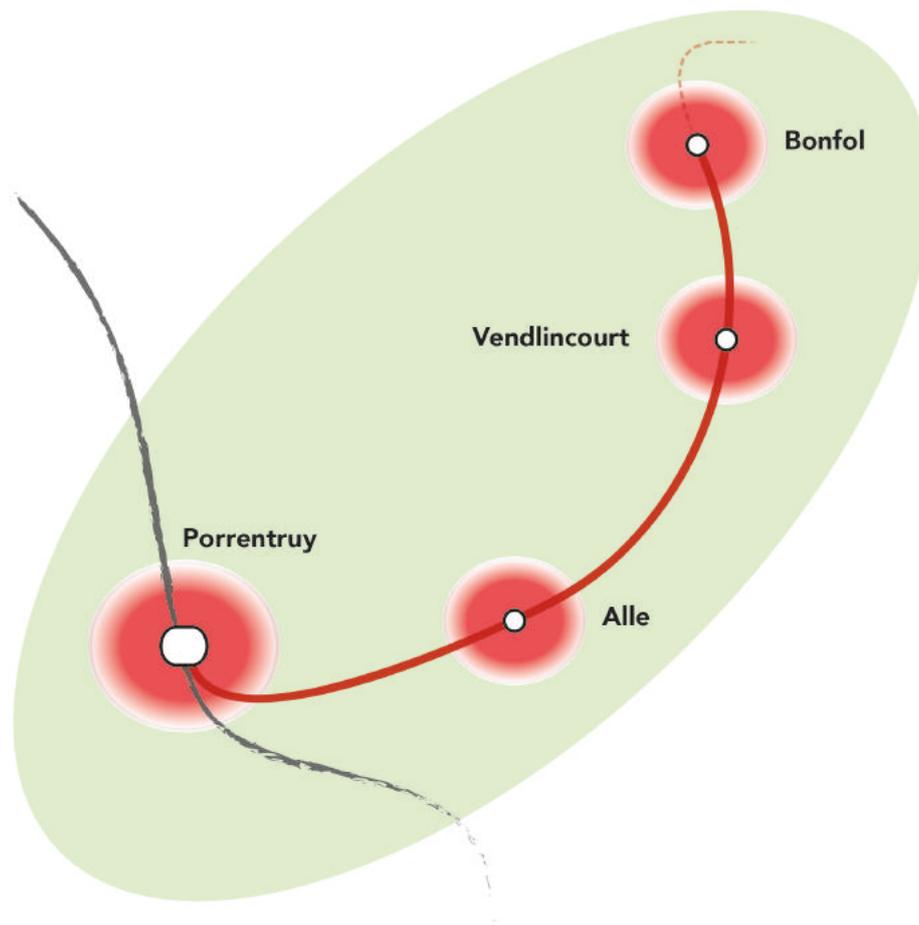


Avenir de la ligne CJ 238 Porrentruy - Bonfol

CONTRAT D'AXE



Mars 2017

Table des matières

Abréviations.....	4
1. Introduction	5
1.1 Pourquoi cette démarche ?.....	6
1.2 De l'étude du bureau CCRR au contrat d'axe.....	6
1.3 Qu'est-ce qu'un contrat d'axe ?.....	7
1.4 Présentation du groupe de projet LPB.....	8
1.5 Résumé schématique de la démarche	9
1.6 Contenu du contrat d'axe	10
1.6.1 Présentation générale du document	10
1.6.2 Contenu liant	10
2. Vision stratégique.....	11
2.1 Les lignes directrices	11
2.2 Les objectifs	12
3. Vision opérationnelle.....	15
3.1 Les fiches de mesures	15
4. Tableau synthétique	57
5. Suite de la démarche.....	64
6. Annexes.....	67



Abréviations

ADEP	Association de développement économique du district de Porrentruy
CAER	Centre d'accueil économique régional du district de Porrentruy
CCRR	Centre de Compétence Trafic Régional Rieder
CDTP	Conception directrice des transports publics
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
CJ	Chemins de fer du Jura
Copil	Comité de pilotage
DIB	Décharge industrielle de Bonfol
LPB	Ligne Porrentruy-Bonfol
OFT	Office fédéral des transports
PAL	Plan d'aménagement local
PB	Porrentruy-Bonfol
PDCn	Plan directeur cantonal
PDR	Plan directeur régional
RER	Réseau express régional
SDT	Service du développement territorial
SIDP	Syndicat intercommunal du district de Porrentruy
SIN	Service des infrastructures

1. Introduction

Depuis plusieurs années, la ligne ferroviaire 238 reliant la ville de Porrentruy à la commune de Bonfol suscite quelques interrogations et inquiétudes quant à sa viabilité. Afin d'éviter tout démantèlement futur, une réaction de la part des instances politiques concernées doit impérativement avoir lieu. Pour pallier la diminution du transport de marchandises liée à la fin de l'assainissement de la décharge de Bonfol, et au vu des aménagements devenus obligatoires aux niveaux fédéral et européen, les acteurs concernés sont contraints de trouver rapidement des solutions. En effet, ce tronçon de 11 kilomètres doit être redynamisé tant au niveau du trafic voyageurs que du trafic de marchandises. Sans réaction immédiate et concrète de la part des pouvoirs politiques, la disparition de cette ligne serait alors imminente.

Les communes desservies par la ligne - Porrentruy, Alle, Vendlincourt et Bonfol - portent toutes un grand intérêt à la sauvegarde et la redynamisation de la ligne afin de conserver des prestations publiques de qualité au niveau local. En bénéficiant d'une bonne accessibilité par les transports publics, elles disposent de conditions plus favorables pour se développer et accueillir ainsi de nouveaux habitants et de nouvelles activités. De leur côté, les Chemins de fer du Jura (CJ), propriétaire de la ligne, ont des impératifs financiers quant à la mise en conformité du tronçon, au renouvellement du matériel roulant et à la gestion future du trafic de marchandises. Enfin, les autorités cantonales, dans une volonté d'offrir un niveau de desserte en transports publics de qualité sur l'ensemble du territoire jurassien, soutiennent activement ce projet de sauvegarde et de renouveau.

Des intérêts différenciés mais complémentaires entre les Communes, les CJ et le Canton incitent ces derniers à collaborer étroitement dans une volonté commune de pérennisation de la ligne. Dès lors, un projet cohérent, partagé et concret doit émerger à travers un outil de gouvernance adapté au contexte.

1.1 Pourquoi cette démarche ?

L'importance économique et identitaire de cette ligne pour la région est telle que son démantèlement n'est pas envisageable. Son trafic voyageurs et son trafic de marchandises doivent perdurer pour le développement futur de la région.

Toutefois, afin d'être en conformité avec les exigences de l'office fédéral des transports (OFT) pour obtenir les crédits demandés, il est primordial d'assurer sa viabilité. Le trafic voyageurs de la ligne Porrentruy-Bonfol présente actuellement un taux de couverture de l'ordre de 30%. C'est la limite inférieure à partir de laquelle la Confédération, en cas de besoin d'investissement, est en droit de s'interroger sur l'avenir même de la ligne. De plus, concernant les marchandises, l'achèvement de l'assainissement de la décharge de Bonfol implique que d'autres activités doivent être mises sur pied pour pallier ce marché. Enfin, l'éparpillement des plateformes de transbordement sur les quatre gares ne permet pas d'optimiser le trafic de marchandises et sa rentabilité sur le long terme.

Dès lors, tant au niveau du trafic voyageurs que du trafic marchandises, il est impératif que cette ligne subisse une évolution rapide à travers le développement d'une pluralité de solutions et de mesures concrètes. Le statu quo n'est désormais plus possible en vue de la sauvegarde de cette ligne ferroviaire.

1.2 De l'étude du bureau CCRR au contrat d'axe

Afin de réagir et de répondre aux inquiétudes liées à l'avenir de la ligne, les CJ ont souhaité réaliser une analyse approfondie à propos de cette problématique. Une étude conséquente a été réalisée par le Centre de Compétence Trafic Régional Rieder (CCRR) en 2014-2015 dans un rapport final intitulé : « *Porrentruy-Bonfol. La ligne ferroviaire comme levier pour le développement de l'Ajoie. Etude socio-économique prospective* » (CCRR 2015).

A la suite de la présentation des principaux résultats et recommandations de cette étude, les quatre communes de Porrentruy, Alle, Vendlincourt et Bonfol, les Chemins de fer du Jura ainsi que les autorités cantonales jurassiennes ont réaffirmé leur attachement pour cette ligne et ont œuvré immédiatement pour la bonne conduite de ce projet de redynamisation en mettant en place un groupe de travail réunissant les parties concernées.

Une démarche a ainsi été mise en œuvre dans le but de réaliser un contrat d'axe. De manière générale, cet outil de gouvernance permet de coordonner des acteurs variés dans divers domaines (mobilité, aménagement du territoire, urbanisme).

1.3 Qu'est-ce qu'un contrat d'axe ?

Ce format de gouvernance, apparu dans les années 2000 en France tant en territoire urbain que rural, est encore relativement rare en Suisse. Il est donc important de mentionner l'originalité de la démarche et son caractère innovant dans le canton du Jura. Cette procédure n'est juridiquement pas obligatoire mais engage de facto les acteurs participant à ce projet. De plus, ce contrat d'axe est économe du point de vue institutionnel, ne créant pas de couche supplémentaire. Enfin, il peut constituer un label valorisant pour les parties concernées, participant à l'attractivité globale de l'Ajoie comme du Jura.

Cet outil de travail est une première étape essentielle dans la pérennisation de la ligne. Ce document apporte à la fois une vision stratégique et contraignante pour l'ensemble des acteurs concernés, mais également une vision opérationnelle. En effet, il est efficace dans le sens où il veille à la réalisation concrète, permettant de passer rapidement du constat à l'action et de confronter les propositions à la pratique du terrain.

A moyen terme, le contrat d'axe LPB sera coordonné au futur plan directeur régional (PDR) développé en parallèle, dans une partie consacrée à l'urbanisation et la mobilité. Véritable socle des plans d'aménagement locaux (PAL), le PDR apportera une vision d'ensemble interrégionale et transversale par thématiques. La réalisation de cette convention s'inscrit donc pleinement dans cette démarche de planification régionale.

1.4 Présentation du groupe de projet LPB

Pour assurer un état d'avancement marqué dans la redynamisation de la ligne, les quatre communes, les Chemins de fer du Jura et le Canton ont mis en place un groupe de travail : le groupe de projet LPB.

Dans une volonté d'articuler mobilité et urbanisme, ce groupe de travail traite principalement des questions liées à la densification urbaine, aux réaménagements urbains et à l'augmentation du trafic voyageurs.

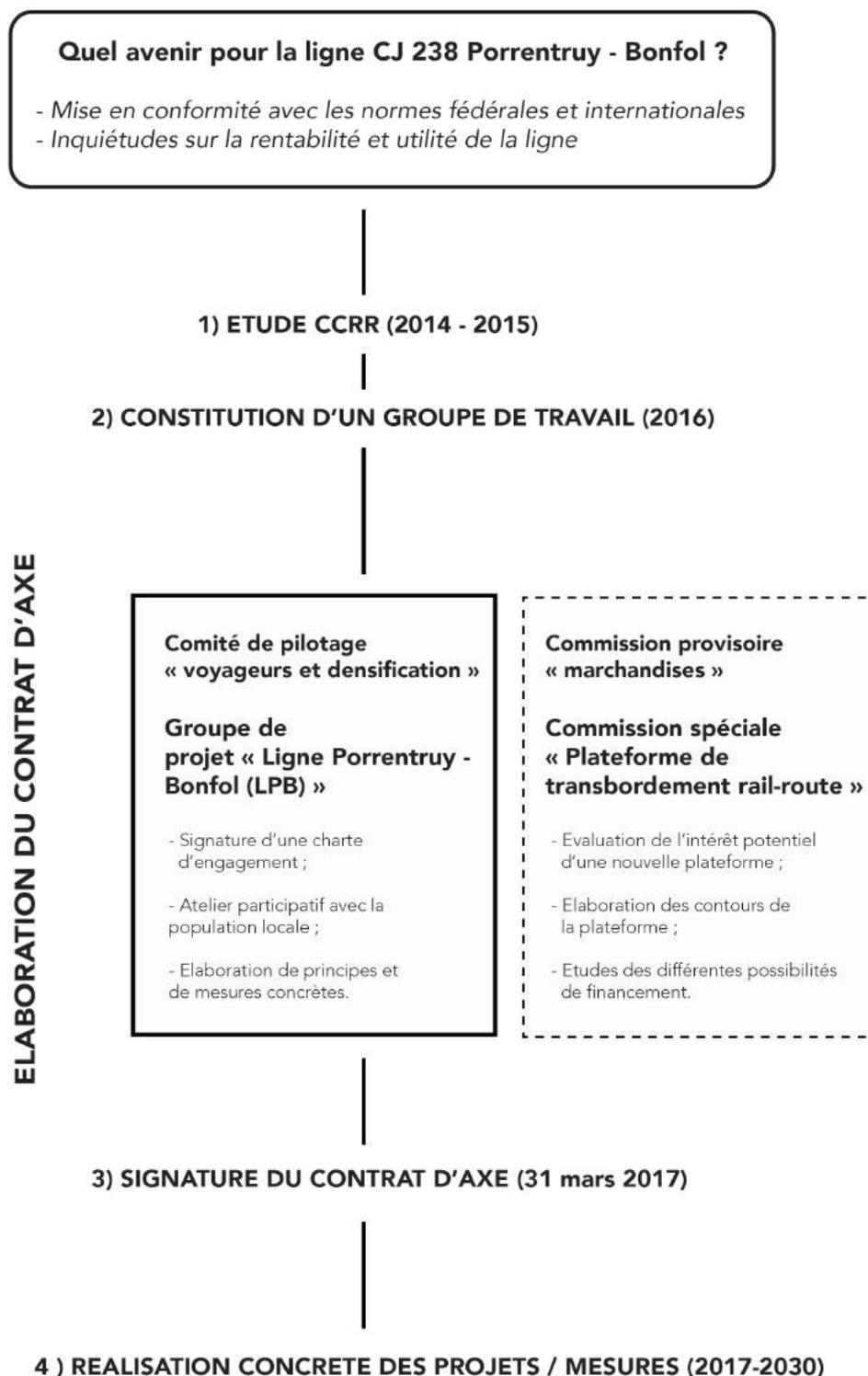
Les membres du groupe de projet LPB sont présentés ci-dessous :

Communes de la ligne
Bonfol, Fernand Gasser, maire Vendlincourt, Catherine Corbat-Falbriard, maire Alle, Stéphane Babey, maire Porrentruy, Pierre-Arnauld Fueg, maire
Chemins de fer du Jura (CJ)
Frédéric Bolliger, directeur Frank Maillard, chef du service marketing
Service du développement territorial (SDT), Canton du Jura
Section de l'aménagement du territoire, Arnaud Macquat, chef de section Section de la mobilité et des transports, David Asséo, chef de section
En charge du groupe de projet LPB
Loïc Zbinden, géographe-urbaniste

Dans ce cadre, une commission provisoire a été mise en place, se concentrant exclusivement sur le transport de marchandises et la planification d'une nouvelle plateforme de transbordement rail-route. Son objectif principal consiste à trouver un accord de financement, respectivement que tous les acteurs s'entendent quant à la localisation d'une plateforme et trouvent des partenaires financiers et logistiques pour sa réalisation.

Sous la présidence de Monsieur Claude Hêche, cette commission spéciale « plateforme de transbordement rail-route » rassemblent les institutions suivantes : CFF Cargo, CFF Infrastructures, LANDI, ForêtJura, l'Office de l'environnement du Canton du Jura, le Service du développement territorial (SDT), les CJ et les communes concernées.

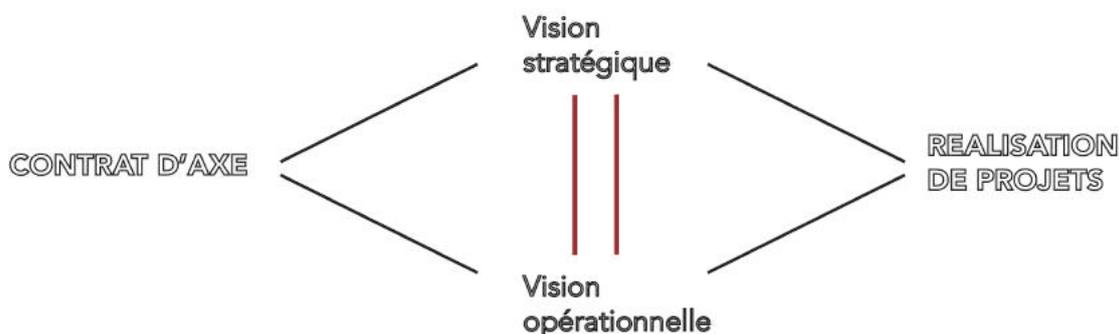
1.5 Résumé schématique de la démarche



1.6 Contenu du contrat d'axe

1.6.1 Présentation générale du document

Offrant une vision stratégique commune, le présent document entend définir les principaux objectifs qui doivent être remplis sur le court, moyen et long terme. De plus, en établissant un certain nombre de mesures, cet outil de travail permet d'assurer la réalisation concrète des projets prévus le long de la ligne. Le contrat d'axe se décline en deux visions distinctes mais étroitement liées :



1.6.2 Contenu liant

LA VISION STRATEGIQUE CONSTITUE LE CONTENU LIANT POUR LES AUTORITES. LES LIGNES DIRECTRICES ET LES OBJECTIFS SONT CONTRAIGNANTS POUR LES PARTIES SIGNATAIRES. PAR CONTENU LIANT ET CONTRAIGNANT, IL EST ENTENDU QUE LES COMMUNES, LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU JURA SA ET LES AUTORITES ADMINISTRATIVES CANTONALES S'ENGAGENT A ŒUVRER A LA REALISATION DES LIGNES DIRECTRICES ET DES OBJECTIFS CONTENUS DANS LE PRESENT CONTRAT DANS LE RESPECT DES BASES LEGALES ET DES PROCESSUS DECISIONNELS APPLICABLES AUX INSTANCES COMPETENTES DANS LES DIFFERENTS DOMAINES CONCERNES, TELS QUE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, LES CONSTRUCTIONS (Y COMPRIS LES PERMIS DE CONSTRUIRE), LES TRANSPORTS PUBLICS, AINSI QUE FINANCIER.

EN CAS D'ÉVENEMENTS EXTRAORDINAIRES ET IMPREVISIBLES OU DE CHANGEMENT DE LA SITUATION LEGALE, LES ENGAGEMENTS PRIS POURRONT ÊTRE ADAPTÉS PAR LES PARTIES.

DANS LA VISION OPERATIONNELLE, LES CONSIGNES ELABOREES DANS LES DIVERSES FICHES N'ONT PAS DE CARACTERE OBLIGATOIRE. CE NE SONT QUE LES PREMICES ORIENTANT LES ACTEURS CONCERNES DANS LA REALISATION DE LEUR ENGAGEMENT.

2. Vision stratégique

2.1 Les lignes directrices

En préambule à la démarche, afin de posséder une première vision partagée, le groupe de projet LPB a souhaité élaborer une charte d'engagement pour les parties concernées. Signé et rendu public en juillet 2016, ce document fixe les grandes orientations directrices pour la réalisation des mesures à réaliser le long de la ligne (cf. annexes, *charte d'engagements officielle*). Il s'agit de la première étape-clé dans l'élaboration de ce contrat d'axe.

La charte identifie 4 premiers principes directeurs qui sont les suivants :

- 1. Une densification dans la zone d'influence des haltes et gares ferroviaires ;**
- 2. Une organisation urbaine attractive et favorable aux transports publics et modes doux ;**
- 3. Une incitation à une mobilité intermodale ;**
- 4. Une amélioration de l'offre ferroviaire ;**

Afin d'intégrer également les résultats de la commission spéciale « plateforme de transbordement rail-route », une ligne directrice liée à cette problématique s'est ajoutée aux engagements précités :

- 5. Une maîtrise de la gestion du transport de marchandises ;**

Enfin, à la suite de l'organisation d'un atelier participatif (cf. *synthèse de l'atelier* en annexes) invitant la population locale à s'exprimer sur ce projet, les thématiques suivantes ont aussi été intégrées au contrat d'axe :

- 6. Une valorisation de l'offre touristique régionale ;**
- 7. Un renforcement de la coordination entre les parties concernées.**

Dans une vision commune, ces sept lignes directrices permettent de définir un cadre de base guidant les acteurs concernés vers des objectifs et mesures concrètes.

2.2 Les objectifs

A travers l'orientation stratégique partagée par les acteurs de ce projet, le contrat d'axe LPB se doit de définir différents objectifs clairs afin d'obtenir un caractère innovant et contraignant pour la suite de la démarche :

1. Une densification dans la zone d'influence des haltes et gares ferroviaires :

- 1.1. Favoriser l'occupation, la rénovation et la réhabilitation des bâtiments situés dans le quartier de la gare.**
 - 1.2. Orienter le développement de l'urbanisation à proximité directe du secteur de la gare.**
 - 1.3. Diversifier les fonctions urbaines.**
 - 1.4. Satisfaire les besoins d'une population diversifiée (jeunes couples, familles, personnes âgées, etc.).**
-

2. Une organisation urbaine attractive et favorable aux transports publics et modes doux :

- 2.1. Créer des espaces publics de qualité et attractifs dans les quartiers de gare (enjeux urbanistiques).**
 - 2.2. Rendre la gare reliée et accessible de manière multimodale.**
 - 2.3. Valoriser la mobilité douce.**
-

3. Une incitation à une mobilité intermodale :

- 3.1. Favoriser l'utilisation des transports publics et le recours à la mobilité douce.**
 - 3.2. Mener une politique coordonnée du stationnement.**
-

4. Une amélioration de l'offre ferroviaire (sous réserve des possibilités financières et d'un rendement minimal) :

- 4.1. Offrir un matériel roulant performant et adapté.**
 - 4.2. Intégrer la ligne dans le concept RER Jura.**
 - 4.3. Développer un nouveau schéma d'exploitation attractif (augmenter l'utilité du réseau).**
 - 4.4. Assurer un niveau d'offre cohérent avec la densité envisagée.**
 - 4.5. Maîtriser la gestion des coûts d'exploitation de la ligne sur le long terme.**
 - 4.6. Aménager de nouvelles haltes pour capter de nouveaux voyageurs (sous réserve de la compatibilité avec les horaires jurassiens et nationaux, ainsi que sur la base d'une étude démontrant un effet positif sur l'augmentation de nombre de voyageurs).**
-

5. Une maîtrise de la gestion du transport de marchandises :

- 5.1. Planifier une plateforme de transbordement sur la ligne pour l'ensemble du district ajoulot.**
 - 5.2. Valoriser le transport de marchandises le long de la ligne pour de nouvelles implantations.**
 - 5.3. Maîtriser les nuisances (pollution, bruits, etc.) engendrées par le transport de marchandises.**
-

6. Une valorisation de l'offre touristique régionale :

- 6.1. Professionnaliser le secteur au niveau touristique.**
 - 6.2. Mettre en valeur le patrimoine touristique existant dans la région (tourisme rural).**
 - 6.3. Redynamiser la ligne par une offre touristique active et innovante.**
 - 6.4. Assurer le transfert modal vers le train pour les touristes présents au bord de la ligne.**
-

7. Un renforcement de la coordination entre les parties concernées :
 - 7.1. Intensifier les relations entre les acteurs politiques et ceux relevant des domaines de la mobilité et de l'aménagement du territoire.**
 - 7.2. Améliorer les échanges avec les offices et associations touristiques à l'échelle locale / nationale / internationale.**
 - 7.3. Coordonner les intentions et enjeux des entreprises CFF et CJ.**
 - 7.4. Générer des synergies pour de nouveaux projets potentiels.**
 - 7.5. Informer, concerter, faire participer la population locale aux différents projets.**

3. Vision opérationnelle

En plus de son caractère stratégique, ce contrat d'axe apporte des pistes de réflexion concrètes et précises afin de réaliser les intentions et engagements des parties concernées. En suivant les lignes directrices et les objectifs élaborés dans la vision stratégique, plusieurs mesures sont développées par fiche. Ce document offre ainsi les principaux éléments pour la réalisation des engagements le long de la ligne et assure ainsi une réalisation concrète et rapide.

3.1 Les fiches de mesures

Considéré comme un véritable outil de travail, ce contrat d'axe présente des actions précises par thématique et contexte géographique.

Les thématiques reprenant les lignes directrices du contrat d'axe sont les suivantes :

- Densification (DE)
- Aménagement urbain (AM)
- Mobilité (MO)
- Offre ferroviaire (OF)
- Marchandises (MA)
- Tourisme (TO)
- Gouvernance (GO)

Au total, sept thématiques sont déclinées en 19 fiches de mesures.

**Mesure
DE1.**

Développer un programme d'encouragement à la rénovation et la réhabilitation du bâti, en priorité pour les bâtiments situés à proximité directe des gares.

Description de la mesure

Constat / situation initiale

En référence au Plan directeur cantonal, il est important que les communes donnent la priorité aux mesures d'encouragement à la rénovation et réhabilitation de l'habitat ancien.

A l'heure actuelle, le bâti existant autour des gares de la ligne n'est pas suffisamment attractif pour attirer de nouveaux habitants. Une densification autour des gares passe alors par l'accroissement de la qualité de vie dans ces périmètres prioritaires. Les communes de la ligne font donc face à un défi majeur en matière de valorisation et d'attractivité de ces quartiers.

But de la mesure

L'objectif de cette mesure consiste à favoriser la rénovation et réhabilitation des bâtiments et friches existants dans un rayon de 300 à 500 mètres autour des gares. Par cette mesure, il s'agit d'attirer de nouveaux habitants à proximité des gares pour augmenter le trafic voyageurs sur la ligne.

Cette aide vise tant à réhabiliter l'habitat ancien qu'à encourager les habitants à rénover leur bâtiment et à l'adapter aux nouveaux standards de confort d'habitat.

Enfin, il est important de promouvoir une architecture de qualité et d'envisager des projets de rénovation intelligents et créatifs.

Priorisation

Priorité	A
Calendrier	2017-2025

**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Toutes
Instance(s) responsable(s)	Communes Canton
Instance(s) de décision	Communes
Autres Instance(s) concernées	CJ
Mesure(s) connexe(s)	DE2. - DE4. AM1.- AM4.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	PDCn / PAL

Les premières étapes

1. Identifier les bâtiments pouvant être réhabilités dans le secteur des gares (300 à 500 mètres) ;
2. Prendre contact avec les propriétaires ;
3. Développer des projets innovants, attractifs et de qualité.

Illustration

Rendre attractif les secteurs de gare de la ligne par un programme d'encouragement rénovation / réhabilitation.
(Source : Zbinden 2016)

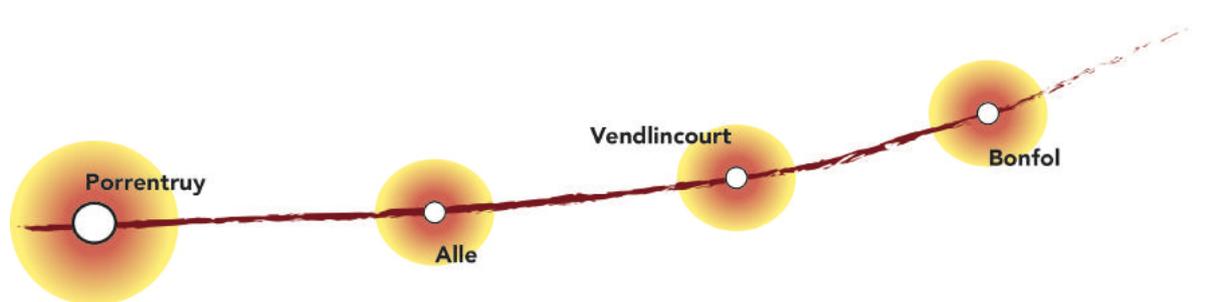


Image de référence



Programme d'encouragement à Porrentruy : Habiter le centre ancien. (Source : ARE 2016)

**Mesure
DE2.**

Privilégier le potentiel d'urbanisation situé à proximité directe de la gare par rapport aux secteurs situés en frange du bâti.

Description de la mesure

Constat / situation initiale

Pour répondre aux exigences de la révision de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) consistant à orienter l'urbanisation vers l'intérieur du bâti, des solutions doivent être trouvées afin d'assurer le développement futur des communes. Les potentiels de développement situés au centre des villages doivent être privilégiés afin de densifier le bâti existant.

But de la mesure

Afin de favoriser un développement urbain vers l'intérieur et la densification du bâti existant, les communes sont contraintes de densifier leur secteur centre et d'orienter leur urbanisation dans ce sens.

En complémentarité avec la mesure DE1, l'objectif principal de cette mesure consiste à augmenter le potentiel d'utilisateurs le long de la ligne Porrentruy-Bonfol.

Pour ce faire, une stratégie globale doit être menée par commune pour identifier les terrains libres de construction pouvant assurer une urbanisation réfléchiée à proximité des gares.

A titre d'exemple, les terrains libres de construction anciennement dédiés aux quais de chargements sont des surfaces à valoriser (voir image de référence).

Priorisation

Priorité	A
Calendrier	2017-2030

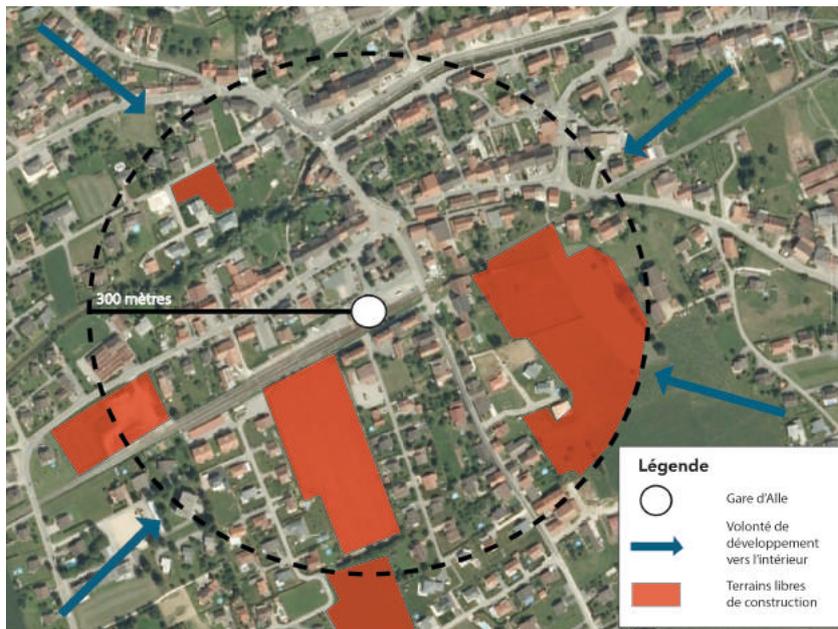
**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Toutes
Instance(s) responsable(s)	Communes Canton
Instance(s) de décision	Communes Canton
Autres Instance(s) concernées	CJ
Mesure(s) connexe(s)	DE1. - DE4. AM1. - AM4. MA1.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	PDCn / PAL

Les premières étapes

1. Identifier les terrains libres de construction dans le secteur des gares (300 à 500 mètres) ;
2. Relever les besoins par affectation ;
3. Etablir une densité minimale dans le secteur des gares ;
4. Rechercher des promoteurs immobiliers.

Illustration



Identification des terrains libres de construction dans un rayon de 300 à 500 mètres, exemple à Alle.
(Source : Zbinden 2016)

Image de référence



Terrain anciennement dédié aux quais de chargement, exemple potentiel à Bonfol.
(Source : Zbinden 2016)

Mesure DE3.

Définir et mener une politique foncière communale active sur les sites stratégiques dans le quartier des gares.

Description de la mesure
<p>Constat / situation initiale</p> <p>Une analyse du foncier, dans le périmètre des gares de la ligne PB, a révélé d'importantes réserves à bâtir, largement supérieures aux besoins futurs.</p> <p>Dans le secteur des gares (300 à 500 mètres), la situation foncière se caractérise généralement par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'absence de maîtrise communale directe sur la quasi majorité des terrains libres ; • Une importante présence de l'exploitant ferroviaire (CJ) parmi les propriétaires des parcelles concernées ; • La présence de la Poste comme propriétaire d'un bâtiment pour les gares d'Alle et de Bonfol ; • De nombreuses parcelles privées.
<p>But de la mesure</p> <p>Pour une densification de qualité, la réalisation des projets doit être simplifiée au niveau foncier. L'objectif est de développer une politique foncière dynamique pouvant mettre des terrains à disposition des sociétés souhaitant s'implanter le long de la ligne PB et ainsi augmenter le nombre d'utilisateurs le long de la ligne. Cette mesure entend maîtriser le développement urbain des communes et favoriser la réalisation effective d'un urbanisme de qualité.</p>

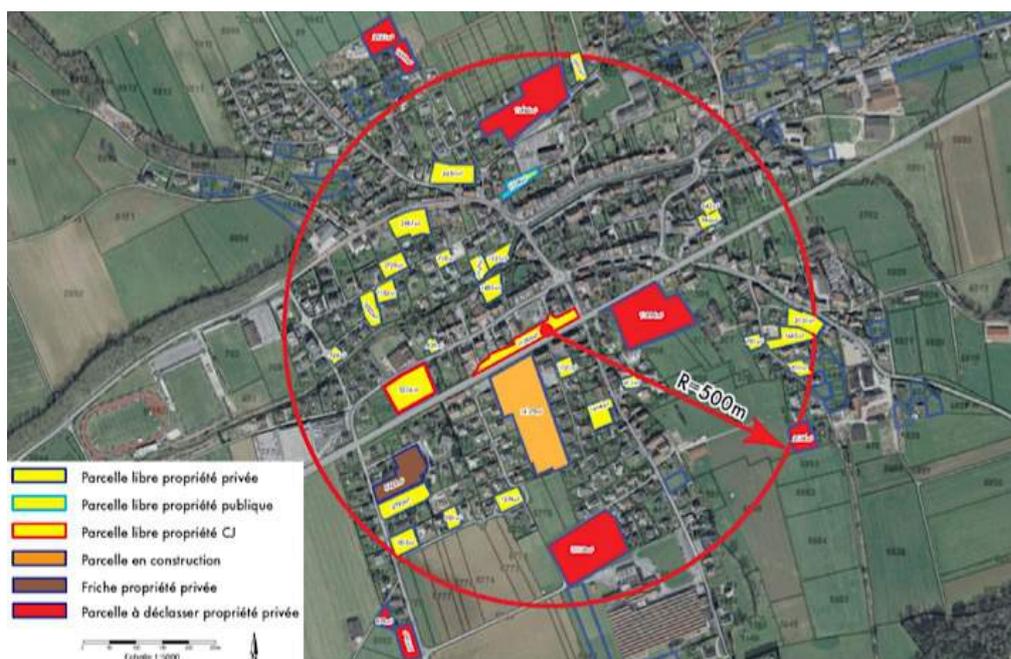
Priorisation	
Priorité	A
Calendrier	2017-2025

Organisation et responsabilités	
Communes concernées	Toutes
Instance(s) responsable(s)	Communes Canton CJ
Instance(s) de décision	Au cas par cas
Autres Instance(s) concernées	-
Mesure(s) connexe(s)	DE1. - DE4. AM1. - AM4.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	PDCn /PAL

Les premières étapes

1. Analyser le potentiel foncier dans le secteur des gares ;
2. S'inspirer d'autres régions pour définir une politique foncière active de qualité ;
3. Réaliser des partenariats (canton-commune / public-privé) ;
4. Identifier de nouveaux investisseurs.

Illustration



Réserves foncières et immobilières
dans le secteur de la gare d'Alle
(Source : CCRR 2015)

Image de référence



Exemple de densification
et de projet immobilier
à Illnau, ZH.
(Source : VLP-ASPAN 2016)

**Mesure
DE4.**

Donner une nouvelle vie aux bâtiments de gare.

Description de la mesure

Constat / situation initiale

Le bâtiment de la gare doit être l'élément fédérateur du quartier. Les gares et haltes font partie de l'identité des transports publics. A l'heure actuelle, elles sont vieillissantes et peu fonctionnelles.

Hormis Porrentruy, les gares de la ligne n'incitent pas à l'utilisation quotidienne de la ligne. A titre d'exemple, les salles d'attentes ne sont accessibles qu'à des heures variées et peu de services sont offerts aux voyageurs.

En résumé, aucune prestation de service n'est proposée aux voyageurs pour rendre agréable leurs trajets quotidiens ou ponctuels.

But de la mesure

L'objectif est de rendre attractif et pratique la ligne Porrentruy-Bonfol pour ses utilisateurs quotidiens, en requalifiant le bâtiment de la gare et ses espaces intérieurs – extérieurs.

Cette mesure entend alors concevoir le bâtiment de la gare comme une maison attractive et multiservices. Il doit notamment rassembler les services de la poste, ceux d'une banque, des commerces (kiosque, fleurs, coiffeurs, produits du terroir), des informations touristiques, etc.

Il convient de mettre également à disposition des usagers des services de qualité afin de valoriser le temps d'attente dans les gares, tels que des WC, places de jeux, borne Wi-Fi, etc.

Priorisation

Priorité	A
Calendrier	2017-2025

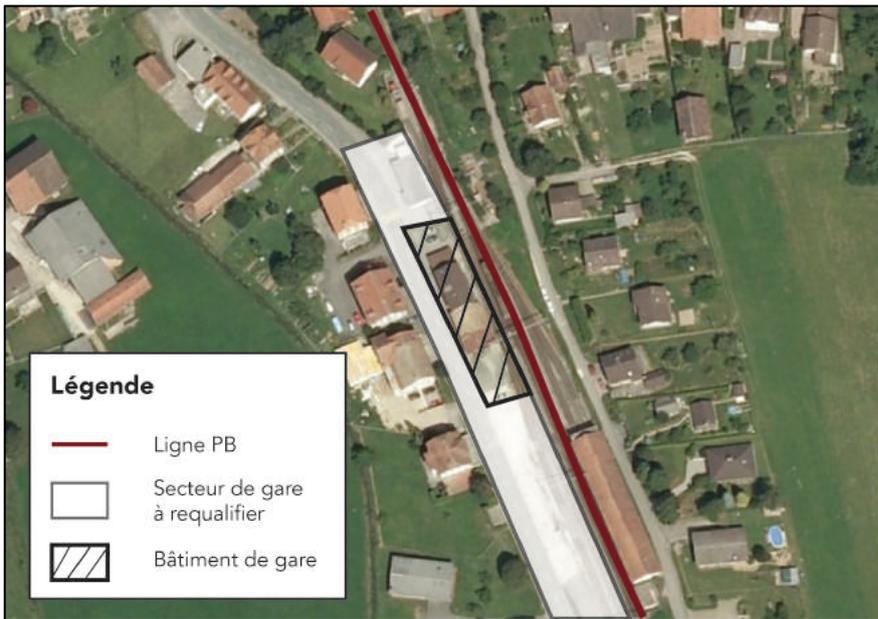
**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Alle Vendlincourt Bonfol
Instance(s) responsable(s)	CJ Commune
Instance(s) de décision	CJ
Autres Instance(s) concernées	Canton
Mesure(s) connexe(s)	DE1. - DE4. AM1. - AM4.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	PDCn / PAL

Les premières étapes

1. Identifier les vocations futures / les besoins pour chaque gare ;
2. Relever les services potentiels pouvant intégrer les bâtiments ;
3. Répertorier les principaux travaux de requalification à effectuer ;
4. Entrer en négociation pour la propriété des bâtiments / terrains.

Illustration



Exemple schématique : bâtiment de la gare à Bonfol à requalifier en coordination avec son espace public.
(Source : Zbinden 2016)

Image de référence



Rénovation de la gare d'Illnau-Effretikon, ZH
(Source : VLP-ASPAN 2016)

**Mesure
AM1.**

Requalifier les espaces publics des gares en tenant compte de leur structure, de leur aspect pratique et des éléments paysagers, naturels et historiques environnants.

Description de la mesure
<p>Constat / situation initiale</p> <p>La qualité des espaces publics – et de l'urbanisme en général – constitue une variable extrêmement précieuse pour améliorer l'attractivité du quartier de gare, mais aussi de la commune dans son ensemble.</p> <p>De manière générale la situation actuelle des secteurs de gare est déplorable : espaces publics inexistantes ou peu qualitatifs, absence de lisibilité urbanistique, faible structuration des quartiers.</p>
<p>But de la mesure</p> <p>L'espace public des gares doit devenir un lieu de rencontre pour les passants, les habitants, les commerçants ou pour l'organisation d'évènements publics.</p> <p>L'objectif global de cette fiche consiste à organiser l'espace public et les aménagements urbains pour rendre attractif le quartier de la gare et améliorer l'accessibilité au train.</p> <p>Concrètement, il s'agit de créer à proximité de chaque gare un espace public proprement dit, agrémenté d'équipements variés (bancs, promenades, jeux pour enfants, petits murets, etc.) participant à la création d'un sentiment de sécurité et d'intimité.</p>

Priorisation	
Priorité	A
Calendrier	2017-2030

Organisation et responsabilités	
Communes concernées	Toutes
Instance(s) responsable(s)	Communes Canton
Instance(s) de décision	Communes
Autres Instance(s) concernées	CJ Services communaux
Mesure(s) connexe(s)	DE1. - DE4. AM1. - AM4.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	PDCn / PAL

Les premières étapes

1. Identifier les qualités et faiblesses des espaces publics de chaque gare ;
2. Mettre en place une procédure de planification pour le réaménagement de chaque gare ;
3. Réaliser un concours d'idées pour un projet de qualité ;
4. Faire participer la population locale tout au long du processus.

Illustration



Situation actuelle de l'espace public à Bonfol, espace à revaloriser.
(Source : Zbinden 2016)

Image de référence



Exemple de requalification de l'espace public, la place de la gare à Delémont.
(Source : VLP-ASPAN 2016)

**Mesure
AM2.**

Privilégier une accessibilité aux modes doux par de la signalétique, des balisages d'itinéraires et du marquage au sol.

Description de la mesure
<p>Constat / situation initiale</p> <p>Les aménagements actuels de l'espace public autour et vers les gares CJ ne favorisent pas l'accessibilité de celles-ci par les modes doux : discontinuité des cheminements piétons et pas ou peu de pistes cyclables ou d'itinéraires vélos sécurisés. De plus, la signalétique des gares et le balisage au sol sont quasiment inexistantes, rendant l'accès difficile.</p> <p>Il est donc utile d'aménager l'espace public et les lieux d'attente pour rendre les modes doux plus attractifs</p>
<p>But de la mesure</p> <p>L'objectif de cette mesure consiste à améliorer l'accessibilité aux gares en valorisant la mobilité douce.</p> <p>Il convient donc de sécuriser les usagers faibles (cyclistes, piétons, etc.) en les rendant visibles dans l'espace public. Par exemple, il est nécessaire de favoriser la disponibilité foncière utile à la réalisation de cheminements doux.</p> <p>Pour les piétons, une signalétique harmonisée permettant de valoriser les points d'intérêts des différentes communes de la ligne pourrait être développée.</p>

Priorisation	
Priorité	B
Calendrier	2017-2030

Organisation et responsabilités	
Communes concernées	Toutes
Instance(s) responsable(s)	Communes
Instance(s) de décision	Communes
Autres Instance(s) concernées	Canton CJ
Mesure(s) connexe(s)	DE1. – DE4. AM1. – AM4. TO1.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	PAL

Les premières étapes

1. Identifier les qualités / faiblesses des espaces publics menant aux gares ;
2. Proposer des cheminements simples, pratiques et sécurisés ;
3. Initier des démarches locales ;
4. Elaborer un projet commun « signalétique » aux quatre gares (harmonisation, labellisation, attractivité de la ligne).

Illustration



Situation actuelle :
absence de balisage et
signalétique, exemple
devant la gare d'Alle.
(Source : Zbinden 2016)

Image de référence



Développement d'une signalétique
commune, exemple de
l'agglomération de Bâle
(Source : IBA Basel 2020, 2016)

Mesure AM3.	<i>Réaménager les voies de circulation afin d'offrir un espace de vie convivial, partagé et sécurisé.</i>
--------------------	---

Description de la mesure
<p>Constat / situation initiale</p> <p>Alors que la situation actuelle tend vers une prédominance des aménagements favorables à l'automobile (trottoirs absents ou réduits, parkings prioritaires, absence de réduction des vitesses), il convient de réaliser certaines mesures concrètes qui permettent de sécuriser davantage les espaces publics et places de gare.</p>
<p>But de la mesure</p> <p>En complémentarité avec la mesure AM2 qui traite de l'accessibilité des modes doux, il convient de requalifier les voies de circulation afin de valoriser les espaces à proximité des gares. L'objectif est donc une accessibilité aux gares pour tous.</p> <p>Par exemple, une limitation de la vitesse à 30 km/h dans le quartier de la gare, où convergent lors de l'arrivée des trains aussi bien des piétons, des vélos, des bus et des voitures, a tout son sens. Dans le cas de l'instauration d'une mesure de modération du trafic, le début et la fin de la zone doivent être mis en évidence par un aménagement contrasté faisant l'effet d'une porte.</p> <p>Au besoin, d'autres mesures doivent être prises pour que la vitesse maximale prescrite soit respectée, telle que la mise en place d'éléments d'aménagement.</p>

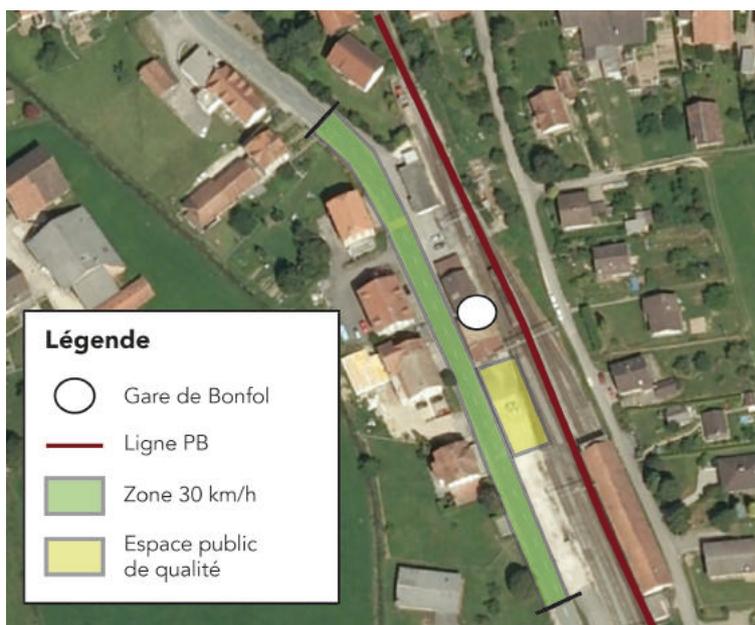
Priorisation	
Priorité	B
Calendrier	2017-2030

Organisation et responsabilités	
Communes concernées	Toutes
Instance(s) responsable(s)	Communes
Instance(s) de décision	Communes
Autres Instance(s) concernées	CJ Police locale et cantonale
Mesure(s) connexe(s)	DE1. - DE4. AM1. - AM4.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	SIN Plan de la circulation local

Les premières étapes

1. Identifier les routes et espaces publics jugés judicieux pour une telle mesure ;
2. Analyser le plan de la circulation local ;
3. Proposer des interventions concrètes ;
4. Collaborer avec les instances concernées pour la mise en oeuvre.

Illustration



Réflexions à mener :
exemple de limitation de la
vitesse à 30 km/h devant
la gare de Bonfol.
(Source : Zbinden 2016)

Image de référence



Réaménagement des voies de circulation devant la gare de Porrentruy
(Source : RFJ 2013)

**Mesure
AM4.**

Développer des interfaces bus-train permettant d'assurer un transfert rapide et confortable.

Description de la mesure

Constat / situation initiale

A Porrentruy, il est prévu une réfection complète de la gare routière afin de respecter les critères en matière d'accessibilité des transports publics aux personnes à mobilité réduite et d'offrir une meilleure visibilité aux utilisateurs du train.

La gare d'Alle est déjà une gare de connexion bus-train puisque la ligne 77 effectue un arrêt à la halte ferroviaire en adéquation avec l'horaire du train.

A Vendlincourt et Bonfol, aucune connexion bus-train n'existe pour le moment.

But de la mesure

L'objectif de cette mesure consiste à favoriser l'accessibilité aux gares par le bus afin d'augmenter encore le nombre de voyageurs sur la ligne. En effet, le réseau bus permet de compléter et de renforcer les lignes de trains. L'itinéraire et les horaires des lignes de bus dans la région seront logiquement pensés en fonction du train.

A Alle (avec éventuellement le prolongement de la ligne de bus depuis la Baroche) et à Bonfol (avec éventuellement le prolongement de la ligne de bus depuis Beurnevésin), le quai de la gare doit être aménagé comme un double quai commun bus-train. Ces deux aménagements doivent être examinés pour s'assurer de leur faisabilité et nécessité.

Priorisation

Priorité	A
Calendrier	2017-2030

**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Porrentruy Alle Bonfol
Instance(s) responsable(s)	Communes Canton CJ
Instance(s) de décision	Canton
Autres Instance(s) concernées	CarPostal
Mesure(s) connexe(s)	AM1. - AM4.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	CDTP PAL

Les premières étapes

1. Se mettre en conformité avec les intentions de la CDTP (2016) ;
2. Analyser l'éventualité de prolonger des lignes de bus ;
3. Examiner la possibilité et nécessité de créer des interfaces dans les projets de réaménagement des espaces publics ;
4. Collaborer étroitement avec CarPostal pour la réalisation de projets complémentaires ;
5. Assurer par la suite des correspondances de qualité bus-train.

Illustration



Situation actuelle :
possibilité d'implanter
une interface bus-train
à Bonfol par exemple.
(Source : Zbinden 2016)

Image de référence



Exemple d'interface bus-train à
la gare de Grellingen, BL.
(Source : Postautohalter.ch 2015)

**Mesure
MO1.**

Revaloriser le stationnement des deux-roues non motorisés dans les gares (spacieux, sécurisé, à l'abri).

Description de la mesure

Constat / situation initiale

Hormis à Porrentruy, les aménagements actuels de l'espace public autour et vers les gares CJ ne favorisent pas l'accessibilité de celles-ci par les modes doux (discontinuité des cheminements piétons, pas ou peu de pistes cyclables ou d'itinéraires vélos sécurisés, etc.).

Toutes les haltes possèdent un abri vélos, mais ces infrastructures de stationnement restent rudimentaires. C'est pourquoi, il est important de revaloriser le stationnement deux-roues non motorisés dans les gares de la ligne Porrentruy-Bonfol.

But de la mesure

Afin d'inciter les populations locales à utiliser davantage le vélo pour se rendre vers les gares de la ligne Porrentruy-Bonfol, des cases de stationnement suffisantes et de qualité doivent être offertes impérativement au lieu d'arrivée.

Outre la localisation des places avec un accès direct aux voies et des installations faciles d'utilisation, il sera important de mettre en place des infrastructures spacieuses, sécurisées, plaisantes, gratuites et bien entretenues.

Priorisation

Priorité	B
Calendrier	2017-2030

**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Alle Vendlincourt Bonfol
Instance(s) responsable(s)	Communes CJ
Instance(s) de décision	Communes CJ
Autres Instance(s) concernées	Canton
Mesure(s) connexe(s)	AM1. - AM4.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	PROVELO

Les premières étapes

1. Analyser les parkings vélos actuels ;
2. Relocaliser et/ou réaménager les abris afin d'assurer un accès direct au quai 1 ;
3. Augmenter le nombre de places ;
4. Améliorer la sécurité (protection contre le vandalisme et les déprédations).

Illustration



Etat actuel du stationnement deux-roues non motorisés, Vendlincourt.
(Source : Zbinden 2016)

Image de référence



Exemple de stationnement deux-roues avec accès direct au quai, Büren an der Aare, BE.
(Source : VLP-ASPAN 2016)

**Mesure
MO2.**

Mettre en place une politique de stationnement au sein des localités qui favorise l'usage de la ligne.

Description de la mesure

Constat / situation initiale

Le stationnement est un levier essentiel pour mener efficacement une politique de report modal. Effectivement, le fait de disposer aisément ou non d'une place de stationnement à destination influence fortement le choix du mode de déplacement. Lorsque la contrainte sur le stationnement se renforce (stationnement payant, augmentation du temps de recherche d'une place, temps de marche à pied à l'arrivée), la part modale de la voiture baisse toujours mais dans des proportions variables.

Il existe deux moyens concrets pour améliorer la gestion du stationnement :

- Agir sur la disponibilité des places ;
- Limiter leur utilisation (zones payantes, à durée limitée, réservée aux riverains).

Dès lors, une politique du stationnement adaptée au contexte des quatre gares doit être mise en place rapidement pour valoriser la ligne.

But de la mesure

Cette mesure vise à mener une politique de stationnement sur l'ensemble du territoire communal afin de favoriser le rabattement du transport individuel motorisé vers les transports publics.

Cette intervention doit permettre au final une augmentation du nombre de voyageurs sur la ligne.

Priorisation

Priorité	A
Calendrier	2017-2020

**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Toutes
Instance(s) responsable(s)	Communes
Instance(s) de décision	Communes
Autres Instance(s) concernées	CJ Police cantonale / locale
Mesure(s) connexe(s)	AM1. - AM4. MO1.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	Normes VSS Règlements communaux

Les premières étapes

1. Analyser le stationnement aux quatre gares ;
2. Proposer des alternatives de qualité à la voiture individuelle ;
3. Redimensionner le nombre de cases de stationnement aux abords des gares ;
4. Proposer une durée de stationnement adaptée.

Illustration



Exemple, renforcer la politique de stationnement devant la gare d'Alle. (Source : Zbinden 2016)

Image de référence



Guide du stationnement à l'attention des communes genevoises.
(Source : Canton de Genève 2016)

**Mesure
MO3.**

Inciter les entreprises à une tarification préférentielle (information – promotion).

Description de la mesure

Constat / situation initiale

Pour les trajets sur le territoire de la communauté tarifaire jurassienne (Vagabond), il existe à l'heure actuelle un abonnement annuel (*JobAbo*) vendu à un tarif préférentiel aux employés des entreprises participantes pour leur permettre d'emprunter avantageusement les transports publics jurassiens.

Toutefois, aucune offre n'est prévue jusqu'à présent pour valoriser l'utilisation de la ligne Porrentruy-Bonfol.

But de la mesure

Le groupe de projet LPB estime qu'il est judicieux d'inciter les entreprises jurassiennes à participer davantage à la promotion des tarifs préférentiels pour les employés. Cela pourrait amener de nouveaux utilisateurs sur la ligne de manière quotidienne ou ponctuelle.

Un travail important de communication, sensibilisation et de promotion devra être planifié. A titre d'exemple, des séances d'informations devront avoir lieu pour les entreprises afin de valoriser ces nouvelles offres de la ligne.

Priorisation

Priorité	B
Calendrier	2017-2030

**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Toutes
Instance(s) responsable(s)	Canton CJ
Instance(s) de décision	CJ
Autres Instance(s) concernées	-
Mesure(s) connexe(s)	-
Besoin de coordination (acteurs et documents)	CAER CDTP

Les premières étapes

1. Lister toutes les mesures avantageuses et incitatives pour les employeurs / employés ;
2. Informer et promouvoir les avantages de la ligne auprès des entreprises jurassiennes ;
3. Inciter à une offre suffisamment avantageuse favorisant le report modal ;
4. Promouvoir une offre et la tester sur le court terme.

Illustration



Promotion de l'abonnement JobAbo Vagabond.
(Source : Grivosig SA 2016)

Image de référence

/

**Mesure
MO4.**

Aménager des parking-relais afin de capter de nouveaux flux pendulaires.

Description de la mesure

Constat / situation initiale

La mobilité ajoulote, en dehors des déplacements domicile-formation, est encore fortement orientée vers l'utilisation de la voiture individuelle. L'Ajoie bénéficie déjà d'une bonne desserte en transports publics, mais il manque des mesures d'accompagnement pour favoriser davantage le report modal vers le train.

L'objectif des parking-relais est de favoriser le report modal vers les transports en commun au moins pour une partie du trajet, et ainsi de réduire le trafic sur les routes communales.

But de la mesure

Nous proposons d'examiner l'implantation de parkings-relais à proximité des gares de la ligne. Cela permettrait de capter les flux pendulaires, en particulier frontaliers, transitant par la région.

Il peut aussi être examiné le bien fondé de la création d'un parking à proximité d'un nouveau terminus de la ligne au nord de Bonfol.

Priorisation

Priorité	C
Calendrier	2017-2030

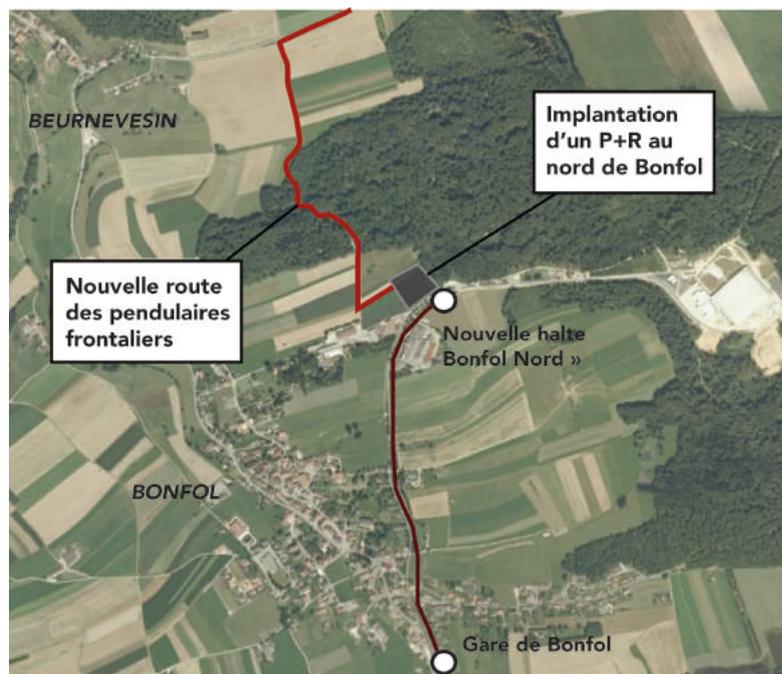
**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Toutes
Instance(s) responsable(s)	Communes Canton CJ
Instance(s) de décision	Communes
Autres Instance(s) concernées	-
Mesure(s) connexe(s)	MO2. - MO3.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	-

Les premières étapes

1. Identifier les terrains potentiels pour l'implantation de P+R le long de la ligne ;
2. Estimer les flux pendulaires quotidiens traversant les communes ;
3. Faire une étude-test sur la fréquentation d'un P+R.

Illustration



Exemple : imaginer l'emplacement d'un P+R au nord de Bonfol (Source : Zbinden 2016)

Image de référence



Imaginer l'emplacement de P+R le long de la ligne. Exemple du parking à la gare de Courgenay. (Source : ATB SA 2008)

**Mesure
OF1.**

Réaliser les adaptations nécessaires afin de mettre en conformité la ligne au niveau fédéral et européen.

Description de la mesure

Constat / situation initiale

La ligne doit être aménagée afin de répondre aux standards prévus en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (quais et matériel roulant) ainsi que d'équipements de sécurité.

But de la mesure

L'objectif principal de cette mesure consiste à offrir un matériel roulant performant et réaliser les adaptations nécessaires pour le futur de la ligne PB afin que celle-ci soit en conformité avec les obligations légales supérieures.

Concrètement, les interventions à mener rapidement sont les suivantes :

- Une uniformisation des systèmes de sécurité des véhicules ;
- Un rehaussement de tous les quais ;
- Une adaptation ou un renouvellement du matériel roulant.

Priorisation

Priorité	A
Calendrier	2017-2025

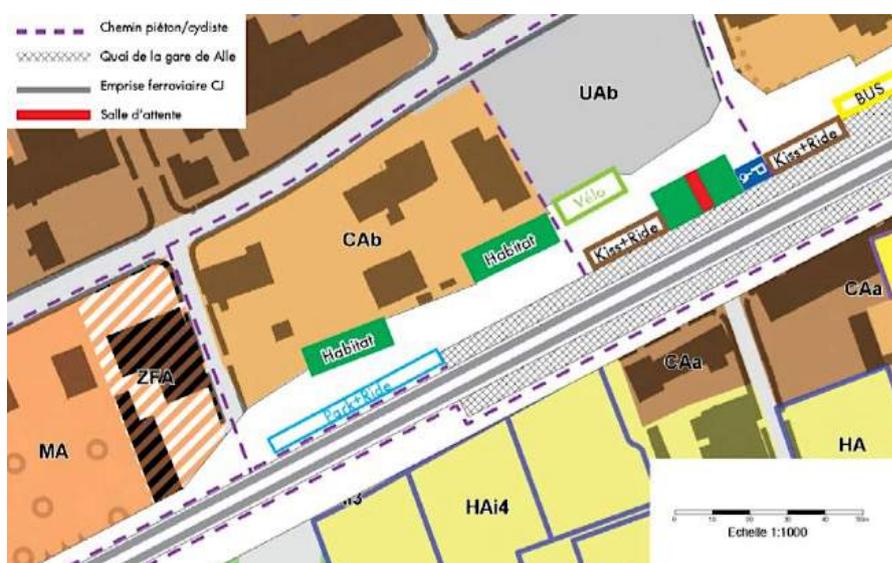
**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Toutes
Instance(s) responsable(s)	CJ
Instance(s) de décision	CJ
Autres Instance(s) concernées	Canton Communes
Mesure(s) connexe(s)	DE4. AM1. - AM4.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	Services communaux / cantonaux PDCn PAL

Les premières étapes

1. Mettre en place l'installation du système de sécurité ETCS ;
2. Commander du nouveau matériel roulant ;
3. Coordonner les projets de réaménagements des quais avec la requalification des espaces publics dans les gares ;
4. Planifier et réaliser les travaux concrets concernant la sécurité et l'accessibilité des quais dans chaque gare.

Illustration



Exemple de réflexion, aménagement des quais à Alle (Source : CCRR 2015)

Image de référence



Nouveau matériel roulant CJ présenté à Tramelan.
(Source : QJ septembre 2016)

**Mesure
OF2.**

Intégrer la ligne dans le concept de RER Jura en accentuant la réflexion sur un nouveau schéma d'exploitation vers Delle et / ou la Vallée de Delémont (cf. PRODES 2030 et CDTP).

Description de la mesure

Constat / situation initiale

Par le passé, des trains directs existaient entre Porrentruy et Pfetterhouse, mais également, sous forme d'échange de matériel avec les CFF entre Bonfol et Boncourt dans les années 2000.

Dès lors, le schéma d'exploitation actuel peut être remis en question et des réflexions doivent être menées afin d'optimiser davantage la ligne et capter de nouveaux flux voyageurs.

But de la mesure

Cette mesure entend principalement intégrer la ligne Porrentruy-Bonfol dans le concept de « RER Jura » développé à l'échelle cantonale (cf. CDTP).

Pour valoriser l'utilité de la ligne Porrentruy-Bonfol, de nouveaux schémas d'exploitation doivent être pensés tout en adaptant les horaires pour assurer des correspondances de qualité.

Puisque les trains CJ donnent correspondance à Porrentruy vers Delémont et Delle, il pourrait être imaginer de développer un schéma d'exploitation reliant la ligne au réseau national (Bâle, Bienne, La Chaux-de-fonds) et international (Belfort-Montbéliard TGV).

Priorisation

Priorité	A
Calendrier	2017-2030

**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Toutes
Instance(s) responsable(s)	Canton CJ
Instance(s) de décision	Canton
Autres Instance(s) concernées	Communes
Mesure(s) connexe(s)	OF1. - OF4.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	CFF / SNCF / BLS CDTP PDCn

Les premières étapes

1. Intégrer cette réflexion dans le concept « RER Jura » (cf. CDTP) ;
2. Intégrer ce projet dans le Plan directeur cantonal ;
3. Organiser un groupe de travail examinant ce projet ;
4. Collaborer avec CFF / SNCF pour les réalisations possibles (conformité, coûts, entretien).

Illustrations

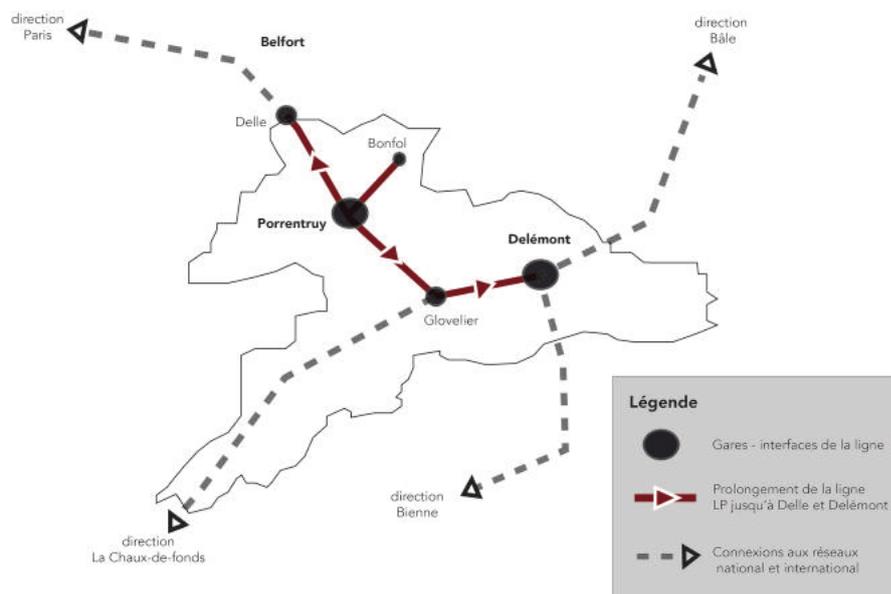


Illustration : prolonger la ligne CJ
238 vers Delle et Delémont.
(Source : Zbinden 2016)

Image de référence



Une rame CJ reliant
Porrentruy à Boncourt
dans les années 2000.
(Source : trainduJura 2014)

**Mesure
OF3.**

Créer ou modifier la trame des points d'arrêts de la ligne pour optimiser sa desserte.

Description de la mesure

Constat / situation initiale

Longue d'environ 11 kilomètres et ne desservant que quatre gares, cette ligne ferroviaire ne semble pas suffisamment exploitée pour assurer son rendement futur.

L'aménagement de haltes supplémentaires peut permettre d'augmenter le potentiel de nouveaux clients.

But de la mesure

Pour augmenter la fréquentation sur la ligne, la piste analysée est l'ouverture de haltes proches de pôles générateurs de déplacements, à Alle « La Fenatte » et à Porrentruy Est, au niveau de la nouvelle patinoire. Une démarche doit être mise en place rapidement pour justifier ou non l'implantation de ces deux nouvelles haltes.

La construction d'une nouvelle halte ferroviaire à Alle est une proposition des CJ dans le cadre de la construction au même endroit d'un quai de chargement / plateforme de transbordement (dans le secteur de la Fenatte). Toutefois, cette halte n'est pas inscrite dans le PRODES 2025 ni dans un autre document d'autorité politique.

Concernant un nouvel arrêt à Porrentruy-Est, une fiche spécifique a été élaborée à ce sujet (voir OF4).

Priorisation

Priorité	A
Calendrier	2017-2030

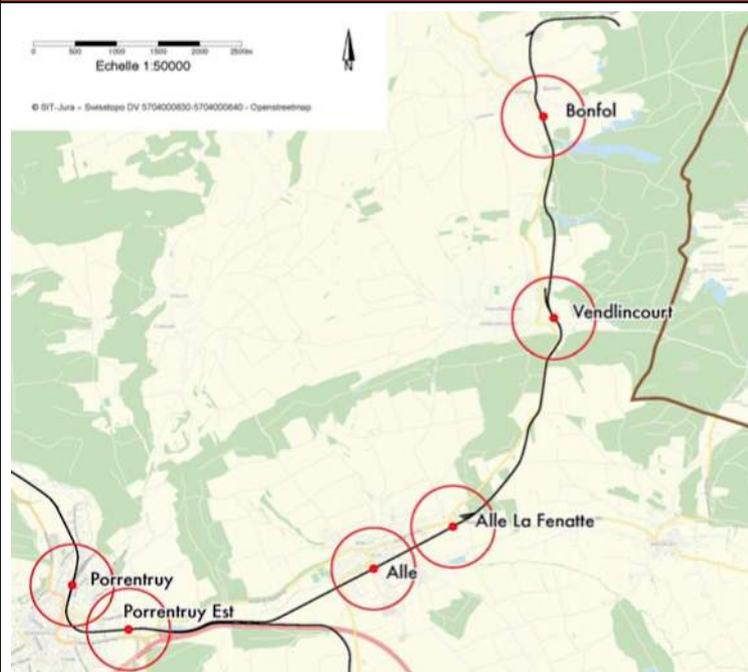
**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Porrentruy Alle
Instance(s) responsable(s)	Canton CJ
Instance(s) de décision	Canton
Autres Instance(s) concernées	CFF
Mesure(s) connexe(s)	OF1. - OF4.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	CFF CDTP PDCn

Les premières étapes

1. Analyser la demande potentielle dans certains secteurs stratégiques le long de la ligne ;
2. Examiner la possibilité de modifier la vocation de la ligne ;
3. Lancer des études pour justifier l'intérêt de nouvelles haltes ;
4. Assurer son développement et son intégration urbanistique.

Illustration



Deux nouveaux arrêts potentiels le long de la ligne, *Alle La Fenatte* et *Porrentruy-Est*. (CCRR 2015)

Image de référence



Exemple de nouvelle halte à Saint-Imier, BE. (RJB 2014)

**Mesure
OF4.**

Examiner l'aménagement d'une nouvelle halte CJ-CFF « En Roche de Mars » à Porrentruy.

Description de la mesure

Constat / situation initiale

La zone « en Roche de Mars » est un secteur de développement prioritaire pour la Ville de Porrentruy. Situé au bord de la ligne CJ et CFF, ce secteur stratégique n'est actuellement pas desservi par une halte ferroviaire proche.

Dans cette zone se trouvent une patinoire, une piscine et d'autres installations sportives, de même qu'une série d'implantations industrielles et artisanales. De l'autre côté de la rivière « L'Allaine » se situent la Cité des Microtechniques avec l'Ecole des métiers techniques (EMT), l'Ecole professionnelle technique (EPT), l'Ecole supérieure technique (EST) et une série d'usines et d'ateliers. A noter que de nouvelles implantations sont également prévues dans cette zone d'activités.

But de la mesure

Par cette fiche, le groupe de projet LPB entend accélérer l'examen d'une nouvelle halte ferroviaire « en Roche de Mars », à hauteur du projet de la nouvelle patinoire, à une distance d'environ 1000 mètres de la gare.

Ce secteur offre et offrira encore à l'avenir des activités pouvant susciter une augmentation des flux voyageurs sur la ligne.

Priorisation

Priorité	A
Calendrier	2017-2030

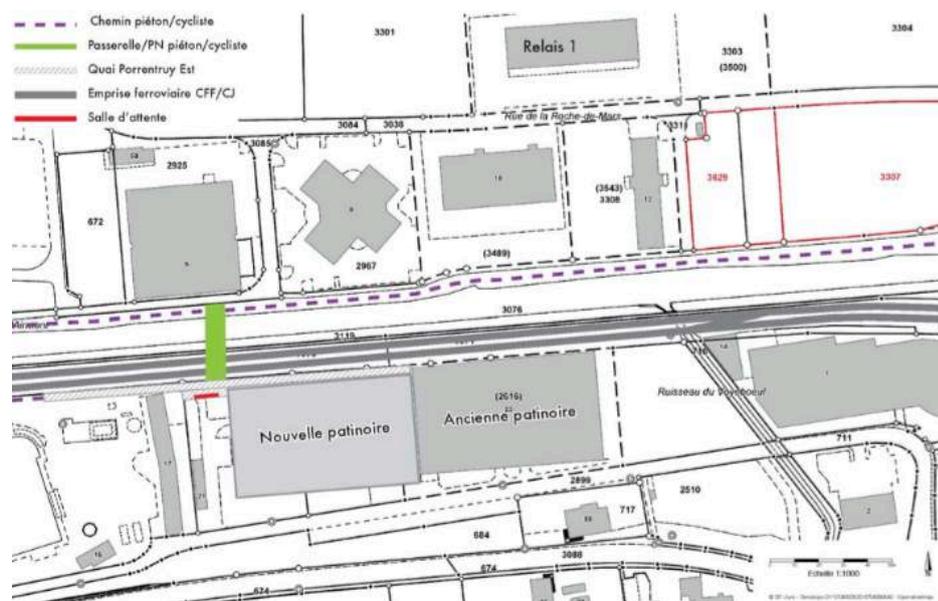
**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Porrentruy
Instance(s) responsable(s)	Porrentruy Canton
Instance(s) de décision	Canton CFF CJ
Autres Instance(s) concernées	SIDP
Mesure(s) connexe(s)	OF1. - OF3.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	Projet nouvelle patinoire PDDEP / PTC

Les premières étapes

1. Mettre en place un groupe de travail spécifique ;
2. Relever les principales contraintes du site ;
3. Examiner plus finement les possibilités d'un double-quai « CJ-CFF » ;
4. Coordonner ce projet avec le projet « nouvelle patinoire ».

Illustration



Projet d'une nouvelle halte
à Porrentruy-Est.
(Source : CCRR 2015)

Image de référence



Réalisation d'une halte
ferroviaire de qualité :
exemple à Balsthal SO.
(Source : VLP-ASPAN 2016)

**Mesure
MA1.**

Développer une plateforme de transbordement rail-route à Alle et y centraliser l'ensemble des activités du district.

Description de la mesure

Constat / situation initiale

Dans une des fiches liées à la mobilité, le Plan directeur cantonal prévoit une centralisation par district des plateformes rail-route pour le transport de marchandises.

En 2008, par une étude spécifique, puis en 2015 dans le cadre de l'examen d'ensemble de l'étude CCRR, la question de l'implantation d'une place unique de transbordement rail-route pour l'Ajoie a été conduite. Une étude plus détaillée a été effectuée par le bureau SDi en 2016 et 2017 sur plusieurs variantes.

But de la mesure

L'implantation d'une plateforme de transbordement rail-route unique pour l'Ajoie aux abords de la ligne Porrentruy-Bonfol doit permettre d'atteindre l'objectif de 3000 wagons transportés par an à l'horizon 2040. En réalisant cette mesure, il s'agit assurément d'une étape-clé vers la pérennisation de la ligne.

Le site d'Alle aurait le plus grand nombre d'atouts en termes d'extension future et de possibilités d'attirer une variété de chargeurs dans le domaine de l'agriculture et de la sylviculture. Par sa localisation, il permettrait une exploitation optimale de la ligne.

La disponibilité foncière du site doit faciliter la mise en place et la réalisation rapide du projet.

Priorisation

Priorité	A
Calendrier	2017-2030

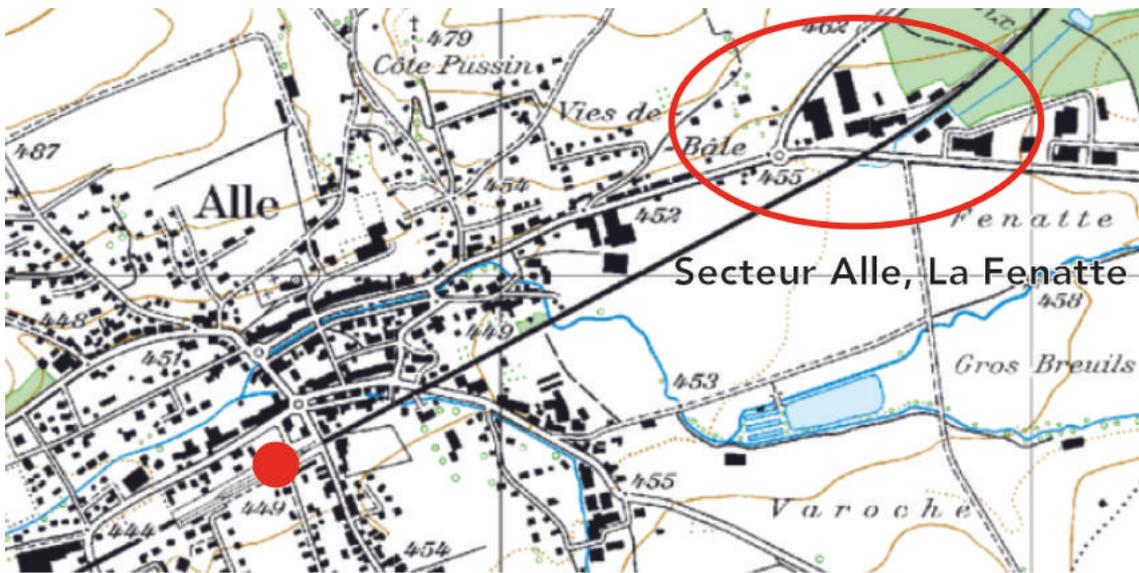
**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Alle
Instance(s) responsable(s)	Alle Canton CJ
Instance(s) de décision	CJ
Autres Instance(s) concernées	Autres communes
Mesure(s) connexe(s)	DE2. OF3.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	AJEF, CFF Cargo, Entreprise Corbat, Scierie Pheulpin, PDCn / PAL

Les premières étapes

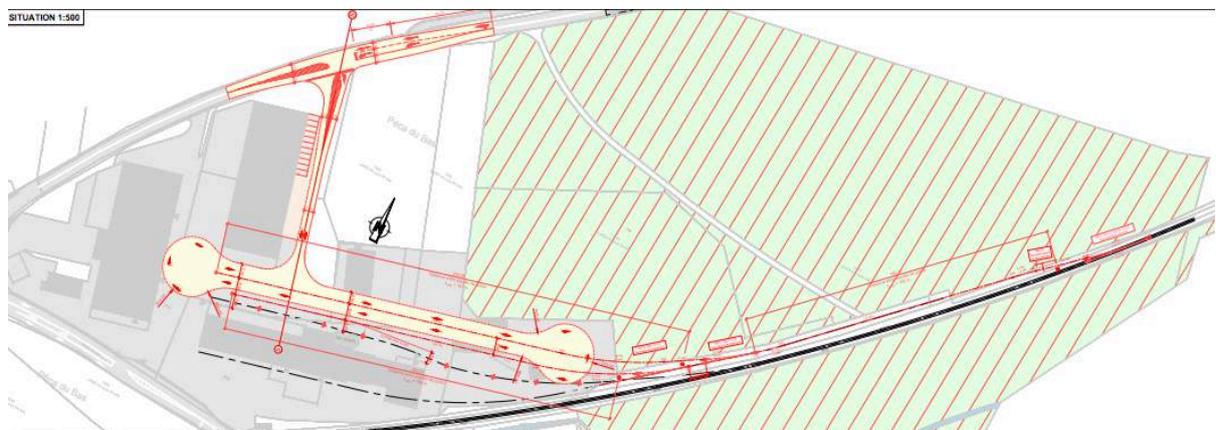
1. Définir l'aménagement du site ;
2. Identifier les marchandises potentielles pouvant être centralisées à Alle ;
3. Développer le projet jusqu'à sa réalisation concrète ;
4. Prévoir une gestion globale du trafic de marchandises dans le district.

Illustration



Examen référence pour une plateforme de transbordement rail-route, dans le secteur de la Fenatte à Alle. (Zbinden 2017)

Image de référence



Exemple de variantes proposées au Centre Ajoie à Alle par le bureau SD ingénierie jura SA (2016)

**Mesure
TO1.**

Valoriser les sites touristiques existants le long de la ligne.

Description de la mesure

Constat / situation initiale

La région desservie par la ligne Porrentruy-Bonfol est une région verte disposant d'un patrimoine naturel et culturel préservé.

De ce fait, les quatre communes possèdent un certain nombre de sites pouvant susciter l'intérêt des touristes.

Toutefois, l'information ainsi que la communication sont rares concernant les sites touristiques existants à proximité directe des gares de la ligne.

But de la mesure

Par cette mesure, il convient de mettre en valeur le potentiel touristique existant le long de la ligne par le développement d'un tourisme doux et respectueux de l'environnement.

Dès lors, les CJ devront profiter de ces sites touristiques pour attirer de nouveaux utilisateurs de la ligne. Par une stratégie de communication élaborée en coordination avec l'ensemble des acteurs concernés (Jura Tourisme, Escale Bonfol), il conviendra d'assurer avec dynamisme une promotion par des moyens de communication modernes (site internet, pages sur les réseaux sociaux, etc.).

Une offre particulière peut également être développée pour attirer la curiosité de certains (offre combinée préférentielle).

Priorisation

Priorité	A
Calendrier	2017-2020

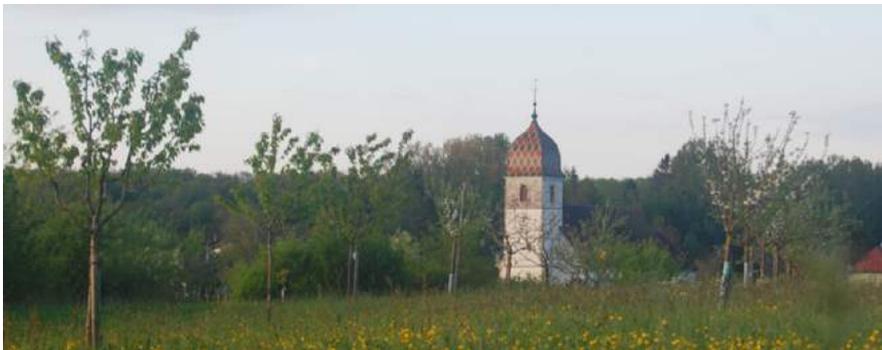
**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Toutes
Instance(s) responsable(s)	Communes Canton CJ
Instance(s) de décision	Communes Canton CJ
Autres Instance(s) concernées	Jura Tourisme Escale Bonfol
Mesure(s) connexe(s)	TO2.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	Artisans et artistes locaux

Les premières étapes

1. Répertorier les sites attractifs le long de la ligne ;
2. Trouver éventuellement de nouveaux attracteurs touristiques ;
3. Elaborer une stratégie de communication ;
4. Envisager de nouveaux produits combinés si cela est jugé opportun (par exemple, offre tarifaire combinée « transports et tourisme »).

Illustration



Valoriser les sites touristiques existants, exemple à Bonfol. (Source : Escale Bonfol 2016)

Image de référence

/

**Mesure
TO2.**

Conserver la ligne non électrifiée à Bonfol pour de nouvelles activités touristiques.

Description de la mesure

Constat / situation initiale

La ligne LPB se prolonge depuis la gare de Bonfol jusqu'à de la décharge industrielle de Bonfol (DIB).

Une fois que la décharge sera totalement assainie, une nouvelle vocation pourrait être offerte à ce lieu.

But de la mesure

L'objectif premier consiste à maintenir l'infrastructure ferroviaire entre la gare de Bonfol et l'ex-décharge industrielle de Bonfol (DIB) afin de pouvoir ensuite y développer un projet touristique de qualité.

Des réflexions sont actuellement en cours sur sa vocation. Il est notamment question de mettre en place un projet « draisine » sur l'infrastructure ferroviaire existante (cf. projet de Biotec).

Une fois qu'un nouveau projet touristique aura émergé, il est important que les CJ mettent en valeur ce projet par une communication dynamique et des offres spéciales pour les utilisateurs de la ligne. Ceci permettra d'augmenter encore le nombre de voyageurs sur ce tronçon.

Priorisation

Priorité	A
Calendrier	2017-2025

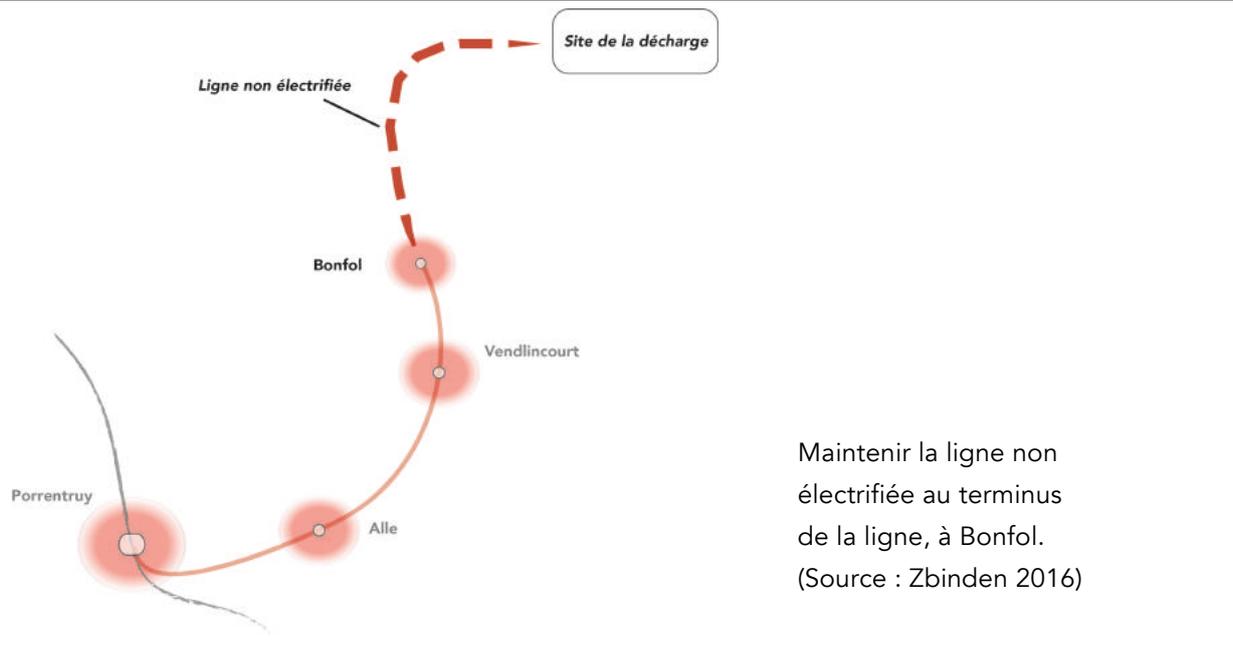
**Organisation et
responsabilités**

Communes concernées	Bonfol
Instance(s) responsable(s)	Bonfol Canton CJ / CFF
Instance(s) de décision	Communes
Autres Instance(s) concernées	Escale Bonfol Biotec
Mesure(s) connexe(s)	TO1.
Besoin de coordination (acteurs et documents)	PDCn Projet Landart

Les premières étapes

1. S'assurer de pouvoir conserver la ligne non électrifiée ;
2. Entrer en collaboration avec EscaleBonfol et Biotec ;
3. Elaborer une stratégie de communication le long de la ligne pour ce site touristique ;
4. Développer une offre combinée préférentielle (billet de train – entrée au site).

Illustration



Images de référence



Exemple de draines dans la Vallée de la Singine, BE.
(Source : myswitzerland.com 2016)



Ligne non électrifiée à Bonfol, nouvelle vocation à définir.
(Source : Zbinden 2016)

**Mesure
GO1.**

Assurer le suivi du contrat d'axe et la réalisation concrète des mesures.

Description de la mesure
<p>Constat / situation initiale</p> <p>Depuis l'étude du bureau CCRR en 2014-2015, la démarche s'est concrétisée. En l'espace d'une année, le groupe de projet LPB a alors élaboré une charte d'engagement, réalisé un atelier participatif avec la population locale et rédigé le présent rapport « contrat d'axe ».</p> <p>Une dynamique positive entre les partenaires a été créée qu'il s'agit d'entretenir afin de réaliser les engagements pris.</p>
<p>But de la mesure</p> <p>Il est important d'assurer la continuité de la démarche et de sa gouvernance. Cela se fait dans la continuité immédiate de la signature du contrat d'axe le 31 mars 2017.</p> <p>Concrètement, il s'agit d'éviter la multiplication des instances, mais de nommer une personne ou un organisme responsable du projet d'ensemble. Les missions du responsable consisteront à assurer la réalisation des mesures du contrat d'axe, à maintenir un certain dynamisme du projet et à coordonner les différents projets locaux le long de la ligne.</p>

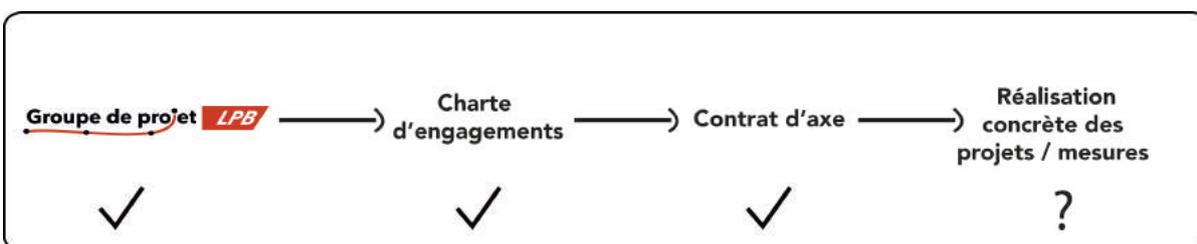
Priorisation	
Priorité	A
Calendrier	2017-2020

Organisation et responsabilités	
Communes concernées	Toutes
Instance(s) responsable(s)	Communes Canton CJ
Instance(s) de décision	Communes Canton CJ
Autres Instance(s) concernées	-
Mesure(s) connexe(s)	Toutes
Besoin de coordination (acteurs et documents)	Charte et contrat d'axe

Les premières étapes

1. Définir les prochains objectifs du groupe de projet LPB ;
2. Planifier le calendrier pour l'année 2017 ;
3. Désigner une instance coordinatrice et responsable de la poursuite du projet ;
4. Evaluer sur le long terme les engagements pris par les parties concernées.

Illustration



Assurer le suivi de la démarche après la signature du contrat d'axe. (Source : Zbinden 2016)

Image de référence



Signature de la charte du groupe de projet, juillet 2016. (Source : Klein - RTS 2016)

4. Tableau synthétique

LIGNES DIRECTRICES	OBJECTIFS	MESURES
<p>1. Une densification dans la zone d'influence des haltes et gares ferroviaires</p>	<p>1.1 Favoriser l'occupation, la rénovation et la réhabilitation des bâtiments situés dans le quartier de la gare.</p> <p>1.2 Orienter le développement de l'urbanisation à proximité directe du secteur de la gare.</p> <p>1.3 Diversifier les fonctions urbaines.</p> <p>1.4 Satisfaire les besoins d'une population diversifiée (jeunes couples, familles, personnes âgées, etc.).</p>	<p>DE1. Développer un programme d'encouragement à la rénovation et la réhabilitation du bâti, en priorité pour les bâtiments situés à proximité directe des gares.</p> <p>DE2. Privilégier le potentiel d'urbanisation situé à proximité directe de la gare par rapport aux secteurs situés en frange du bâti.</p> <p>DE3. Définir et mener une politique foncière communale active sur les sites stratégiques dans le quartier des gares.</p> <p>DE4. Donner une nouvelle vie aux bâtiments de gare.</p>

LIGNES DIRECTRICES	OBJECTIFS	MESURES
<p>2. Une organisation urbaine attractive et favorable aux transports publics et modes doux</p>	<p>2.1 Créer des espaces publics de qualité et attractifs dans les quartiers de gare (enjeux urbanistiques).</p> <p>2.2 Rendre la gare reliée et accessible de manière multimodale.</p> <p>2.3 Valoriser la mobilité douce.</p>	<p>AM1. Requalifier les espaces publics des gares en tenant compte de leur structure, de leur aspect pratique et des éléments paysagers, naturels et historiques environnants.</p> <p>AM2. Privilégier une accessibilité aux modes doux par de la signalétique, des balisages d'itinéraires et du marquage au sol.</p> <p>AM3. Réaménager les voies de circulation afin d'offrir un espace de vie convivial, partagé et sécurisé.</p> <p>AM4. Développer des interfaces bus-train permettant d'assurer un transfert rapide et confortable.</p>

LIGNES DIRECTRICES	OBJECTIFS	MESURES
<p>3. Une incitation à une mobilité intermodale</p>	<p>3.1 Favoriser l'utilisation des transports publics et le recours à la mobilité douce.</p> <p>3.2 Mener une politique coordonnée du stationnement.</p>	<p>MO1. Revaloriser le stationnement des deux-roues non motorisés dans les gares (spacieux, sécurisé, à l'abri).</p> <p>MO2. Mettre en place une politique de stationnement au sein des localités qui favorise l'usage de la ligne.</p> <p>MO3. Inciter les entreprises à une tarification préférentielle (information – promotion).</p> <p>MO4. Aménager des parking-relais afin de capter de nouveaux flux pendulaires.</p>

LIGNES DIRECTRICES	OBJECTIFS	MESURES
<p>4. Une amélioration de l'offre ferroviaire (sous réserve des possibilités financières et d'un rendement minimal)</p>	<p>4.1 Offrir un matériel roulant performant et adapté.</p> <p>4.2 Intégrer la ligne dans le concept de RER Jura.</p> <p>4.3 Développer un nouveau schéma d'exploitation attractif (augmenter l'utilité du réseau).</p> <p>4.4 Assurer un niveau d'offre cohérent avec la densité envisagée.</p> <p>4.5 Maîtriser la gestion des coûts d'exploitation de la ligne sur le long terme.</p> <p>4.6 Aménager de nouvelles haltes pour capter de nouveaux voyageurs (sous réserve de la compatibilité avec les horaires jurassiens et nationaux, ainsi que sur la base d'une étude démontrant un effet positif sur l'augmentation de nombre de voyageurs).</p>	<p>OF1. Réaliser les adaptations nécessaires afin de mettre en conformité la ligne au niveau fédéral et européen.</p> <p>OF2. Intégrer la ligne dans le concept de RER Jura en accentuant la réflexion sur un nouveau schéma d'exploitation vers Delle et / ou la Vallée de Delémont (cf. PRODES 2030 et CDTP).</p> <p>OF3. Créer ou modifier la trame des points d'arrêts de la ligne pour optimiser sa desserte.</p> <p>OF4. Examiner l'aménagement d'une nouvelle halte CJ-CFF « En Roche de Mars » à Porrentruy.</p>

LIGNES DIRECTRICES	OBJECTIFS	MESURES
<p>5. Une maîtrise de la gestion du transport de marchandises</p>	<p>5.1 Planifier une plateforme de transbordement sur la ligne pour l'ensemble du district ajoulot.</p> <p>5.2 Valoriser le transport de marchandises le long de la ligne pour de nouvelles implantations.</p> <p>5.3 Maîtriser les nuisances (pollution, bruits, etc.) engendrées par le transport de marchandises.</p>	<p>MA1. Développer une plateforme de transbordement rail-route à Alle et y centraliser l'ensemble des activités.</p>

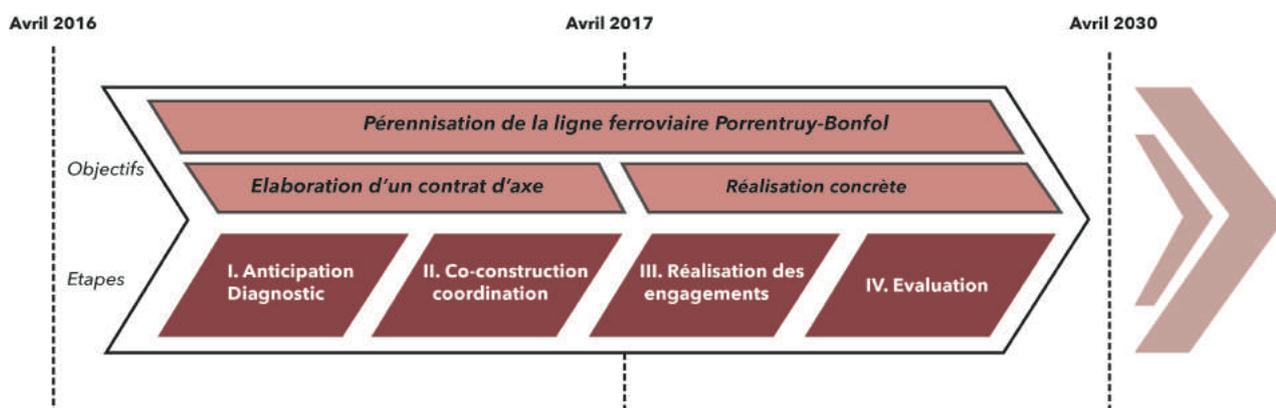
LIGNES DIRECTRICES	OBJECTIFS	MESURES
<p>6. Une valorisation de l'offre touristique régionale</p>	<p>6.1 Professionnaliser le secteur au niveau touristique.</p> <p>6.2 Mettre en valeur le patrimoine touristique existant dans la région (tourisme rural).</p> <p>6.3 Redynamiser la ligne par une offre touristique active et innovante.</p> <p>6.4 Assurer le transfert modal vers le train pour les touristes présents au bord de la ligne.</p>	<p>TO1. Valoriser les sites touristiques existants le long de la ligne.</p> <p>TO2. Conserver la ligne non électrifiée à Bonfol pour de nouvelles activités touristiques.</p>

LIGNES DIRECTRICES	OBJECTIFS	MESURES
<p>7. Un renforcement de la coordination entre les parties concernées</p>	<p>7.1 Intensifier les relations entre acteurs politiques et ceux relevant des domaines de la mobilité, de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.</p> <p>7.2 Améliorer les échanges avec les offices et associations touristiques à l'échelle locale / nationale / internationale.</p> <p>7.3 Coordonner les intentions et enjeux des entreprises CFF et CJ.</p> <p>7.4 Générer des synergies pour de nouveaux projets potentiels.</p> <p>7.5 Informer, concerter, faire participer la population locale aux différents projets.</p>	<p>GO1. Assurer le suivi du contrat d'axe et la réalisation concrète des mesures.</p>

5. Suite de la démarche

Les objectifs et mesures développés dans ce présent document devront être réalisés dans des contextes, phases et horizons différents. Leur mise en œuvre doit toutefois s'effectuer rapidement afin de pouvoir constater les premiers effets quant à la redynamisation de la ligne.

Concernant la suite de la démarche, le groupe de projet LPB reste le comité de pilotage pour ce projet d'ensemble. Afin d'éviter tout inertie des projets locaux, ce groupe de travail veillera à assurer la réalisation et l'évaluation des mesures développées le long de la ligne Porrentruy-Bonfol.



Chacune des mesures concrètes nécessite à présent l'engagement des acteurs politiques pour assurer leur bon développement sur le court, moyen et long terme. Il est impératif de poursuivre dès 2017 les intentions exprimées concrètement à travers ce document par le groupe de travail LPB. Seule une volonté partagée et dynamique de l'ensemble des acteurs politiques concernés, mais également de la population jurassienne, permettra de remettre la ligne CJ 238 Porrentruy-Bonfol sur de bons rails.

Les communes d'Alle, Bonfol, Porrentruy et Vendlincourt, la République et Canton du Jura ainsi que la Compagnie des chemins de fer du Jura, ci-après les Parties, ont convenu du présent

CONTRAT D'AXE EN FAVEUR DE LA LIGNE PORRENTRUY-BONFOL

Les Parties s'engagent à mettre en œuvre le présent contrat d'axe dans le cadre des procédures décisionnelles de leurs entités respectives.

**Au nom du Conseil communal
d'Alle**



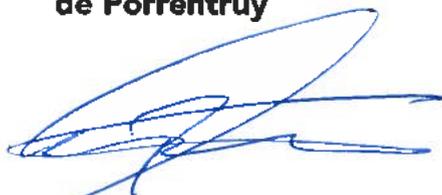
Stéphane Babey
Maire

**Au nom du Conseil communal
de Bonfol**



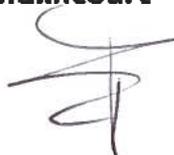
Fernand Gasser
Maire

**Au nom du Conseil communal
de Porrentruy**



Pierre-Arnauld Fueg
Maire

**Au nom du Conseil communal
de Vendlincourt**



Catherine Corbat-Falbriard
Maire

**Au nom du Gouvernement de la
République et canton du Jura**



David Eray
Ministre de l'environnement

**Au nom de la Compagnie des chemins
de fer du Jura**



Maxime Jeanbourquin
Président



Frédéric Bolliger
Directeur

Signé en six exemplaires à Alle le 31 mars 2017
Pour distribution à :

6. Annexes

- Charte d'engagements officielle du groupe de projet LPB (juillet 2016) ;
- Synthèse de l'atelier (septembre 2016).

Alle, le 7 juillet 2016

Compte tenu :

- de la volonté de pérenniser la ligne ferroviaire CJ 238 Porrentruy-Bonfol ;
- des recommandations du rapport final de l'étude «Porrentruy-Bonfol. La ligne ferroviaire comme levier pour le développement de l'Ajoie. Etude socio-économique prospective » (août 2015) ;
- des nécessités d'investissements et des exigences en la matière de la Confédération ;
- de l'importance économique, sociologique et identitaire de cette ligne pour la région.

Les communes d'Alle, Bonfol, Porrentruy et Vendincourt, la République et Canton du Jura ainsi que la Compagnie des chemins de fer du Jura, ci-après les Parties, ont convenu de la présente

CHARTRE EN FAVEUR DE LA LIGNE PORRENTRUY-BONFOL (LPB)

Les Parties affirment leur volonté de rechercher ensemble les solutions à même d'assurer le développement de l'utilisation par les voyageurs et les marchandises de la ligne ferroviaire Porrentruy-Bonfol. Pour cela, les Parties décident de mettre sur pied, d'ici à fin 2016, un outil de gouvernance sous forme d'un contrat d'axe. Il fixera sur le court, moyen et long terme, les engagements de chacun dans le cadre d'une démarche concertée afin de mettre en application, notamment, les objectifs suivants :

1. Densification dans la zone d'influence des haltes et gares ferroviaires ;
2. Organisation urbaine attractive et favorable aux transports publics et modes doux ;
3. Incitation à une mobilité intermodale ;
4. Amélioration de l'offre ferroviaire.

Ce processus sera conduit en veillant à :

- Une collaboration étroite entre acteurs pour assurer le maintien et l'optimisation de la ligne ainsi que de ses services ;
- Une coordination des projets d'aménagements locaux visant à une densification autour des gares ;
- Un développement de mesures communes aux gares pour témoigner d'une certaine cohérence sur l'ensemble de la ligne ;
- Une planification partagée des investissements entre les Parties ;
- Une information régulière auprès de la population sur les avancées du groupe de projet.

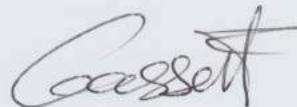
Les Parties s'engagent à mettre en œuvre la présente charte dans le cadre des procédures décisionnelles de leurs entités respectives.

**Au nom du Conseil communal
d'Alle**



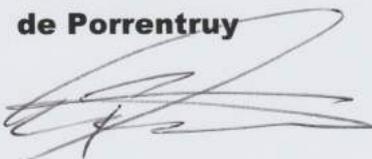
Stéphane Babey
Maire

**Au nom du Conseil communal de
Bonfol**



Fernand Gasser
Maire

**Au nom du Conseil communal
de Porrentruy**



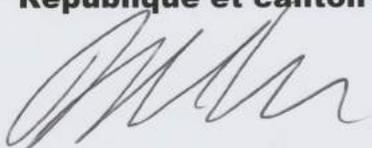
Pierre-Arnauld Fueg
Maire

**Au nom du Conseil communal de
Vendlincourt**



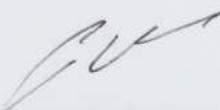
Catherine Corbat-Falbriard
Maire

**Au nom du Gouvernement de la
République et canton du Jura**



David Eray
Ministre de l'environnement

**Au nom de la Compagnie des
Chemins de fer du Jura**



Frédéric Bolliger
Directeur

ENSEMBLE, SAUVONS LA LIGNE PORRENTROY - BONFOL

ATELIER PARTICIPATIF DU 8 SEPTEMBRE 2016

SYNTHESE



Comment imaginez-vous le secteur de votre gare à l'avenir ?

GROUPE LPB
Alle, septembre 2016

FICHE GROUPE 1 : PORRENTROY

Les atouts du secteur

- Un point de croisement essentiel pour la région (plateforme du réseau CJ - CFF)
- Un potentiel immobilier important à proximité de la gare
- Des offres ferroviaires de meilleure qualité que celles des bus

Les points à améliorer

- La coordination CJ – CFF
- La réaffectation des friches importantes autour de la gare (terrains CFF notamment)
- L'aménagement et l'adaptation des quais en fonction du matériel roulant

Les attentes et besoins pour ce secteur

- Augmenter l'utilité du réseau
- Aménager de nouveaux arrêts à hauteur de la patinoire et de l'école professionnelle
- Répartir les frais d'exploitation si la liaison Bonfol - Boncourt est renforcée



FICHE GROUPE 2 : ALLE

Les atouts du secteur

- Sa situation centrale dans la commune
- Les prestations complémentaires entre les entreprises Car Postal et CJ
- Les cases de stationnement nombreuses et gratuites aux abords de la gare
- Les espaces libres importants
- La présence de l'office postal sur la place
- La proximité des restaurants
- Les atouts touristiques

Les points à améliorer

- La communication des CJ (en gare, sur internet, Facebook, sur les applications, etc.)
- La sécurité des passages pour piétons (le marquage au sol)
- La signalétique dans la commune indiquant les directions pour rejoindre la gare
- Le hangar de la gare
- Le passage à niveau et la connexion avec le quartier sud de la gare

Les attentes et besoins

- Repenser l'emplacement des commerces dans ce secteur (service en gare)
- Densifier autour de la gare
- Rendre la place de gare conviviale
- Sécuriser le secteur (aménagements, caméras de surveillance, etc.)
- Supprimer la ligne postale Alle-Porrentruy sur le long terme
- Améliorer l'offre au niveau culturel (proposer des expositions)



FICHE GROUPE 3 : VENDLINCOURT

Les atouts du secteur

- La localisation de la gare, à proximité directe avec la nature
- Le potentiel de développement immobilier
- Le niveau de desserte : cadence à l'heure
- Les atouts touristiques à proximité

Les points à améliorer

- La localisation de la gare dans le village
- La sécurité du secteur
- La convivialité de la gare
- L'absence de signalétique pour les circuits touristiques / plans et informations à propos de la commune
- Les quais (inaccessibles pour les personnes à mobilité réduite) et la qualité du matériel roulant
- Le nombre de places de stationnement
- Le parking à vélos

Les attentes et besoins

- Redonner à ce quartier un aspect accueillant
- Détruire le bâtiment de la gare existant
- Valoriser les commerces et restaurants aux alentours
- Implanter un parking-relais afin d'obtenir un report modal de l'automobile vers les transports collectifs
- Sécuriser l'accès pour les piétons et vélos
- Mettre en place une signalétique en gare pour les informations pratiques et touristiques de la commune



FICHE GROUPE 4 : BONFOL

Les atouts du secteur

- Sa localisation à mi-chemin entre le village et les étangs
- Le niveau de desserte : cadence à l'heure
- Potentiel important d'appartements à louer / à rénover
- Les accès adaptés à l'usage de modes doux (topographie idéale)
- Potentiel important d'appartements à louer
- Les possibilités de circuits touristiques
- « Le charme du petit train rouge » : attrait touristique / identité de la région

Les points à améliorer

- La densité faible de population et d'emplois dans le secteur
- L'absence de commerces (tea-room, bistrot, buvette, etc.)
- La qualité des infrastructures autour de la gare
- Le mauvais usage du potentiel du bâtiment de la gare
- La gestion du trafic devant la gare
- L'absence de plans / signalétiques d'informations pour la commune

Les attentes et besoins pour ce secteur

- Rendre ce secteur de gare attractif
- Réaliser une zone « ralentissement » pour la gestion du trafic
- Réaménager les quais (longueur et largeur)
- Introduire des toilettes et autres aménagements pratiques et de qualité
- Offrir de meilleures promotions touristiques
- Maintenir la ligne non électrifiée pour des projets touristiques et ludiques (mise en place du projet « draisines »)



FICHE D'ENSEMBLE :

Redynamiser et rendre attractif cette ligne

DENSIFICATION / AMENAGEMENTS URBAINS

- Rendre ces secteurs plus attractifs et conviviaux :
 - améliorer leur accessibilité, leurs espaces publics (aménager des abris, des places de jeu, des places de pique-nique, des zones d'attentes de qualité, etc.).
- Réaliser une plateforme de transbordement pour toute l'Ajoie, centralisant ainsi le transport de marchandises et libérant les terrains aux gares pour du développement urbain.
- Proposer des alternatives aux transports individuels motorisés (aménagement de parking-relais, parkings à vélos, location de vélos électriques, etc.).

QUALITE DE LA DESSERTE / DES CORRESPONDANCES

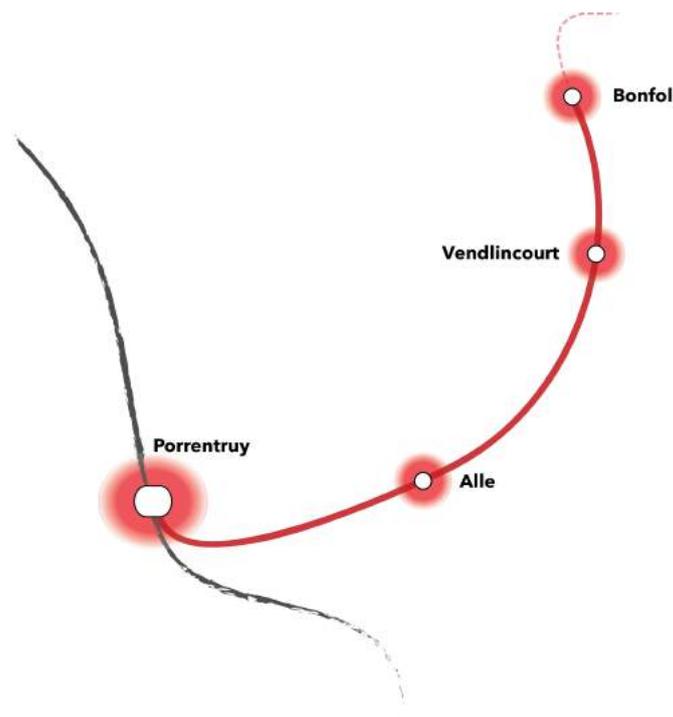
- Inscrire la ligne dans le concept RER Jura proposé dans la conception directrice des transports publics (CDTP 2016).
- Donner à cette ligne une fonction de tram, avec une segmentation plus fine du tronçon (arrêts fréquents) :
 - un arrêt à hauteur de la patinoire et de l'école professionnelle de Porrentruy ;
 - un arrêt à hauteur du centre sportif d'Alle.
- Favoriser des correspondances de qualité avec les autres transports publics autant sur le réseau national qu'international (gare TGV).
- Prolonger la ligne Bonfol - Boncourt en prévision du développement des lignes vers Belfort-Montbéliard / Paris.
- Assurer une liaison de bus Beurnevésin – Bonfol.
- Planifier un projet de ralliements des pendulaires frontaliers de Bonfol à Porrentruy.
- Mettre en place un noctambus-train lors des manifestations importantes dans la région (match de hockey sur glace, braderie, etc.).

TARIFICATION

- Offrir une tarification plus avantageuse que l'usage de la voiture individuelle.
- Proposer des offres combinées (par exemple restaurant – billet de train).

TOURISME

- Avoir une meilleure information coordonnée entre les CJ et JuraTourisme sur cette ligne.
- Etudier le potentiel touristique le long de la ligne, notamment à Bonfol (terminus de la ligne à valoriser).
- Implanter un centre d'informations touristiques sur le secteur et indiquer l'offre des villages (service) dans le bâtiment d'une gare.
- Maintenir le tronçon non électrifié à Bonfol pour une vocation touristique future.
- Offrir un accès wifi sur toute la ligne.
- Créer une application mobile pour la ligne (informations du trafic, touristiques, offres).



Avenir de la ligne CJ 238 Porrentruy – Bonfol : Contrat d'axe

Le contrat d'axe constitue un outil de travail original en faveur de la pérennisation de la ligne ferroviaire Porrentruy-Bonfol. Il lie les communes desservies, les Chemins de fer du Jura et les autorités cantonales.

Ce document apporte à la fois une vision stratégique et engageante pour l'ensemble des acteurs concernés, mais également une vision opérationnelle au travers de fiches de mesures visant à redynamiser la ligne tant pour le trafic « voyageurs » que « marchandises ».

