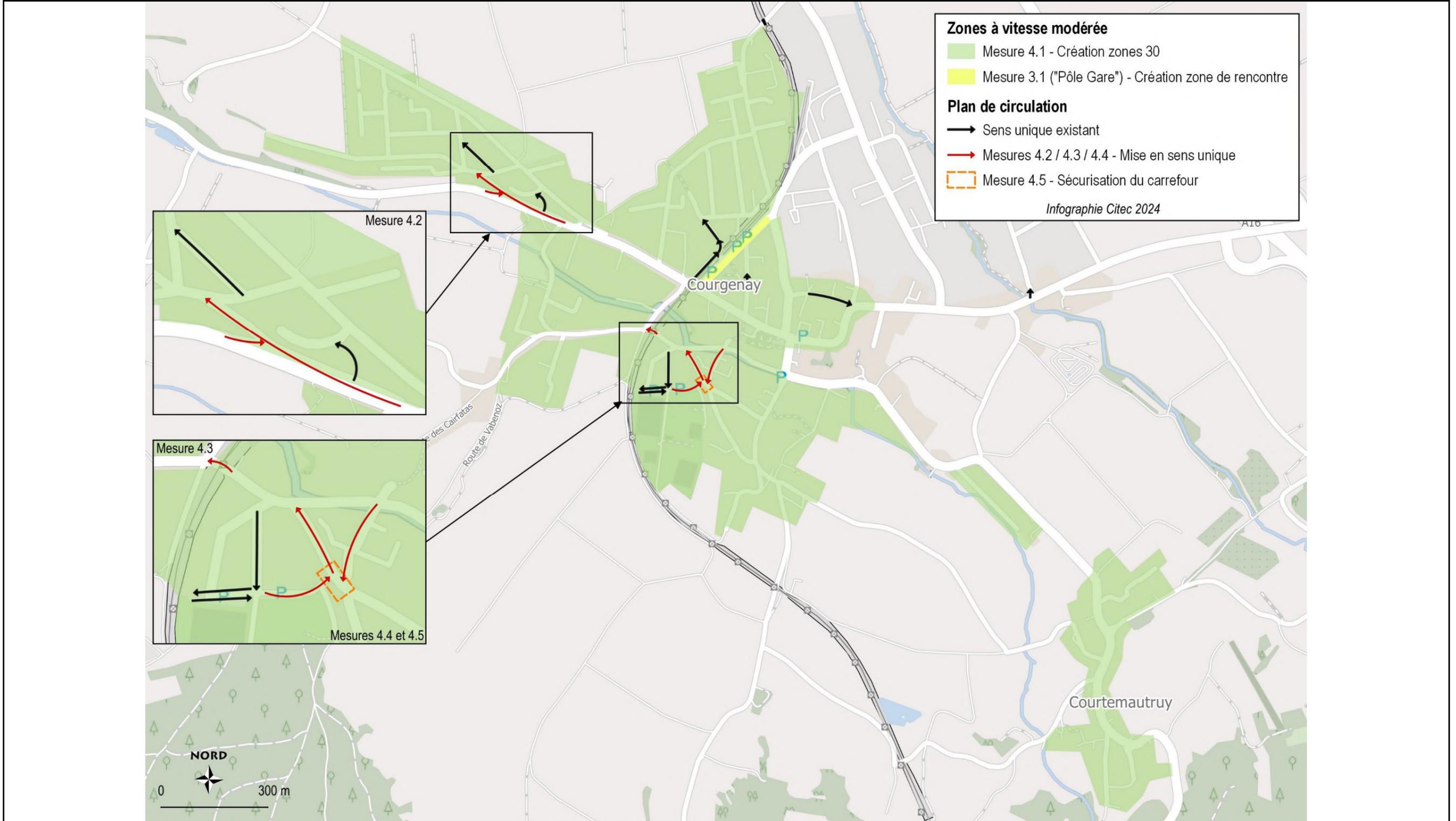
* L'estimation se rapporte à un coût moyen par borne de recharge. Une répartition des coûts est à définir entre la commune de Courgenay et les CFF.

Concept 4



QUARTIERS RESIDENTIELS

Représentation cartographique



Zones à vitesse modérée

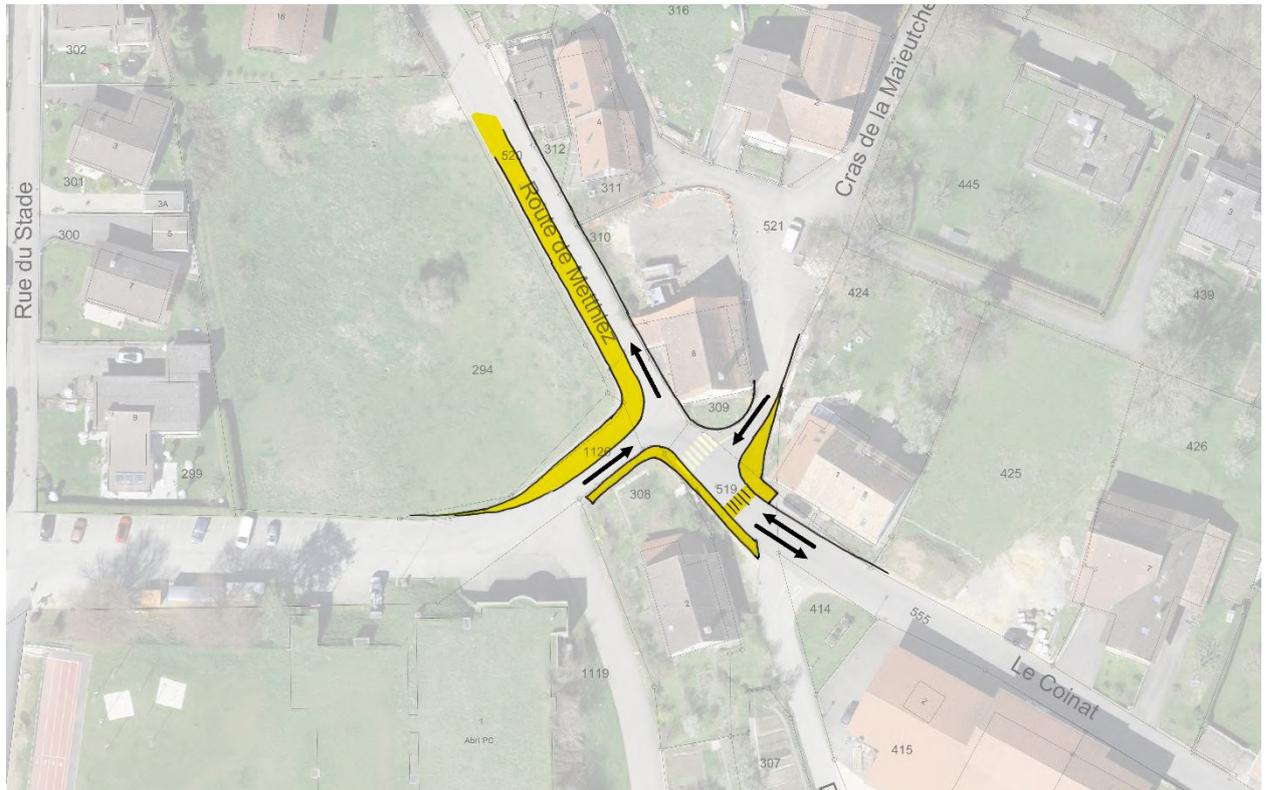
- Mesure 4.1 - Création zones 30
- Mesure 3.1 ("Pôle Gare") - Création zone de rencontre

Plan de circulation

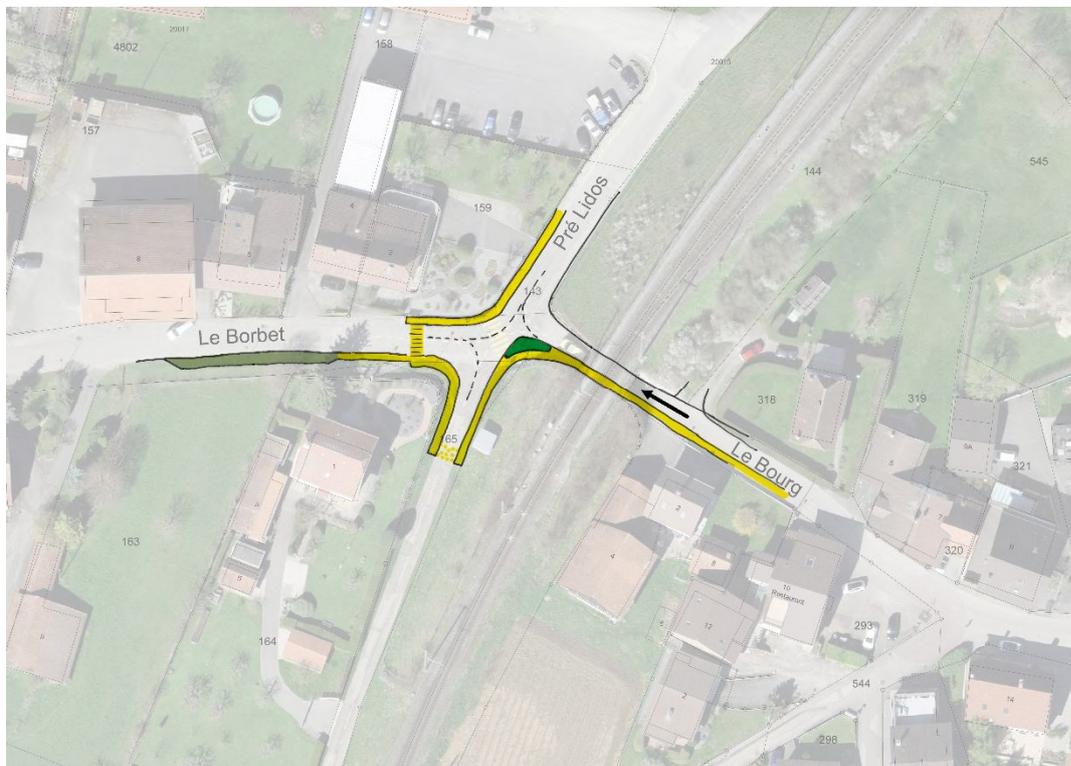
- Sens unique existant
- Mesures 4.2 / 4.3 / 4.4 - Mise en sens unique
- ▭ Mesure 4.5 - Sécurisation du carrefour

Infographie Citec 2024

Illustrations



Traitement du carrefour Place des Sports – Le Coinat selon mesure 4.5



Traitement du sous-voies selon la mesure 4.3

Mesure 4.1 Instauration de zones 30							
Descriptif :							
La mise en place de zones 30 permet d'apaiser le trafic dans les quartiers résidentiels. Elle limite ainsi les nuisances sonores et sécurise les piétons et les cycles (en favorisant la mixité sur la chaussée ou en réduisant les gabarits routiers pour créer des aménagements).							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		100'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Consultation de la commission cantonale permanente pour les questions relatives à la signalisation routière Etablissement d'un rapport d'expertise zone 30 pour les routes non affectées à la circulation générale Publication dans le Journal Officiel (et traitement des éventuelles oppositions)				Service des infrastructures (SIN)			

Mesure 4.2 Mise en sens unique - Les Tilleuls							
Descriptif :							
La mise en sens unique de la rue des Tilleuls dans le sens montant (rue Général Comman direction Sur-les-Côtes) a pour objectif de limiter et de sécuriser le trafic sur cette rue étroite (3.20 à 3.90m de large) ainsi que de régler les problèmes de visibilité aux deux carrefours (Tilleuls-Général Comman). Elle peut s'accompagner d'autres mesures de modération de la vitesse si nécessaire.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		10'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Publication dans le Journal Officiel (et traitement des éventuelles oppositions)				Service des infrastructures (SIN)			

Mesure 4.3 Mise en sens unique du sous-voies / dépose-minute							
Descriptif :							
La chaussée ainsi que le trottoir à bordure abaissée du sous-voies sont très étroits (respectivement 3.70m et 1.30m de large). A certains moments de la journée*, une partie du trafic de transit passe par le sous-voies pour éviter la route cantonale principale. Afin de limiter le trafic de transit rue du Bourg et de sécuriser le passage du sous-voies, il est proposé de mettre ce dernier en sens unique, direction Porrentruy. Cela permet également de réduire la chaussée à 3.50m et d'élargir le trottoir à 1.50m. Le dépose-minute permet de localiser un endroit sécurisé dévolu à cet effet.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		10'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Coordination avec le projet de réaménagement de la Rue Pré Lidos Publication dans le Journal Officiel (et traitement des éventuelles oppositions)				Service des infrastructures (SIN) Ecole			

* Le matin lors du report du trafic autoroutier et/ou lorsque les barrières du passage à niveaux sont abaissées.

Mesure 4.4 Mise en sens unique des rues dans le secteur du centre sportif							
Descriptif :							
La mise en sens unique des rues à proximité du centre sportif permet d'améliorer l'accessibilité au site et de sécuriser les itinéraires piétons et cyclables en réduisant le trafic. Elle peut s'accompagner d'autres mesures de modération de la vitesse si nécessaire.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		10'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Publication dans le Journal Officiel (et traitement des éventuelles oppositions)				Service des infrastructures (SIN) Sociétés locales actives au niveau du centre sportif			

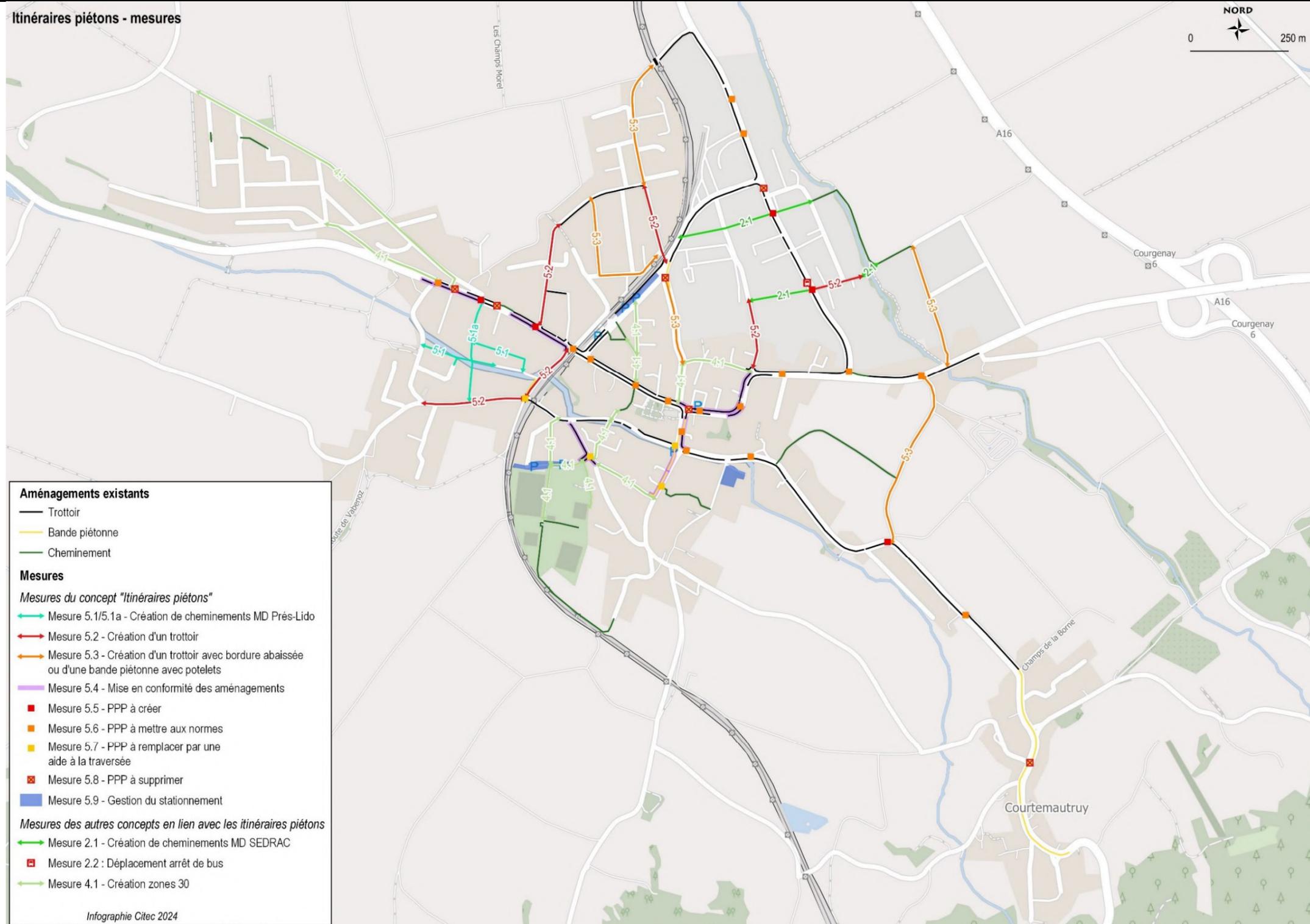
Mesure 4.5 Traitement du carrefour Place des Sports – Le Coinat							
Descriptif :							
La mise en sens unique de la route de Metthiez, Cras de la Maieutche et Place des Sports permet de modifier le carrefour Place des Sports – Le Coinat et de le sécuriser pour l'ensemble des modes (voiture, piétons et cycles).							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		15'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Procédure de plan de route				Service des infrastructures (SIN)			

Concept 5



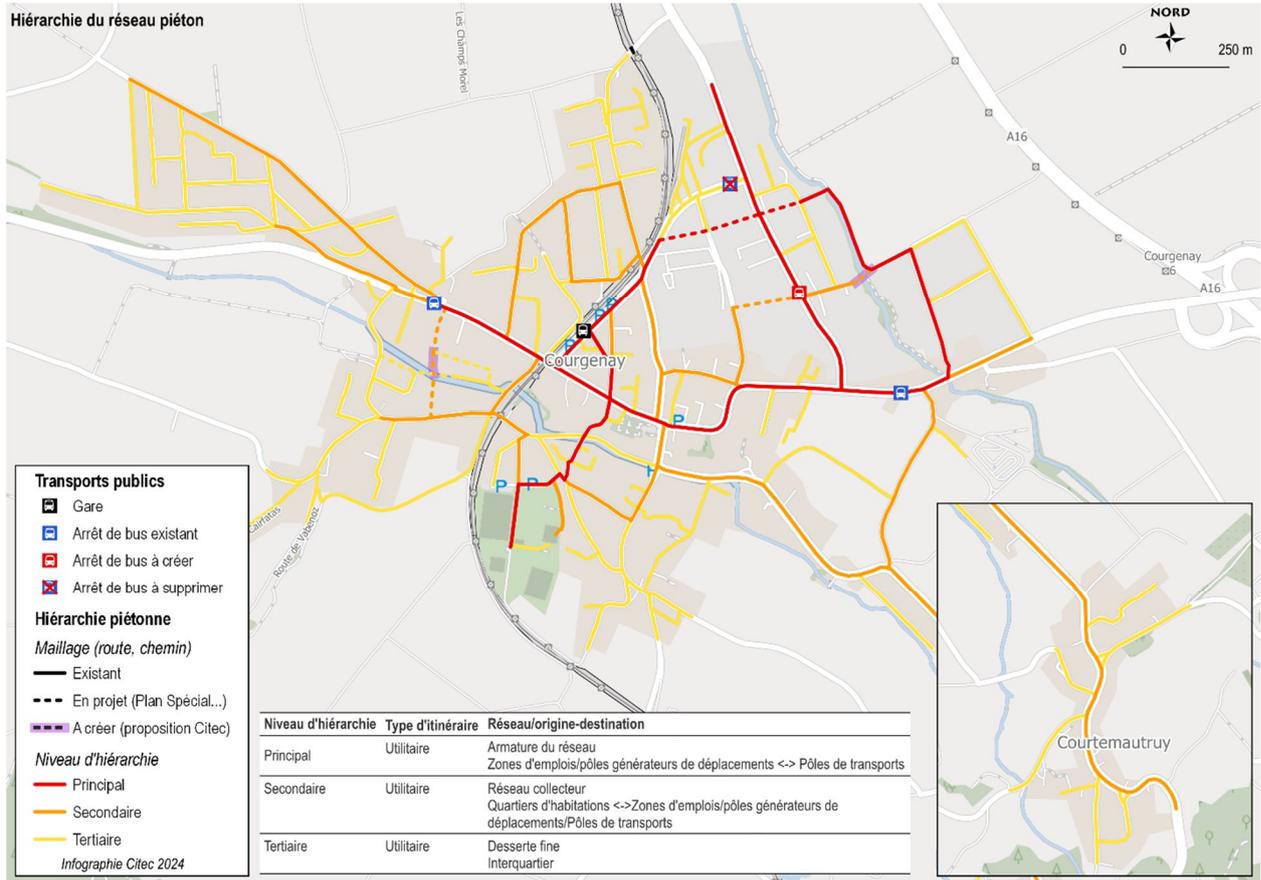
ITINERAIRES PEDESTRES

Représentation cartographique



Illustrations

Pour réaliser le plan des mesures (page précédente), il a d'abord été nécessaire de hiérarchiser le réseau piétonnier de la commune. La hiérarchisation communale du réseau piétonnier permet de créer un réseau cohérent, correspondant à des itinéraires adéquats selon les types d'usagers (réseau utilitaire, enfants/travailleurs, etc.) et à l'échelle du piéton (maillage de 100 à 200 m).



En croisant cette hiérarchie avec les caractéristiques des routes/chemins concernés (trafic journalier moyen et vitesse légale), il est alors possible de définir le type d'aménagement à réaliser, ce qui constitue les mesures à mettre en œuvre. Le tableau d'aide à la décision ci-dessous, réalisé à partir des normes VSS et recommandations OFROU actuelles, a été appliqué afin d'établir l'aménagement minimal à viser.

		Hiérarchie du réseau piéton – aménagement minimum visé pour les itinéraires utilitaires		
Vitesse légale (existant ou projetée) ou V85 si connue	TJM (uv/j)	Principal Potentiel de piétons attendus fort	Secondaire Potentiel de piétons attendus moyen	Tertiaire Potentiel de piétons attendus faible
20 km/h	< 3'000	Zone de rencontre – trafic mixte		
	> 3'000	Zone de rencontre avec une délimitation entre chaussée circulée et surface piétonne		
30 km/h	< 500	Trafic mixte		
	500 à 3'000	Site propre (trottoir ou cheminement indépendant)	Trottoir avec bordure abaissée ou bande piétonne avec potelets	Trafic mixte
	> 3'000		Site propre (trottoir ou cheminement indépendant)	
< 500	Trottoir avec bordure abaissée ou bande piétonne avec potelets		Trafic mixte	
50 km/h	500 à 3'000	Site propre (trottoir ou cheminement indépendant)	Trottoir avec bordure abaissée ou cheminement piéton indépendant	Trottoir avec bordure abaissée ou bande piétonne avec potelets
	> 3'000		Site propre (trottoir ou cheminement indépendant)	
	< 1'000		Cheminement piéton (indépendant ou sur voie avec trafic restreint)	
60 km/h ou plus	< 1'000	Cheminement piéton (indépendant ou sur voie avec trafic restreint)		
	> 1'000	Site propre (trottoir ou cheminement indépendant)		

*Aménagements devant être conformes aux normes VSS

Mesure 5.1 Création de cheminements mobilités douces secteur Pré Lidos							
Descriptif :							
Dans le cadre du développement du secteur Pré Lidos (plan spécial en cours d'élaboration), de nouveaux cheminements sont planifiés. La mesure 5.2a permet d'obtenir un itinéraire plus direct pour accéder depuis le Sud-Ouest de la commune à l'arrêt de bus situé sur la route cantonale.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		-	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Plan spécial Pré Lidos Acquisitions foncières				Service du développement territorial (SDT) Propriétaires et riverains concernés			

Mesure 5.2 Création de trottoirs							
Descriptif :							
Les itinéraires piétons principaux et localisés sur un tronçon avec un TJM > 500 véh/j et les itinéraires piétons secondaires et situés sur un tronçon limité à 50km/h avec un TJM > 500 véh/j nécessitent des aménagements en site propre. Une étude plus approfondie doit être menée pour vérifier la faisabilité et les conditions nécessaires (notamment les acquisitions foncières pour réaliser un tel aménagement. Dans le cas où les contraintes ne permettent pas de créer un trottoir, il faut à minima aménager une bande piétonne avec des potelets ponctuels.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		180'000.- CHF	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Etude de faisabilité Procédure de plan de route Acquisitions foncières				Service des infrastructures (SIN) Propriétaires et riverains concernés			

Mesure 5.3 Création de trottoirs à bordure abaissée ou de bandes piétonnes avec potelets							
Descriptif :							
Les itinéraires piétons secondaires localisés sur un tronçon limité à 30km/h avec un TJM > 500 véh/j ou ceux localisés sur un tronçon limité à 50km/h avec un TJM <500 véh/j nécessitent d'être aménagés avec une bande piétonne et des potelets ou un trottoir à bordure abaissée.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		150'000 CHF*	
Etapas de mise en œuvre :				Coordination :			
Etude de faisabilité Procédure de plan de route				Service des infrastructures (SIN)			

* Estimation d'une bande piétonne (marquage) + potelets à mémoire de forme

Mesure 5.4 Mise en conformité des aménagements existants (selon normes VSS)							
Descriptif : Les points problématiques concernent les aménagements piétons existants qui présentent des déficits qualitatifs (largeur insuffisante par exemple). Il est nécessaire de les mettre aux normes pour garantir la sécurité et le confort de l'aménagement en place.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		- CHF*	
Etapas de mise en œuvre : Etude de faisabilité Procédure de plan de route				Coordination : Service des infrastructures (SIN)			

* Estimation des coûts très variable car la mise en œuvre se fera très probablement par opportunité.

Mesure 5.5 Création de passages piétons							
Descriptif : La hiérarchie des itinéraires piétons sur la commune permet d'identifier les lignes de désirs. Pour garantir la continuité de ces itinéraires, des passages piétons sur les axes principaux qui sont maintenus à 50km/h sont nécessaires.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		20'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre : Demande de validation auprès du Service des infrastructures (SIN)				Coordination : Service des infrastructures (SIN)			

Mesure 5.6 Mise aux normes des passages piétons							
Descriptif : Les passages piétons situés sur des axes limités à 50 km/h ou sur le chemin de l'école doivent être mis aux normes pour sécuriser les traversées.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		30'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre : Demande de validation auprès du Service des infrastructures (SIN)				Coordination : Service des infrastructures (SIN)			

Mesure 5.7 Remplacement du passage piétons par une aide à la traversée							
Descriptif : Les passages piétons situés sur le chemin de l'école et qui font partie des futurs zones 30 (voir mesure 4.1) sont à remplacer par une aide à la traversée afin de sécuriser la traversée pour les publics fragiles.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		10'000 CHF	
Etapes de mise en œuvre : Demande de validation auprès du Service des infrastructures (SIN)				Coordination : Service des infrastructures (SIN)			

Mesure 5.8 Suppression de passages piétons							
Descriptif : Dans le cadre de la mise en zone 30 des quartiers résidentiels (voir mesure 4.1), les passages piétons qui ne se situent pas sur le chemin de l'école pourront être supprimés.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		5'000 CHF	
Etapes de mise en œuvre : Demande de validation auprès du Service des infrastructures (SIN)				Coordination : Service des infrastructures (SIN)			

Mesure 5.9 Gestion du stationnement lors des grands évènements							
Descriptif : Lors d'évènements importants organisés au centre sportif, le parking rue de La Combatte et Place des Sports peut s'avérer insuffisant. La mise en place d'une gestion du stationnement reposant sur la mutualisation des parkings existants des entreprises privées (situées rue de La Neuve Vie par exemple) et du parking CFF de la gare permettrait de solutionner le manque de places très ponctuels. Des itinéraires piétons sécurisés relient ces derniers au centre sportif en moins de 10 min.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		-	
Etapes de mise en œuvre : -				Coordination : Entreprises privées et organisateur d'évènements Sociétés locales actives au niveau du centre sportif			

Concept 6



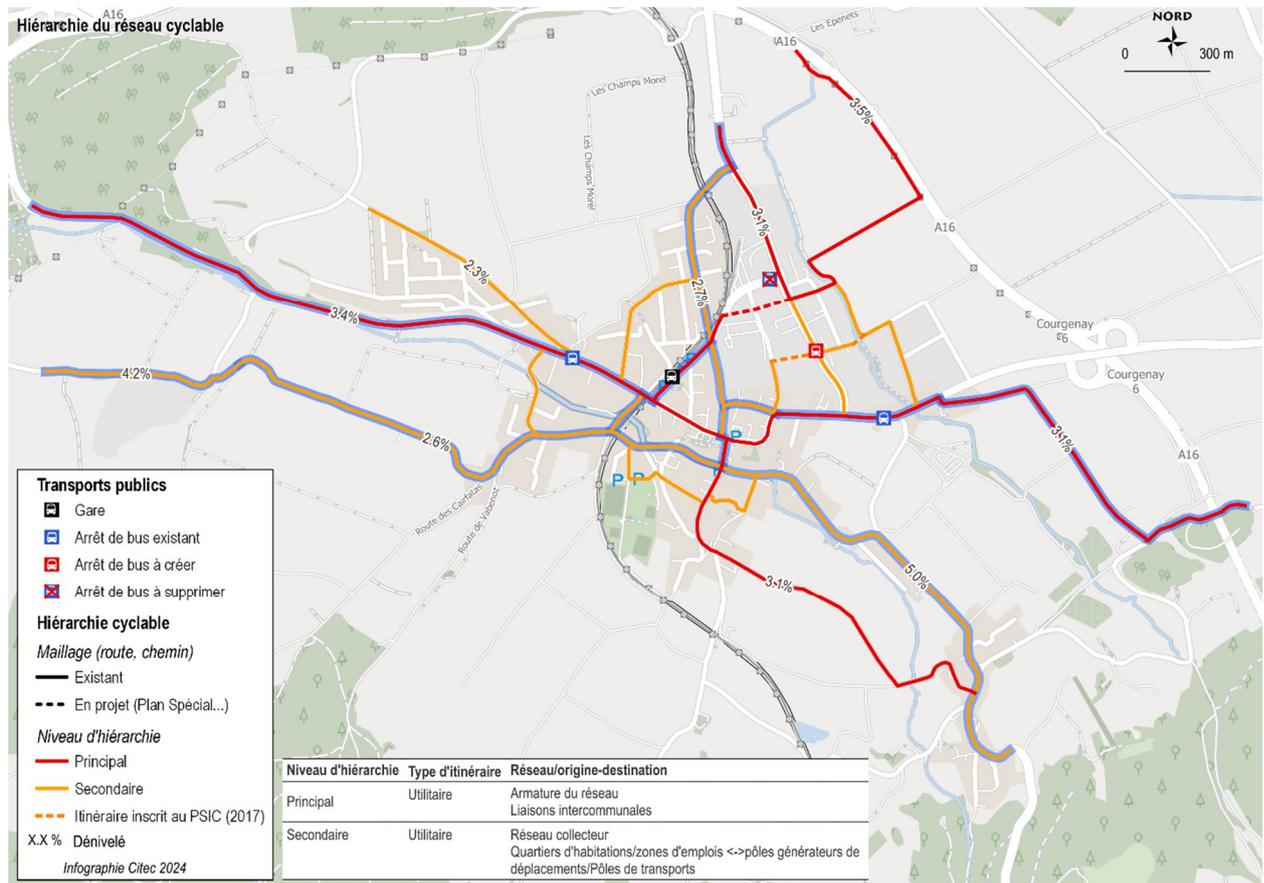
ITINERAIRES CYCLABLES

Représentation cartographique



Illustrations

Pour réaliser le plan des mesures (page précédente), il a d'abord été nécessaire de hiérarchiser le réseau cyclable de la commune. La hiérarchisation communale du réseau permet de créer un réseau cohérent, correspondant à des itinéraires adéquats selon les types d'usagers (réseau utilitaire, enfants/travailleurs, etc.) et à l'échelle du cycliste (maillage 200 à 300 m).

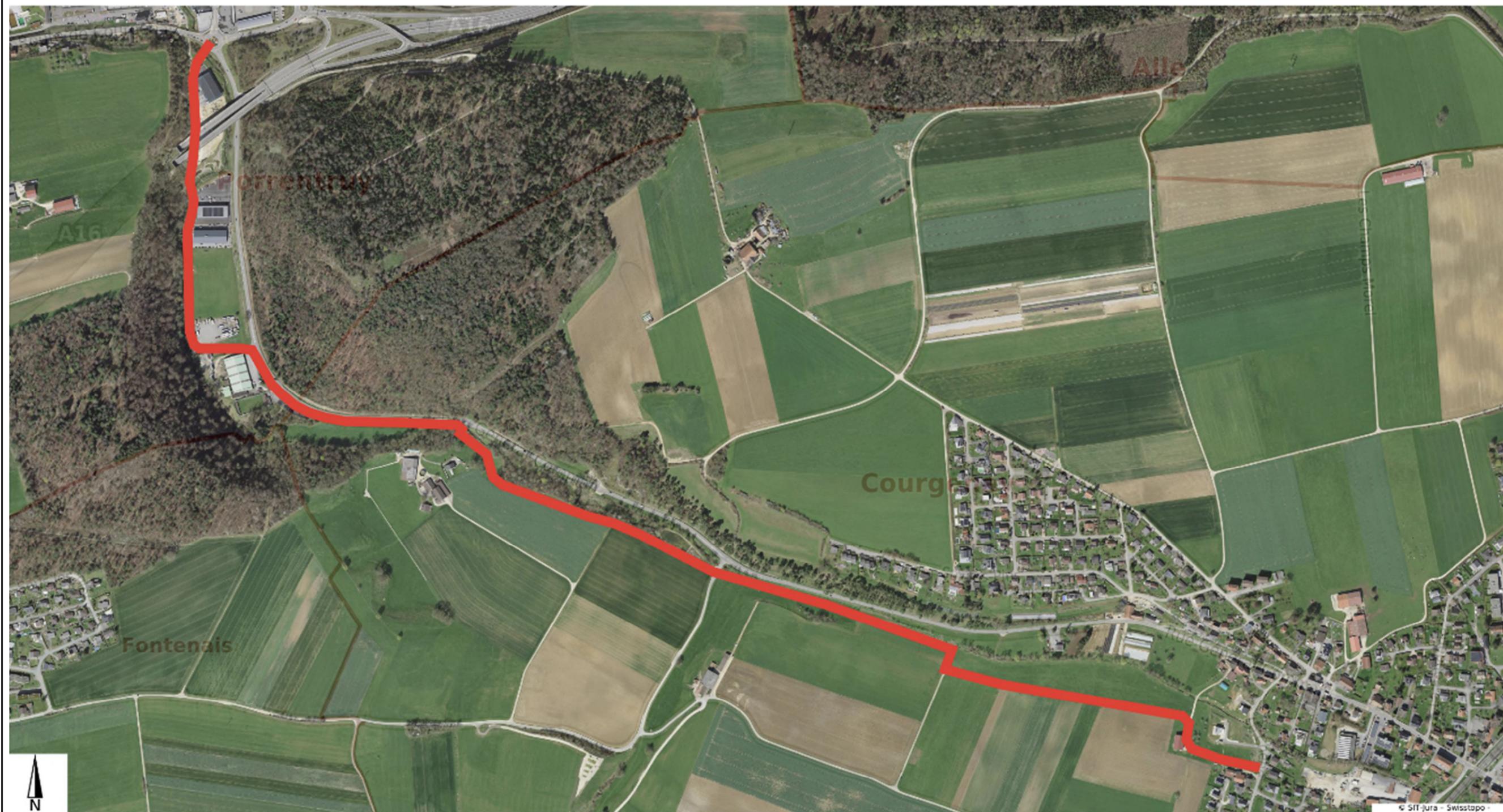


En croisant cette hiérarchie avec les caractéristiques des routes/chemins concernés (trafic journalier moyen et vitesse légale), il est alors possible de définir le type d'aménagement à réaliser, ce qui constitue les mesures à mettre en œuvre. Le tableau d'aide à la décision ci-dessous, réalisé à partir des normes VSS et recommandations OFROU actuelles, a été appliqué afin d'établir l'aménagement minimal à mettre en œuvre.

Vitesse légale (existant ou projetée) ou V85 si connue	TJM (uv/j)	Hiérarchie du réseau cyclable – aménagement minimum visé pour les itinéraires utilitaires	
		Principal Potentiel de cycles attendus fort	Secondaire Potentiel de cycles attendus moyen
30 km/h ou moins	< 2'000	Pas d'aménagement spécifique (cycliste en mixité avec le trafic)	
	2'000 à 6'000	Bande cyclable	
	> 6'000	Piste cyclable ou trottoir mixte (si flux piéton faible)	
50 km/h à 60 km/h	< 2'000	Bande cyclable	Bande cyclable
	2'000 à 6'000	Piste cyclable ou trottoir mixte (si flux piéton faible)	
	> 6'000	Piste cyclable	
80 km/h ou plus	< ou = 2'000	Piste cyclable ou trottoir mixte (si flux piéton faible)	
	> 2'000	Piste cyclable	

Illustrations

Piste mixte piétons/cycles (2.8 km) Courgenay – Porrentruy



© SIT-jura - Swisstopo - Openstreetmap

Itinéraire projeté selon la Mesure 6.3

Mesure 6.1 Création de bandes cyclables sur la RC 6 en localité							
Descriptif : La route cantonale (RC) traversant la localité représente un itinéraire cyclable principal qui doit être aménagé au regard du trafic (entre 2'500 et 4'900 véh/j). Il est prévu de limiter une partie de la RC à 30 km/h (voir mesure .11). Afin de proposer un aménagement cohérent et sécurisé sur l'ensemble de la RC en localité, il est proposé d'y aménager des bandes cyclables de 1.50m de large.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		15'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre : Demande de validation auprès du Service des infrastructures (SIN)				Coordination : Service des infrastructures (SIN)			

Mesure 6.2 Création de bandes cyclables - SEDRAC							
Descriptif : Afin de desservir l'ensemble de la SEDRAC et d'assurer la continuité cyclable entre la gare et le futur cheminement en mobilité douce, il est opportun d'aménager des bandes cyclables rue Sedrac et rue L'Armeratte.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		10'000 CHF	
Etapas de mise en œuvre : Demande de validation auprès du Service des infrastructures (SIN)				Coordination : Service des infrastructures (SIN) Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SIDP)			

Mesure 6.3 Création d'une piste cyclable entre Porrentruy et Courgenay (RC 6)							
Descriptif : En tenant compte de la vitesse hors localité (60 à 80 km/h) et du trafic (4'100 véh/j), il serait optimal d'aménager l'itinéraire cyclable principal entre Porrentruy et Courgenay en site propre (longueur d'env. 2.3 km).							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		2 mio CHF*	
Etapas de mise en œuvre : Etude de faisabilité Procédure de plan de route Acquisitions foncières				Coordination : Service des infrastructures (SIN) Commune de Porrentruy Propriétaires et riverains concernés			

* Une répartition des coûts est à définir entre le Service des infrastructures (SIN) et la commune de Courgenay.

Mesure 6.4 Création d'une piste cyclable entre Courgenay et Alle							
Descriptif : En tenant compte de la vitesse hors localité (60 à 80 km/h) et du trafic (3'200 véh/j), il est opportun d'aménager l'itinéraire cyclable principal entre Alle et Courgenay en site propre (longueur d'env. 1.4 km)..							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		1 mio CHF*	
Etapas de mise en œuvre : Etude de faisabilité Procédure de plan de route Acquisitions foncières				Coordination : Service des infrastructures (SIN) Commune d'Alle Propriétaires et riverains concernés			

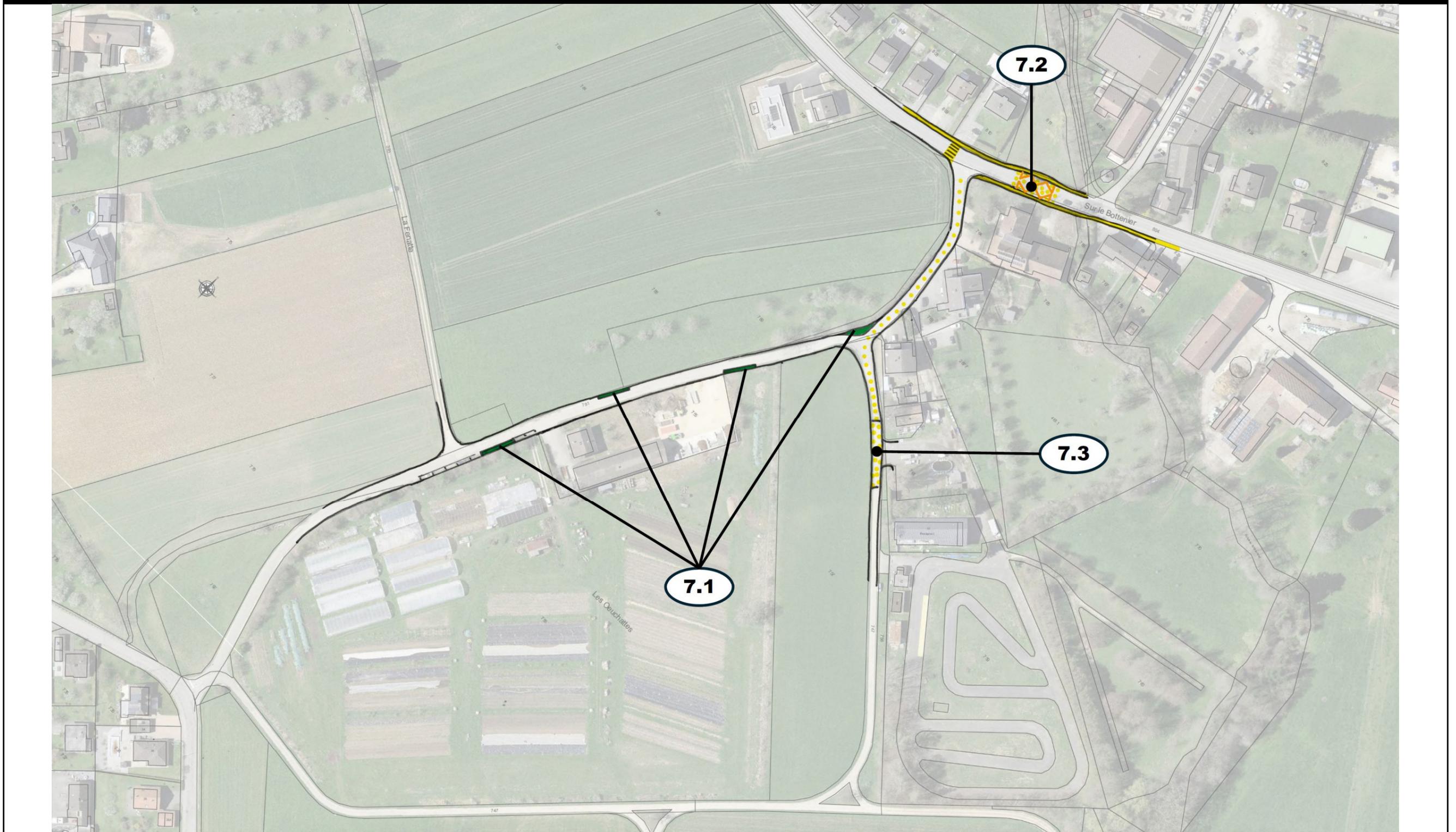
* Une répartition des coûts est à définir entre le Service des infrastructures (SIN) et les communes de Courgenay et d'Alle.

Concept 7



MOULIN DE LA TERRE

Représentation cartographique



Illustrations

Exemple de revêtement contrastant au sol afin de mettre en valeur l'accès principal à la zone de sport et de loisirs ainsi que pour l'axe de la mobilité douce (sentier à thème « Le Martinet ») :



Mesure 7.1 Modération du trafic							
Descriptif :							
Afin de sécuriser le tronçon « Moulin-de-la-Terre » notamment utilisé pour la « Clé des Champs », des déflecteurs latéraux sous forme d'îlots verts sur le côté de la chaussée sont prévus. Le carrefour pour rejoindre le chemin de Paplemont est aussi intégré à cette mesure afin de modérer la vitesse des usagers dans ce carrefour sensible.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		20'000 CHF	
Etapes de mise en œuvre :				Coordination :			
Procédure de plan de route Publication dans le Journal Officiel (et traitement des éventuelles oppositions)				Service des infrastructures (SIN) Propriétaires et riverains concernés (y compris exploitants agricoles)			

Mesure 7.2 Mise aux normes LHand des arrêts de bus / construction d'abribus							
Descriptif :							
L'arrêt de bus doit être mis aux normes LHand pour permettre au bus d'accoster à un quai accessible de plain-pied pour les personnes à mobilité réduite. Il est proposé de repositionner les deux arrêts actuels (dans les deux sens de circulation) en les rapprochant du secteur Sud-Est de la zone d'activités économiques ainsi que du secteur « Moulin de la Terre ». Le passage piétons doit satisfaire aux exigences de la norme en vigueur notamment en matière de visibilité lors du bus à l'arrêt sur la chaussée. Dans le cas de figure idéal, il faut construire un îlot au centre de la chaussée permettant la traversée de la chaussée du piéton en deux étapes.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2026 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		50'000 CHF*	
Etapes de mise en œuvre :				Coordination :			
Procédure de plan de route				Service des infrastructures (SIN) CarPostal			

* par arrêt sans abribus

Mesure 7.3 Revêtement contrastant							
Descriptif :							
L'accès principal à la zone de sport et de loisirs ainsi que le cheminement qui est à privilégier pour la mobilité douce (sentier à thème « Le Martinet ») est mise en évidence par un marquage au sol.							
Utilité :	Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	Paysage et biodiversité
Calendrier :	2025 - 2030	2031 - 2035	2036 - 2040	Coût global estimé :		10'000 CHF	
Etapes de mise en œuvre :				Coordination :			
-				-			

5. ANNEXES

5.1 EFFETS DU 30 KM/H

Historique

En **1973**, la vitesse maximale de 100 km/h est introduite provisoirement hors localité (jusqu'à fin 1975) et sur les autoroutes (jusqu'en 1974).

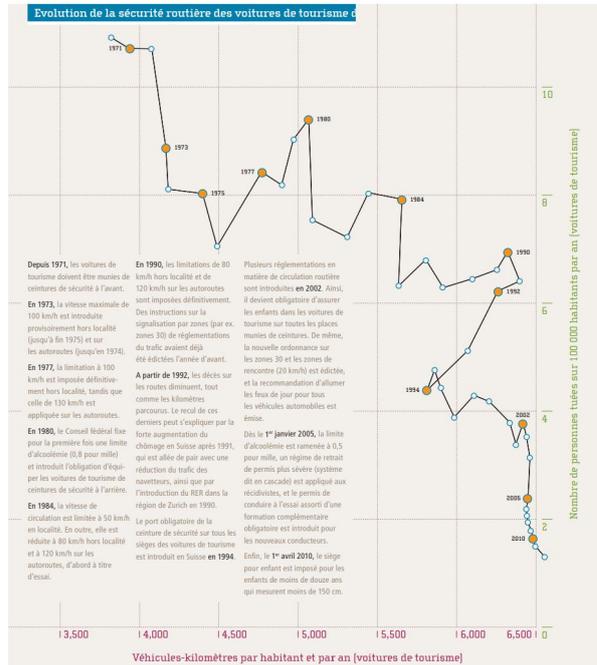
En **1977**, la limitation à 100 km/h est imposée définitivement hors localité, tandis que celle de 130 km/h est appliquée sur les autoroutes.

En **1984**, la vitesse de circulation est limitée à 50 km/h en localité. En outre, elle est réduite à 80 km/h hors localité et à 120 km/h sur les autoroutes, d'abord à titre d'essai.

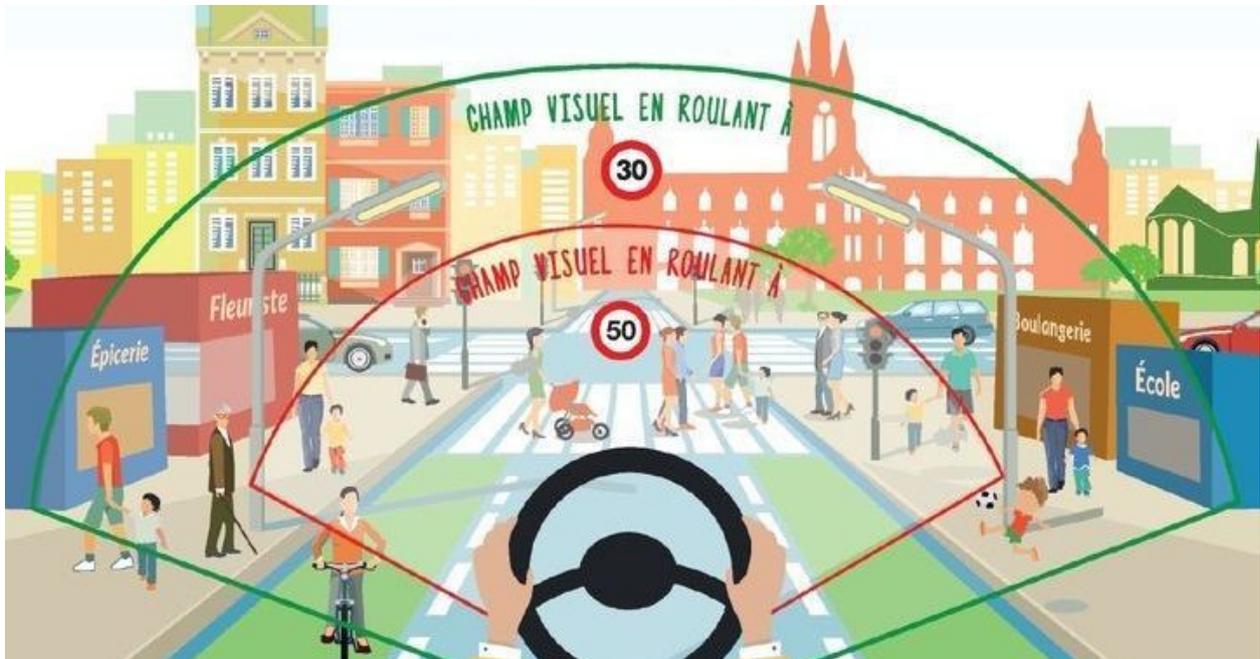
En **1990**, les limitations de 80 km/h hors localité et de 120 km/h sur les autoroutes sont imposées définitivement. Des instructions sur la signalisation par zones (par ex. zones 30) de réglementations du trafic avaient déjà été édictées l'année d'avant.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des routes OFROU



Champs de vision



Source : association transports et environnement [ATE]

Distances de visibilité nécessaires : véhicule – piéton

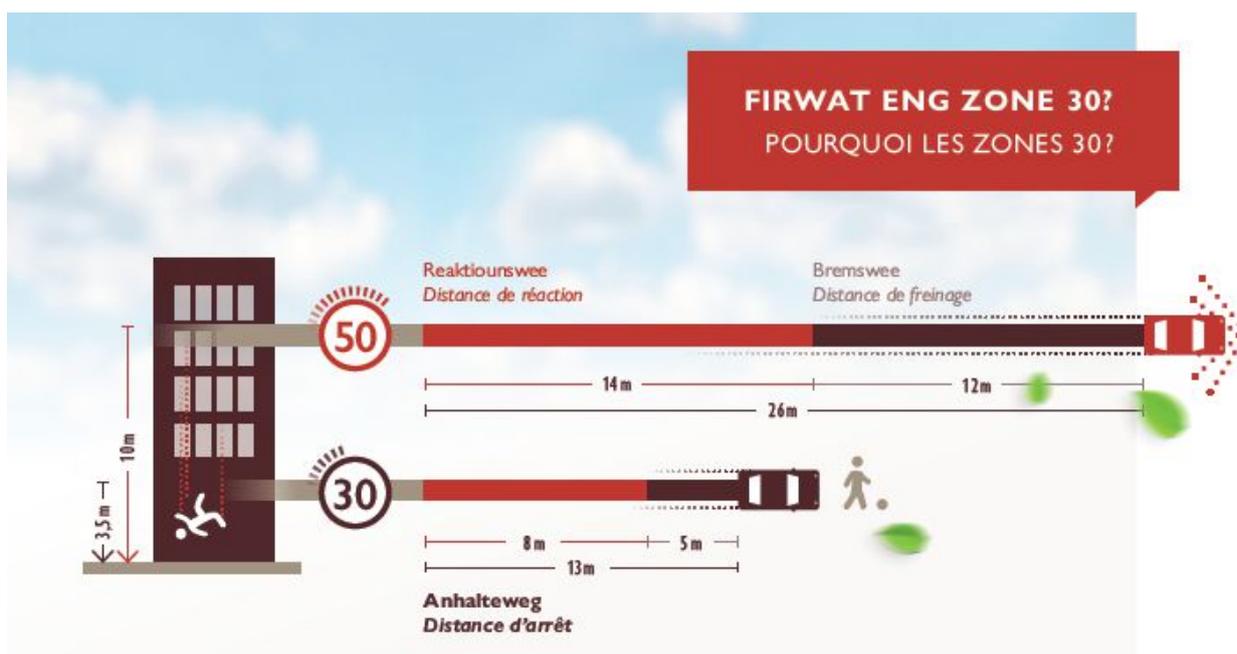
Notwendige Sichtweiten <i>Distances de visibilité nécessaires</i>	
Signalisierte Höchstgeschwindigkeit oder V_{85} <i>Vitesse maximale signalée ou V_{85}</i>	Notwendige Sichtweite <i>Distance de visibilité nécessaire</i>
30 km/h	25 m
40 km/h	40 m
50 km/h	55 m
60 km/h innerorts / <i>en localité</i>	75 m
60 km/h ausserorts / <i>hors localité</i>	100 m

Tab. 1
Notwendige Sichtweiten

Tab. 1
Distances de visibilité nécessaires

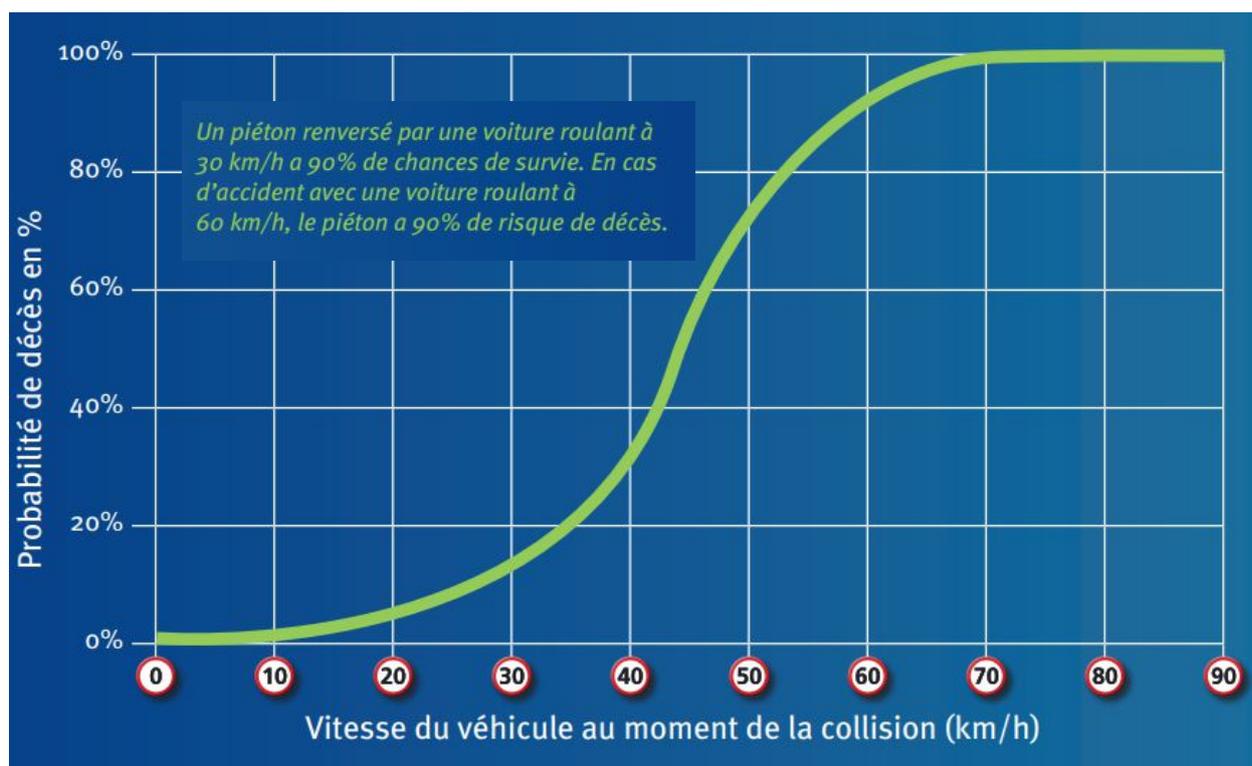
Source : normes VSS 40 241

Distance de freinage



Source : association transports et environnement [ATE]

Risques en cas d'accident



Source : bureau de prévention des accidents [BPA]

Perte de temps

Pour parcourir 200 m, il faut :

14 secondes à la vitesse de 50 km/h ;

18 secondes à la vitesse de 40 km/h ;

24 secondes à la vitesse de 30 km/h.

Pour parcourir 200 m, il faudra :

10 secondes de plus à la vitesse de 30 km/h au lieu de 50 km/h ;

6 secondes de plus à la vitesse de 30 km/h au lieu de 40 km/h.

Nuisances sonores

Une réduction de la vitesse des voitures de 50 à 30 km/h diminue les émissions sonores de 3 décibels. Cela correspond à la perception d'une réduction de moitié du trafic routier. Par la même occasion, les pics de bruit particulièrement dérangeants diminuent plus que proportionnellement.

En baissant la vitesse de 50 km/h à 30 km/h, les émissions sonores sont réduites d'environ 3dB, ce qui correspond à une diminution du trafic de moitié.



5.2 TABLEAUX RÉCAPITULATIF DES MESURES

2026 - 2030			Utilité						Estimation des coûts	
			Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics		Paysage et biodiversité
Centre du village	Mesure 1.1	Instauration d'une zone 30 sur la RC 6	X		X	X	X			30'000 CHF
	Mesure 1.4	Construction d'un trottoir	X		X	X	X			50'000 CHF
	Mesure 1.5	Instauration de trottoirs traversants	X		X	X	X			100'000 CHF
	Mesure 1.6	Mise en conformité des passages piétons				X	X			30'000 CHF
	Mesure 1.7	Mise aux normes LHand des arrêts de bus / installation d'abribus et d'arceaux pour vélos						X		75'000 CHF / arrêt
	Mesure 1.9	Plantation d'arbres (entrée Est du village)			X				X	10'000 CHF
	Mesure 1.10	Dépose-minute			X	X				30'000 CHF
Zone d'activités économiques	Mesure 2.1	Axe transversal pour la mobilité douce		X		X	X	X	X	200'000 CHF
	Mesure 2.2	Repositionnement et mise aux normes LHand des arrêts de bus / construction d'abribus						X		50'000 CHF
Pôle gare	Mesure 3.7	Mise aux normes LHand de l'arrêt de bus						X		45'000 CHF
	Mesure 3.8	Vélostation					X	X		15'000 CHF
	Mesure 3.9	Borne de recharge pour voitures électriques		X						5'000 CHF / borne
Quartiers résidentiels	Mesure 4.1	Instauration de zones 30	X		X	X	X			100'000 CHF
	Mesure 4.2	Mise en sens unique - Les Tilleuls				X	X			10'000 CHF
	Mesure 4.3	Mise en sens unique du sous-voies / dépose-minute				X	X			10'000 CHF
	Mesure 4.4	Mise en sens unique des rues dans le secteur du centre sportif				X	X			10'000 CHF
	Mesure 4.5	Traitement du carrefour Place des Sports – Le Coinat				X	X			15'000 CHF
Itinéraires piédestres	Mesure 5.5	Création de passages piétons				X	X			20'000 CHF
	Mesure 5.6	Mise aux normes des passages piétons				X	X			30'000 CHF
	Mesure 5.7	Remplacement du passage piétons par une aide à la traversée				X	X			10'000 CHF
	Mesure 5.8	Suppression de passages piétons				X	X			5'000 CHF
Moulin de la Terre	Mesure 7.2	Mise aux normes LHand des arrêts de bus / construction d'abribus				X	X	X		50'000 CHF

2031 - 2035		Utilité						Estimation des coûts	
		Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics		Paysage et biodiversité
Centre du village	Mesure 1.2 Désimperméabilisation des places de stationnement			X				X	30'000 CHF
	Mesure 1.3 Création de bandes ou de zones végétalisées	X		X	X			X	50'000 CHF
	Mesure 1.8 Aménagement d'un espace public	X		X		X		X	50'000 CHF
Zone d'activités économiques	Mesure 2.3 Plantation d'arbres		X	X				X	50'000 CHF
	Mesure 2.4 Parking collectif		X						-
Pôle gare	Mesure 3.1 Instauration d'une zone de rencontre		X	X	X	X			30'000 CHF
	Mesure 3.2 Création d'un plateau surélevé				X	X			80'000 CHF
	Mesure 3.3 Désimperméabilisation des places de stationnement			X				X	50'000 CHF
	Mesure 3.4 Création d'îlots végétalisées			X	X			X	30'000 CHF
	Mesure 3.5 Plantation d'arbres			X				X	10'000 CHF
	Mesure 3.6 Aménagement de places publiques		X	X	X				100'000 CHF
Itinéraires pédestres	Mesure 5.1 Création de cheminements mobilités douces secteur Pré Lidos				X	X	X		-
	Mesure 5.9 Gestion du stationnement lors des grands évènements		X		X	X	X		-
Itinéraires cyclables	Mesure 6.1 Création de bandes cyclables sur la RC 6 en localité				X	X			15'000 CHF
	Mesure 6.2 Création de bandes cyclables - SEDRAC				X	X	X		10'000 CHF
Moulin de la Terre	Mesure 7.1 Modération du trafic				X	X	X		20'000 CHF

2036 - 2040		Utilité						Estimation des coûts
		Attractivité résidentielle	Attractivité économique	Qualité de l'espace public	Sécurité des usagers	Promotion des modes doux	Promotion des transports publics	
Itinéraires pédestres	Mesure 5.2 Création de trottoirs	X			X	X		180'000 CHF
	Mesure 5.3 Création de trottoirs à bordure abaissée ou de bandes piétonnes avec potelets	X		X	X	X		150'000 CHF
	Mesure 5.4 Mise en conformité des aménagements existants (selon normes VSS)			X	X	X		-
Itinéraires cyclables	Mesure 6.3 Création d'une piste cyclable entre Porrentruy et Courgenay (RC 6)		X		X	X		2'000'000 CHF
	Mesure 6.4 Création d'une piste cyclable entre Courgenay et Alle		X		X	X		1'000'000 CHF
Moulin de la Terre	Mesure 7.3 Revêtement contrastant				X	X		10'000 CHF