

Propositions des orientations  
du futur plan communal de circulation et de stationnement  
Ville de Pontarlier

Réunion publique  
15 mars 2024

Document de travail

Depuis 2022, la ville de Pontarlier est accompagnée par un cabinet d'études afin d'actualiser son plan de circulation et de stationnement.

La municipalité a souhaité présenter les orientations proposées par ce cabinet à l'ensemble de la population.

Les commentaires et propositions émis par les pontissaliens (-nes) serviront d'éléments d'aide à la décision pour valider ces orientations et influencer sur les futurs aménagements à réaliser.

Document de travail



# POURQUOI AGIR SUR LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT ?

Document de travail



# Une nouvelle qualité de vie recherchée

↘ *Moins d'embouteillages*

↗ *Plus de places de stationnement disponibles*

*Des espaces publics et des centres pacifiés et sécurisés*



35 personnes dans 28 voitures



Les 35 personnes sans les voitures



Les 35 personnes dans un bus

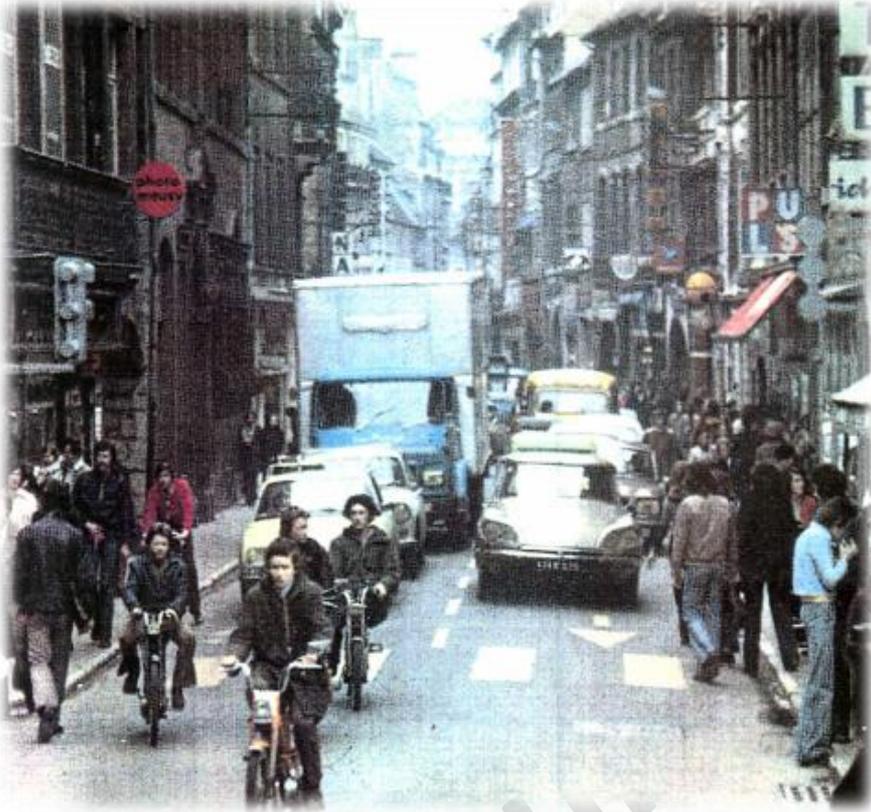


Les 35 toujours en bus, mais d'autres usagers apparaissent (piétons, vélos, voitures). Le nombre total de personnes transportées dépasse la cinquantaine, alors que le trafic reste fluide.



L'utilisation de l'automobile dans les courts trajets doit être la plus limitée possible. A l'opposé les distances à parcourir à pied ou à vélo doivent augmenter.

# Une reconquête de l'espace public



↘ *La Grande Rue en 1970 à Besançon*



↘ *La Grande Rue aujourd'hui*

# Le stationnement levier pour changer les comportements modales

## CONSTATS :

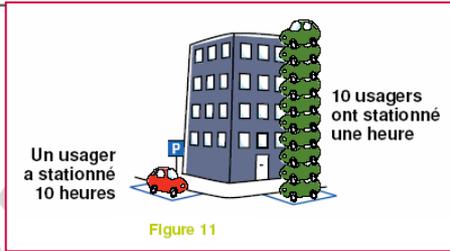
L'automobile passe 97 % de son temps en stationnement !

Le stationnement est un fort consommateur d'espaces.

Une nécessaire adéquation de l'offre et de la demande en trouvant un « juste milieu » entre une offre de stationnement sous-dimensionnée ne permettant pas de répondre aux attentes des usagers, et une offre surdimensionnée facilitant l'utilisation de l'automobile et n'incitant donc pas au report modal

## OBJECTIFS :

- Limiter les nuisances dues au stationnement gênant,
- Permettre un meilleur partage de la voirie,
- Favoriser le report modal de l'automobile vers les modes dits durables lorsque cela est possible...
- Offrir par une rationalisation de l'offre de stationnement une place prépondérante pour les modes actifs, les TC ou les espaces verts.
- Augmenter le taux de disponibilités des places de stationnement



1

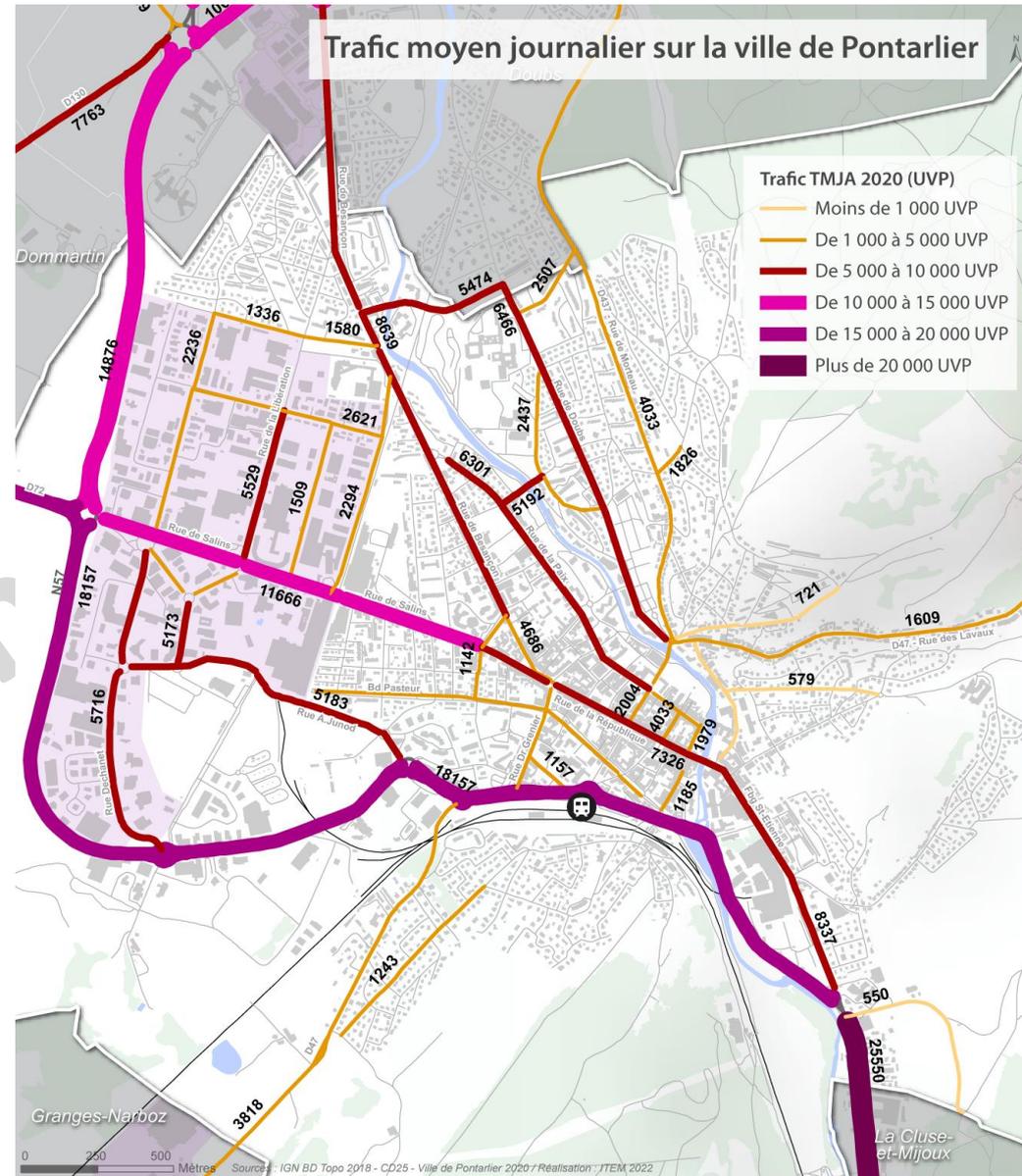
Diagnostic  
circulation &  
stationnement sur  
Pontarlier

Document de travail



# Des charges de trafic globalement concentrées sur les grands axes

- ✓ La N57 joue son rôle de captation des trafics avec de 15 000 à 25 000 UVP/j.
- ✓ La Rue de Salins, principale entrée de ville avec un trafic élevé de 11 700 UVP/j.
- ✓ Env. 8 500 UVP/j sur les entrées Nord (Rue de Besançon) et Sud (Fbg St-Etienne)
- ✓ Ailleurs des charges de trafic plus modérées entre 5 000 et 6 000 UVP/j
- ✓ Seule exception, la Rue de la République : plus de 7 000 UVP/j



UVP = unité  
véhicule particulier

1 VL = 1 UVP  
1 PL = 2 UVP

| Un trafic moyen journalier de : | En heure de pointe 1 véhicule toutes les : |
|---------------------------------|--|
| 15 000 véh.                     | 2,4 sec                                    |
| 10 000 véh.                     | 3,6 sec                                    |
| 5 000 véh.                      | 7,2 sec                                    |
| 2 000 véh.                      | 18 sec                                     |

**Des charges de trafic globalement modérées ne posant pas de problèmes majeurs de circulation.**

# Synthèse du réseau viaire et des conditions de circulation

## Hiéarchisation du réseau viaire

- Structurant national
- Structurant régional
- Structurant d'agglomération
- Principal urbain
- Secondaire interquartier
- Principal de coeur de ville
- Secondaire de coeur de ville
- Distribution intraquartier

Coeur de ville soumis  
à un fort trafic

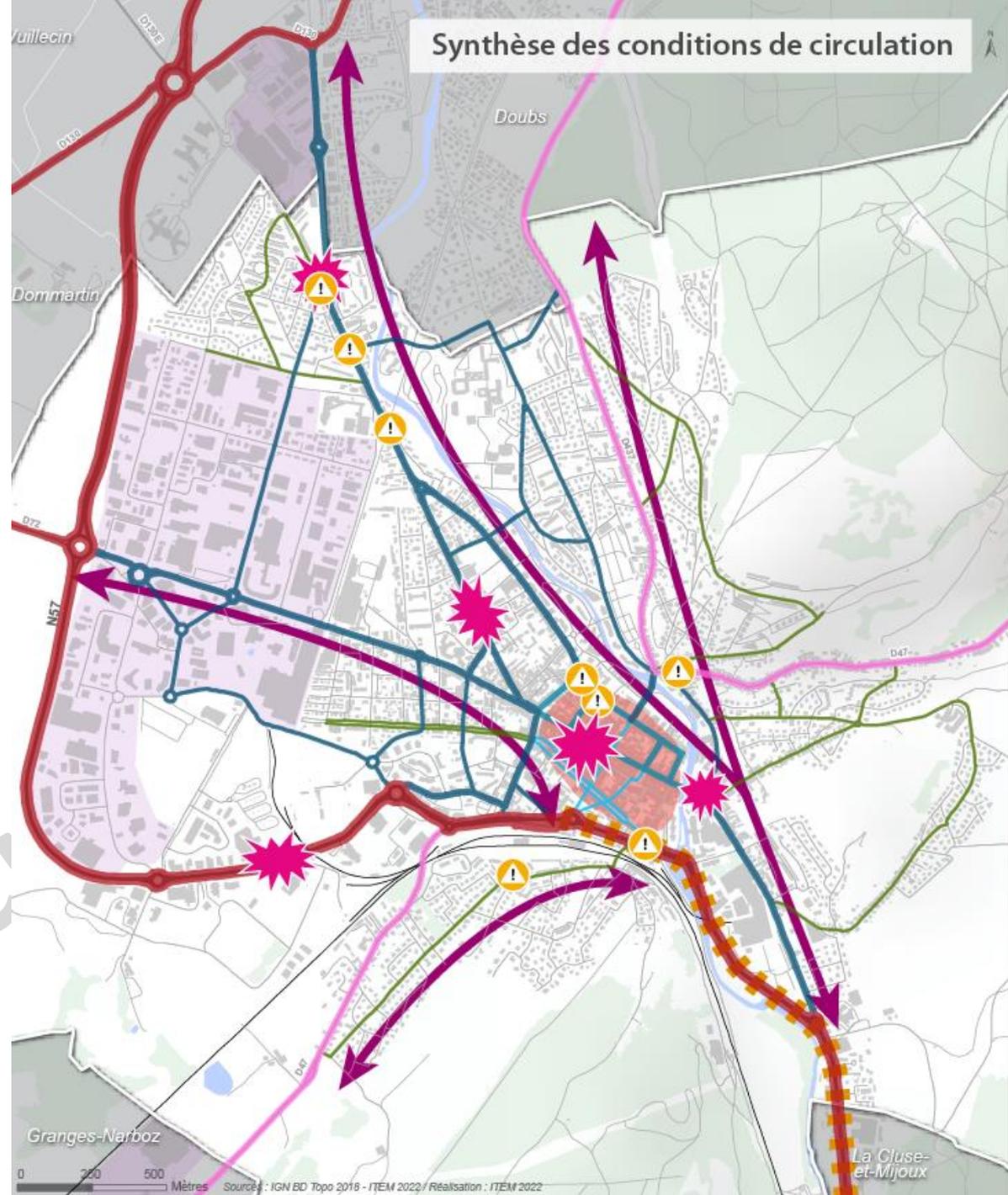
Des Itinéraires de shunt  
de la N57

Secteurs à enjeux  
à travailler

Projet RN57 entrée sud

Zones accidentogènes

## Synthèse des conditions de circulation



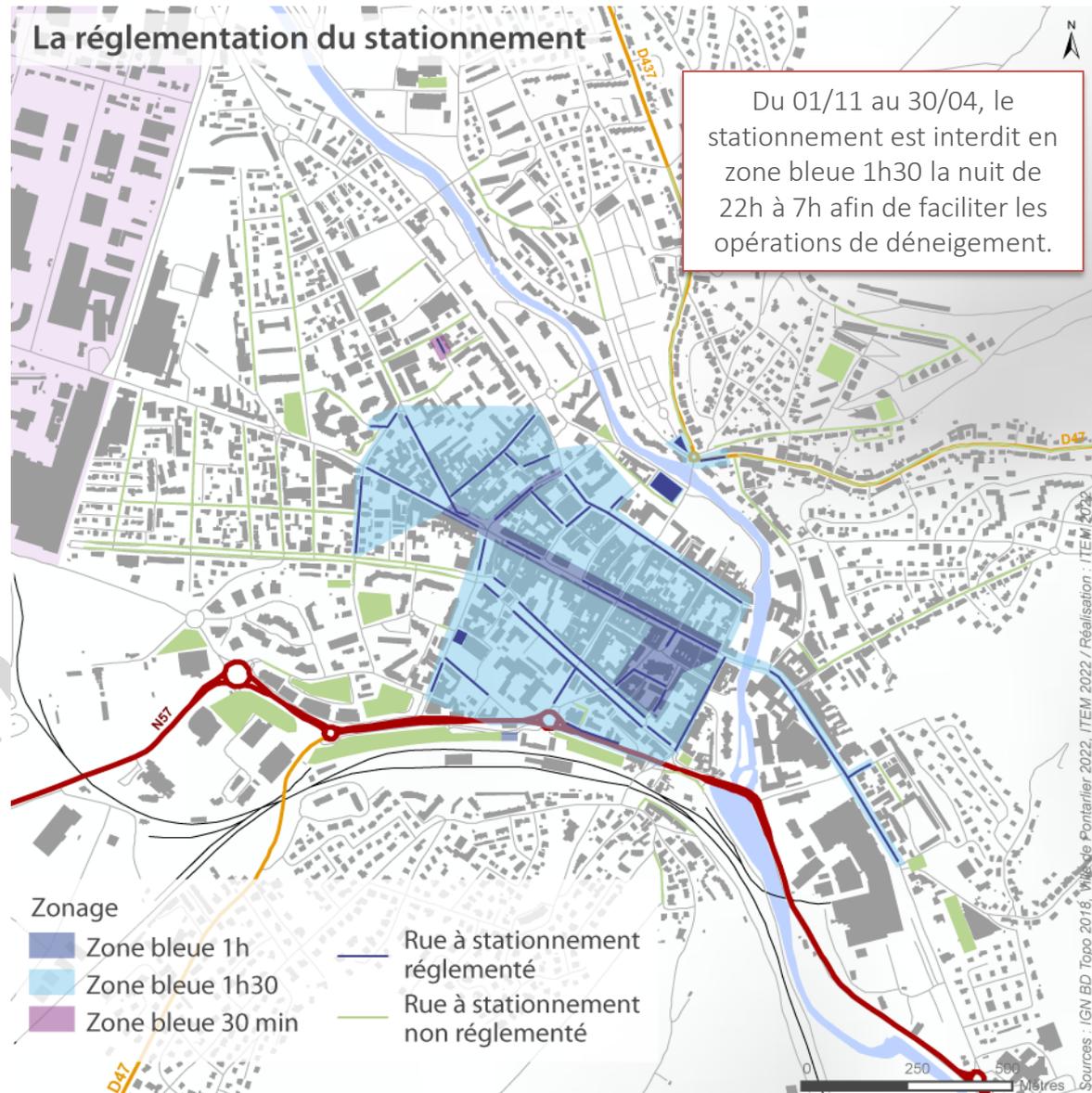
# L'organisation du stationnement dans le centre de Pontarlier

✓ Le stationnement à Pontarlier s'organise autour de 3 zones réglementées dans les secteurs à enjeux et 1 zone non réglementée :

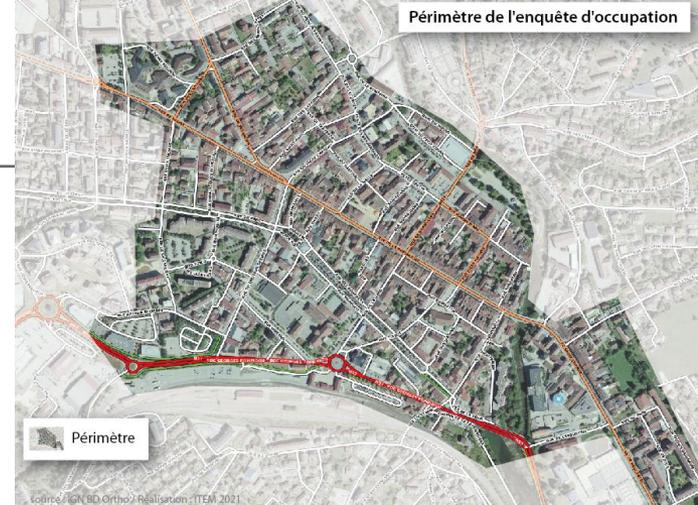
- 1 zone bleue limitée à 1h dans le cœur commerçant de Pontarlier
- 1 zone bleue limitée à 1h30 autour de la zone du cœur commerçant étendue à l'hôpital, à proximité des secteurs à enjeux
- 1 zone express 30 min devant le laboratoire médical Rue Pillod
- 1 zone non réglementée dans les quartiers péricentraux et à la gare

| Zone                 | Offre                        |
|----------------------|------------------------------|
| Zone bleue 1h        | 125 places                   |
| Zone bleue 1h30      | 815 places                   |
| Zone bleue 30 min    | 6 places                     |
| Zone non réglementée | > 4 000 places matérialisées |

La zone bleue est applicable du lundi au samedi de 8h à 12h et de 14h à 19h.

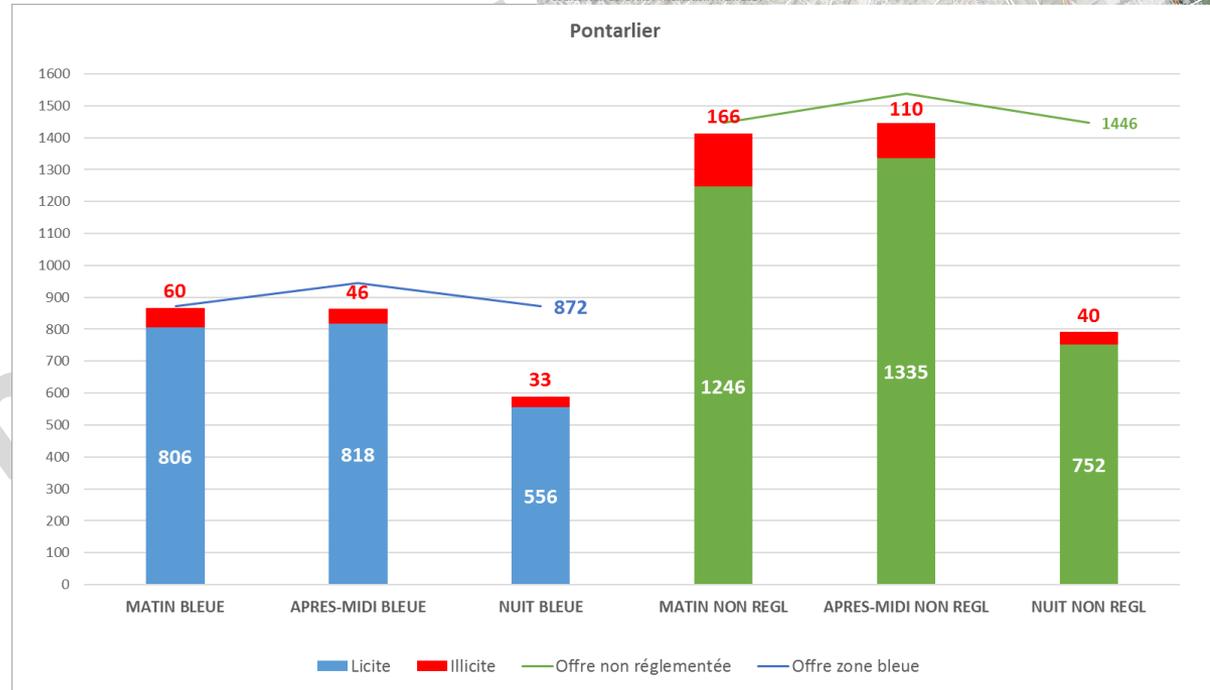
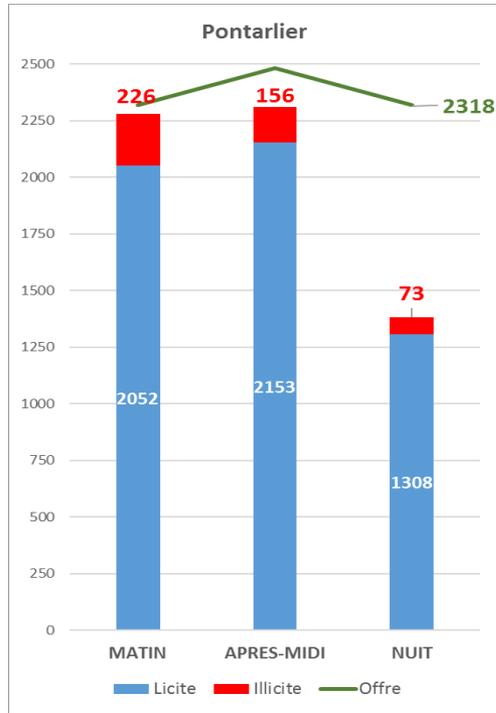


# Réalisation d'une enquête occupation pour vérifier l'adéquation offre/demande



Réalisée sur les zones bleues et non réglementée le jeudi 5 mai 2022 (jour de marché) le matin, l'après-midi, la nuit.

$$\text{TAUX DE CONGESTION} = \frac{\text{Nombre de véhicules en stationnement licite + illicite}}{\text{Nombre de places de stationnement}}$$



|                    | Matin | Après-midi | Nuit |
|--------------------|-------|------------|------|
| Taux d'occupation  | 89%   | 87%        | 56%  |
| Taux de congestion | 98%   | 93%        | 60%  |
| Taux d'interdit    | 10%   | 7%         | 5%   |

|                    | Matin bleue | Après-midi bleue | Nuit bleue | Matin non régl. | Après-midi non régl. | Nuit non régl. |
|--------------------|-------------|------------------|------------|-----------------|----------------------|----------------|
| Taux d'occupation  | 92%         | 87%              | 64%        | 81%             | 87%                  | 49%            |
| Taux de congestion | 99%         | 91%              | 68%        | 91%             | 94%                  | 51%            |
| Taux d'interdit    | 7%          | 5%               | 6%         | 12%             | 8%                   | 5%             |

# Le taux de rotation des véhicules en cœur de ville

**Non réglementé**

*Place Pagnier /  
Rue de Vannolles*

**2,3 véh./place**



**164 véhicules**

ont stationné en moyenne  
**5h27**

+ 11 véhicules en illicite  
ont stationné en moyenne  
**4h22**

**Zone bleue 1h30**

*Rue Montrieux /  
Rue des Remparts*

*Rue Montrieux : 3,5 véh./place  
Rue des Remparts : 4,5 véh./place  
Global : 4,3 véh./place*



**438 véhicules**

ont stationné en moyenne  
**2h42**

+ 8 véhicules en illicite  
ont stationné en moyenne  
**moins d'1h**

**Zone bleue 1h**

*Rue de la République /  
Place Saint-Bénigne*

**5,8 véh./place**



**302 véhicules**

ont stationné en moyenne  
**1h57**

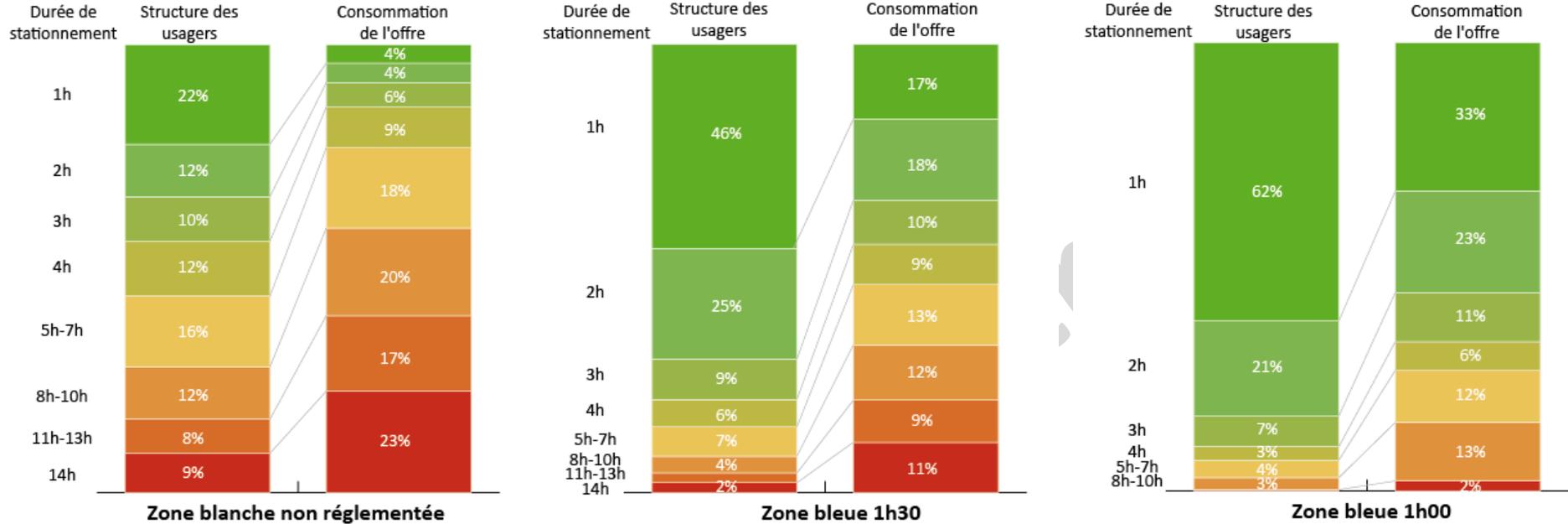
+ 19 véhicules en illicite  
ont stationné en moyenne  
**3h31**

+ 95%

+ 35%

✓ **L'effet de la réglementation est clairement visible sur la rotation des véhicules**

# Diagnostic : consommation de l'offre horaire de stationnement : l'impact négatif des véhicules ventouses



- ✓ La zone réglementée a clairement un effet limitant sur le stationnement longue durée, mais ne l'empêche pas totalement, révélant la présence d'actifs ou de résidents sur ces places.
  - En zone bleue 1h30, 14 % des véhicules qui stationnent plus de 5h consomment près de la moitié de l'offre.
  - En zone bleue 1h, 8 % des véhicules qui stationnent plus de 5h consomment + de 25 % de l'offre.

## Réglementation du stationnement

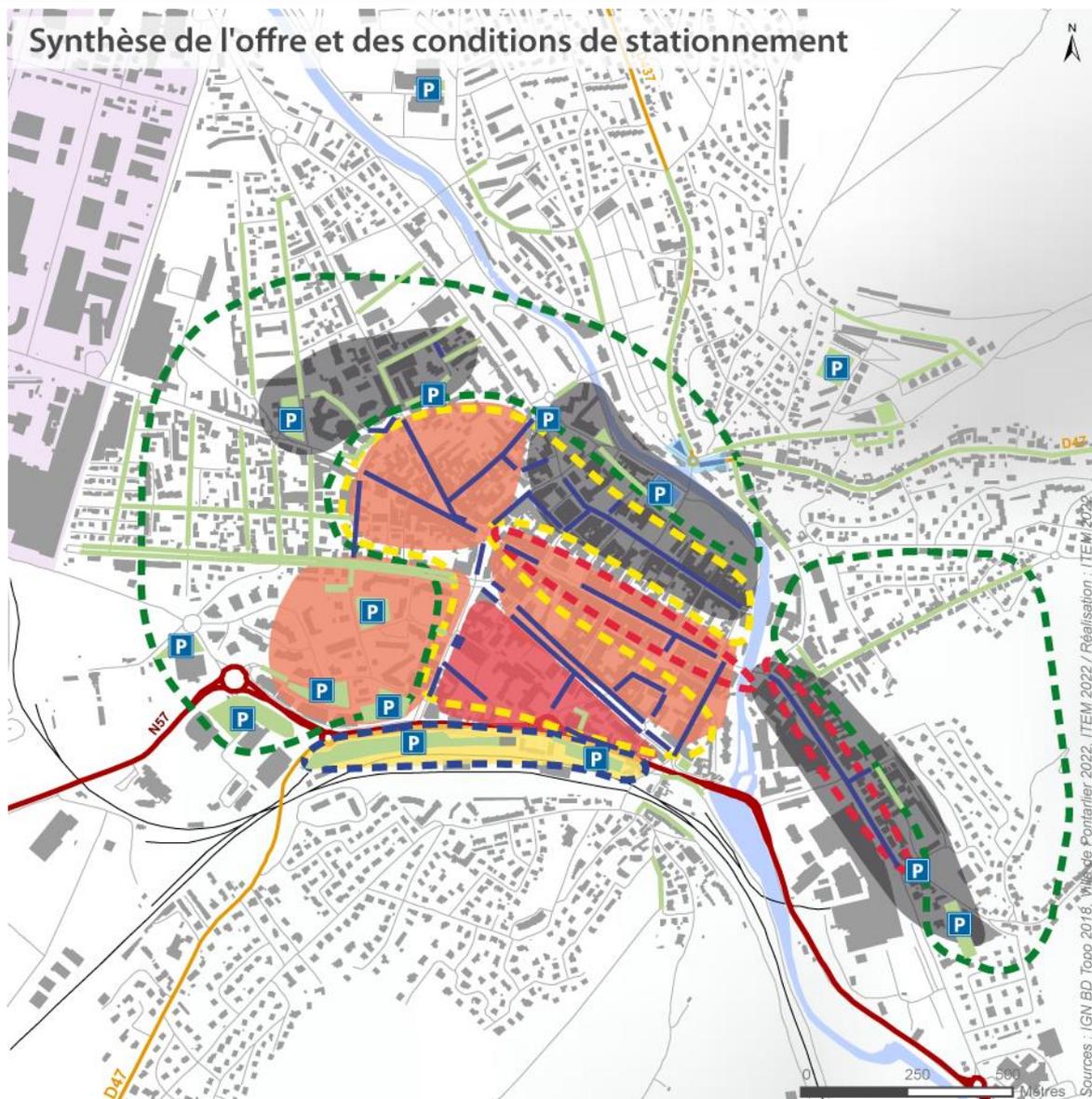
- Stationnement réglementé
- Stationnement non réglementé
- P** Parking capacitaire

## Occupation du stationnement en journée (taux de congestion)

- 76 % à 85 %
- 86 % à 95 %
- 96 % à 100 %
- > 100 %

## Vocation principale des espaces de stationnement

- Visiteurs de courte durée
- Visiteurs de courte et moyenne durée
- Résidents, actifs, usagers de la gare
- Résidents et actifs



# PHILOSOPHIE GÉNÉRALE DU PLAN DE CIRCULATION ET DE STATIONNEMENT

Document de travail



# Enjeux et réponses apportées par secteur

| Secteurs                | Enjeux   | Réponses apportées  |
|-------------------------|--|---|
| En cœur de ville        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Conserver un accès véhicules à l'hyper centre de la ville mais limiter le transit</b></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 scénarios de circulation proposés</li> </ul>   |
|                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cohabitation modale VL / cyclistes / piétons</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone 30 et zone de rencontre en cœur de ville</li> <li>• Requalification Porte St-Pierre / axe Dr Grenier</li> </ul>   |
|                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Respect insuffisant de la réglementation du stationnement et fort taux d'occupation</li> </ul>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Démarche d'amélioration en 3 étapes :               <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Accentuer le contrôle</i></li> <li>2. <i>Redéfinir la durée réglementaire</i></li> <li>3. <i>Redéfinir le périmètre</i></li> </ol> </li> <li>• Déporter le stationnement des frontaliers</li> </ul> |
| Sur les axes pénétrants | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Survitesse et transit</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pacification / mise à 30 km/h selon 2 scénarios</li> <li>• Traitement des intersections problématiques</li> <li>• Requalification des axes intégrant des aménagements</li> </ul>   |
|                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accidentologie</li> </ul>   |   |
|                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Circulation délicate des cycles</li> </ul>  |   |
|                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Congestion ponctuelle de la N57</li> </ul>  |   |
| Dans les quartiers      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accès aux écoles : problèmes liés au stationnement anarchique</li> </ul>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des solutions à adapter au cas par cas : organisation du stationnement, pacification, rue scolaire</li> </ul>  |
|                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Manque de pacification</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Généralisation des zones 30 dans les quartiers</li> </ul>  |
|                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stationnement anarchique</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Des mises en sens unique et matérialisation de places</li> </ul>   |
|                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Problèmes particuliers</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposition au cas par cas (Doubs recyclage, Gravilliers)</li> </ul>   |

# Organisation projetée circulation et stationnement

## Organisation multimodale de la circulation et du stationnement à Pontarlier

### Hérarchiser le réseau viaire et dissuader le transit en coeur de ville

- Structurant régional
- Structurant intercommunal
- Axe pénétrant
- Contournement de centre-ville
- Axes collecteurs
- Desserte résidentielle
- Constitution d'un contournement du centre-ville

### Conservier autant que possible le trafic PL sur la N57

- La N57, axe PL pour accéder aux ZA de Pontarlier
- Report de l'itinéraire PL existant par la Rue Montaigne sur la N57

### Sécuriser et assurer la fluidité sur les intersections stratégiques

- Giratoire à créer
- Cycles de feux à modifier
- Intersection par priorité à reconfigurer

### Organiser le stationnement selon les besoins

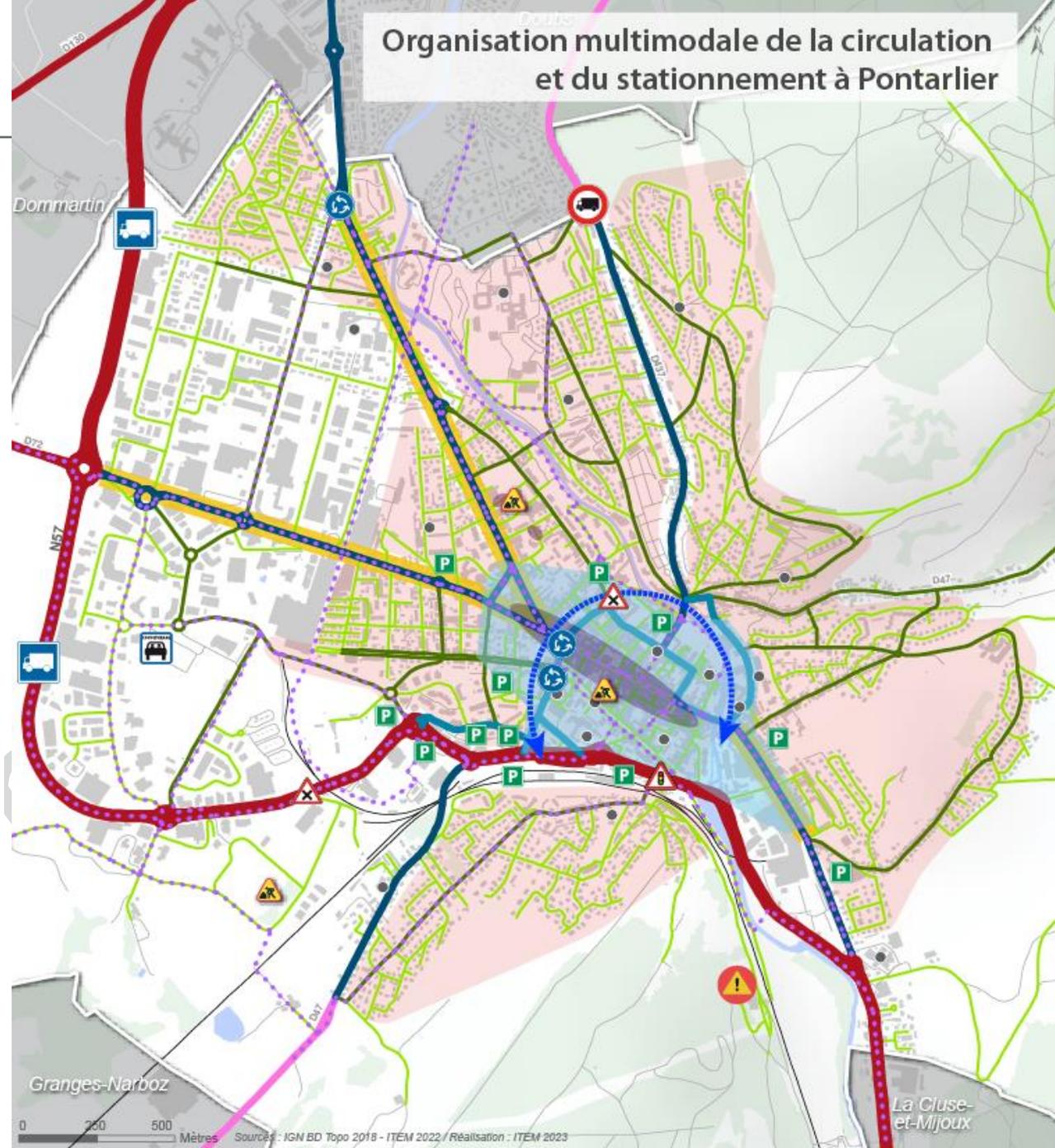
- Zone bleue courte durée pour les clients du centre-ville
- Zone bleue moyenne durée pour les clients et visiteurs
- Zone bleue courte durée sur des secteurs à enjeux localisés
- Parkings longue durée pour les actifs et riverains du centre-ville localisés le long des pénétrantes et du contournement
- Parking Pourry à favoriser pour le stationnement des covoitureurs (frontaliers notamment)

### Rendre la voirie plus multimodale

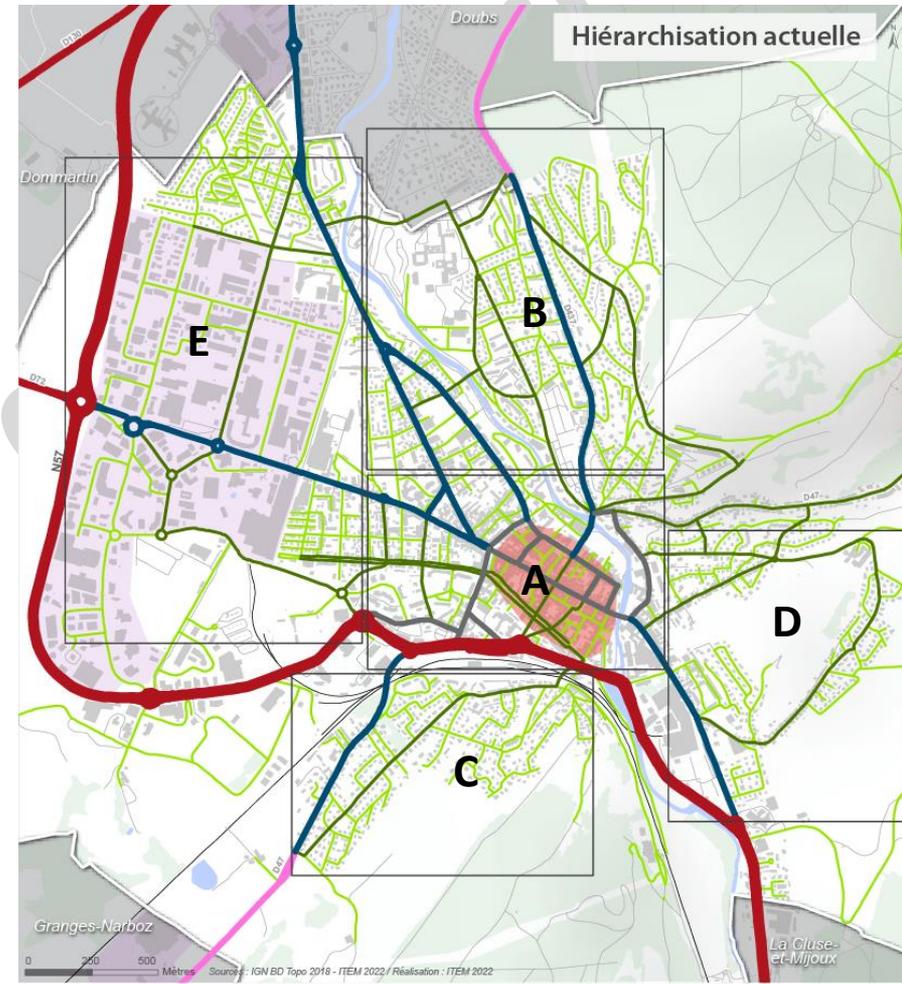
- Pénétrante à requalifier et pacifier pour une meilleure prise en compte des piétons et des cycles
- Itinéraires du Schéma Cyclable de la CCGP
- Généralisation du 30 km/h en ville afin de conforter les déplacements des cycles et piétons
- Etablissements scolaires de Pontarlier sur lesquels mieux sécuriser les rabattements en modes actifs et organiser le stationnement

### Prendre en compte les secteurs à enjeux

- Enjeux liés au développement de nouveaux secteurs amenant de nouveaux trafics
- Enjeu de circulation PL dans le quartier Charpillot-Chapelle



1. 2 scénarios proposés de hiérarchisation du réseau viaire et zooms sectorisés pour l'organisation des circulations
  - a) Zoom centre-ville
  - b) Zoom Nord : rue de Besançon, rue Moulin Parnet, rue de Doubs
  - c) Zoom quartier Charpillot/Chapelle et la problématique Doubs Recyclage
  - d) Zoom quartier Larmont
  - e) Zoom ZA Longs-Traits/Planchants/Gravilliers
2. La pacification et la ville à 30
3. La circulation et le stationnement près des écoles

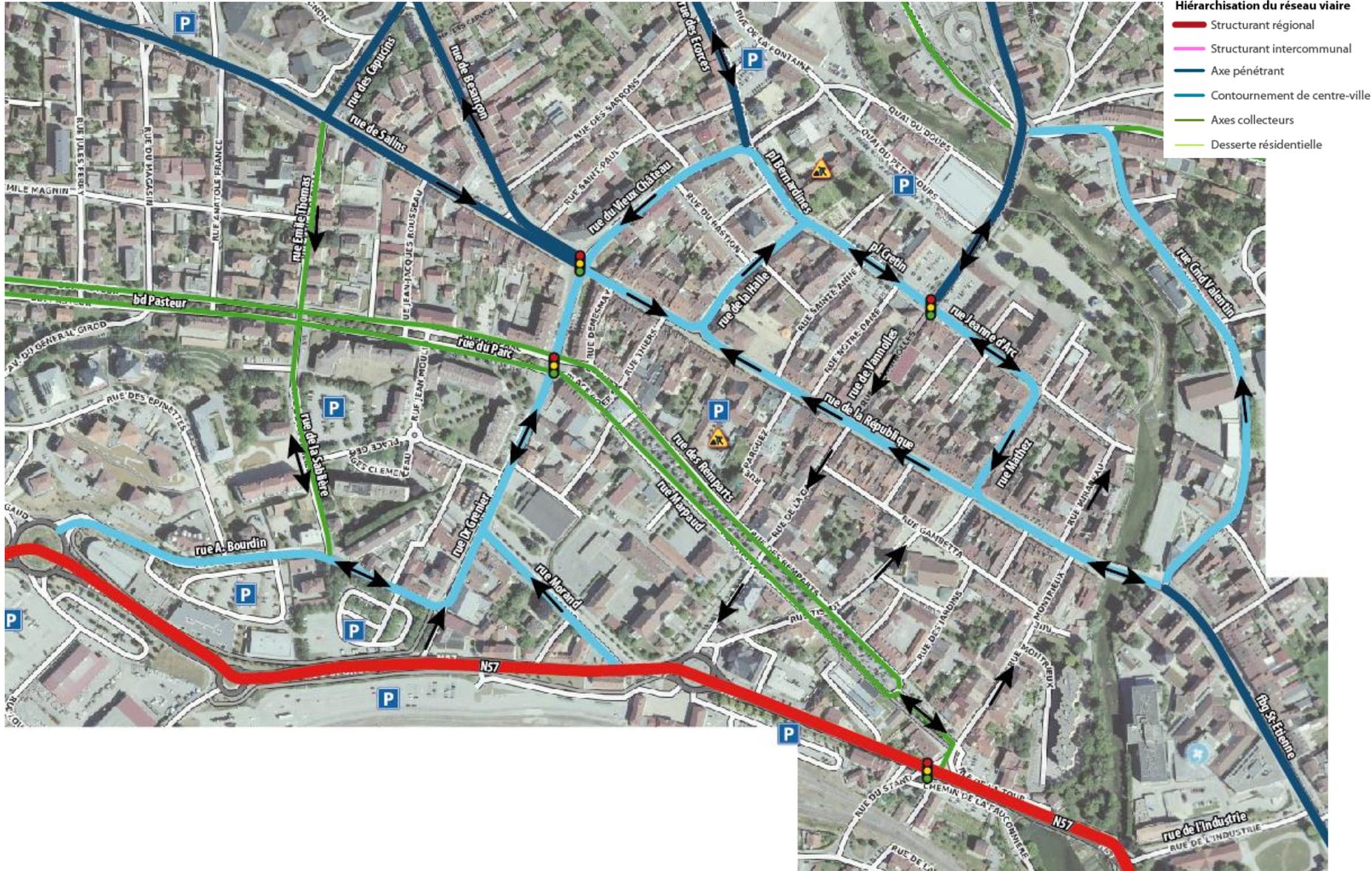


Document

# VOLET CIRCULATION

Document de travail







## Objectif poursuivi :

- Dissuader les flux de transit en cœur de ville que ce soit pour des mouvement Est-Ouest par la Rue de la République que Nord-Sud par les rues de Vannolles et de la Gare.

| Scénario                          | Scénario 1 – Contournement du CV par l’Ouest  | Scénario 2 – Contournement entier du CV   |
|-----------------------------------|---|---|
| <p><b>Mesures communes</b></p>    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• S’appuyer sur la Rue du Vieux Château pour créer un contournement du cœur de ville.</li> <li>• Conforter la Rue du Commandant Valentin comme un contournement Est</li> <li>• L’entrée dans le cœur de ville est principalement assurée par la Rue de la République et la sortie est assurée par la Rue de Vannolles et la Rue de la Gare. <b>Ainsi la circulation Rue de la République est organisée en bêche centrée sur la Rue de Vannolles (dont le sens est inversé) et la Rue de la Gare.</b></li> <li>• <b>Le sens de circulation Rue de la Halle est inversée pour créer un accès nord au cœur de ville.</b></li> <li>• Une simplification de l’intersection Bernardines / Vieux Château / Ecorces pour rendre prioritaire l’itinéraire de contournement en créant un sens unique sortant sur Ecorces.</li> </ul> |   |
| <p><b>Mesures spécifiques</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer un contournement du cœur de ville par l’ouest en mettant à double sens la Rue du Vieux Château.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer un bouclage du centre-ville dans le sens horaire en s’appuyant sur la Rue du Vieux Château (sens inversé en Sud &gt; Nord) et la Rue de l’Industrie.</li> <li>• Gestion par giratoires des intersections de l’axe Dr Grenier à la place des feux.</li> </ul> |





# Analyse multicritère des scénarios

|                                     | Etat actuel | Scénario 1 –<br>Contournement du CV par<br>l'Ouest | Scénario 2 – Contournement<br>entier du CV |
|-------------------------------------|-------------|--|--|
| Apaisement du centre-ville          | ★           | ★★★★   | ★★★★★                                      |
| Fluidité du trafic                  | ★★          | ★★   | ★★★★★                                      |
| Lisibilité du plan de circulation   | ★★          | ★★★★   | ★★★★★                                      |
| Offre de stationnement              | ★★★★        | ★★   | ★★★★                                       |
| Qualité de vie du centre-ville      | ★★          | ★★★★   | ★★★★★                                      |
| Requalification des espaces publics | ★           | ★  | ★★★★★                                      |
| Attractivité commerciale du CV      | ★★          | ★★   | ★★★★                                       |
| Pratique du vélo                    | ★★          | ★★   | ★★★★★                                      |
| Coûts des travaux                   | -           | ★★★★   | ★★   |

★ Impact faible    ★★ Impact modéré    ★★★ Impact élevé    ★★★★★ Impact très élevé



## Zoom Nord – Scénario 1

- En lien avec la mise en place du contournement du centre-ville, **mettre en sens unique sud>nord la Rue des Ecorces** pour simplifier le carrefour avec la Rue du Vieux-Château
- La Rue du Moulin Parnet reste en double sens avec échappatoire possible par l'impasse du canal dont le sens est inversé
- Mise en double impasse du Petit Cours pour éviter du transit

## Concernant l'itinéraire PL :

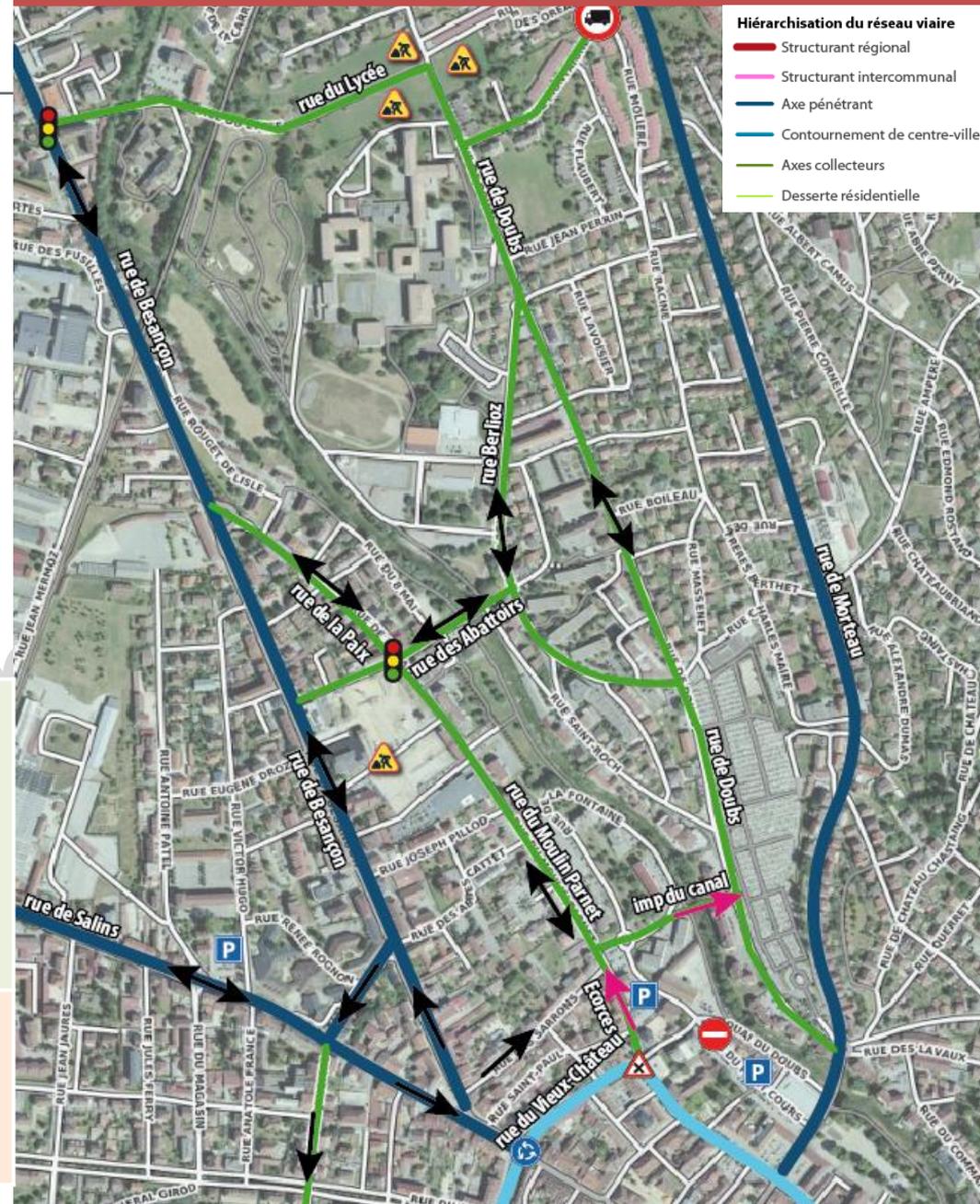
- Itinéraire supprimé sauf desserte locale, report par Doubs
- Desserte de la ZA par Doubs et la N57

## Avantages

- Carrefour Rue des Ecorces / Vieux Château simplifié
- Réduction de trafic sur l'axe Ecorces – Paix
- Meilleur partage modal Rue des Ecorces
- La Rue de Besançon devient le seul axe structurant nord-sud

## Inconvénients

- Report de trafic sur l'impasse du canal et risque de transit
- Nécessité de rendre imperméable le Petit Cours pour éviter le transit nord > sud



## Zoom Nord – Scénario 2

- En lien avec la mise en place du contournement du centre-ville, mettre en sens unique sud>nord la Rue des Ecorces et la Rue du Moulin Parnet jusqu'à la Rue des Abattoirs

Concernant l'itinéraire PL :

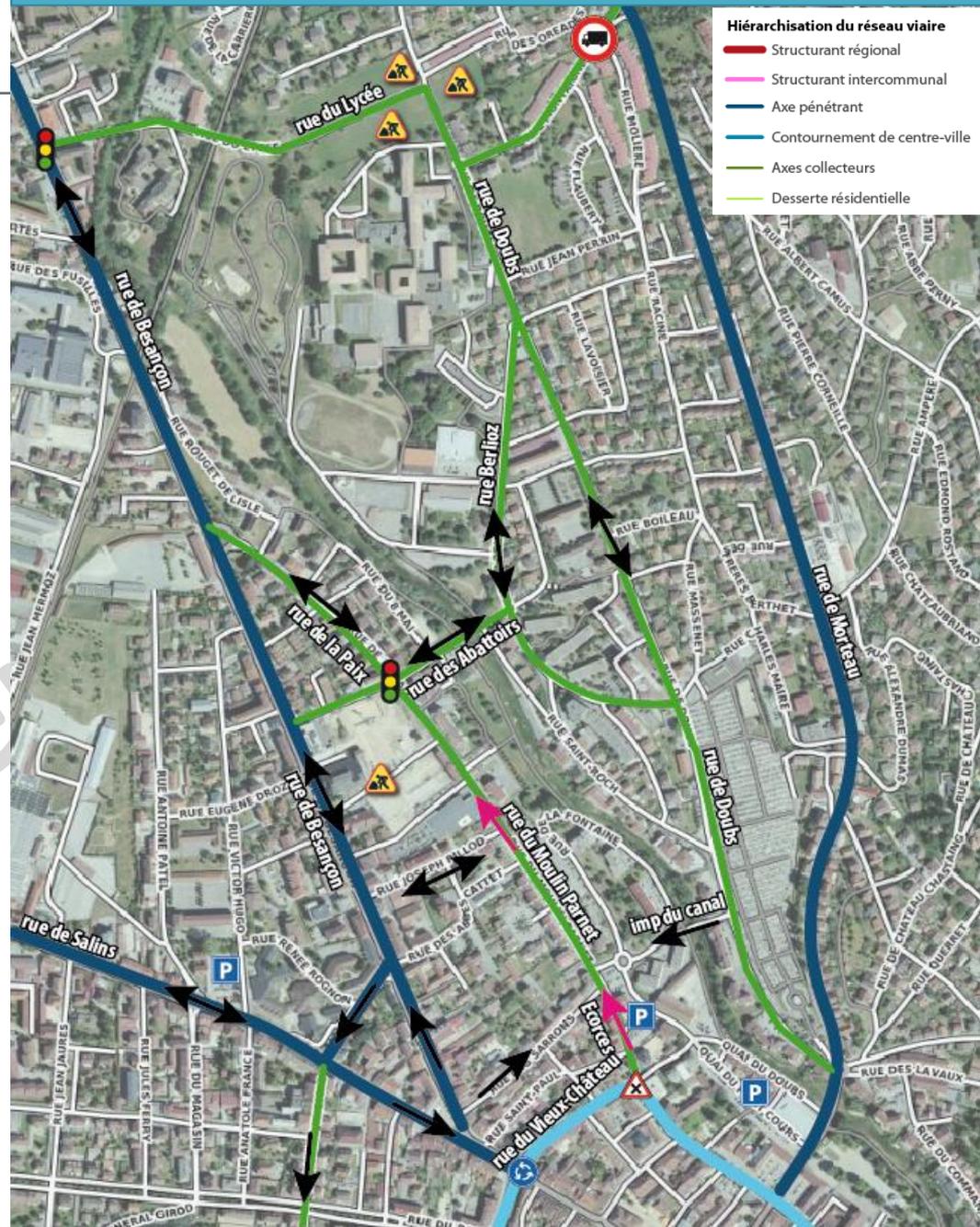
- Idem scénario 1

Avantages

- Carrefour Rue des Ecorces / Vieux Château simplifié
- Réduction de trafic plus prononcé sur l'axe Ecorces – Paix
- Meilleur partage modal sur Moulin Parnet
- Caractère structurant encore plus fort de la Rue de Besançon

Inconvénients

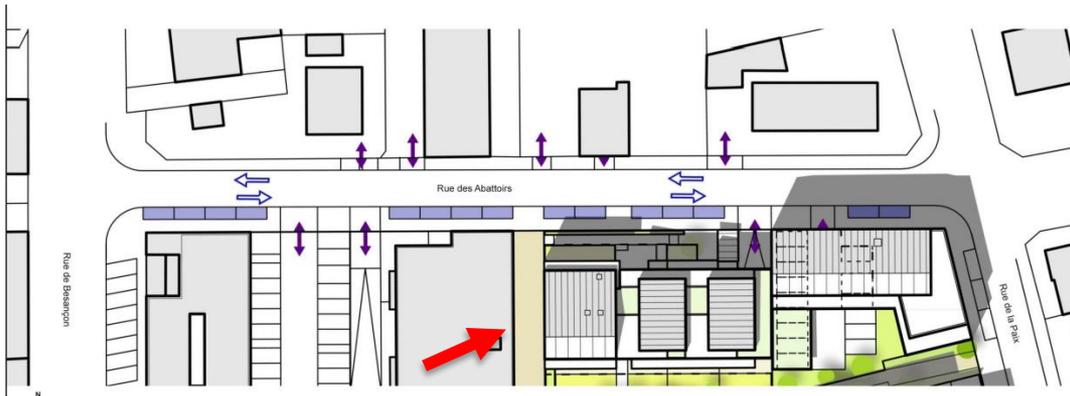
- Trafic de jonction entre les rues Moulin Parnet et Besançon par la Rue Joseph Pillod et tourne-à-gauche depuis la Rue de Besançon
- Desserte plus complexe du Colruyt



# L'îlot Saint-Pierre :

## ■ Préconisations pour la rue des Abattoirs:

- Double sens de circulation
- Stationnement longitudinal côté des nouveaux bâtiments



## ■ Préconisations pour la rue du Capitaine BULLE

- Double sens sur la zone Parking proche de l'église
- Plateau ralentisseur : zone de rencontre sur la traversée piétonne ?
- Sens unique descendant vers rue de la paix en vélorue
- Remontée cyclable à contresens





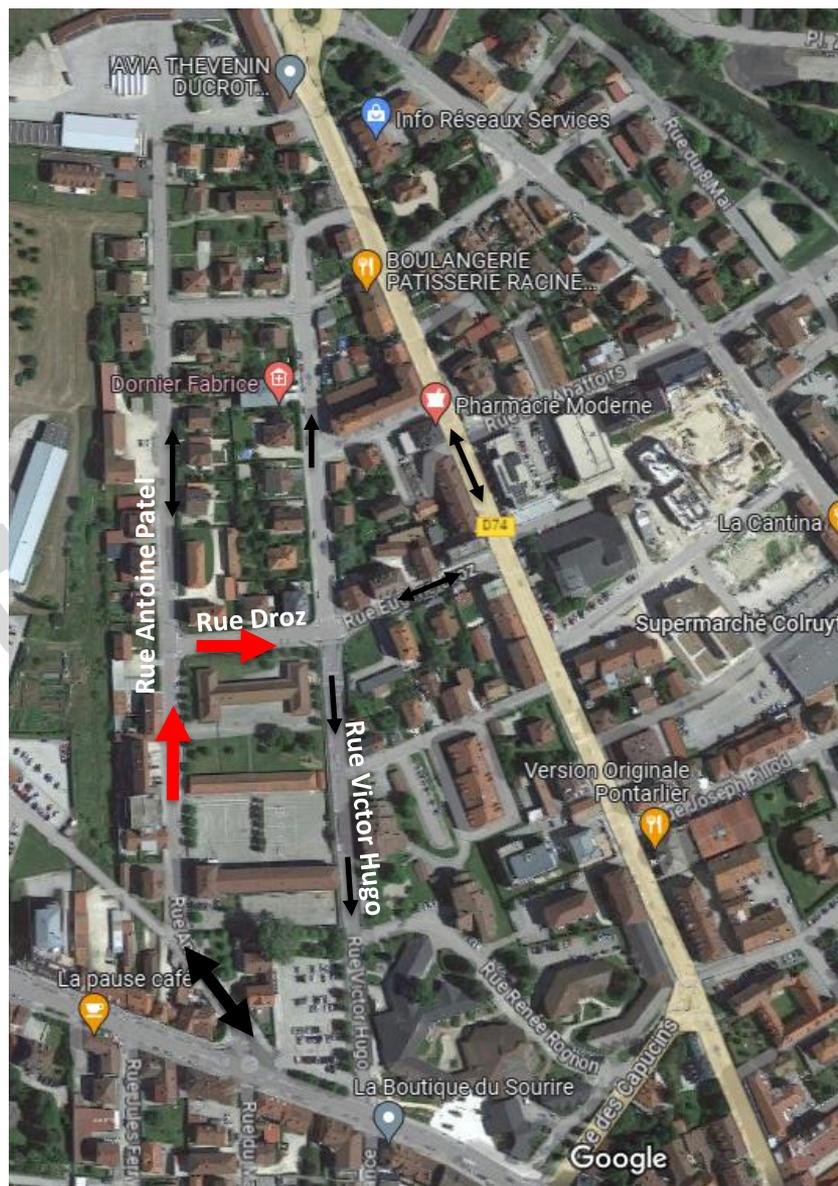
# Proposition de rues à mettre en sens unique pour sécuriser les modes actifs (réflexions Ville)

## Rue Antoine Patel :

- Voie étroite avec stationnement longitudinal
- Conservation du double sens pour l'accès à Schader depuis la Rue de Salins
- Zone 30 + possibilité de créer une bande cyclable en sens inverse

## Rue Eugène Droz :

- Mise à sens unique pour création de stationnement longitudinal
- Zone 30 + possibilité de créer une bande cyclable en sens inverse



→ Objectif : retrouver du temps de vert pour fluidifier la N57

## Scénario 1 : limiter les mouvements entrants

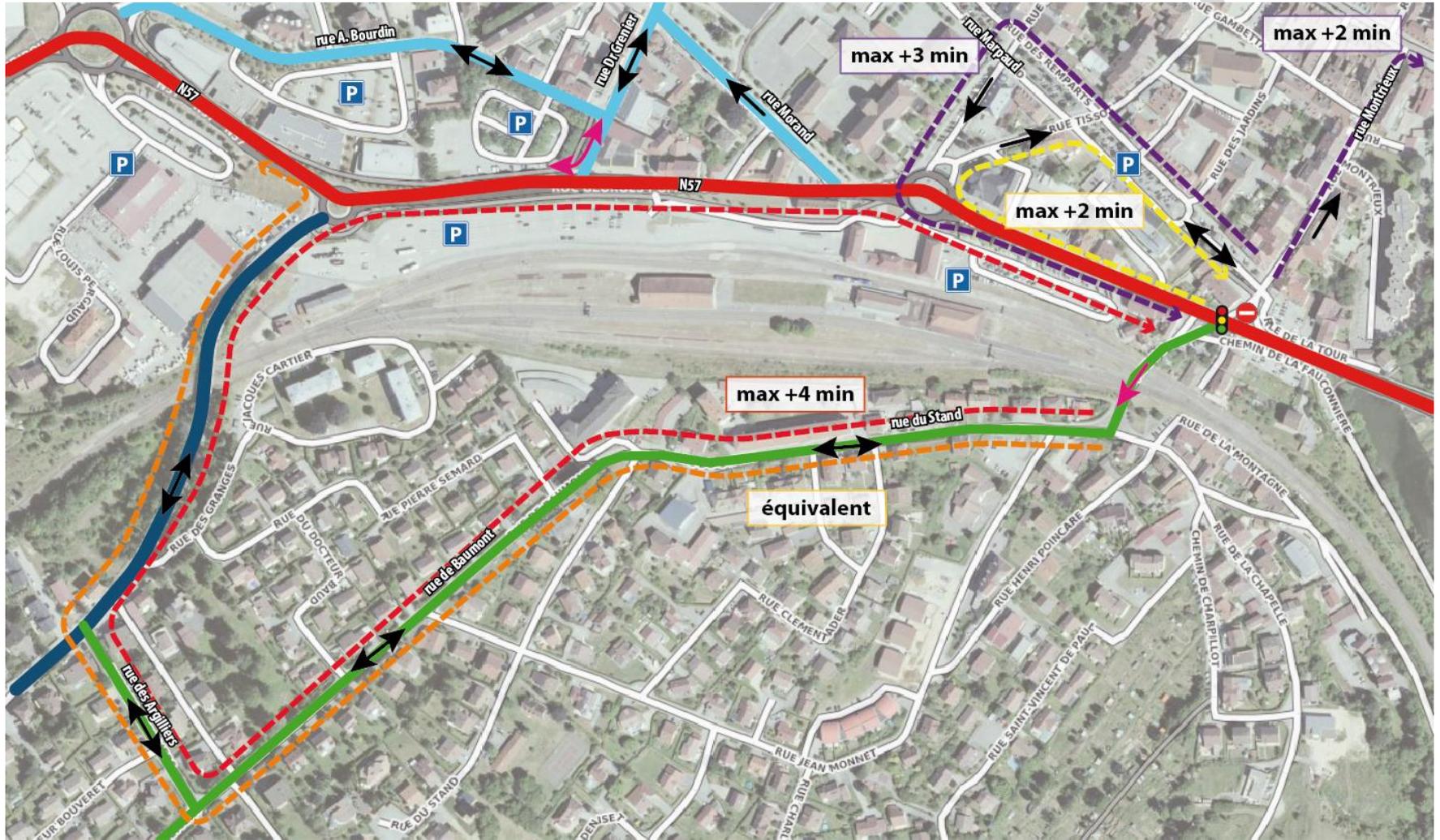
- Mise en sens unique sortant la branche Montrieux
- Mise en sens unique sortant le pont SNCF
- Conservation du mouvement entrant issu de la Rue de la Fauconnière avec un feu à détection

## Scénario 2 : fermer la branche de Montrieux

- Fermeture à la circulation de la branche Montrieux
- Mise en sens unique sortant le pont SNCF
- Conservation du mouvement entrant issu de la Rue de la Fauconnière avec un feu à détection



# Fluidification de la N57 – impact en termes de temps de parcours





# Zoom Ouest – les ZA

Accès à la zone des Gravilliers par l'intersection de la Rotonde :

- Empêcher la tourne-à-gauche depuis la N57 sur la Rue Charles Marie Lagier par l'installation de balises J11.
- Création d'un ilot en dur pour conforter les mouvements autorisés.





# Les secteurs d'intervention pour une hiérarchisation effective

Comment veiller à une hiérarchisation effective et un bon usage du réseau viaire selon les fonctionnalités qui lui ont été définies et le contexte local ?

## ➤ Des intersections stratégiques à traiter

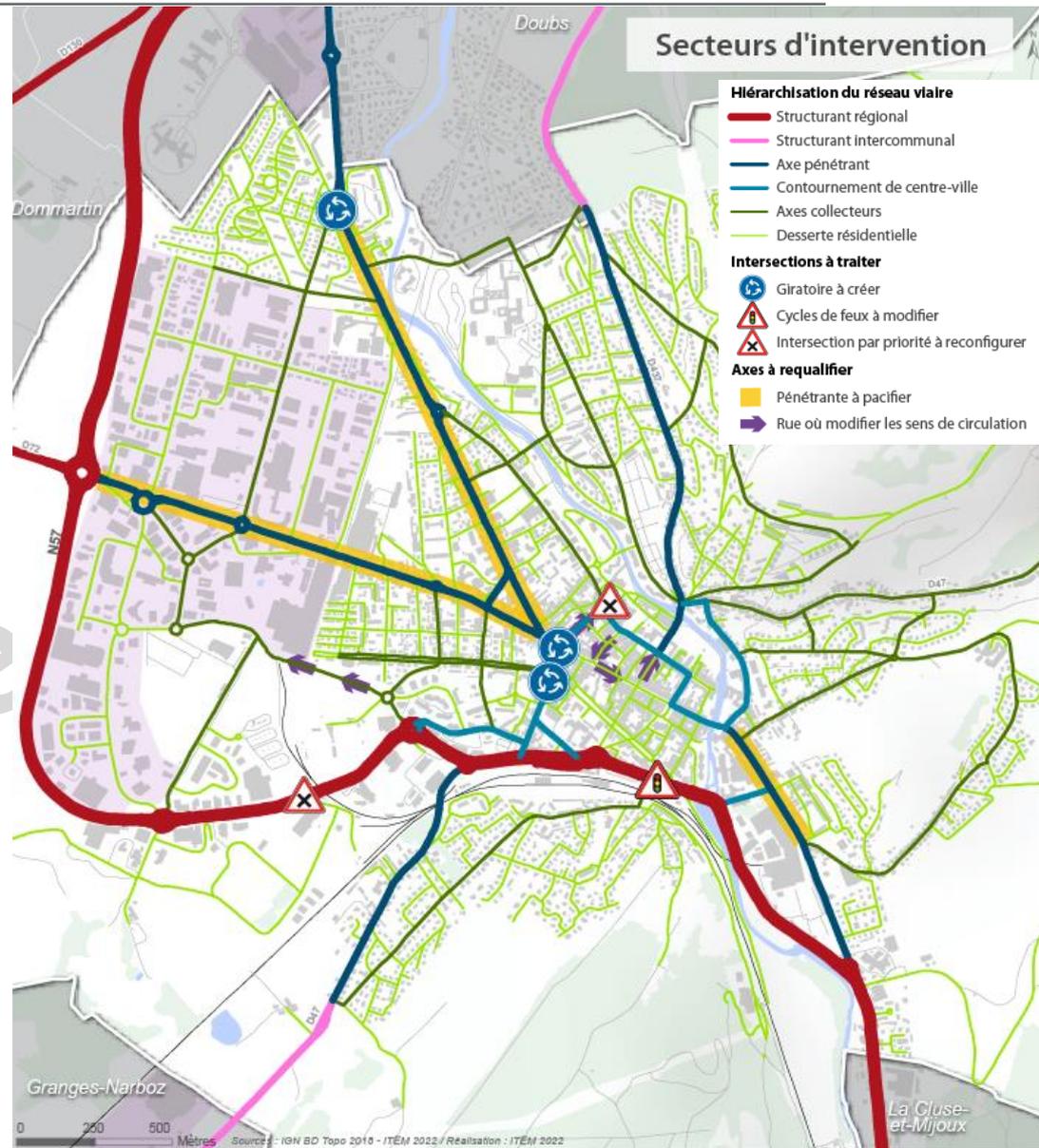
1. Rue de Besançon / Rue de la Libération
2. Rue des Bernardines / Rue du Vieux-Châteaux
3. Porte Saint-Pierre
4. Rue des Remparts / Rue du Parc / Rue Dr Grenier
5. N57 / Rue du Stand / Rue Montrieux
6. N57 / intersection de la Rotonde

## ➤ Des axes pacifier

- Rue de Besançon
- Rue de Salins
- Fbg Saint-Etienne

## ➤ Des sens de circulation à modifier

- En cœur de ville : Rue du Vieux Château, Rue de la République, Rue de la Halle, Rue de Vannolles
- Rue Auguste Junod



# Zoom sur la pacification dans le centre-ville

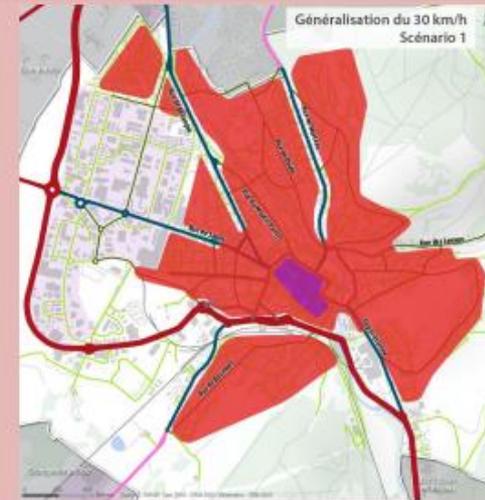
|  | Objectif   | Implication pour les VL   | Implication pour les cycles  | Implication pour les piétons  |
|--|--|---|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instaurer un équilibre entre la vie locale et la circulation en abaissant la vitesse autorisée.</li> <li>• Marquer une différence avec les axes à fonction circulatoire.</li> </ul>                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitation de vitesse à 30 km/h.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voie à double sens pour les cycles, sauf disposition contraire prise par l'autorité de police (choix à justifier).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Traversée possible en n'importe quel point mais pas de priorité particulière, sauf sur les passages piétons.</li> </ul>                |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer un espace public où la vie locale prime mais où la circulation automobile reste souhaitée.</li> <li>• Marquer une différence par rapport une zone 30 contigüe dans des secteurs commerçants.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limitation de vitesse à 20 km/h.</li> <li>• Stationnement des véhicules interdit en dehors des emplacements matérialisés.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voie à double sens pour les cycles, sauf disposition contraire prise par l'autorité de police (choix à justifier).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Piétons prioritaires sur tous véhicules en tous points de la voie.</li> <li>• Piétons autorisés à circuler sur la chaussée.</li> </ul> |



## Scénario 1 : une pacification sur les voies de desserte résidentielle et les secteurs stratégiques

- Abords des établissements scolaires
- Secteur dense
- Quartiers résidentiels
- Zone de rencontre dans le cœur de ville

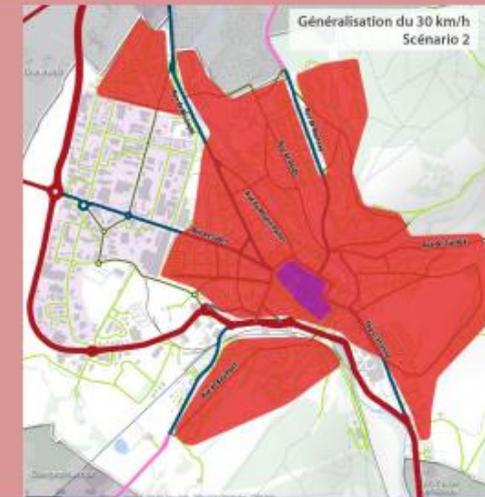
Bientôt obligatoire dans toutes les rues sans trottoir ou trottoirs non réglementaire.



## Scénario 2 : une pacification généralisée dans la zone urbaine dense

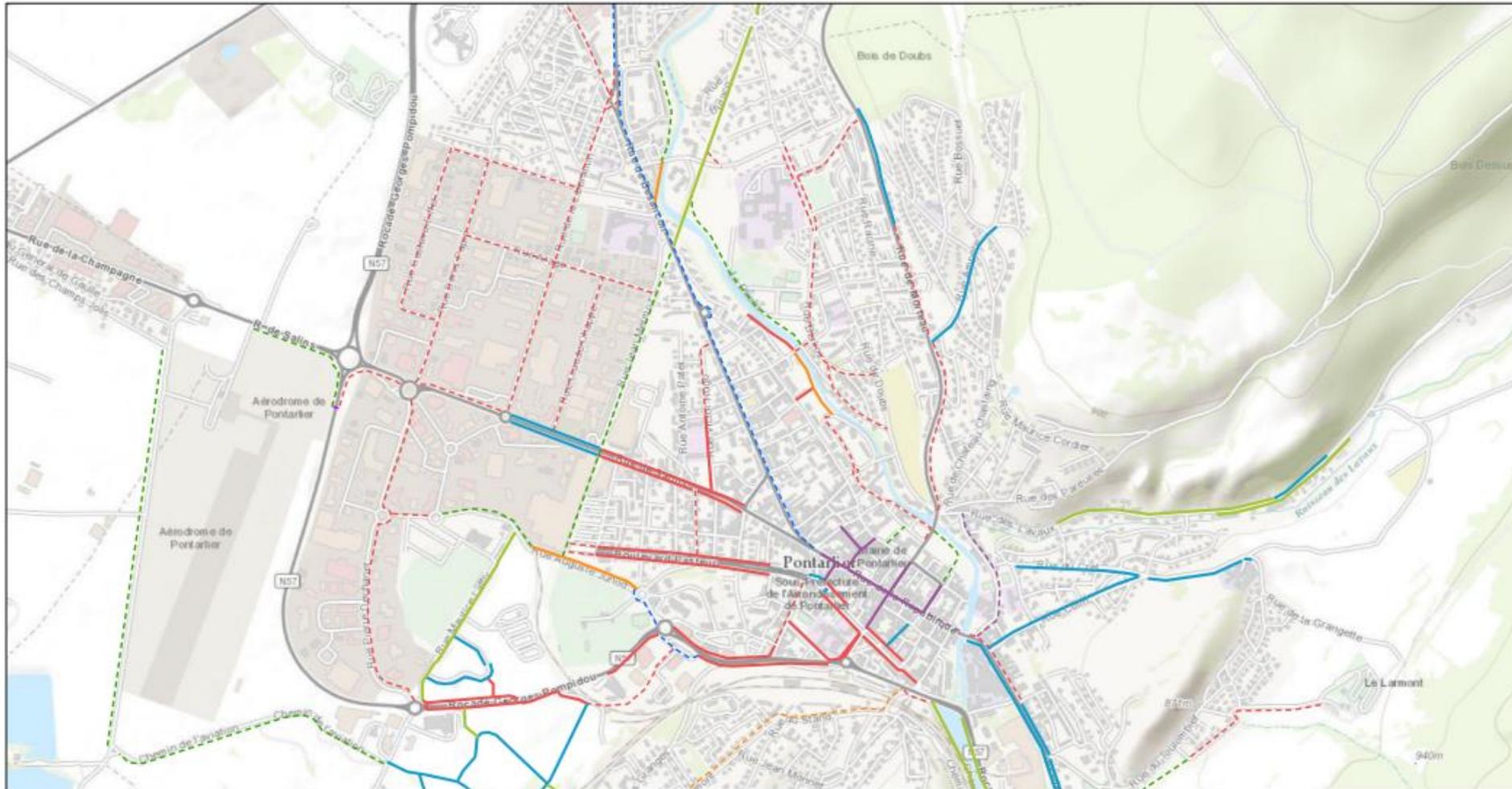
- Toute la zone urbaine
- Zone de rencontre dans le cœur de ville

200 villes ont adoptée la ville 30, récemment Toulouse, Rennes, Villeurbanne...





# Le schéma cyclable de la ville par typologie d'aménagements



06/02/2024 16:11:24

Typologie\_des\_pistes\_cyclables\_existantes

- Piste\_cyclables
- Bande\_cyclable
- Voie\_verte
- Vélorue

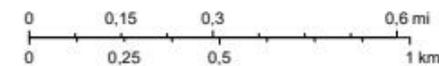
Typologie\_des\_pistes\_cyclables\_en\_projet

- - - Bande\_cyclable
- - - Voie\_verte
- - - Piste\_cyclables
- - - Traversée\_mode\_doux
- - - Chaussidoux
- - - Vélorue

— Chemin

- - - Piste\_cyclables

1:18 056



Sources: Esri, HERE, Garmin, Intermap, increment P Corp., GEBCO, USGS, FAO, NPS, NRCAN, GeoBase, IGN, Kadaster NL, Ordnance Survey, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), (c) OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

# VOLET CIRCULATION

## Zoom sur les écoles

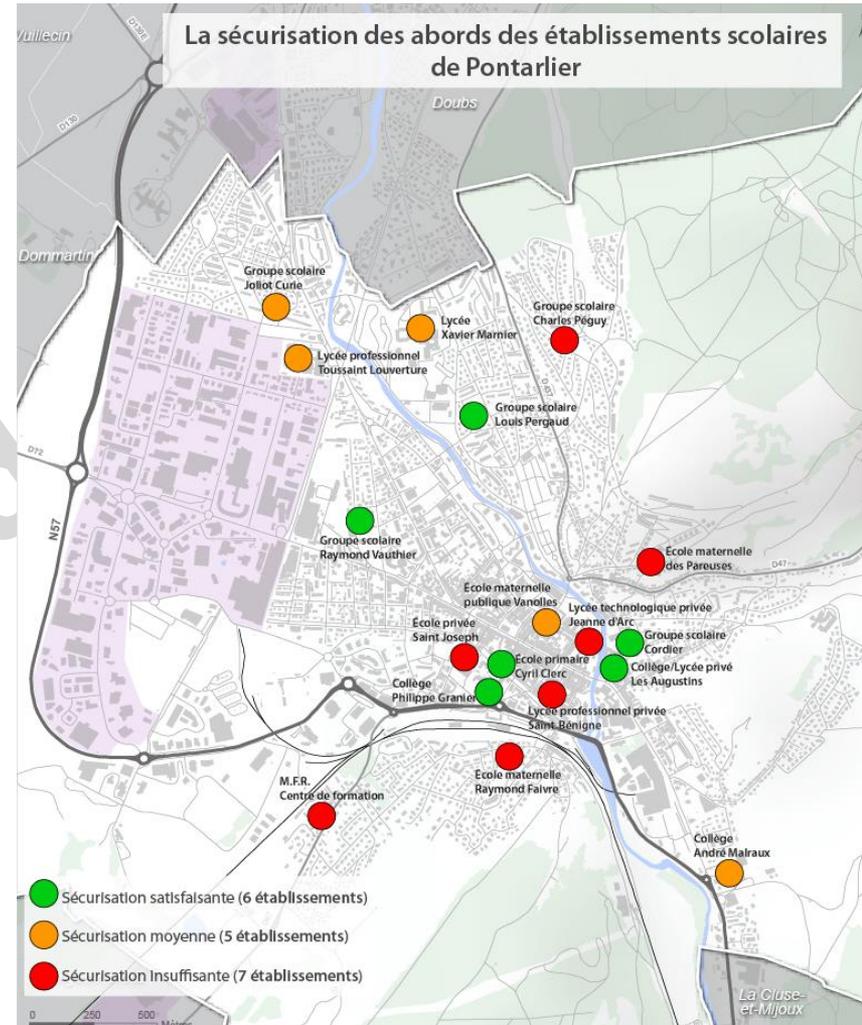
Document de travail



# Zoom sur la sécurisation au niveau des écoles

Le niveau de sécurisation prend en compte la présence de dispositifs de pacification, la présence de barrière et la largeur du trottoir.

- ✓ Limiter à 30 km/h les abords des écoles au regard de la vie locale et de la vulnérabilité des usagers.
- ✓ Généraliser les **plateaux piétons** à toutes les écoles ?
- ✓ **Mieux organiser le stationnement** : stationnement minute et stationnement déporté
- ✓ **Informers les parents** sur les bonnes pratiques de stationnement voire verbaliser dans un second temps (vidéoverbalisation ?)
- ✓ Revoir localement les **plans de circulation** ?
- ✓ Envisager des « **rues scolaires** » (rue fermée à la circulation aux horaires d'entrée/sortie) sur les écoles où cela est faisable ? (Charles Péguy ? Joliot Curie ?)



Des solutions à étudier au cas par cas pour chaque école.

# Aller vers une harmonisation des abords des écoles

## ➤ A travers une harmonie du mobilier urbain

- ✓ Mobilier urbain coloré
- ✓ Totem école (mais attention à ce qu'il ne constitue pas un obstacle aux cheminements piétons ni un masque de visibilité)



## ➤ A travers un marquage au sol spécifique et identifiable





# VOLET STATIONNEMENT

Document de travail



- Offrir plus de place de stationnements libres, grâce à :
  - L'augmentation du turn-over des véhicules stationnés en zone réglementée
  - Le renforcement de l'utilisation du parking de co-voiturage de la plaine Pourny
  
- Respecter la réglementation sur la sécurisation des passages piétons
  
- Déplacer et/ou mettre aux normes les places de stationnements PMR
  
- Redonner de la place sur la voirie pour les modes actifs

# L'évolution de l'offre de stationnement : une démarche en 3 étapes

## ▪ Etape 1 :

- Intensifier le contrôle du stationnement



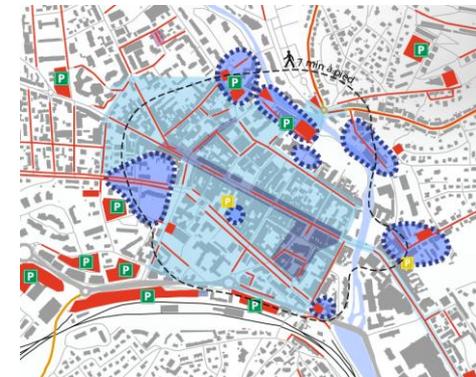
## ▪ Etape 2 : en fonction des retours observés,

- Agir sur la réglementation de la zone bleue (durée, période) à périmètre constant

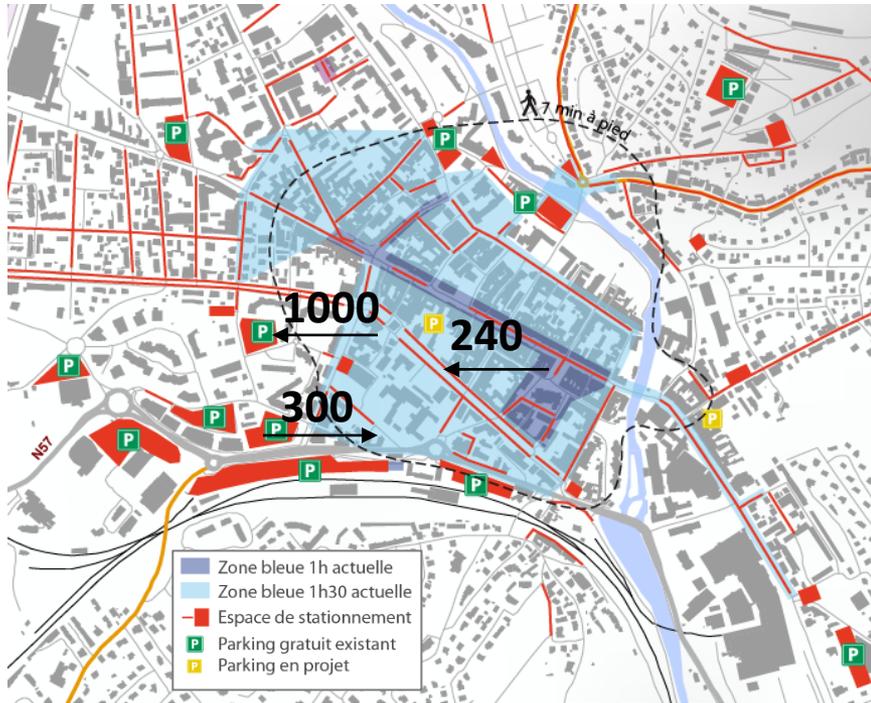


## ▪ Etape 3 : en fonction des retours observés,

- Agir sur le périmètre du stationnement en zone bleue



# Etape 1 : Les impacts attendus en termes de report de stationnement



| Durée de stationnement des usagers selon les zones |      |      |      |
|--|------|------|------|
| Zone   | <1h  | <2h  | <3h  |
| Zone bleue 1h00                                    | 66 % | 85 % | 90 % |
| Zone bleue 1h30                                    | 50 % | 70 % | 80 % |
| Zone non réglementée                               | 20 % | 30 % | 40 % |

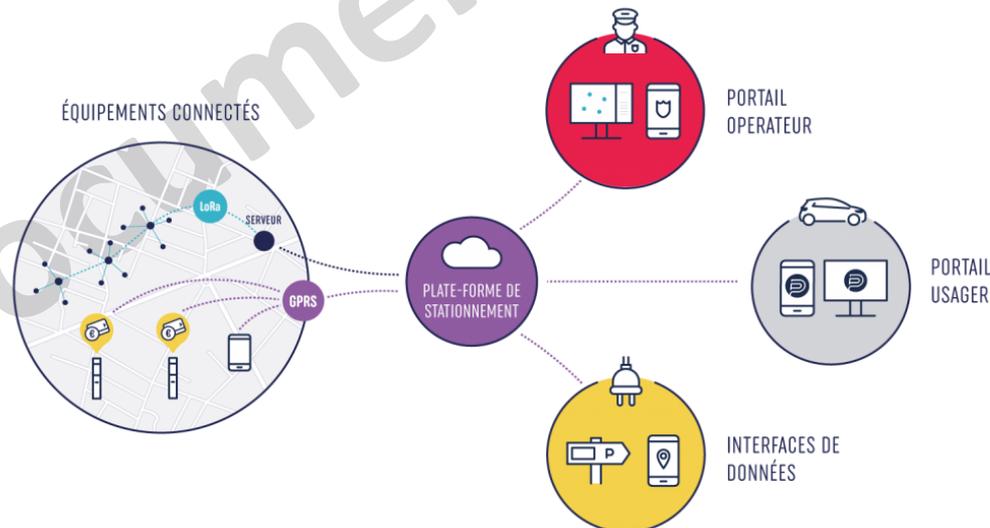
- A périmètre et réglementation constants, la mise en œuvre d'un contrôle efficient augmente la capacité d'accueil de 16 % sur l'ensemble de la zone réglementée (+24% en ZB 1h et +14% en ZB 1h30).
- En ZB 1h30, 30% des véhicules stationnent plus de 2h, soit à minima 1 000 véh./jour pour une durée moyenne de 6h qui doivent se reporter sur la zone non réglementée mais à la capacité limitée (250 places libres l'après-midi + places libérées par les 300 usagers stationnant moins de 1h30).
- En ZB 1h, 33% des véhicules stationnent plus de 1h soit 240 véh./jour, reportables aisément sur la ZB 1h30.

| Zones   | Usages actuels |        | Usage théorique |                     |
|---------|----------------|--------|-----------------|---------------------|
|         | Rotation       | Volume | Rotation        | Volume*             |
| ZB 1h   | 5,8 véh./pl    | 725    | Min. 9 véh./pl  | Min. 900<br>+24 %   |
| ZB 1h30 | 4,3 véh./pl    | 3 500  | Min. 6 véh./pl  | Min. 4 000<br>+14 % |

\* En considérant un taux d'occupation à 80 %

# Les effets attendus du stationnement intelligent

- La Ville de Pontarlier s'est engagée dans une démarche type Smart City : « PONTARLIER Territoire Intelligent ».
- Développement à venir du « stationnement intelligent » : système par caméra surveillant l'espace public et détectant l'occupation du stationnement et les durées de stationnement.
- Un **apport technologique** qui permet :
  - **l'assistance au stationnement des automobilistes** et les livreurs par guidage smartphone vers une place libre ;
  - **l'assistance pour le contrôle du stationnement** : repérage des secteurs où la rotation semble insuffisante pour cibler les zones à contrôler par les ASVP ;
  - La **connaissance du stationnement** par la collectivité par la fourniture de données pour ajuster son action : durée moyenne de stationnement, occupation, rotation, comportement illicite.



# Etape 2 : 3 scénarios d'évolution des durées réglementaires de stationnement

## ➤ Si les effets de bords sont trop importants sur la zone non réglementée :

### Scénario 1 : adapter la durée aux pratiques constatées

- Allonger la durée de la ZB 1h30 à 3h pour s'adapter aux usages du centre-ville : les rdv ou les achats peuvent durer souvent plus de 1h30.
- Conserver la ZB 1h pour favoriser la rotation près des commerces pour des achats de courte durée.

### Scénario 2 : adapter la durée aux pratiques constatées et réglementer la pause méridienne

- Allonger la durée de la ZB 1h30 à 3h.
- Réglementer aussi entre 12h et 14h afin d'éviter du stationnement pouvant aller jusqu'à 5h.
- Allonger la ZB rotative 1h à 1h30 pour laisser le temps nécessaire pour déjeuner en centre-ville.

### Scénario 3 : diviser la zone bleue selon 3 durées

- Conserver la ZB 1h pour favoriser la rotation près des commerces pour des achats de courte durée.
- Partitionner la ZB 1h30 en 2 zones : ZB 2h et ZB 4h ou plus ?

# Etape 2 : Synthèse

|                                  | Etape 1 -<br>Le renfort du contrôle   | Etape 2 – L’adaptation des durées autorisées  |   |   |
|----------------------------------|---|---|---|---|
|                                  |   | Scénario 1<br>La zone bleue 1h30 passe à 3h   | Scénario 2<br>La ZB 1h30 passe à 3h<br>La ZB 1h passe à 1h30<br>Réglementation de 12h à 14h   | Scénario 3<br>Zone bleue 1h<br>Zone bleue 2h<br>Zone bleue 4h   |
| <b>Avantages attendus</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>Un respect important de la réglementation.</li> <li>Une disponibilité garantie de l’offre de stationnement en zone bleue.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Une zone bleue à 3h qui répond à l’essentiel des besoins des usagers du centre-ville.</li> <li>Une disponibilité de l’offre réglementée assurée par un contrôle renforcé.</li> </ul>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Une zone bleue à 3h qui répond à l’essentiel des besoins des usagers du centre-ville.</li> <li>Permet d’assurer une rotation tout au long de la journée en prenant en compte les contraintes de la restauration.</li> </ul>          | <ul style="list-style-type: none"> <li>Des durées diverses qui répondent à la diversité des besoins de stationnement</li> <li>Léger allègement de la pression sur les parkings non réglementés péricentraux</li> </ul>  |
| <b>Effets négatifs possibles</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Des reports importants sur les espaces non réglementés qui seront sujets à forte saturation.</li> <li>Une zone réglementée qui n’est pas en adéquation avec la diversité des besoins des usagers du centre-ville.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Une absence de réglementation entre 12h et 14h qui rend possible un stationnement jusqu’à 5h.</li> <li>Les actifs seront tentés de tourner leur disque sur la pause méridienne.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>La nécessité d’étendre la zone bleue rotative 1h30 pour conserver une capacité de stationnement similaire.</li> <li>Nécessité probable de réduire la zone bleue pour augmenter la capacité de stationnement longue durée.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Une difficulté de lisibilité et de délimitation des 3 zones bleues : un travail important à faire sur la signalisation et l’information</li> <li>Une absence de réglementation entre 12h et 14h qui rend possible un stationnement jusqu’à 6h (ex : 8h &gt; 14h).</li> </ul> |

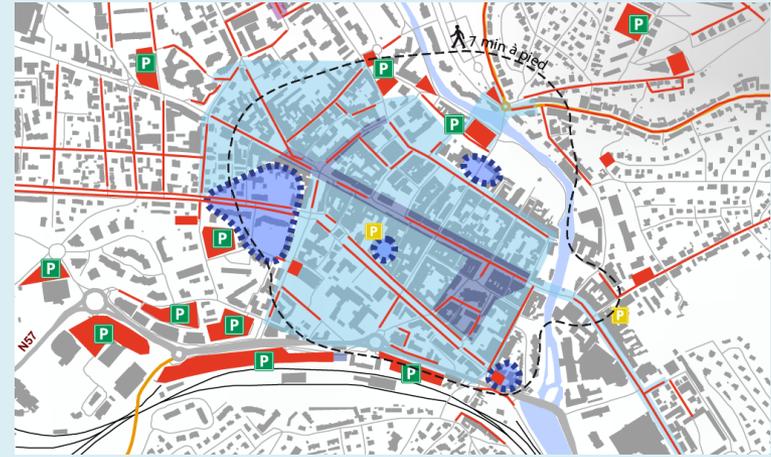
- Etape 3 : en fonction des retours observés en agissant sur les durées réglementaires de stationnement :
- Si le taux d'occupation est **supérieur à 80 %**
    - Envisager une extension du stationnement réglementé
  - Si le taux d'occupation est **aux alentours de 80 %**
    - Maintenir le périmètre actuel (ou le faire évoluer en fonction des projets urbains)
  - Si le taux d'occupation est **inférieur à 70 %**
    - Envisager une réaffectation de certains espaces de stationnement à d'autres usages (stationnement vélo, agrandissement des trottoirs, terrasse de café, etc.)
    - Ou diminuer le périmètre du stationnement réglementé

Document de travail

# Etape 3 : Les évolutions du périmètre réglementé

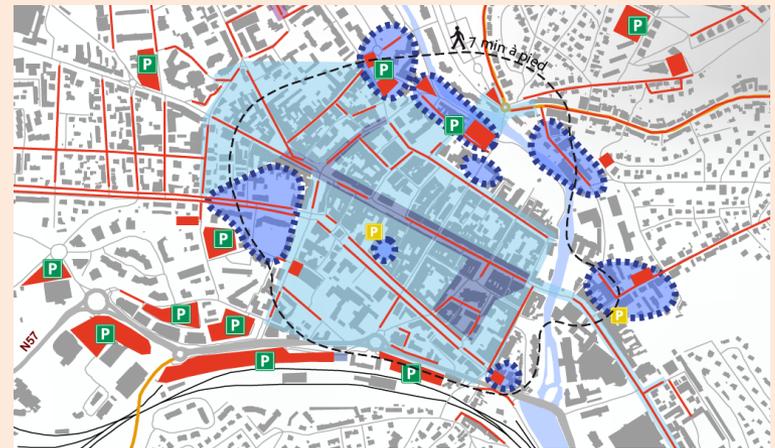
## Scénario 1 : Rendre la zone bleue plus homogène selon la configuration urbaine

- + 130 places en zone bleue (+ 14 %), soit 1 070 places réglementées, dont 945 sur la zone bleue 3h



## Scénario 2 : Etendre la zone bleue à tout espace de stationnement à moins de 500 mètres du cœur de ville (7 min à pied)

- + 424 places en zone bleue (+ 45 %), soit 1 364 places réglementées, dont 1239 sur la zone bleue 3h



Les partis pris de chaque scénario :

- Une zone bleue 1h30 passant à **3h**
- Un **contrôle renforcé** permettant un taux de respect de la réglementation élevé

# Les grandes étapes suivantes

- Hiver 2023-24: présentation des grandes orientations du PCS
  - Conseil municipal, représentants des commerçants, associations de quartiers et d'usagers puis réunion grand public
  
- Printemps 2024:
  - Retours et échanges avec les parties prenantes consultées
  
- Juillet 2024:
  - validation des orientations du PCS
  
- 2<sup>ème</sup> semestre 2024:
  - transcription précises des orientations en opération d'aménagements, chiffrages...par le cabinet d'études qui accompagne la collectivité
  
- 2025, 2026, 2027:
  - application progressive du PCS incluant des phases de tests avant la validation des aménagements proposés.

À la suite de cette réunion informative du 15 mars, les Pontissaliennes et Pontissaliens auront plus d'un mois, **du 16 mars au 30 avril**, pour émettre leurs remarques.

## Deux moyens sont à votre disposition :

- **une urne** sera installée dans le hall principal de l'Hôtel de Ville. Les courriers seront à adresser à : Mairie de Pontarlier, PCS - DVEP, 56 rue de la République, 25300 Pontarlier
- par courriel : [consultation.pcs@ville-pontarlier.com](mailto:consultation.pcs@ville-pontarlier.com)

## **La concertation avec les acteurs locaux**

Afin d'entrer en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux, deux autres rencontres avec les élus auront lieu également durant le mois de mars :

- **le 22 mars à 17h avec les représentants des associations d'usagers et de quartier**
- **le 25 mars à 13h30 avec les représentants des associations de commerçants**