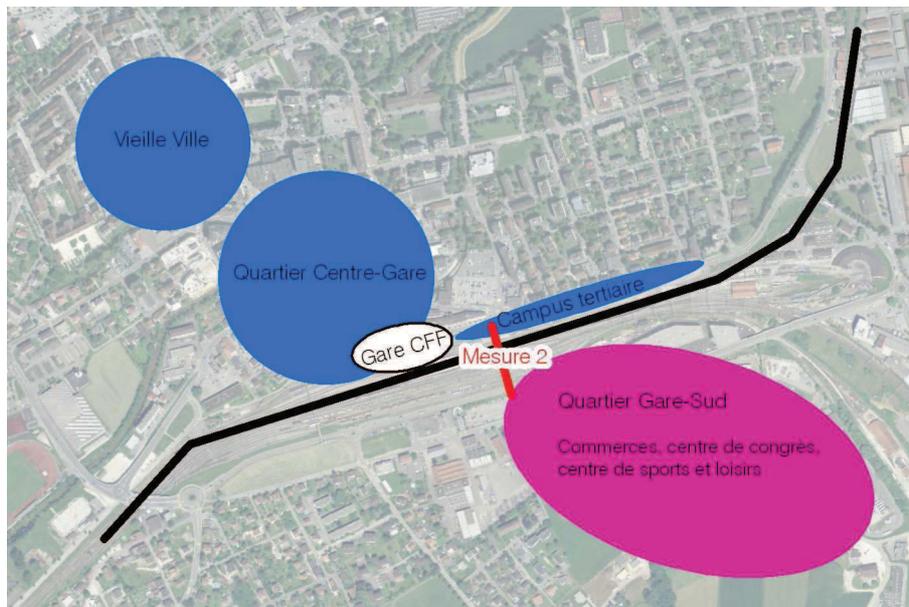
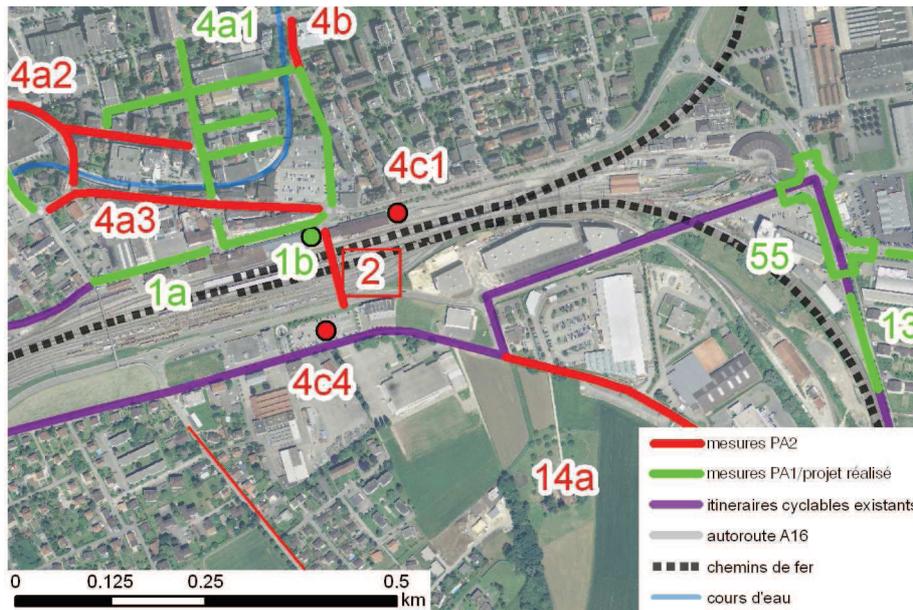


COORDINATION	
Instance responsable	UETP Delémont
Chef de projet	Hubert Jaquier
Instance(s) de collaboration	SAT, TEN, CFF
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité		B
Horizon	début travaux	2019-2022
	mise en service	2019-2022
Mesures connexes (PA2)		1b, 14a, 39
Estimation des coûts		6.5 mio CHF

ILLUSTRATION



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE
<p>La mesure 2 comporte l'aménagement d'un nouveau passage cyclable sous-voies entre le Nord et le Sud de la gare de Delémont, avec notamment l'aménagement de rampes. Le but de cette mesure est d'améliorer le franchissement par les cycles des voies CFF et de compléter l'offre en mobilité douce de la traversée actuelle des voies CFF.</p> <p>La traversée actuelle des voies CFF (passage inférieur très étroit et pas du tout confortable) est très difficile, pour les cyclistes en particulier. Il n'existe actuellement pas de rampe répondant aux exigences minimales en la matière, ce qui pose de gros problèmes de sécurité (conflits cycliste-piétons aux heures de pointe). Le projet améliorera sensiblement les liaisons cyclables et piétonnes pour les mouvements Nord-Sud et Est-Ouest à l'intérieur de la ville, entre les différents quartiers et avec les communes voisines, selon le schéma ci-dessus. Il est conforme au concept "Vélo fûté" listant les itinéraires cyclables à promouvoir à l'intérieur de la ville de Delémont et accroît l'accessibilité au park & ride CFF et aux véhicules Mobility sis au Sud des voies.</p> <p>D'autre part, la mesure 2 améliore les liaisons cyclables entre la ville et les communes au Sud de l'agglomération (mesures 14a, 14b et 39), ainsi que l'accès aux pôles de développement économique majeurs (zones d'activités d'intérêt cantonal Communance Sud et ZARD). Cette mesure permettra par ailleurs d'augmenter l'accessibilité au "Territoire de confluence" de l'agglomération, zone de développement stratégique de l'ensemble de la région (voir mesure 212 URBA).</p> <p>Plusieurs centaines de cyclistes, qui ne peuvent actuellement pas accéder directement à la Gare CFF et au centre-ville, sont intéressés par l'usage de cette nouvelle infrastructure.</p>

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'intermodalité train-bus et vélo (libre accès et places gardées de la vélostation notamment). Amélioration des interfaces d'échange et de l'information aux voyageurs qui ne transitent pas par la gare (déplacements pendulaires locaux). Amélioration de l'accessibilité à la gare CFF, à la gare routière et à la vélostation pour toutes les formes de mobilité douce; encouragement à l'usage des transports publics.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité du centre-ville (terrains libres côtés Nord et Sud des voies – friches urbaines CFF et industrielles) et du territoire de confluence.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort pour toutes les formes de mobilité douce.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce et des transports publics.

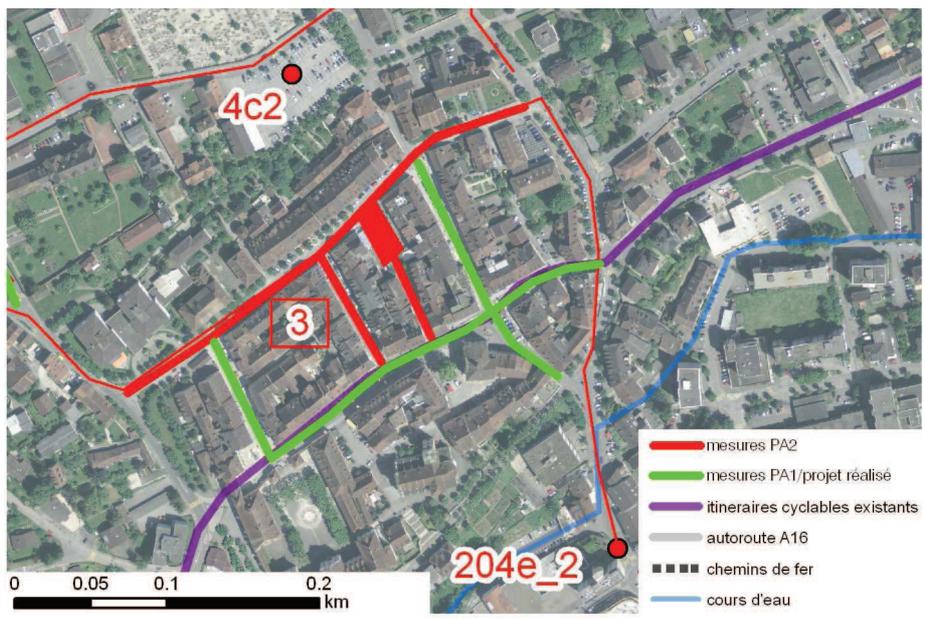
ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	UETP	2015
2. Avant-projet	UETP	2016
3. Dépôt public	UETP	2017
4. Traitement des oppositions	UETP	2017
5. Approbation du projet	UETP	2018
6. Décision(s) de financement	UETP	2018
7. Début des travaux	-	2019-2022

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Delémont	UETP	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
RCJU	DEE	A définir
CFF	-	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	UETP Delémont
Chef de projet	Hubert Jaquier
Instance(s) de collaboration	SAT
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité	A	
Horizon	début travaux	2016-2018
	mise en service	2016-2018
Mesures connexes (PA2)	-	
Estimation des coûts	5 mio CHF	

ILLUSTRATION



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

Le centre-ville de Delémont (gare – Vieille Ville) est encore largement voué au trafic individuel motorisé. Le plan directeur des circulations vise à mettre en place les mesures utiles et nécessaires afin, d'une part, d'améliorer l'accessibilité au centre depuis l'extérieur (agglomération mais aussi via les réseaux piétonniers et cyclables de Suisse) pour toutes les formes de mobilité douce et, d'autre part, de favoriser les déplacements lents à l'intérieur des zones centres.

Une étude a été lancée en 2011 afin de réviser le plan directeur des circulations au profit de la mobilité douce en vue d'établir un nouveau plan directeur des déplacements qui accorde une part modale plus importante aux deux-roues et aux piétons. Une étude des besoins en stationnement et la révision du cadastre du bruit des routes communales sont réalisées en parallèle afin d'avoir une vision globale et cohérente. La mesure 3 a pour but de poursuivre le réaménagement et la réhabilitation des espaces publics de la Vieille Ville, suite à une première étape réalisée au début des années 2000. Elle vise en particulier à créer une zone de rencontre.

La Place Roland-Béguelin pourrait être réalisée dès 2015, selon le plan financier de la commune de Delémont (coût estimé à 1 mio CHF).

EFFICACITE

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité au centre-ville pour toutes les formes de mobilité douce, y compris les transports publics (réseau de bus).
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des terrains libres et des friches urbaines du centre-ville qui offrent des potentialités de développement très importantes.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort de toutes les formes de mobilité douce (piétons et cyclistes en particulier).
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce.

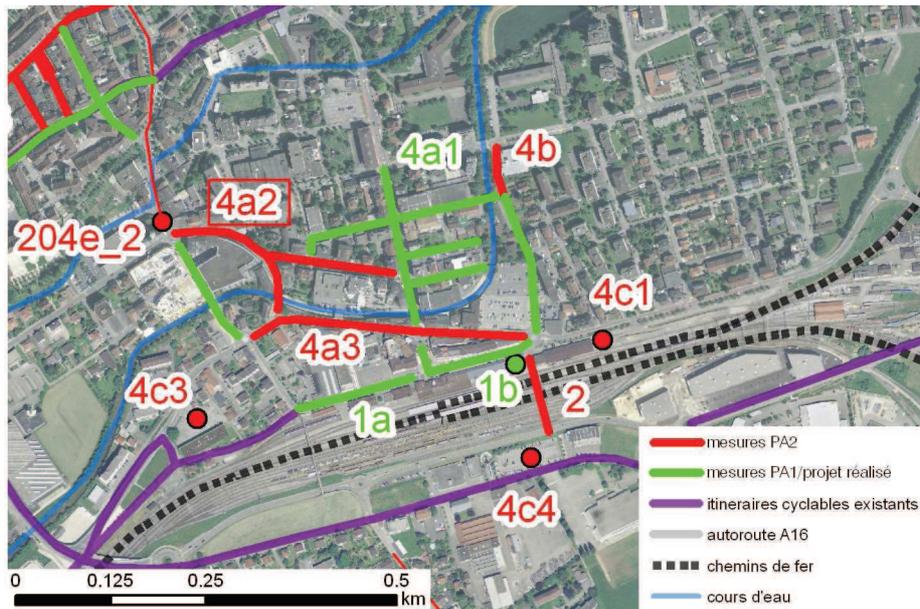
ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	Commune de Delémont	2014
2. Avant-projet	Commune de Delémont	2014
3. Dépôt public	Commune de Delémont	2015
4. Traitement des oppositions	Commune de Delémont	2015
5. Approbation du projet	Commune de Delémont et RCJU	2016
6. Décision(s) de financement	Commune de Delémont	2016
7. Début des travaux	-	2016-2018

RÉPARTITION DES COÛTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Delémont	UETP	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

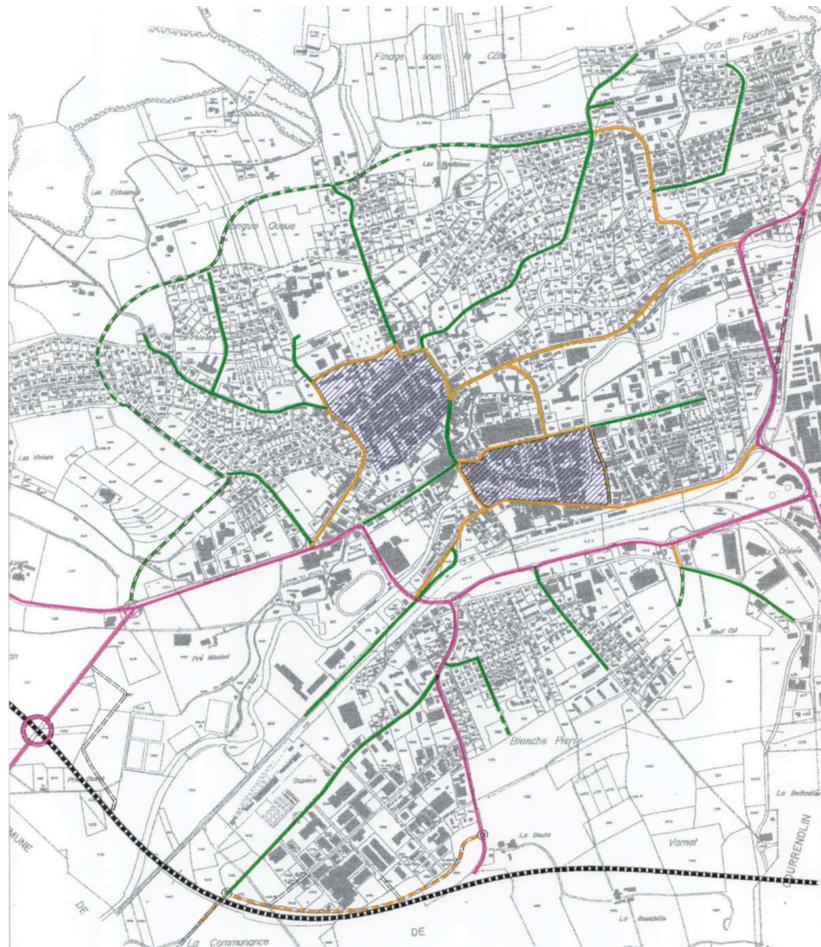
COORDINATION	
Instance responsable	UETP Delémont
Chef de projet	Hubert Jaquier
Instance(s) de collaboration	SAT, TEN
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité		A/B
Horizon	début travaux	2017-2022
	mise en service	2017-2022
Mesures connexes (PA2)		2, 4a3, 4b, 4c
Estimation des coûts		5 mio CHF

ILLUSTRATION



Plan directeur communal des circulations (en révision) : mise en place de zones à trafic réduit et à vitesse 20 et 30 km/h en Vieille Ville et au Centre-gare :



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

Le centre-ville de Delémont est encore très largement voué au trafic individuel motorisé (routes affectées autrefois au trafic de transit). Le législatif communal de Delémont a voté un crédit pour la révision du plan directeur communal des déplacements en 2011. Ce dernier est actuellement à l'étude et vise à mettre en place les mesures nécessaires afin d'améliorer l'accessibilité au centre depuis l'extérieur pour toutes les formes de mobilité douce et, d'autre part, de favoriser les déplacements "lents" au cœur même du centre-ville.

Afin de disposer d'une vision globale et cohérente de l'ensemble des espaces publics du centre-gare qui n'ont pas été réaménagés ces dernières années, la réflexion doit se faire à la fois pour les mesures 4a1 (étape 1), 4a2 (étape 2) et 4a3 (étape 3) et dans le même esprit que les mesures 1a (Pôle d'échange – gare routière) et 1b (Vélostation) du PA1. Cette réflexion doit s'inscrire dans le cadre des travaux d'aménagement qui ont déjà été réalisés jusqu'à ce jour dans le quartier de la Gare (Place de la Gare et rue de l'Avenir en particulier).

La mesure 4a2 concerne la deuxième étape du réaménagement des rues du centre-gare de Delémont. Elle se focalise principalement sur les rues Molière-Maltière (étape 2). A l'instar des mesures 4a1 et 4a3, le projet prévoit le réaménagement des rues du centre-gare en zone 20/zone de rencontre, en réaffectant les espaces publics au profit des piétons et des cyclistes en particulier. Les mesures 4a2 et 4a3 se réaliseront successivement à partir de 2017. Actuellement et en raison des travaux de revitalisation de la Sorne, il n'est pas possible de préciser lequel des deux projets sera mis en œuvre à l'horizon A (en 2017) et lequel ne le sera qu'à l'horizon B (2019-2022).

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité au centre-ville pour toutes les formes de mobilité douce, y compris les transports publics (réseau de bus)
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des terrains libres et des friches urbaines du centre-ville qui offrent des potentialités de développement très importantes.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort de toutes les formes de mobilité douce (piétons et cyclistes en particulier).
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce.

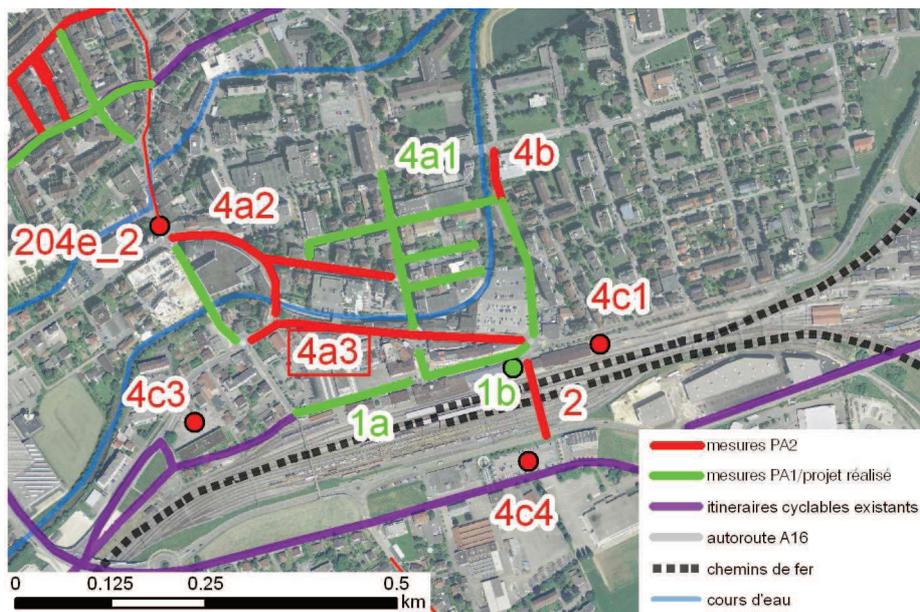
ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	Commune de Delémont	2015
2. Avant-projet	Commune de Delémont	2016
3. Dépôt public	Commune de Delémont	2016
4. Traitement des oppositions	Commune de Delémont	2016
5. Approbation du projet	Commune de Delémont et RCJU	2016
6. Décision(s) de financement	Commune de Delémont	2017
7. Début des travaux	-	2017-2018

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Delémont	UETP	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

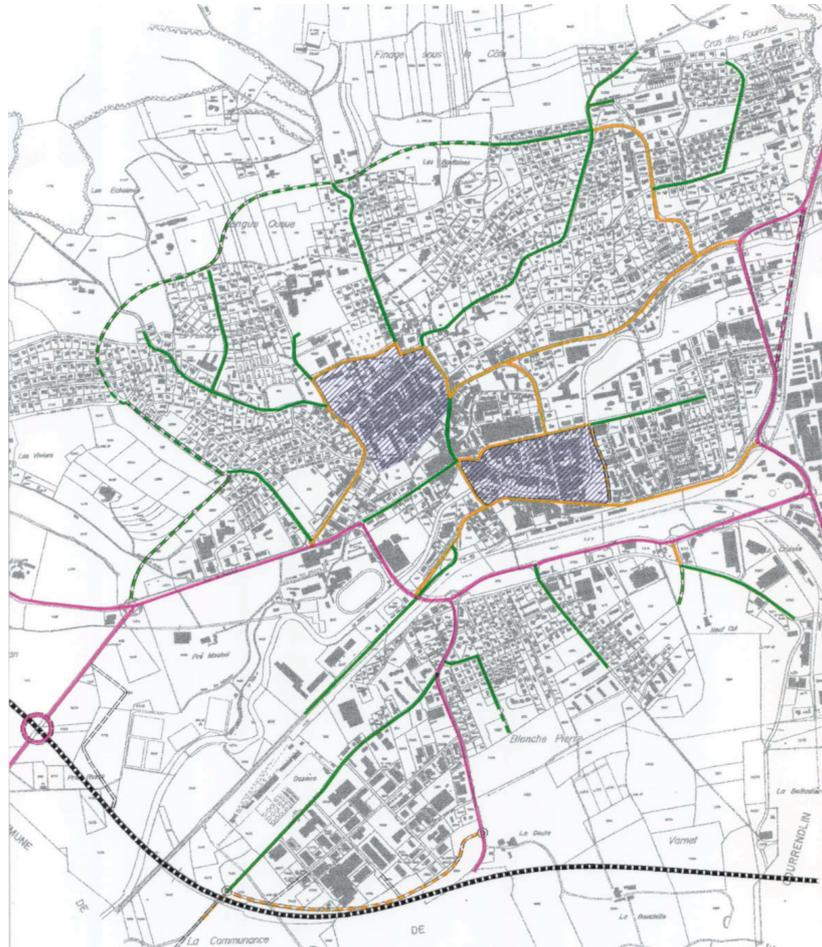
COORDINATION	
Instance responsable	UETP Delémont
Chef de projet	Hubert Jaquier
Instance(s) de collaboration	SAT, TEN
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité		A
Horizon	début travaux	2017-2022
	mise en service	2017-2022
Mesures connexes (PA2)		2, 4a2, 4b, 4c
Estimation des coûts		5 mio CHF

ILLUSTRATION



Plan directeur communal des circulations (en révision) : mise en place de zones à trafic réduit et à vitesse 20 et 30 km/h en Vieille Ville et au Centre-gare :



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

Le centre-ville de Delémont est encore très largement voué au trafic individuel motorisé (routes affectées autrefois au trafic de transit). Le législatif communal de Delémont a voté un crédit pour la révision du plan directeur communal des déplacements en 2011. Ce dernier est actuellement à l'étude et vise à mettre en place les mesures nécessaires afin d'améliorer l'accessibilité au centre depuis l'extérieur pour toutes les formes de mobilité douce et, d'autre part, de favoriser les déplacements "lents" au cœur même du centre-ville.

Afin de disposer d'une vision globale et cohérente de l'ensemble des espaces publics du centre-gare qui n'ont pas été réaménagés ces dernières années, la réflexion doit se faire à la fois pour les mesures 4a1 (étape 1), 4a2 (étape 2) et 4a3 (étape 3) et dans le même esprit que les mesures 1a (Pôle d'échange – gare routière) et 1b (Vélostation) du PA1. Cette réflexion doit s'inscrire dans le cadre des travaux d'aménagement qui ont déjà été réalisés jusqu'à ce jour dans le quartier de la Gare (Place de la Gare et rue de l'Avenir en particulier).

La mesure 4a3 concerne la troisième étape du réaménagement des rues du centre-gare de Delémont. Elle se focalise sur les rues Quai de la Sorne – Route de Moutier (étape 3). A l'instar des mesures 4a1 et 4a2, le projet prévoit le réaménagement des rues du centre-gare en zone 20/zone de rencontre, en réaffectant les espaces publics au profit des piétons et des cyclistes en particulier. Le Quai de la Sorne sera réaménagé parallèlement aux travaux de revitalisation du cours d'eau principal de Delémont, dans le cadre du projet "Delémont marée basse". Les mesures 4a2 et 4a3 se réaliseront successivement à partir de 2017. Actuellement et en raison des travaux de revitalisation de la Sorne, il n'est pas possible de préciser lequel des deux projets sera mis en œuvre à l'horizon A (en 2017) et lequel ne le sera qu'à l'horizon B (2019-2022).

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité au centre-ville pour toutes les formes de mobilité douce, y compris les transports publics (réseau de bus)
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des terrains libres et des friches urbaines du centre-ville qui offrent des potentialités de développement très importantes.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort de toutes les formes de mobilité douce (piétons et cyclistes en particulier).
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce.

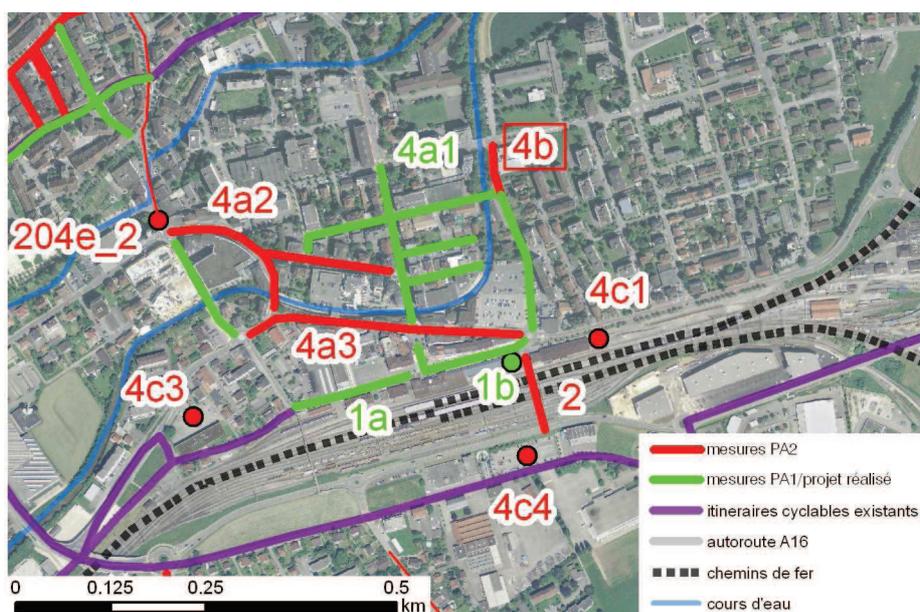
ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	Commune de Delémont	2015
2. Avant-projet	Commune de Delémont	2016
3. Dépôt public	Commune de Delémont	2016
4. Traitement des oppositions	Commune de Delémont	2016
5. Approbation du projet	Commune de Delémont et RCJU	2016
6. Décision(s) de financement	Commune de Delémont	2017
7. Début des travaux	-	2017-2018

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Delémont	UETP	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

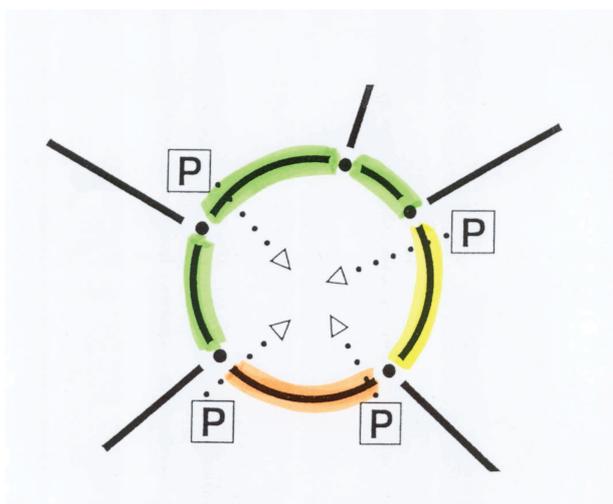
COORDINATION	
Instance responsable	UETP Delémont
Chef de projet	Hubert Jaquier
Instance(s) de collaboration	SAT, PCH
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité		A
Horizon	début travaux	2015-2018
	mise en service	2015-2018
Mesures connexes (PA2)		2, 4a2, 4a3, 4c
Estimation des coûts		3 mio CHF

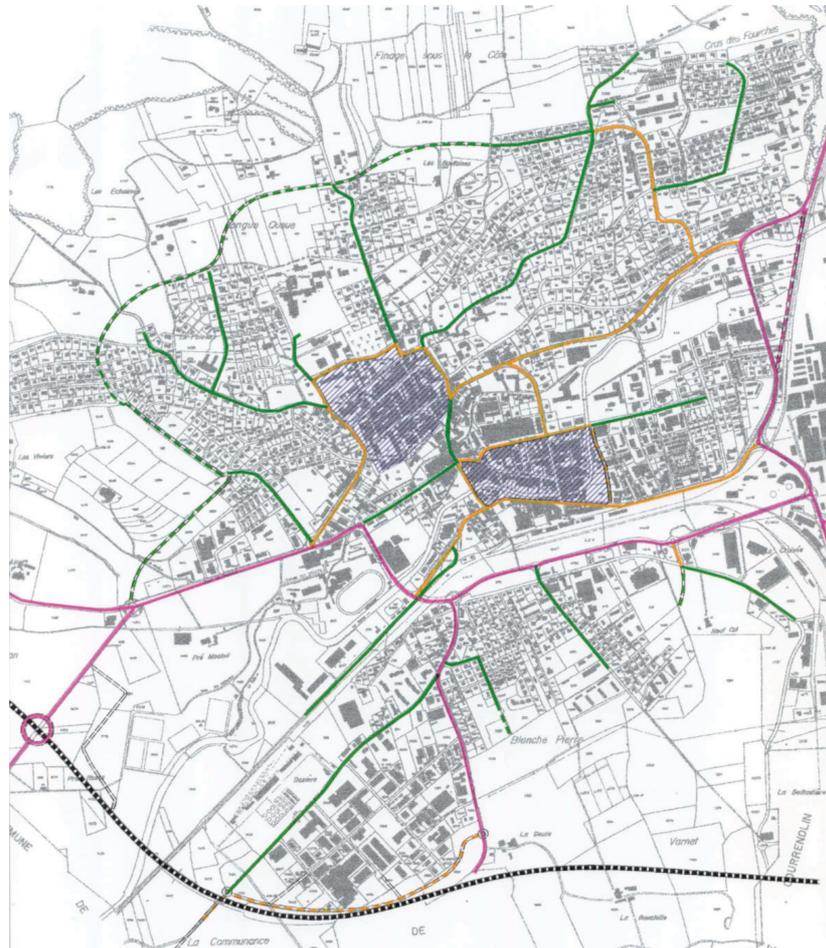
ILLUSTRATION



Concept de la boucle de circulation urbaine dans le centre-ville (chemin de Bellevoie en jaune) :



Plan directeur communal des circulations (en révision) : mise en place de zones à trafic réduit et à vitesse 20 et 30 km/h en Vieille Ville et au centre-gare :



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

Cette mesure prévoit la fin de la réalisation de la boucle de circulation urbaine (partie Nord du chemin de Bellevue en particulier), autour du centre-gare, afin de délester les rues concernées. Cette mesure est fortement liée aux mesures 4a 1, 4a2, 4a3 (réaménagement des rues du centre-gare) et 4c (parkings périphériques). Cette boucle de circulation urbaine fera office de route d'accès à ces parkings tout en étant intégrée dans les transformations d'ensemble du centre-gare de Delémont. Son aménagement à double sens est rendu indispensable afin de permettre le croisement des bus des réseaux locaux et régionaux qui sont appelés à se développer dans ce secteur.

Une étude a été lancée en 2011 afin de réviser le plan directeur des circulations au profit de la mobilité douce en vue d'établir un nouveau plan directeur des déplacements qui accorde une part modale plus importante aux deux-roues et aux piétons. Une étude des besoins en stationnement et la révision du cadastre du bruit des routes communales sont réalisées en parallèle afin d'avoir une vision globale et cohérente.

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité au centre-ville pour toutes les formes de mobilité douce, y compris les transports publics (réseau de bus)
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des terrains libres et des friches urbaines du centre-ville qui offrent des potentialités de développement très importantes.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort de toutes les formes de mobilité douce (piétons et cyclistes en particulier).
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce.

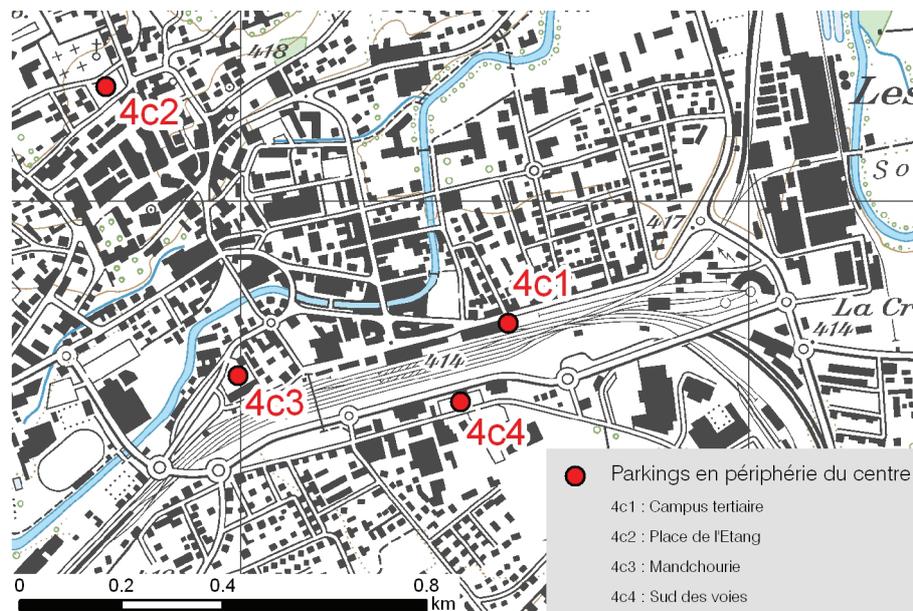
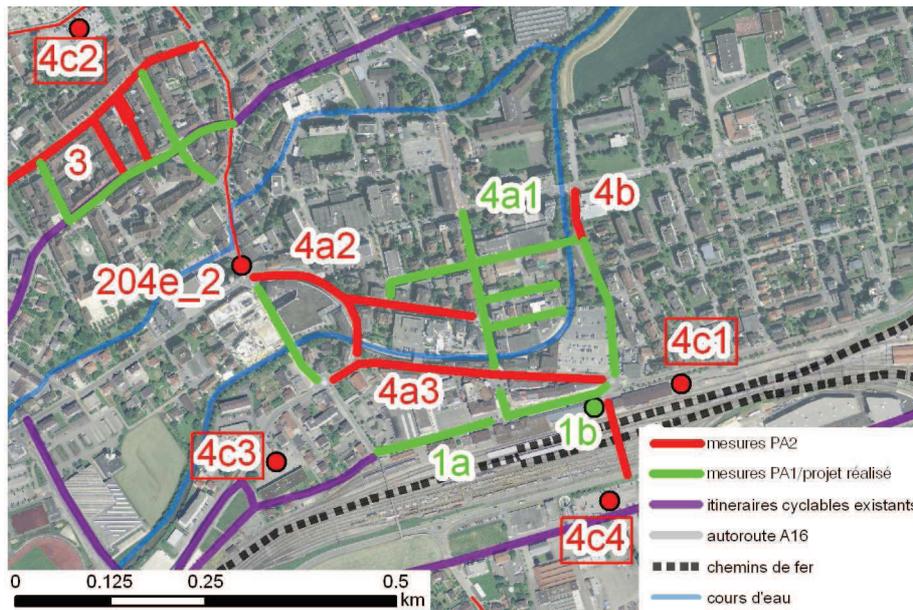
ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	Commune de Delémont	2013
2. Avant-projet	Commune de Delémont	2014
3. Dépôt public	Commune de Delémont	2014
4. Traitement des oppositions	Commune de Delémont	2014
5. Approbation du projet	Commune de Delémont et RCJU	2014
6. Décision(s) de financement	Commune de Delémont	2015
7. Début des travaux	-	2015-2018

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Delémont	UETP	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement Fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	UETP Delémont
Chef de projet	Hubert Jaquier
Instance(s) de collaboration	ENV, SAT
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité	A/B	
Horizon	début travaux	2015-2022
	mise en service	2015-2022
Mesures connexes (PA2)	4a2, 4a3, 4b	
Estimation des coûts	13.0 mio CHF	

ILLUSTRATION



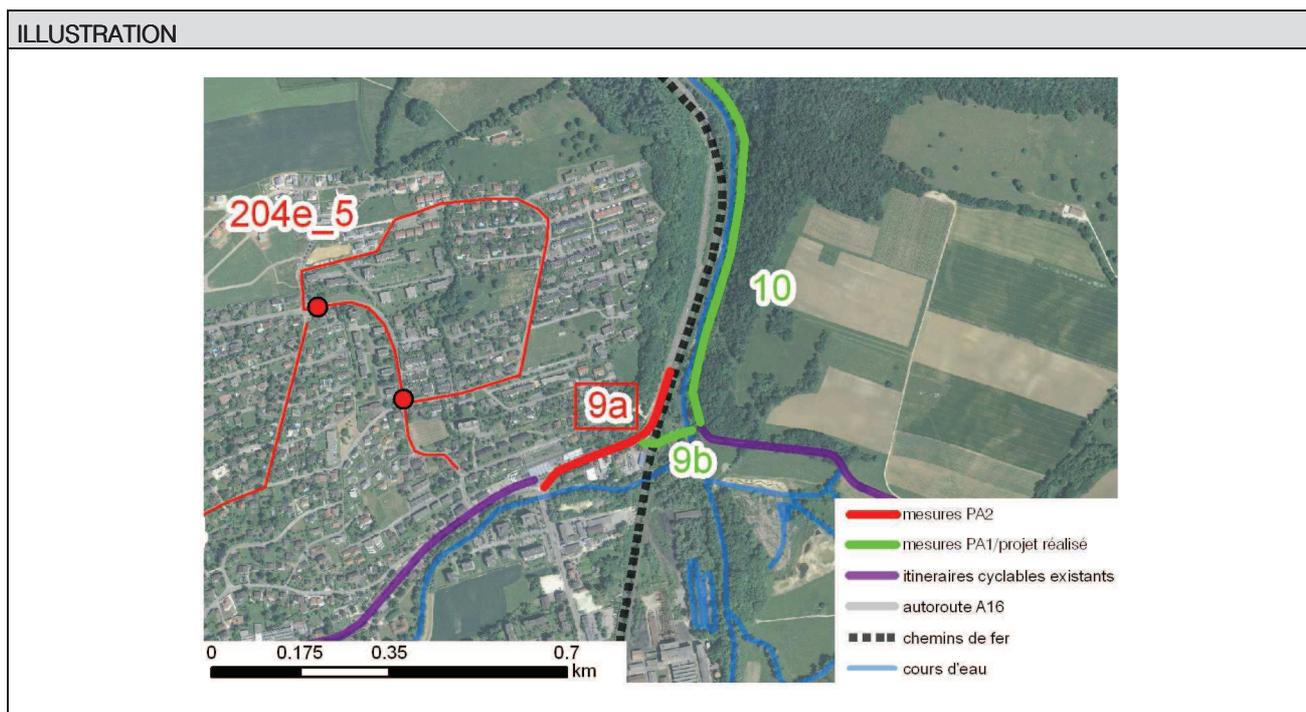
DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE
<p>La mesure 4c, planifiée dans le PA1, consistait en l'aménagement de trois parkings périphériques autour des zones centres (parkings principalement réservés aux pendulaires), notamment aux lieux-dits Jardinerie (150 places, réalisé en 2012), Place de l'Etang (200 places) et Mandchourie (100 places).</p> <p>Dans le cadre de l'élaboration d'un nouveau plan directeur des déplacements et du stationnement, étude lancée en 2011, une analyse des besoins en stationnement a été lancée afin d'établir un concept global et cohérent qui permettra de déterminer les mesures à mettre en place à moyen-long terme. L'agglomération souhaite supprimer le trafic individuel et le stationnement au centre-gare et au centre-ville. Ceci nécessite toutefois une compensation de la réduction des places de stationnement par l'aménagement de parkings en périphérie du centre. L'intérêt de ces parkings réside dans le fait qu'ils constituent des éléments de dissuasion de parcage au centre-ville et, de ce fait, réduisent la perméabilité du centre-ville au transport individuel motorisé.</p> <p>La mesure 4c prévoit la construction de quatre parkings selon le schéma ci-dessus. Les parkings 4c2 (Place de l'Etang) et 4c3 (Mandchourie) faisaient déjà partie du PA1, les parkings 4c1 (Campus tertiaire) et 4c4 (parking P+R au Sud des voies) sont nouveaux.</p>

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité au centre-ville pour toutes les formes de mobilité douce, y compris les transports publics (réseau de bus)
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des terrains libres et des friches urbaines du centre-ville qui offrent des potentialités de développement très importantes.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort de toutes les formes de mobilité douce (piétons et cyclistes en particulier).
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	UETP	Dès 2015
2. Avant-projet	UETP	-
3. Dépôt public	UETP	-
4. Traitement des oppositions	UETP	-
5. Approbation du projet	UETP	-
6. Décision(s) de financement	UETP	-
7. Début des travaux	-	Dès 2018

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Delémont	UETP	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION		Priorité	A
Instance responsable	PCH, OFROU	Horizon	début travaux 2017-2018
Chef de projet	Jean-Philippe Chollet		mise en service 2018-2019
Instance(s) de collaboration	SAT, TEN	Mesures connexes (PA2)	-
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Estimation des coûts	2.2 mio CHF



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

L'année 2011 a été marquée par la réalisation d'une première étape de travaux, à savoir la mesure 9b du PA1 (passage à niveau gardé, îlot pour passage piétons avec accès sécurisé, élargissement des trottoirs, amélioration de la traversée pour les deux-roues, etc.). La mesure 9a prévoit la sécurisation du secteur présentant des problèmes de sécurité graves : charges de trafic actuelles de 7'200 véh/jour et augmentation prévisible avec l'ouverture de l'A16 et de la ZARD, traversée des piétons et cyclistes, accès dangereux à l'Auberge de jeunesse :

- Aménagement d'une porte d'entrée avec passage piétonnier sécurisé (rétrécissement, îlot central) ;
- Elargissement des trottoirs, aménagement de trottoirs mixtes et de bandes cyclables en direction du centre-ville ;
- Réorganisation des accès à l'Auberge de jeunesse ;
- Longueur de l'aménagement de la route cantonale H18 : 300m.

Selon toute vraisemblance, la H18 sera reclassée en route nationale à partir du 1^{er} janvier 2014. Cela signifie que l'OFROU deviendra maître d'ouvrage des travaux d'aménagement sur cet axe dont il assumera l'intégralité des coûts.

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable régional (Delémont – Soyhières) et de loisirs ; amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Mise en valeur de l'environnement proche des secteurs urbanisés.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier sur la route cantonale H18.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens (Delémont – Soyhières – Bâle et Delémont – Courroux – Val Terbi).

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	Commune de Delémont, Agglomération, RCJU	2015
2. Avant-projet	Commune de Delémont, Agglomération, RCJU	2015
3. Dépôt public	Commune de Delémont, Agglomération, RCJU	2016
4. Traitement des oppositions	Commune de Delémont, Agglomération, RCJU	2016
5. Approbation du projet	Commune de Delémont, Agglomération, RCJU	2016
6. Décision(s) de financement	Commune de Delémont, Agglomération, RCJU	2017
7. Début des travaux	Selon plans financiers RCJU et communes	2017-2018

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Delémont Agglomération RCJU Cofinancement fédéral	UETP Syndicat d'agglomération DEE ARE	A définir A définir A définir A définir

COORDINATION	
Instance responsable	PCH
Chef de projet	Jean-Philippe Chollet
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, ECR, CFF
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité	B	
Horizon	début travaux	2019-2022
	mise en service	2019-2022
Mesures connexes (PA2)	2, 14b, 14c, 16a, 16b, 19	
Estimation des coûts	0.5 mio CHF	

ILLUSTRATION

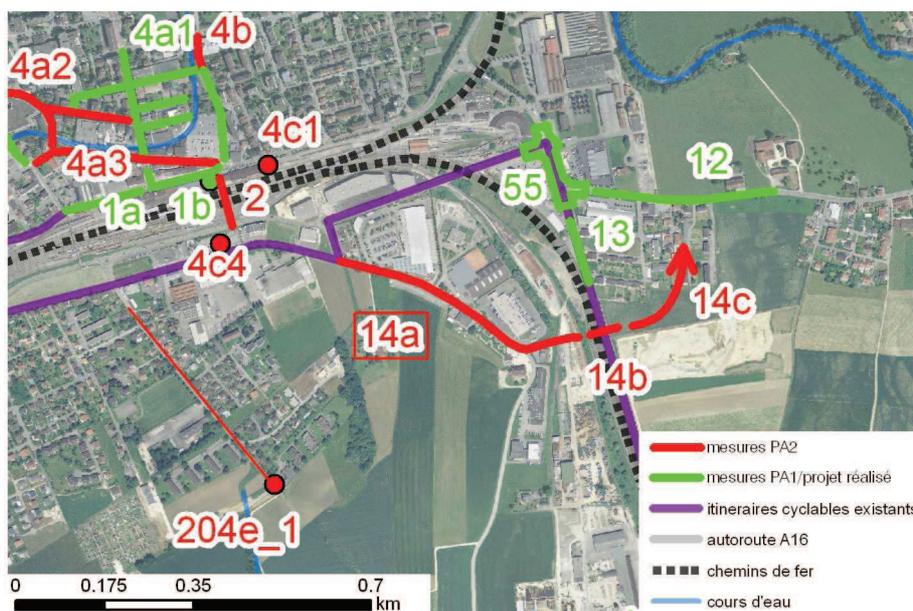
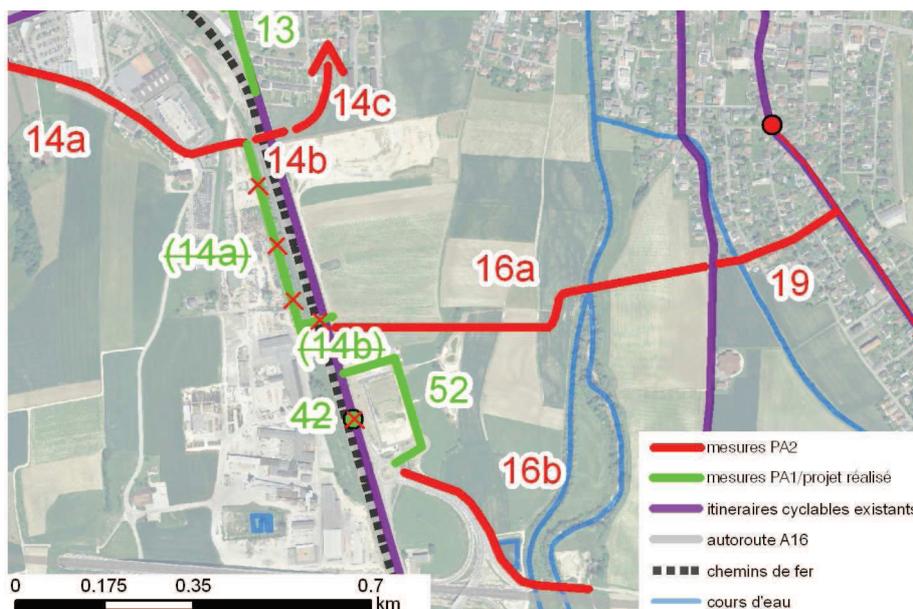


Schéma des liaisons cyclables de l'Est delémontain :



Plan directeur de la ZARD, les secteurs :



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

L'agglomération de Delémont montre aujourd'hui de grandes lacunes pour les lignes de bus et les itinéraires cyclables au Sud-Est. Dans le PA1, les mesures 12, 13 et 55 permettaient le réaménagement des entrées Sud-Est de Delémont afin d'améliorer la sécurité des cyclistes et de favoriser l'avancement des bus dans le trafic. Dans son rapport d'examen, la Confédération n'a pas jugé la mesure 13 opportune alors qu'elle fait partie intégrante du réaménagement des mobilités douces à cet endroit. La mesure 55 est cruciale pour l'accélération des lignes de bus de l'Est delémontain, élément important ressortant des études sur le réseau des transports publics et cohérente avec la mise en œuvre d'une série de mesures d'infrastructure PA2 (mesure 204).

Il n'existe pas de liaison cyclable protégée pour l'accès à la ZARD depuis les quartiers au Sud de la gare de Delémont et les communes de Courtételle, Rossemaison et Courroux. Afin de clarifier les intentions de l'agglomération dans ce secteur, il est nécessaire d'opter pour une vision globale des liaisons. Dans le PA1, la mesure 14a descendait plus au Sud jusqu'à la hauteur de la halte ferroviaire de la ZARD et la mesure 14b traversait les voies CFF et la route cantonale à cet endroit. La halte ferroviaire de la ZARD n'ayant pas été jugée opportune à court terme, les mesures 14a et 14b ont été déplacées afin de franchir les voies CFF et la route cantonale (selon schéma ci-dessus) plus au Nord qu'alors mentionné dans le PA1. Ceci permet la connexion des liaisons cyclables du Sud de la gare avec celles de l'Est delémontain. Une nouvelle mesure 14c assure le lien entre le Sud de la gare de Delémont et les mesures 12, 13 et 55 du PA1 actuellement à l'étude.

La mesure 14a prévoit l'aménagement d'un itinéraire cyclable le long de la rue Emile-Boéchat, connectant ainsi la gare CFF et l'Est delémontain et reliant les mesures 2, 14b, 14c et les mesures 12, 13 et 55 du PA1.

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable régional (Delémont – Courrendlin et Delémont – Courroux). Nouvel itinéraire protégé et direct entre la gare de Delémont et la ZARD.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Mise en valeur du territoire de confluence, future zone de développement stratégique de l'agglomération.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	PCH	2016
2. Avant-projet, mise en priorité 1 PSIC	PCH, SAT, GVT	2017
3. Dépôt public	PCH	2017
4. Traitement des oppositions	PCH	2018
5. Approbation du projet	Commune de Delémont et RCJU	2018
6. Décision(s) de financement	PCH	2018
7. Début des travaux	-	2019-2022

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Delémont	UETP	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	PCH
Chef de projet	Jean-Philippe Chollet
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, ECR, CFF
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité		B
Horizon	début travaux	2019-2022
	mise en service	2019-2022
Mesures connexes (PA2)		2, 14a, 14c, 16a, 16b, 19
Estimation des coûts		2.0 mio CHF

ILLUSTRATION

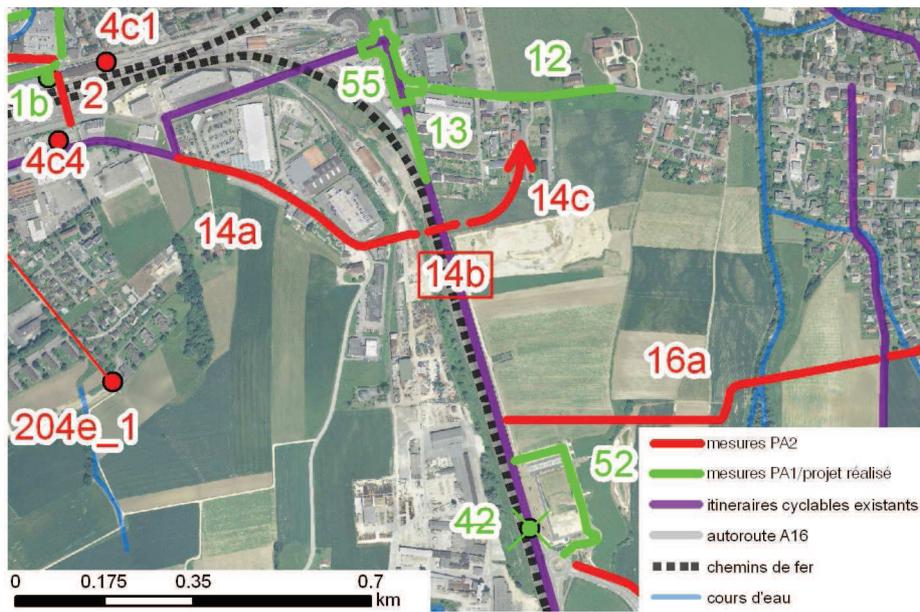
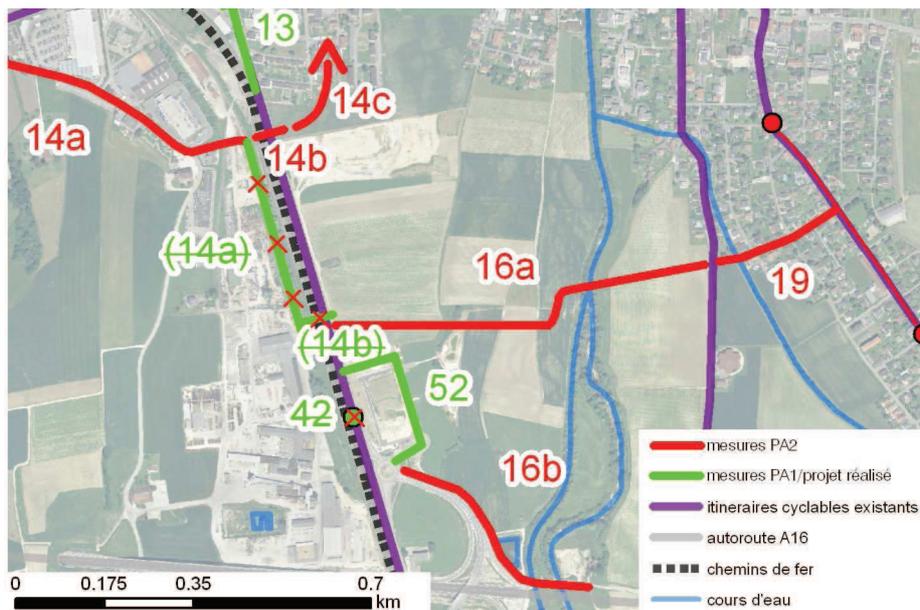


Schéma des liaisons cyclables de l'Est delémontain :



Plan directeur de la ZARD, les secteurs :



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

L'agglomération de Delémont montre aujourd'hui de grandes lacunes pour les lignes de bus et les itinéraires cyclables au Sud-Est. Dans le PA1, les mesures 12, 13 et 55 permettaient le réaménagement des entrées Sud-Est de Delémont afin d'améliorer la sécurité des cyclistes et de favoriser l'avancement des bus dans le trafic. Dans son rapport d'examen, la Confédération n'a pas jugé la mesure 13 opportune alors qu'elle fait partie intégrante du réaménagement des mobilités douces à cet endroit. La mesure 55 est cruciale pour l'accélération des lignes de bus de l'Est delémontain, élément important ressortant des études sur le réseau des transports publics et cohérente avec la mise en œuvre d'une série de mesures d'infrastructure PA2 (mesure 204).

Il n'existe pas de liaison cyclable protégée pour l'accès à la ZARD depuis les quartiers au Sud de la gare de Delémont et les communes de Courtételle, Rossemaison et Courroux. Afin de clarifier les intentions de l'agglomération dans ce secteur, il est nécessaire d'opter pour une vision globale des liaisons. Dans le PA1, la mesure 14a descendait plus au Sud jusqu'à la hauteur de la halte ferroviaire de la ZARD et la mesure 14b traversait les voies CFF et la route cantonale à cet endroit. La halte ferroviaire de la ZARD n'ayant pas été jugée opportune à court terme, les mesures 14a et 14b ont été déplacées afin de franchir les voies CFF et la route cantonale (selon schéma ci-dessus) plus au Nord qu'alors mentionné dans le PA1. Ceci permet la connexion des liaisons cyclables du Sud de la gare avec celles de l'Est delémontain. Une nouvelle mesure 14c assure le lien entre le Sud de la gare de Delémont et les mesures 12, 13 et 55 du PA1 actuellement à l'étude.

La mesure 14b prévoit l'aménagement d'un passage inférieur pour cycles et piétons en béton armé d'une longueur d'environ 50 m, sous les lignes CFF et la RC6.

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable régional (Delémont – Courrendlin). Nouvel itinéraire protégé et direct entre la gare de Delémont et la ZARD.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Mise en valeur du territoire de confluence, future zone de développement stratégique de l'agglomération.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	PCH	2016
2. Avant-projet, mise en priorité 1 PSIC	PCH, SAT, GVT	2017
3. Dépôt public	PCH	2017
4. Traitement des oppositions	PCH	2018
5. Approbation du projet	Commune de Delémont et RCJU	2018
6. Décision(s) de financement	PCH	2018
7. Début des travaux	-	2019-2022

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Delémont	UETP	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	PCH
Chef de projet	Jean-Philippe Chollet
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, ECR, CFF
Instance(s) de décision	Communes de Courroux et Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité	B	
Horizon	début travaux	2019-2022
	mise en service	2020-2023
Mesures connexes (PA2)	2, 14a, 14b, 16a, 16b, 19	
Estimation des coûts	0.7 mio CHF	

ILLUSTRATION

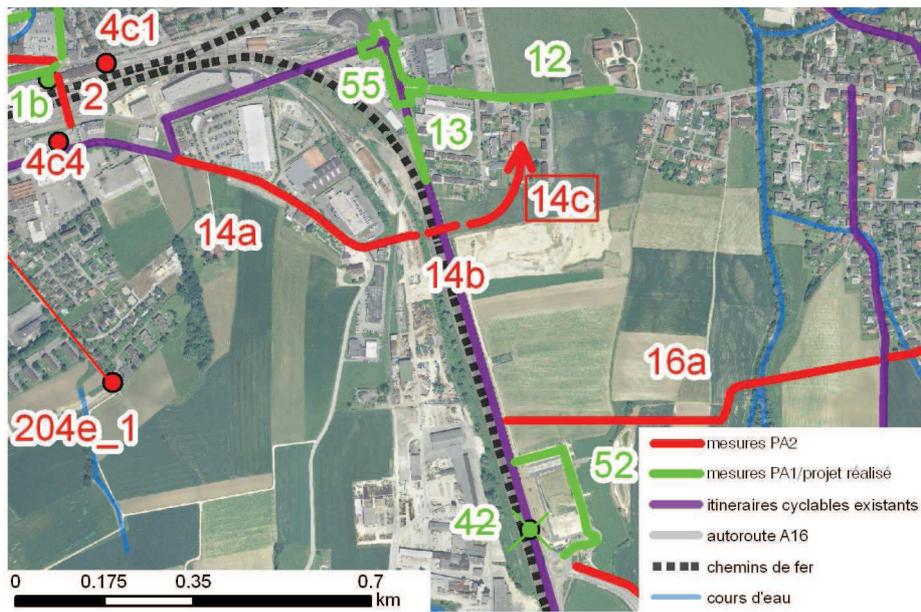
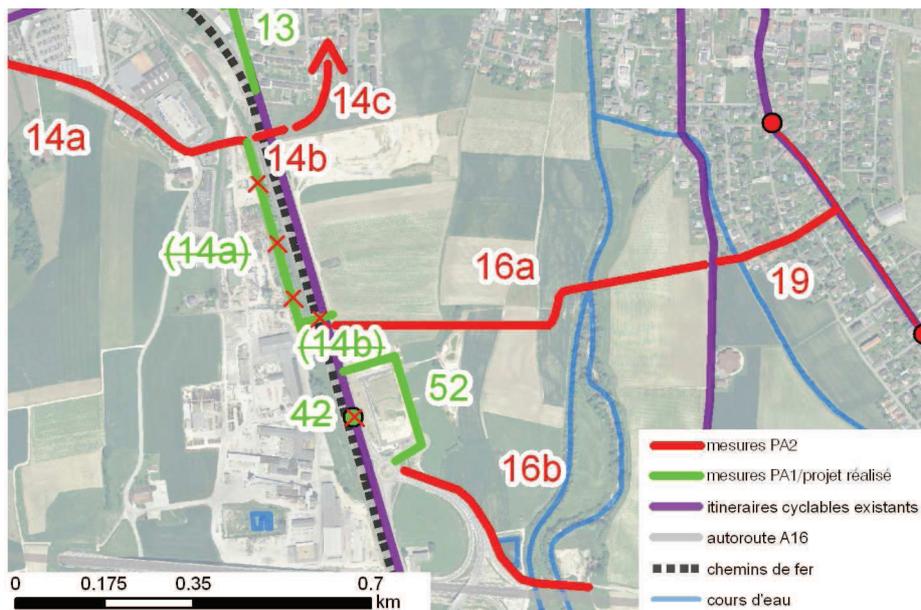


Schéma des liaisons cyclables de l'Est delémontain :



Plan directeur de la ZARD, les secteurs :



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

L'agglomération de Delémont montre aujourd'hui de grandes lacunes pour les lignes de bus et les itinéraires cyclables au Sud-Est. Dans le PA1, les mesures 12, 13 et 55 permettaient le réaménagement des entrées Sud-Est de Delémont afin d'améliorer la sécurité des cyclistes et de favoriser l'avancement des bus dans le trafic. Dans son rapport d'examen, la Confédération n'a pas jugé la mesure 13 opportune alors qu'elle fait partie intégrante du réaménagement des mobilités douces à cet endroit. La mesure 55 est cruciale pour l'accélération des lignes de bus de l'Est delémontain, élément important ressortant des études sur le réseau des transports publics et cohérente avec la mise en œuvre d'une série de mesures d'infrastructure PA2 (mesure 204).

Il n'existe pas de liaison cyclable protégée pour l'accès à la ZARD depuis les quartiers au Sud de la gare de Delémont et les communes de Courtételle, Rossemaison et Courroux. Afin de clarifier les intentions de l'agglomération dans ce secteur, il est nécessaire d'opter pour une vision globale des liaisons. Dans le PA1, la mesure 14a descendait plus au Sud jusqu'à la hauteur de la halte ferroviaire de la ZARD et la mesure 14b traversait les voies CFF et la route cantonale à cet endroit. La halte ferroviaire de la ZARD n'ayant pas été jugée opportune à court terme, les mesures 14a et 14b ont été déplacées afin de franchir les voies CFF et la route cantonale (selon schéma ci-dessus) plus au Nord qu'alors mentionné dans le PA1. Ceci permet la connexion des liaisons cyclables du Sud de la gare avec celles de l'Est delémontain. Une nouvelle mesure 14c assure le lien entre le Sud de la gare de Delémont et les mesures 12, 13 et 55 du PA1 actuellement à l'étude.

La nouvelle mesure 14c assure le lien entre la sortie du passage sous-voies (mesure 14b) et les mesures 12,13 et 55 du PA1 actuellement à l'étude par l'aménagement d'un itinéraire cyclable à définir.

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable régional (Delémont – Courrendlin). Nouvel itinéraire protégé et direct entre la gare de Delémont et la ZARD.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Mise en valeur du territoire de confluence, future zone de développement stratégique de l'agglomération.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	PCH	2016
2. Avant-projet, mise en priorité 1 PSIC	PCH, SAT, GVT	2017
3. Dépôt public	PCH	2017
4. Traitement des oppositions	PCH	2018
5. Approbation du projet	Commune de Delémont et RCJU	2018
6. Décision(s) de financement	PCH	2018
7. Début des travaux	-	2019-2022

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Delémont	UETP	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	PCH
Chef de projet	Jean-Philippe Chollet
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, ECR
Instance(s) de décision	Communes de Courroux et Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité	B/C
Horizon	début travaux 2019-2026
	mise en service 2020-2026
Mesures connexes (PA2)	2, 14a, 14b, 16b, 19
Estimation des coûts	0.7 mio CHF

ILLUSTRATION

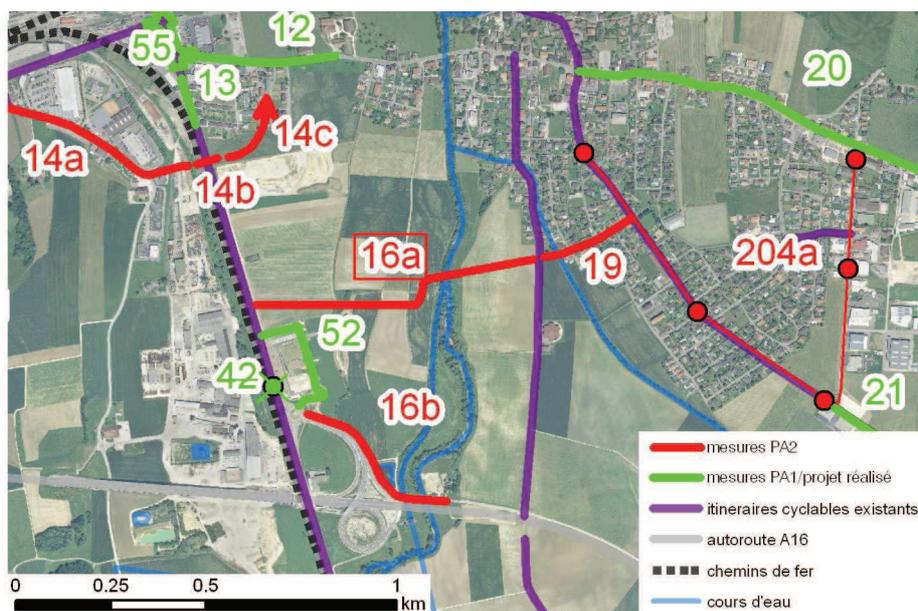
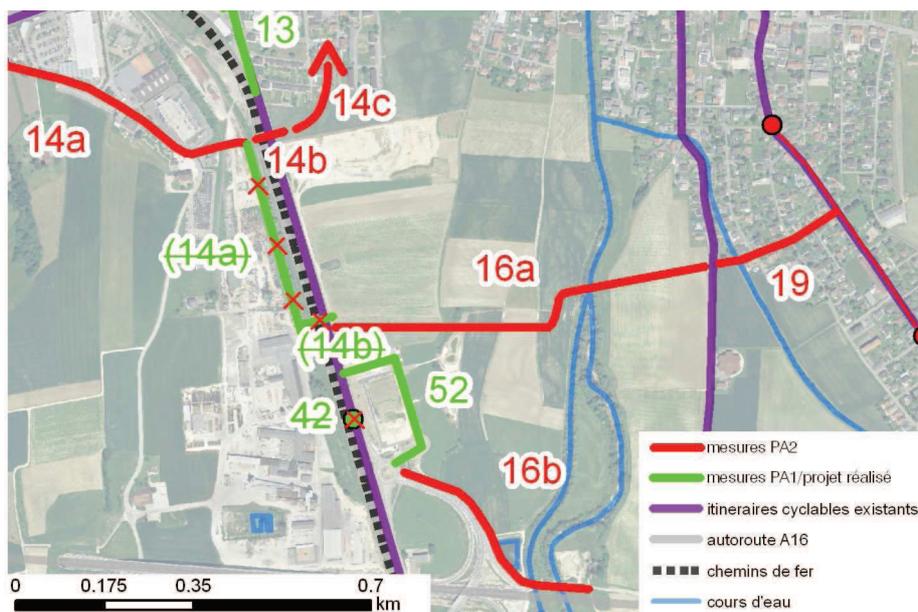


Schéma des liaisons cyclables de l'Est delémontain :



Plan directeur de la ZARD, les secteurs :



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

Cette mesure propose une liaison pour les cycles et les piétons entre la zone d'activités régionale ZARD et la commune de Courroux, avec l'aménagement d'un passage sur la Birse.

La zone d'activité régionale ZARD est coupée des communes à l'Est de l'agglomération (Courroux, Vicques) et du Val-Terbi par la Birse. L'itinéraire à aménager permettra d'éviter le trajet bien plus long par les routes cantonales :

- Nouvelle liaison longueur 1.0 km comprenant la construction d'une passerelle sur La Birse ;
- Type de revêtement : enrobé bitumineux.

La réalisation des mesures 16a, 16b et 19 est prévue à l'horizon 2019-2026, en fonction de la vitesse de remplissage de la ZARD.

EFFICACITE

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable régional améliorant la sécurité et la continuité du réseau cyclable destiné aux déplacements professionnels (ZARD).
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	---
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité des cyclistes.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens professionnels.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	PCH	2016
2. Avant-projet, mise ne priorité 1 PSIC	SAT, PCH, GVT	2017
3. Dépôt public	PCH	2018
4. Traitement des oppositions	PCH	2018
5. Approbation du projet	PCH, Gouvernement, Communes de Courroux et Delémont	2019
6. Décision(s) de financement	Parlement	2019
7. Début des travaux	-	2020-2026

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Courroux	-	A définir
Commune de Delémont	UETP	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	PCH
Chef de projet	Jean-Philippe Chollet
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, ECR
Instance(s) de décision	Communes de Courroux et Courrendlin, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité	B/C	
Horizon	début travaux	2019-2026
	mise en service	2020-2026
Mesures connexes (PA2)	2, 14a, 14b, 16a, 19	
Estimation des coûts	0.7 mio CHF	

ILLUSTRATION

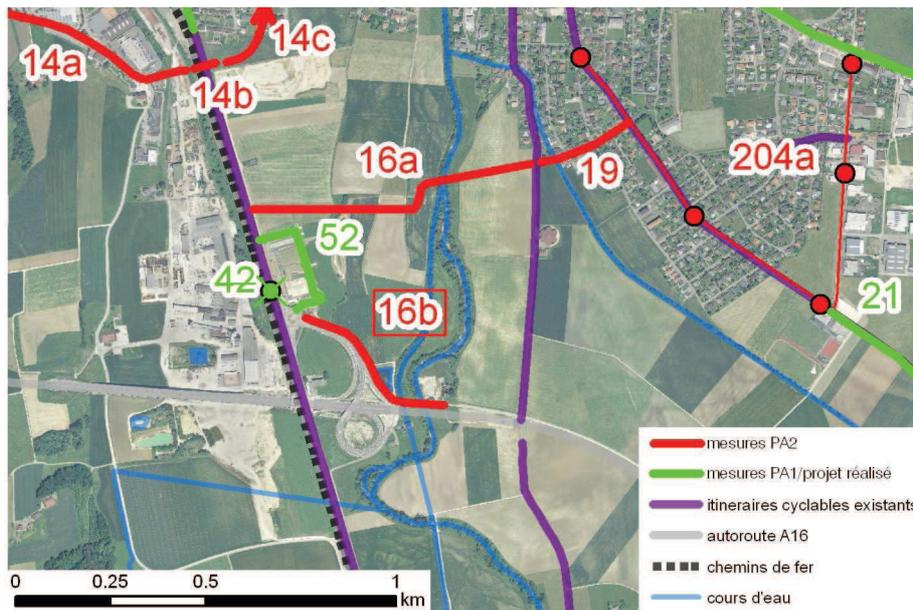
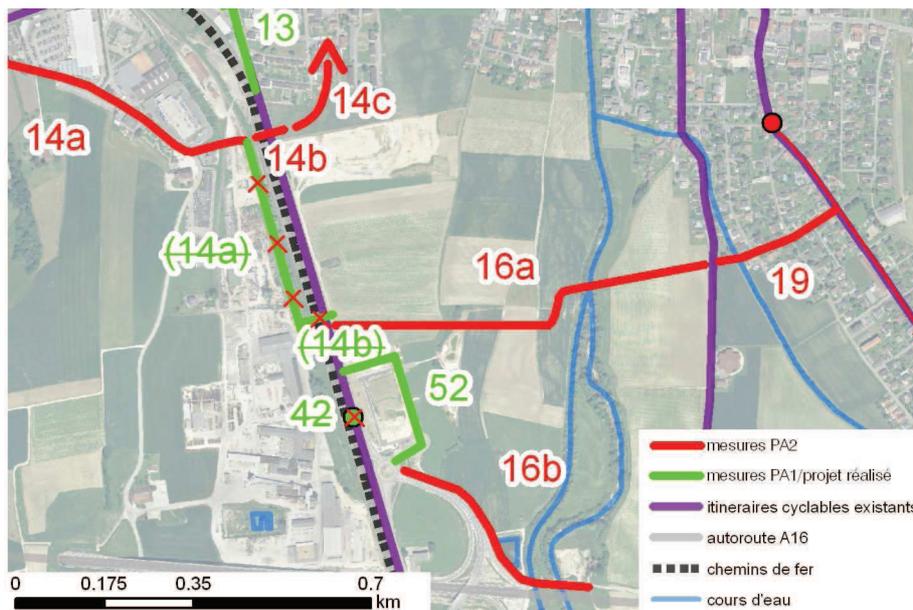


Schéma des liaisons cyclables de l'Est delémontain :



Plan directeur de la ZARD, les secteurs :



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

Cette mesure propose une liaison pour les cycles et piétons entre la zone d'activités régionale ZARD et la commune de Courrendlin, avec un franchissement de la Birse au Sud.

L'itinéraire existant entre Courrendlin et la ZARD passe par la route cantonale et l'échangeur de l'A16. La passerelle à aménager le long de l'autoroute permettra un accès direct et protégé :

- Nouvelle liaison longueur 0.8 km comprenant la construction d'une passerelle sur La Birse.
- Type de revêtement : enrobé bitumineux.

La réalisation des mesures 16a, 16b et 19 est prévue à l'horizon 2019-2026, en fonction de la vitesse de remplissage de la ZARD.

EFFICACITE

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable régional améliorant la sécurité et la continuité du réseau cyclable destiné aux déplacements professionnels (ZARD).
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	---
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité des cyclistes.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens professionnels.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	PCH	2016
2. Avant-projet, mise en priorité 1 PSIC	SAT, PCH, GVT	2017
3. Dépôt public	PCH	2018
4. Traitement des oppositions	PCH	2018
5. Approbation du projet	Gouvernement	2019
6. Décision(s) de financement	Parlement	2019
7. Début des travaux	-	2020-2026

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Courroux	-	A définir
Commune de Courrendlin	-	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	PCH
Chef de projet	Jean-Philippe Chollet
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, ECR
Instance(s) de décision	Commune de Courroux, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité	B/C	
Horizon	début travaux	2019-2026
	mise en service	2019-2026
Mesures connexes (PA2)	2, 14a, 14b, 16a, 16b	
Estimation des coûts	0.5 mio CHF	

ILLUSTRATION

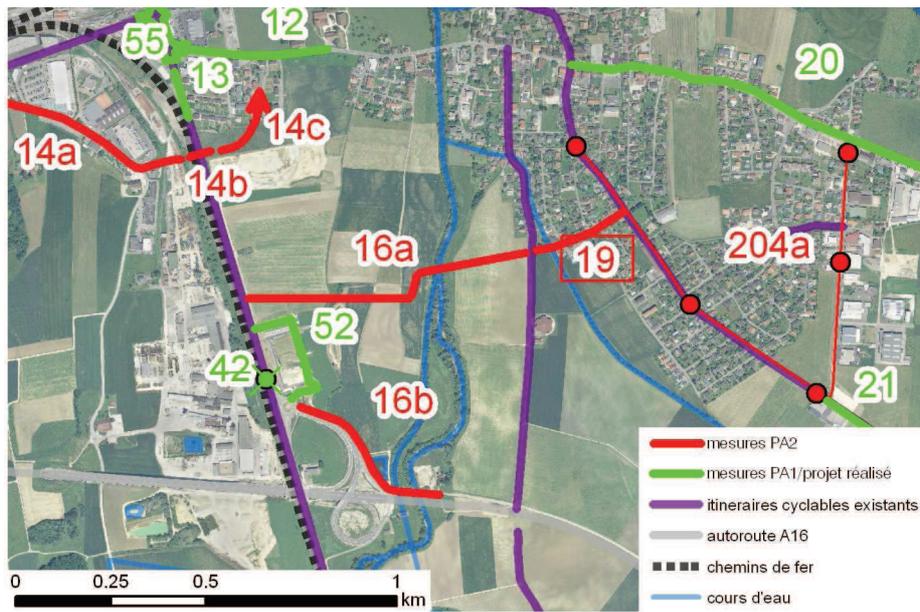
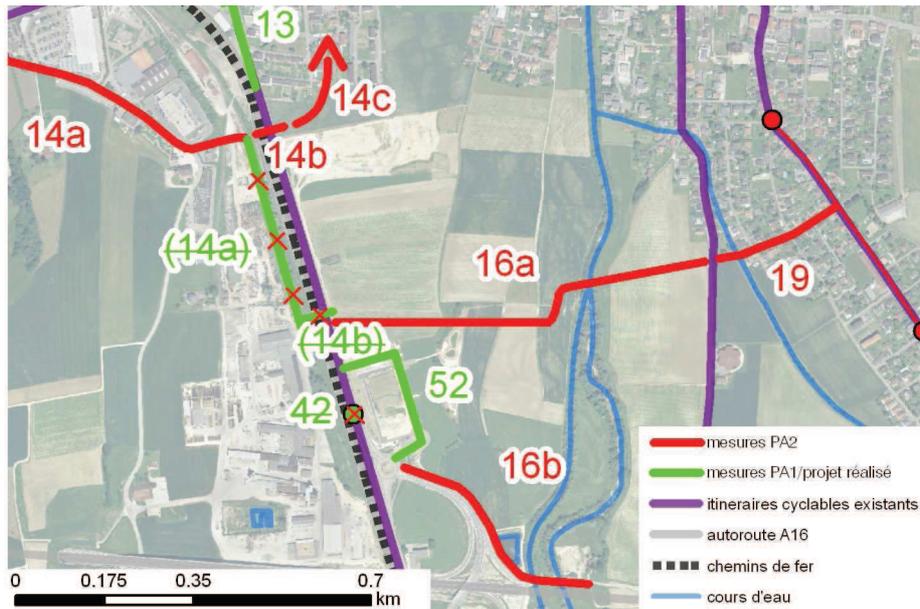


Schéma des liaisons cyclables de l'Est delémontain :



Plan directeur de la ZARD, les secteurs :



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

La mesure 19, en continuité de la 16a, planifie un accès Est à la ZARD pour les cycles et piétons depuis le centre de Courroux. Le nouveau tronçon à aménager à l'intérieur du quartier de villas permettra de raccorder la passerelle Nord (mesure 16a) aux itinéraires cyclables régionaux en direction de l'Est de l'agglomération et du Val Terbi (liaison directe entre la rue de Bellevie à Courroux et la route communale Courrendlin – Courroux), en évitant le détour par le réseau existant :

- Nouvelle liaison : tracé à définir en coordination avec le plan directeur des circulations de Courroux, approuvé par le DEE le 23 novembre 2010, et la conception directrice d'aménagement (schéma directeur) en cours d'élaboration dans le cadre de la révision du PAL de Courroux.
- Type de revêtement : enrobé bitumineux.

La réalisation des mesures 16a, 16b et 19 est prévue à l'horizon 2019-2026, en fonction de la vitesse de remplissage de la ZARD.

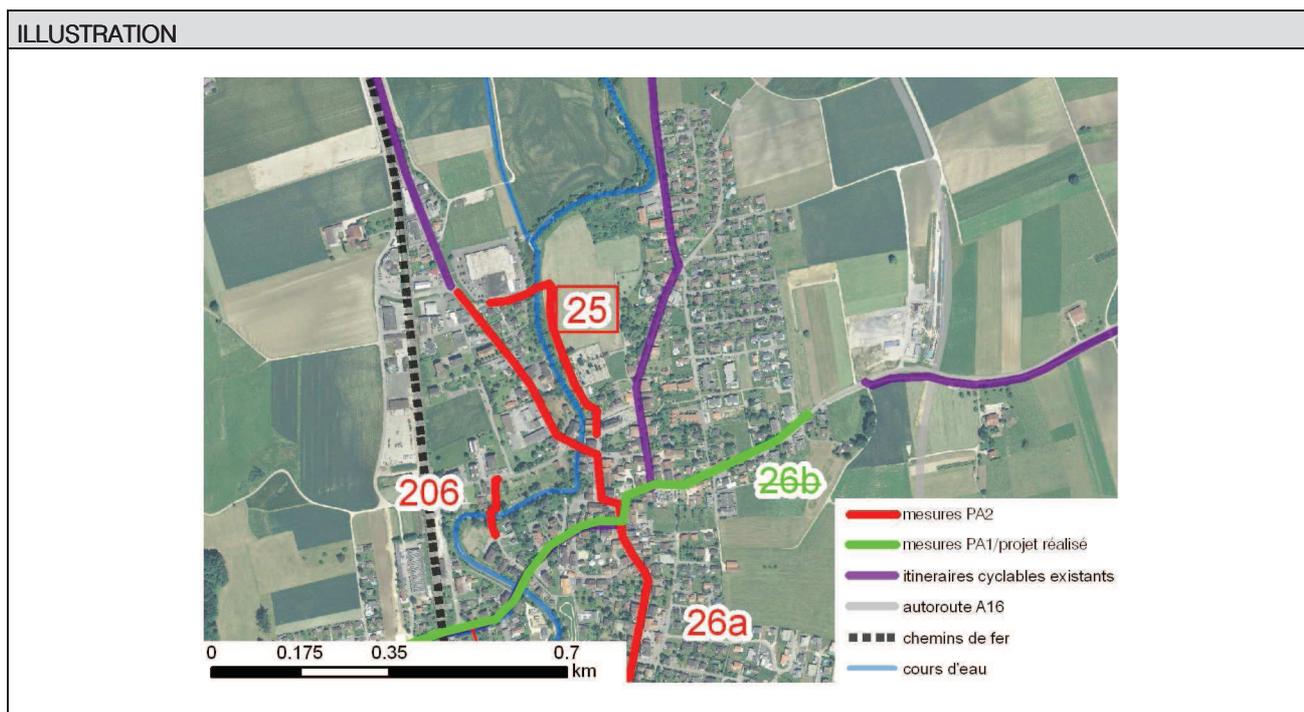
EFFICACITE

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable régional améliorant la sécurité et la continuité du réseau cyclable destiné aux déplacements professionnels (ZARD).
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	---
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité des cyclistes.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens professionnels.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	PCH	2016
2. Avant-projet, mise en priorité 1	PCH, SAT, GVT	2017
3. Dépôt public	PCH	2017
4. Traitement des oppositions	PCH	2018
5. Approbation du projet	Gouvernement	2018
6. Décision(s) de financement	Gouvernement	2018
7. Début des travaux	-	2019-2026

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Courroux	-	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION		Priorité	B
Instance responsable	Commune de Courrendlin	Horizon	début travaux 2019
Chef de projet	Commune de Courrendlin		mise en service 2020
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, ECR, PCH	Mesures connexes (PA2)	-
Instance(s) de décision	Commune de Courrendlin, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Estimation des coûts	0.6 mio CHF



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

Cette mesure prévoit une nouvelle liaison cyclable et piétonne entre le centre commercial et les zones d'habitation située à l'Est de la Birse (nouvelle passerelle, itinéraire sécurisé dans le périmètre du centre commercial). La longueur est de 500 m, dont environ 250 m de nouveau tracé avec un revêtement en enrobé bitumeux.

EFFICACITE

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable cantonal et communal. Amélioration de la sécurité, de la continuité et de l'attractivité des mobilités douces.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Mise en valeur de l'environnement proche des secteurs urbanisés.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Sécurisation des déplacements en vélo.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens, scolaires, liés aux activités professionnelles, sportives et commerciales.

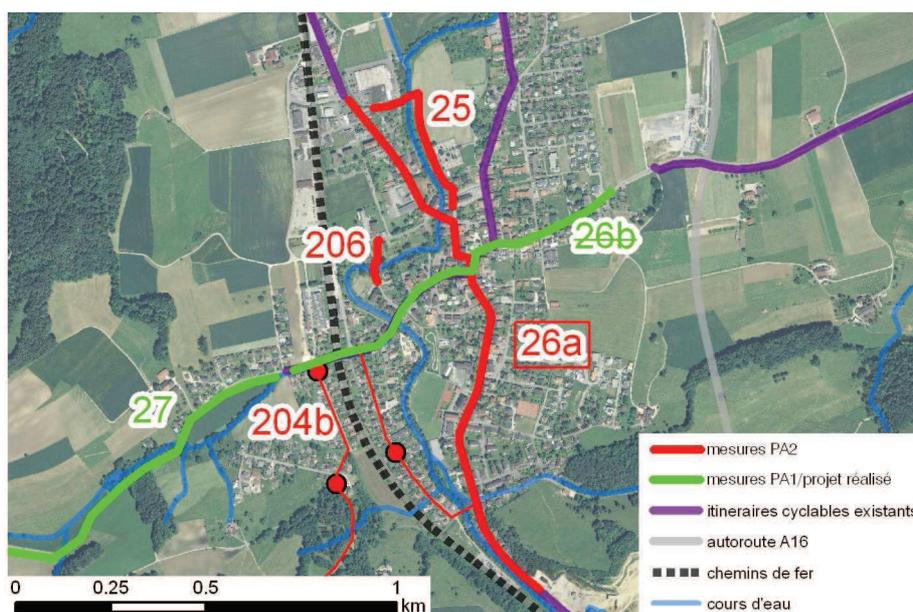
ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	Commune de Courrendlin	2017
2. Avant-projet, mise en priorité 1 PSIC	Commune de Courrendlin, SAT, GVT	2017
3. Dépôt public	Commune de Courrendlin	2017
4. Traitement des oppositions	Commune de Courrendlin	2018
5. Approbation du projet	Commune de Courrendlin	2018
6. Décision(s) de financement	Commune de Courrendlin, RCJU	2018
7. Début des travaux	-	2019

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Courrendlin	-	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	PCH
Chef de projet	Jean-Philippe Chollet
Instance(s) de collaboration	SAT, OCC, ENV
Instance(s) de décision	Commune de Courrendlin, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité	A	
Horizon	début travaux	2017
	mise en service	2020-2022
Mesures connexes (PA2)	-	
Estimation des coûts	10 mio CHF	

ILLUSTRATION



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

Le village subit aujourd'hui une charge de trafic importante (12'300 véh/j sur la RC 6 dont 10% poids-lourds, liaison Delémont – Bienne), réduisant très fortement l'attractivité du centre du village et posant des problèmes de sécurité grave (visibilité, accès aux écoles et aux transports publics). Après l'ouverture de l'A16 entre Delémont et Moutier prévue en 2016, les charges devraient se limiter au trafic local. Le projet saisit ainsi l'occasion d'un réaménagement complet de la traversée de la localité (tronçon Nord-Sud : 1'700m) :

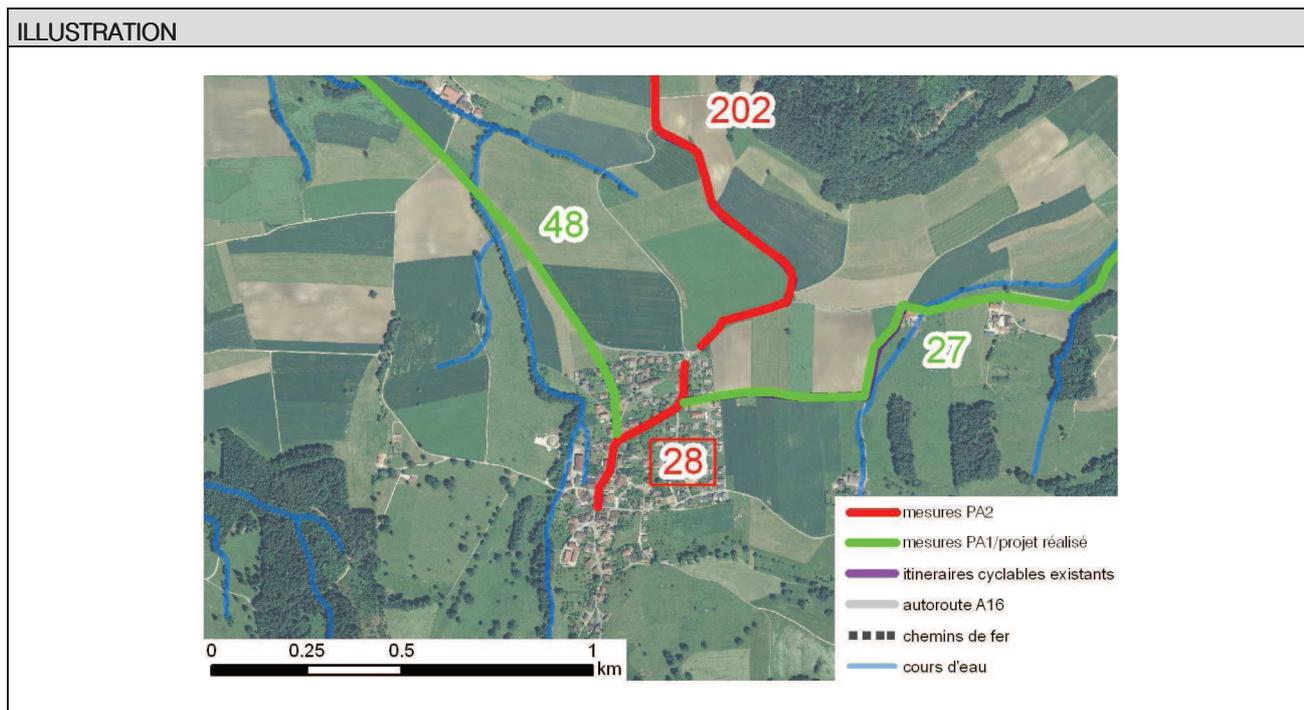
- Aménagement de portes d'entrée avec passage piétonnier sécurisé (rétrécissement, îlot central). Elargissement des trottoirs ;
- Réorganisation des accès aux écoles et transports publics ;
- Eclairage et signalisation des itinéraires cyclables et de randonnée pédestre ;
- Réfection des réseaux d'alimentation et d'assainissement.

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces pour l'accès aux écoles, aux services de proximité et aux transports publics.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Amélioration de l'attractivité des centres des villages (densification et réhabilitation du bâti ancien, mise en valeur de l'espace public).
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier et sécurisation des déplacements à pied et en vélo.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation aux déplacements à pied et en vélo à l'intérieur des localités, dissuasion du recours à la voiture, attractivité et sécurité de l'accès aux arrêts de bus.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	Gouvernement	2014
2. Avant-projet	SAT, PCH, Commune de Courrendlin	2015
3. Dépôt public	PCH	2015
4. Traitement des oppositions	PCH	2015
5. Approbation du projet	RCJU	2016
6. Décision(s) de financement	RCJU, Commune de Courrendlin	2016
7. Début des travaux	-	2017

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Courrendlin	-	2.75
RCJU	DEE	3.75
Cofinancement fédéral (hypothèse 35%)	ARE	3.5

COORDINATION		Priorité	A
Instance responsable	Commune de Châtillon	Horizon	début travaux 2018
Chef de projet	Commune de Châtillon		mise en service 2018
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, ECR, PCH	Mesures connexes (PA2)	202
Instance(s) de décision	Commune de Châtillon, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Estimation des coûts	0.3 mio CHF



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

La mesure 28 prévoit des modérateurs de trafic (zone 30) et une sécurisation des mobilités douces dans le centre du village, ainsi que l'aménagement d'espaces de rencontre et d'abris vélos. Elle est prolongée par la mesure 202 (Itinéraire cyclable Châtillon-Rossemaison) pour d'atteindre le centre d'agglomération de Delémont.

EFFICACITE

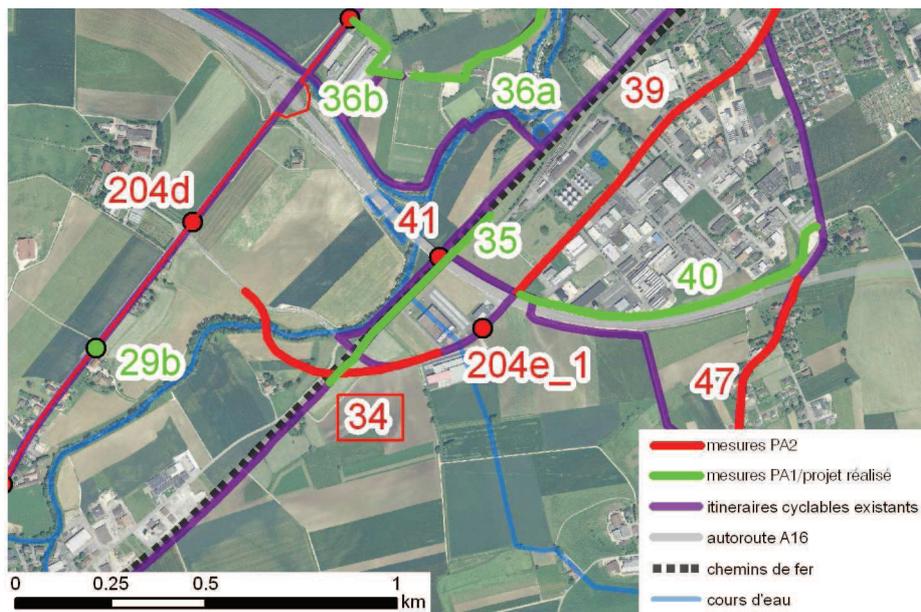
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces pour l'accès aux écoles, aux services de proximité et aux transports publics.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Amélioration de l'attractivité des centres des villages (densification et réhabilitation du bâti ancien, mise en valeur de l'espace public).
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier et sécurisation des déplacements à pied et en vélo.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation aux déplacements à pied et en vélo à l'intérieur des localités, dissuasion du recours à la voiture, attractivité et sécurité de l'accès aux arrêts de bus.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	Commune de Châtillon	2016
2. Avant-projet	Commune de Châtillon	2017
3. Dépôt public	Commune de Châtillon	2017
4. Traitement des oppositions	Commune de Châtillon	2017
5. Approbation du projet	Commune de Châtillon	2018
6. Décision(s) de financement	Commune de Châtillon	2018
7. Début des travaux	-	2018

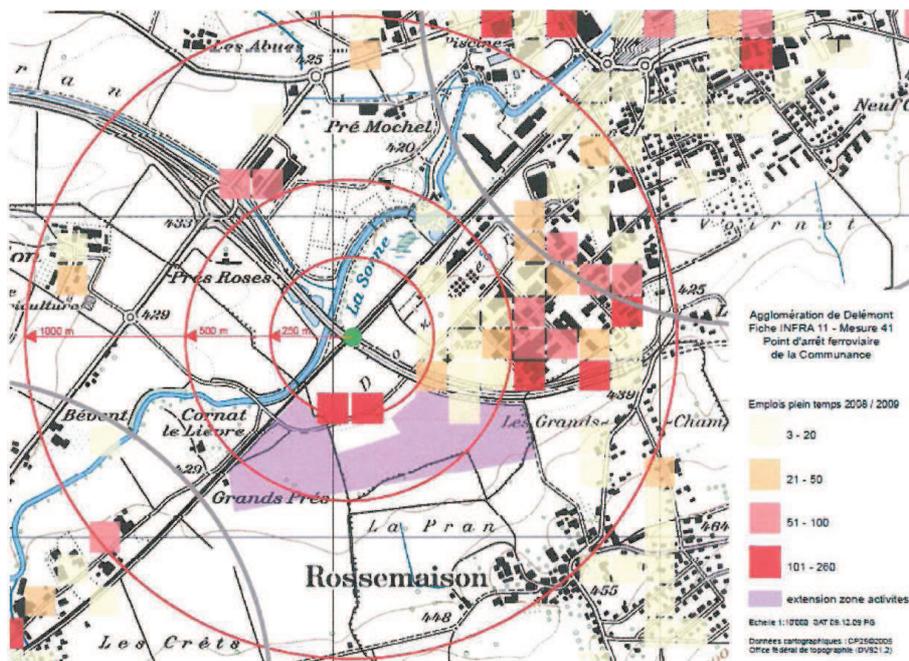
REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Châtillon	-	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION		Priorité	B
Instance responsable	Commune de Courtételle	Horizon	début travaux 2019-2022
Chef de projet	Commune de Courtételle		mise en service 2022-2025
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, PCH	Mesures connexes (PA2)	41, 39
Instance(s) de décision	Commune de Courtételle, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Estimation des coûts	10 mio CHF

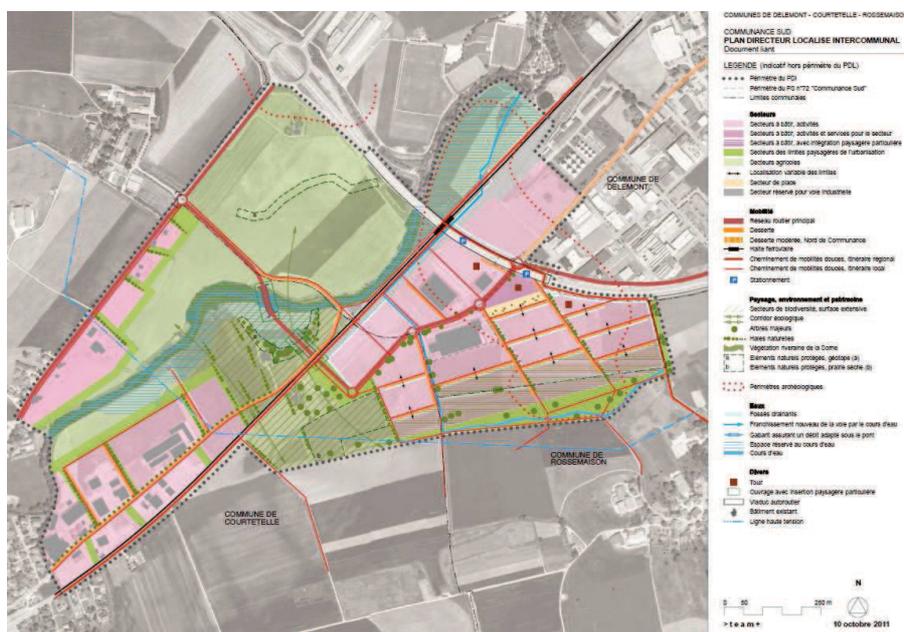
ILLUSTRATION



Localisation des emplois :



Plan directeur localisé La Communance Sud :



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

La mesure 34 détaille l'aménagement d'un nouveau tracé de la route qui relie la zone d'activités de la Communance au réseau routier cantonal (RC18) et national (A16).

L'accès à la zone d'activités par le centre ville posait de graves problèmes de sécurité (piétons et cyclistes) et de nuisances dans les quartiers habités et mixtes (bruit). Dans le cadre de la construction de l'A16, une piste de chantier a été aménagée avec un passage à niveau des voies CFF et sert de desserte de la zone d'activités depuis 2008. La fermeture très fréquente du passage à niveau CFF pénalise fortement l'attractivité de cette liaison.

L'aménagement d'un passage dénivelé permettra ainsi le délestage de la zone d'activité de la Communance (pôle économique) et la rue de la Communance retrouvera un caractère de rue de quartier.

La longueur du tracé est de 700 m, dont des ouvrages de franchissement de la voie CFF et de la Somme (charges estimées : 7'000 véh/j dont 10% de poids lourds).

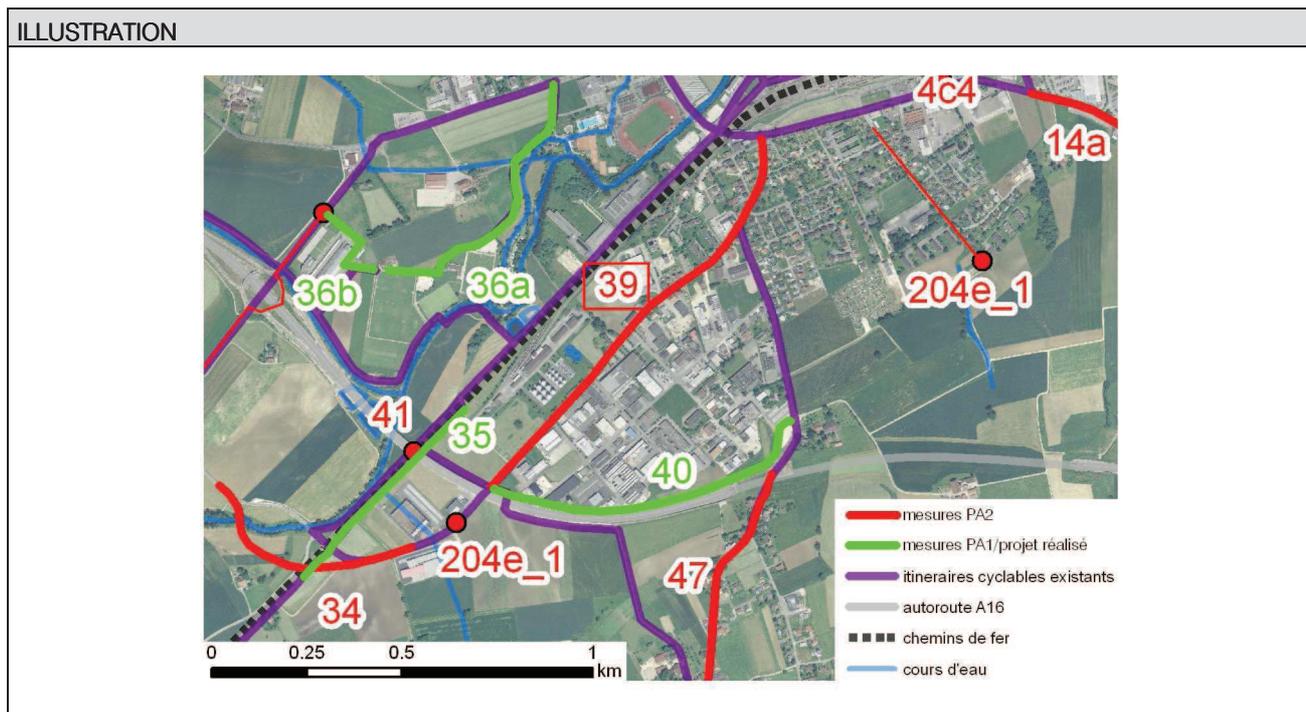
EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité TIM de la principale zone d'activités de l'agglomération en évitant la traversée du centre-ville.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des terrains disponibles (zones d'habitat dans le centre ville, zone d'activités avec bonne desserte par les transports publics, friches urbaines) offrant des potentialités de développement très intéressantes.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort de toutes les formes de mobilité douce (cyclistes en particulier).
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce depuis les communes de l'agglomération à destination de la zone d'activités.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	Commune de Courtételle	2016
2. Avant-projet	Commune de Courtételle	2017
3. Dépôt public	Commune de Courtételle	2018
4. Procédure CFF	PCH	2018
5. Traitement des oppositions	Commune de Courtételle	2018
6. Approbation du projet	Commune de Courtételle	2019
7. Décision(s) de financement	Commune de Courtételle	2019
8. Début des travaux	-	2020-2022

REPARTITION DES COÛTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Courtételle	-	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	UETP
Chef de projet	Hubert Jaquier
Instance(s) de collaboration	PCH, SAT, ENV
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité	A	
Horizon	début travaux	2018
	mise en service	2018
Mesures connexes (PA2)	2, 34, 41	
Estimation des coûts	0.4 mio CHF	



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

La mesure 39, qui prévoit un itinéraire cyclable sur route communale au Sud des voies CFF à Delémont, avec accès à la zone industrielle La Communance (principale zone d'activités d'intérêt cantonal), améliore la sécurité des cycles entre la Gare de Delémont et la zone industrielle (selon le plan sectoriel des itinéraires cyclables) par le réaménagement de la chaussée de la rue de la Communance sur une longueur d'environ 1000 m.

Le périmètre et l'ampleur du projet de réaménagement de la rue de la Communance devront être précisés dans les années à venir en tenant compte, en particulier, des effets de délestage produits par l'A16, le nouveau tracé de la route à destination de Courtemelon (mesure 34) et l'aménagement réalisé de la rue Victor-Helg (mesure 40 du PA1).

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable cantonal et communal. Amélioration de la sécurité, de la continuité et de l'attractivité des mobilités douces.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Mise en valeur de l'environnement proche des secteurs urbanisés.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Sécurisation des déplacements en vélo.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens, scolaires, liés aux activités professionnelles, sportives et commerciales.

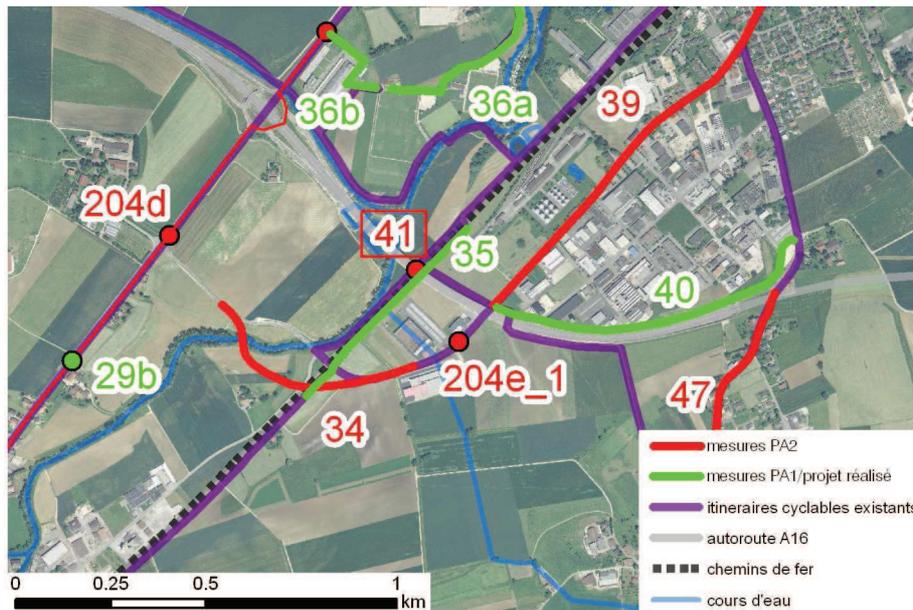
ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	Commune de Delémont	2015
2. Avant-projet	Commune de Delémont	2016
3. Dépôt public	Commune de Delémont	2016
4. Traitement des oppositions	Commune de Delémont	2016
5. Approbation du projet	Commune de Delémont, PCH	2016
6. Décision(s) de financement	Commune de Delémont	2017
7. Début des travaux	-	2018

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Delémont	UETP	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

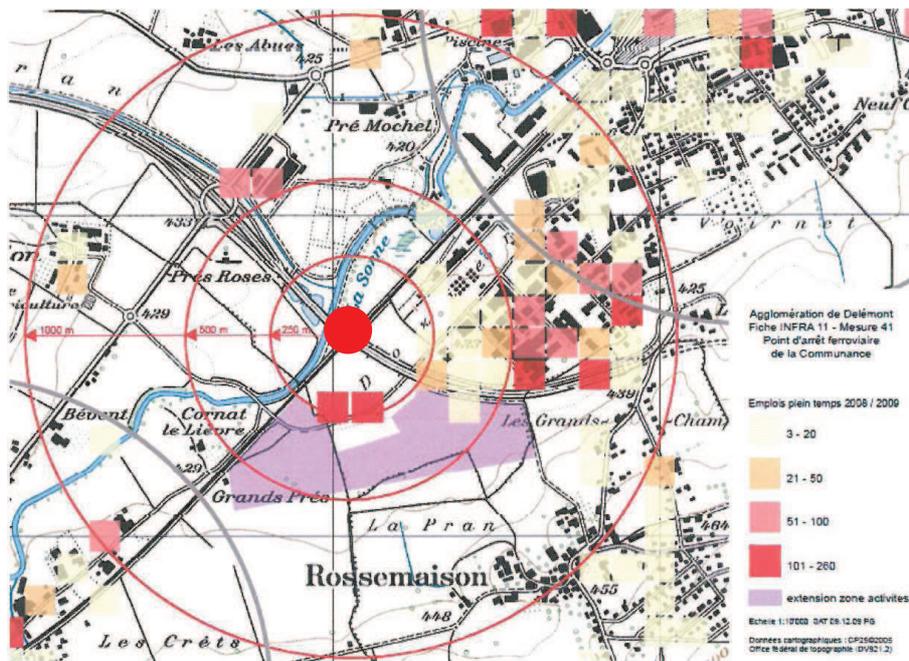
COORDINATION	
Instance responsable	TEN
Chef de projet	David Asséo
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, CFF, CJ
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, CFF, ARE

Priorité	A	
Horizon	début travaux	2015-2016
	mise en service	2015-2016
Mesures connexes (PA2)	34, 39	
Estimation des coûts	3.0 mio CHF	

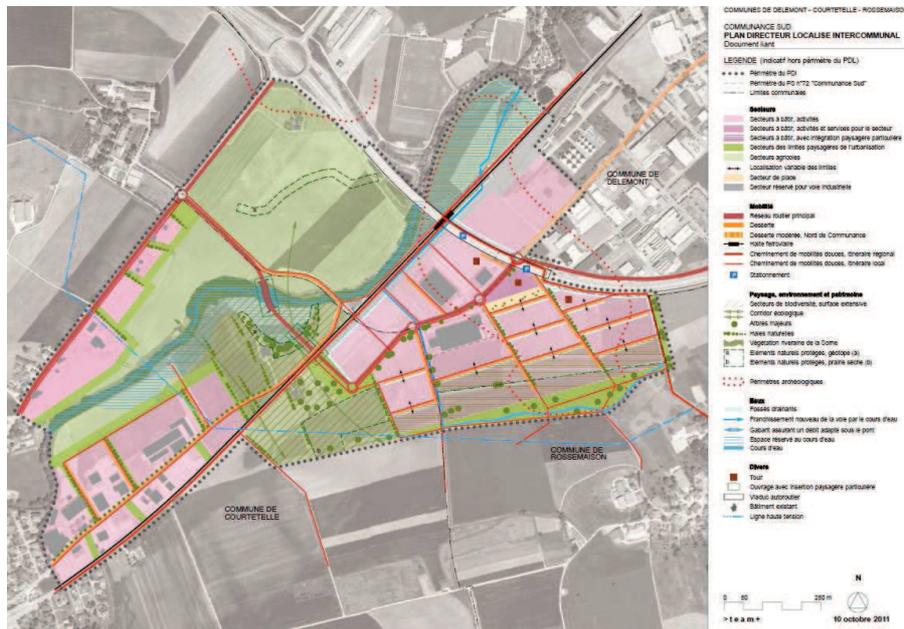
ILLUSTRATION



Localisation des emplois :



Plan directeur localisé La Communance Sud :



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

La création d'un point d'arrêt ferroviaire vise à améliorer l'accessibilité de la zone Ouest de Delémont et la vitesse commerciale pour y accéder. Les secteurs pouvant être desservis par le nouvel arrêt sont ceux de la Communance (zone d'activités, zone d'habitation) et des établissements de formation situés au Nord de la voie de chemin de fer.

La cadence de cette halte dépend des possibilités découlant des concepts d'horaire. Avec l'horaire actuel, il s'avérerait difficile d'y arrêter des trains S3. Dans les concepts d'offre future, la cadence de cette halte devra être intégrée au réseau et évaluée. La réouverture de la ligne Delle-Belfort, prévue est 2016, ainsi que le concept "Romandie 2^{ème} phase", dont la mise en œuvre se situe à l'horizon 2016-2020, vont nécessiter une refonte profonde de la desserte ferroviaire cantonale sur laquelle s'intégrera la mesure 41. L'interaction avec mobilité douce et TP est à évaluer (mesure 39, ligne bus de la Communance). Les études de faisabilité de la mesure 41 ont été réalisées en 2009-2010.

La mesure 41 prévoit :

- La création d'une nouvelle halte ferroviaire avec aménagement de quais de part et d'autre de la voie ;
- La construction d'un passage dénivelé pour liaison Nord-Sud avec accès aux quais. Aménagements à déterminer selon possibilités: escaliers, rampes, ascenseur, accès et/ou traversée cyclable (lien mesure 39), interface d'échange TP (train-bus).

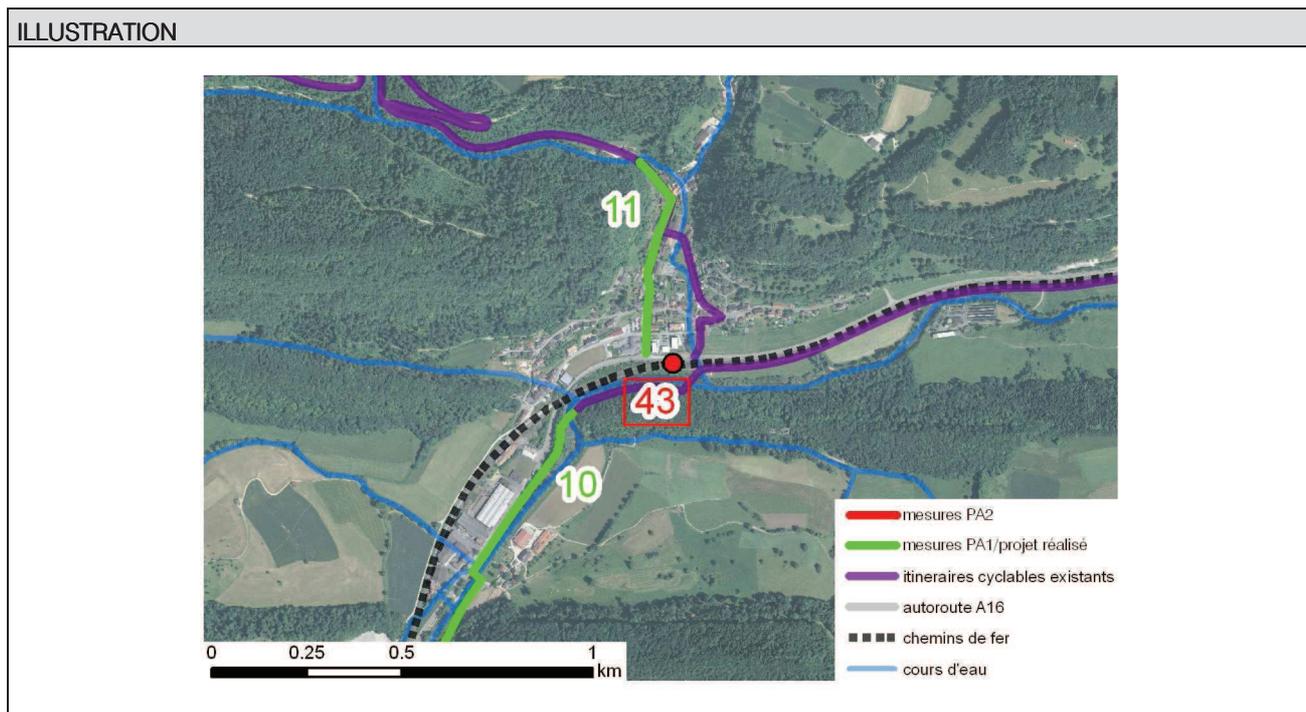
EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la desserte de l'agglomération avec le réseau ferroviaire existant (aménagement d'un nouvel arrêt RER).
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Augmentation de l'attractivité de la zone d'activités de la Communance, au centre de l'agglomération.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	---
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Favorise le transfert modal en faveur de transports publics.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	TEN	A définir
2. Avant-projet	TEN	A définir
3. Dépôt public	TEN	A définir
4. Traitement des oppositions	TEN	A définir
5. Approbation du projet	TEN	A définir
6. Décision(s) de financement	TEN	A définir
7. Début des travaux	-	2015-2016

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Delémont	UETP	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
RCJU	DEE	A définir
CFF	-	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	TEN
Chef de projet	David Asséo
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, PCH, CFF
Instance(s) de décision	Commune de Soyhières, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE, OFT

Priorité	B	
Horizon	début travaux	2019-2022
	mise en service	2019-2022
Mesures connexes (PA2)	-	
Estimation des coûts	1.9 mio CHF	



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

La mesure 43 prévoit la réouverture du point d'arrêt CFF de Soyhières :

- Remise en état du quai voyageurs et de l'espace d'attente aux standards RV05 ;
- Remise en état des accès (rampe et sous-voies).

Une étude est actuellement en cours afin de déterminer les variantes du réaménagement de la gare de Soyhières et ses installations. Pour réaliser cette mesure, il faudrait pouvoir garantir que l'arrêt du S3 à Soyhières ne mette pas en danger la correspondance ferroviaire actuelle à Delémont entre le S3 et le RE en direction de Bienne, correspondance qui a un plus haut degré de priorité.

La réouverture de la ligne Delle-Belfort, prévue est 2016, ainsi que le concept "Romandie 2^{ème} phase", dont la mise en œuvre se situe à l'horizon 2016-2020, vont nécessiter une refonte profonde de la desserte ferroviaire cantonale sur laquelle s'intégrerait, dans la mesure du possible, la mesure 43.

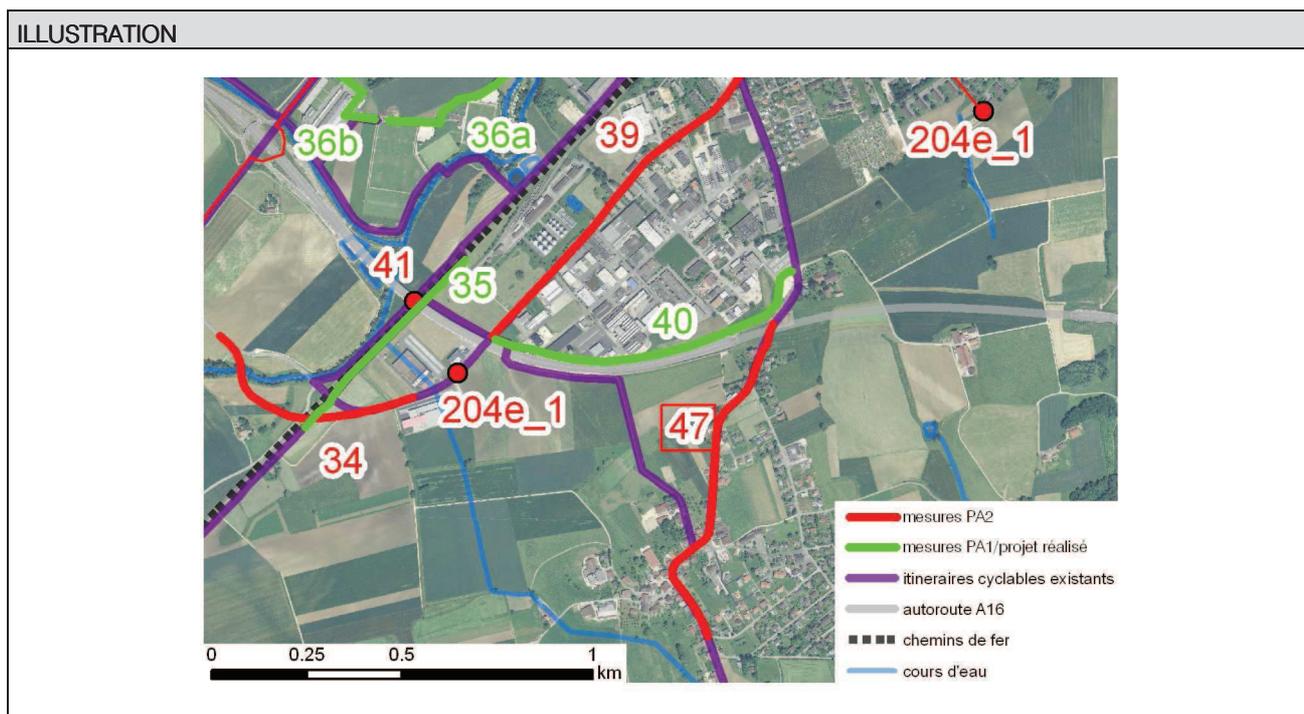
Pour autant que les études et les correspondances avec d'autres lignes le permettent, la réalisation de la mesure 43 est donc planifiée à l'horizon 2019-2022.

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la desserte de l'agglomération avec le réseau ferroviaire existant (aménagement de nouveaux arrêts RER).
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Attractivité du centre de la commune de Soyhières pour l'habitat.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	---
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Favorise le transfert modal en faveur de transports publics.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	Commune de Soyhières	A définir
2. Avant-projet	TEN, Commune de Soyhières	A définir
3. Dépôt public	TEN	A définir
4. Traitement des oppositions	TEN	A définir
5. Approbation du projet	RCJU, CFF, Commune de Soyhières	A définir
6. Décision(s) de financement	RCJU	A définir
7. Début des travaux	-	2019 - 2022

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Soyhières	-	A définir
RCJU	DEE	A définir
CFF	-	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION		Priorité	B
Instance responsable	PCH	Horizon	début travaux 2019
Chef de projet	Jean-Philippe Chollet		mise en service 2021
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, ECR	Mesures connexes (PA2)	28, 202
Instance(s) de décision	Commune de Rossemaison, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Estimation des coûts	2.0 mio CHF



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

Les communes subissent le trafic de transit en provenance des communes plus périphériques (5'600 véh/jour à Vicques, 5'400 véh/jour à Develier, 2'800 véh/jour à Rossemaison), posant des problèmes significatifs en termes d'attractivité et de sécurité :

- Modération du trafic à l'entrée des villages et mesures ponctuelles de réaménagement de chaussées (élargissement des espaces piétons, sécurisation pour piétons et cycles).

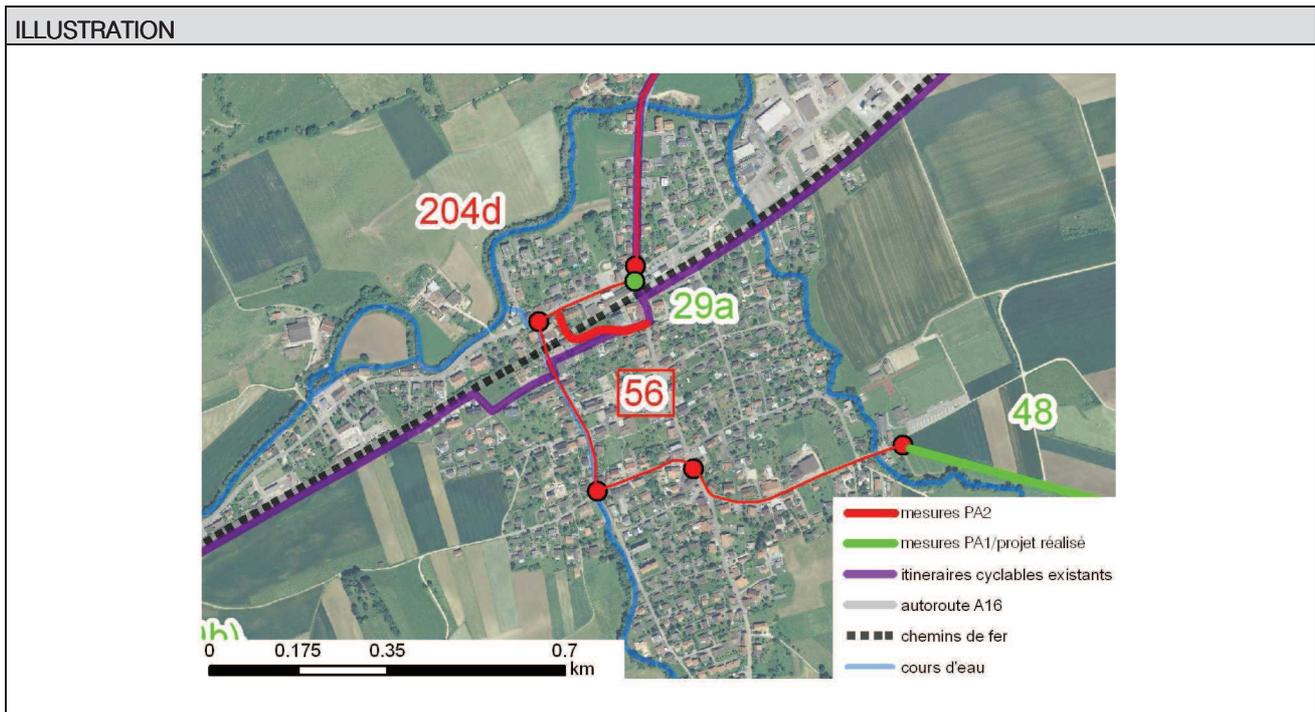
EFFICACITE

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces pour l'accès aux écoles, aux services de proximité et aux transports publics.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Amélioration de l'attractivité des centres des villages (densification et réhabilitation du bâti ancien, mise en valeur de l'espace public).
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier et sécurisation des déplacements à pied et en vélo.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation aux déplacements à pied et en vélo à l'intérieur des localités, dissuasion du recours à la voiture, attractivité et sécurité de l'accès aux arrêts de bus.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	RCJU, Commune de Rossemaison	2016
2. Avant-projet	SAT, PCH, Commune de Rossemaison	2017
3. Dépôt public	PCH	2018
4. Traitement des oppositions	PCH	2018
5. Approbation du projet	RCJU	2018
6. Décision(s) de financement	RCJU, Commune de Rossemaison	2019
7. Début des travaux	-	2019

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Rossemaison	-	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION		Priorité	C
Instance responsable	Commune de Courtételle, PCH	Horizon	début travaux 2023-2026
Chef de projet	Commune de Courtételle		mise en service 2026-2029
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, ECR, TEN, CFF	Mesures connexes (PA2)	-
Instance(s) de décision	Commune de Courtételle , RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Estimation des coûts	5.0 mio CHF



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

Le village de Courtételle est en très grande partie isolé du reste de la vallée de Delémont par la ligne de chemin de fer. Cette situation perturbe le trafic automobile, cyclable et piéton pour les personnes se rendant en dehors de la localité ou voulant passer de la partie Nord à la partie Sud et inversement.

La durée de fermeture des barrières est importante et particulièrement aux heures de pointe. Par exemple, elles sont baissées plusieurs minutes à 07h08, 07h15, 07h24, 07h33, 07h45 et 07h50. Durant ces périodes, les voitures sont stockées parfois sur plusieurs centaines de mètres et le carrefour devant la gare ne permet plus l'écoulement de trafic de transit Delémont-Bassecourt. Ces engorgements créent de l'insécurité pour les deux-roues.

L'aménagement d'un troisième rail pour les CJ va encore légèrement augmenter les temps de fermeture des barrières à l'horizon 2020-2025.

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Fluidification du trafic automobile.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	En améliorant des conditions de mobilité en direction du centre du village on favorise un développement vers l'intérieur.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la qualité, de l'accessibilité et de la sécurité de tous les usagers de la route.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Favoriser une circulation fluide en évitant un stationnement régulier devant les barrières, cause de pollution atmosphérique.

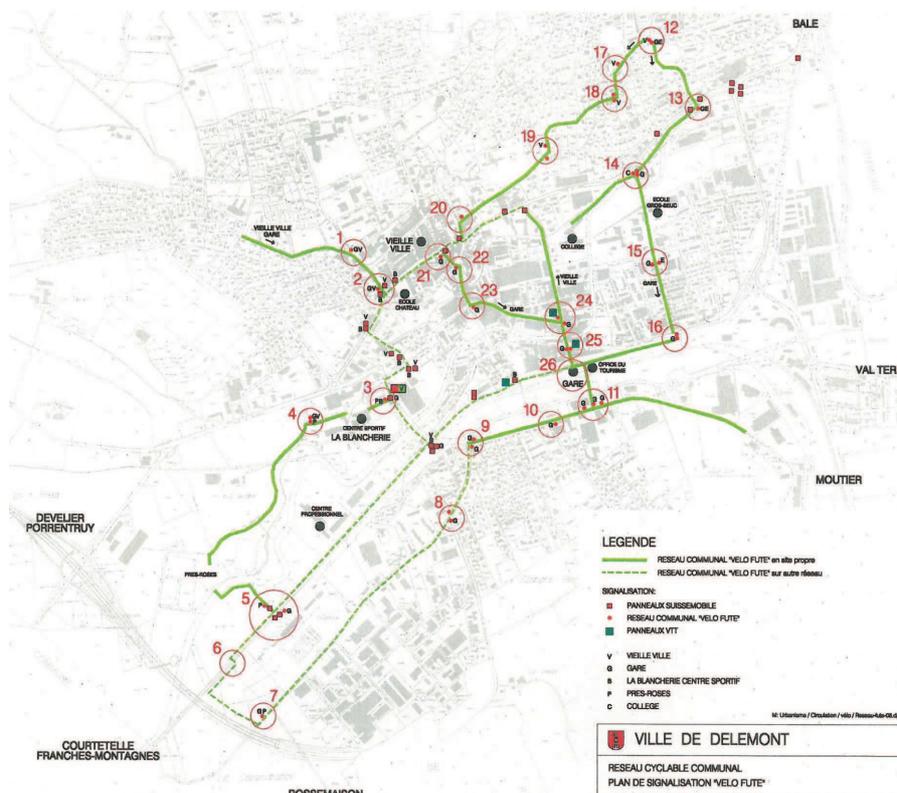
ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	RCJU, Commune de Courtételle	2019
2. Avant-projet	SAT, PCH, Commune de Courtételle	2020
3. Dépôt public	PCH	2021
4. Traitement des oppositions	PCH	2021
5. Approbation du projet	RCJU, Commune de Courtételle	2022
6. Décision(s) de financement	RCJU, Commune de Courtételle	2022
7. Début des travaux	-	2023-2026

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Courtételle	-	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION		Priorité	A/B
Instance responsable	UETP Delémont	Horizon	début travaux 2015-2022
Chef de projet	Hubert Jaquier		mise en service 2015-2022
Instance(s) de collaboration	SAT	Mesures connexes (PA2) Toutes celles liées au centre-ville	
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Estimation des coûts 0.5 mio CHF	

ILLUSTRATION

Réseau cyclable communal de Delémont, Plan de signalisation "Vélo futé" :



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

L'amélioration des systèmes de transport passe par une augmentation de l'utilisation des modes de transports doux, lesquels réduisent le bruit, la pollution et la congestion du trafic tout en promouvant la santé. Le vélo est une composante essentielle de la mobilité douce. Avec l'amélioration qualitative et quantitative du réseau cyclable (sécurisation et augmentation des itinéraires cyclables), la mise à disposition de places de stationnement pour les vélos représente une part importante du potentiel de report modal vers les modes de transports plus économes en énergie et en espace.

L'OFROU, qui s'occupe entre autre(s) de la politique de la Confédération en matière de mobilité douce, considère la problématique du stationnement des vélos aussi importante dans le choix du vélo comme moyen de déplacement, que l'offre en itinéraires cyclables. L'office fédéral a publié en 2008 un manuel pour la pratique en matière de stationnement des vélos¹, ainsi que des recommandations pour le recensement des parkings à vélos publics en mars 2010. Ces documents servent de référence en matière de parkings à vélos.

¹ OFROU, 2008, "Stationnement des vélos – Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation", Berne : <http://www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00482/index.html?lang=fr>

Le monitoring et contrôle des effets des projets d'agglomération (MOCA), organe interne à l'ARE, s'intéresse de près à la problématique du recensement des parkings à vélos et réfléchit à l'élaboration d'un indicateur pertinent pour mesurer la qualité des projets d'agglomération de deuxième génération (2015-2018). Le MOCA étant réexaminé par l'ARE fin 2010, il se peut que le recensement des parkings à vélos soit une mesure contraignante pour l'obtention du cofinancement fédéral des futurs projets d'agglomération. La ville de Delémont a déjà établi ce recensement en 2011.

Le recensement envisagé entend faire l'état des lieux en matière de stationnement des vélos ouverts au public ou sur la voie publique, et cela dans toutes les communes de l'agglomération de Delémont, qu'ils soient existants (évaluation de l'offre) ou « sauvage » (évaluation de la demande). L'étude des résultats du recensement mettra en lumière les lacunes en la matière, ce qui permettra l'élaboration de mesures visant à améliorer l'offre en mobilité douce dans une vision transversale du territoire. En effet, l'harmonisation de ces parkings avec les dessertes en transports publics, les itinéraires cyclables et les cheminements piétons est indispensable pour le développement d'une politique des transports durable et cohérente. De plus, la localisation des logements, commerces, zones de loisirs et pôles de correspondance, pour ne citer que les lieux principaux pour l'accueil d'un parking à vélos, entre dans la réflexion pour une planification territoriale cohérente et durable.

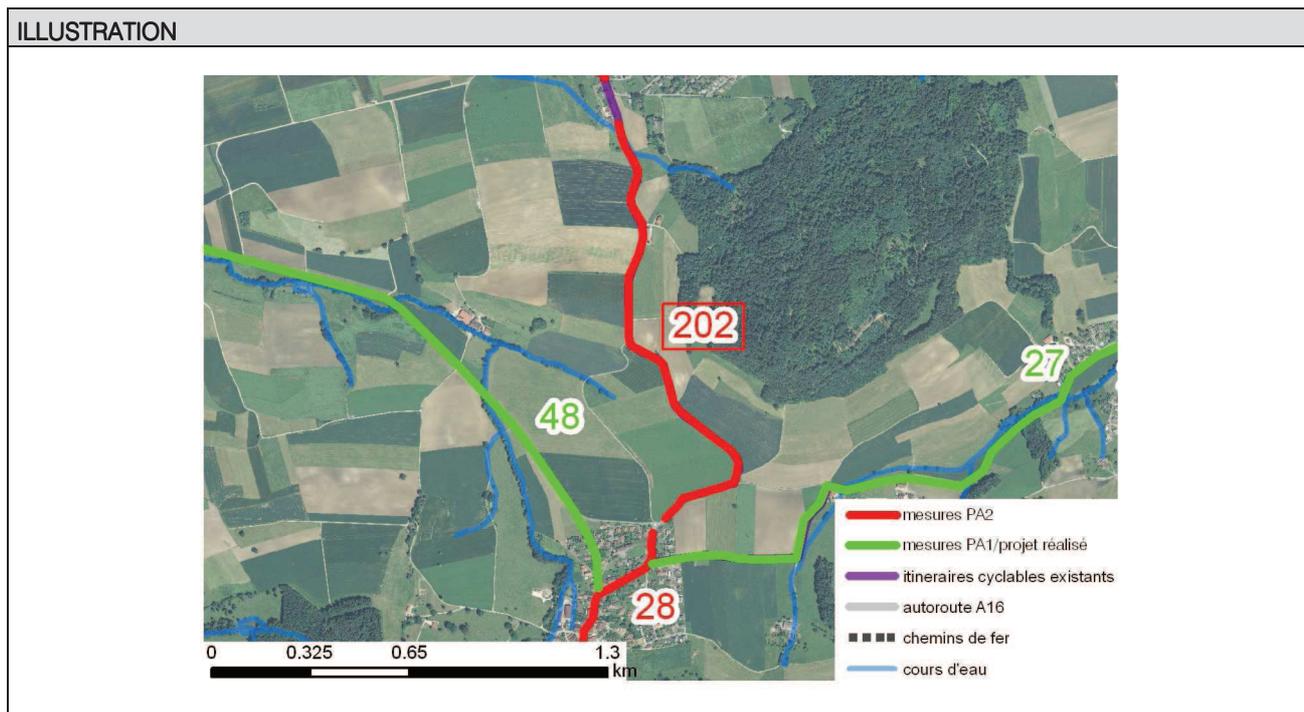
Même si le potentiel de report modal vers la mobilité douce n'est pas aussi élevé que dans les grandes agglomérations de Suisse, l'agglomération de Delémont doit s'efforcer de limiter l'utilisation des transports individuels pour améliorer la qualité de vie. Le recensement du stationnement des vélos fait partie intégrante de cette stratégie de promotion de la mobilité douce, laquelle repose sur les principes du développement urbain durable. Ce recensement est un instrument de gestion de la mobilité douce qui permettra de déceler les lacunes en la matière, d'améliorer l'offre en mobilité douce et donc l'ensemble du système de transport de l'agglomération delémontaise. En 2011, la ville de Delémont a été la première commune à procéder au recensement de ses parkings à vélo et à localiser tous ceux qui ne répondent pas aux standards de confort et de sécurité. Au total, cela représente plusieurs centaines de places de stationnement pour le vélo qui doivent être adaptées, sécurisées, voire couvertes.

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'offre en stationnement pour les cycles dans l'agglomération.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité du centre-ville (terrains libres et friches urbaines à valoriser) en tant que lieu de vie, de détente, de loisirs et de travail.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort pour les cyclistes en général.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	UETP	Dès 2015
2. Avant-projet	UETP	-
3. Dépôt public	UETP	-
4. Traitement des oppositions	UETP	-
5. Approbation du projet	UETP	-
6. Décision(s) de financement	UETP	-
7. Début des travaux	-	Dès 2018

REPARTITION DES COÛTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Delémont	UETP	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION		Priorité	B
Instance responsable	PCH	Horizon	début travaux 2019
Chef de projet	Jean-Philippe Chollet		mise en service 2020
Instance(s) de collaboration	SAT, ECR, ENV	Mesures connexes (PA2) 28, 47	
Instance(s) de décision	Communes de Châtillon et Rossemaison, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Estimation des coûts 0.7 mio CHF	



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

La mesure 202 propose une liaison pour les cycles entre les villages de Châtillon et Rossemaison. Elle se connecte au Sud par la mesure 28 (Traversée de la localité à Châtillon) et au Nord par la mesure 47 (Traversée de la localité à Rossemaison). Globalement, la mesure 202 permet un accès direct et sécurisé pour les cycles au centre de l'agglomération depuis Châtillon.

EFFICACITE

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable régional améliorant la sécurité et la continuité du réseau cyclable destiné aux déplacements professionnels ou de loisirs.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	---
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité des cyclistes.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens professionnels.

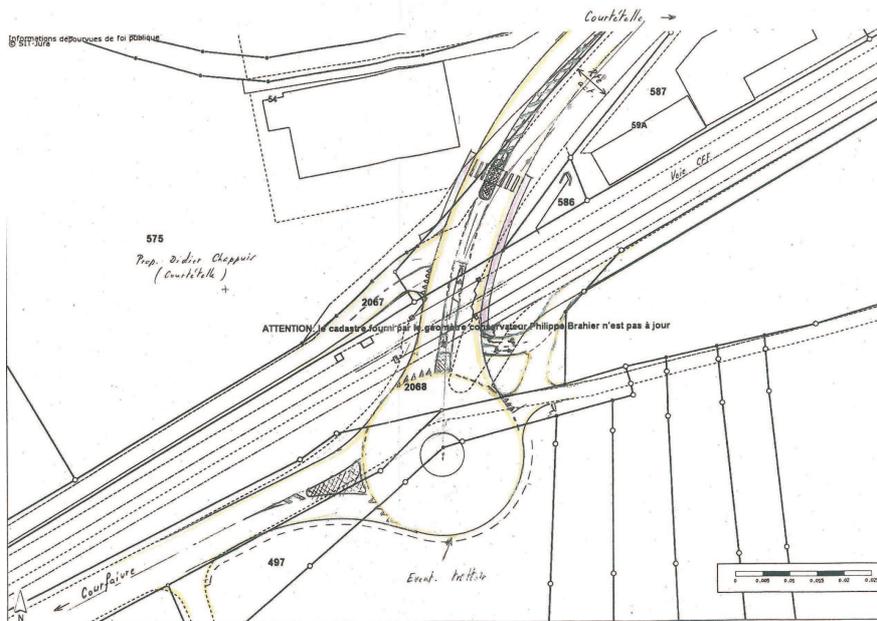
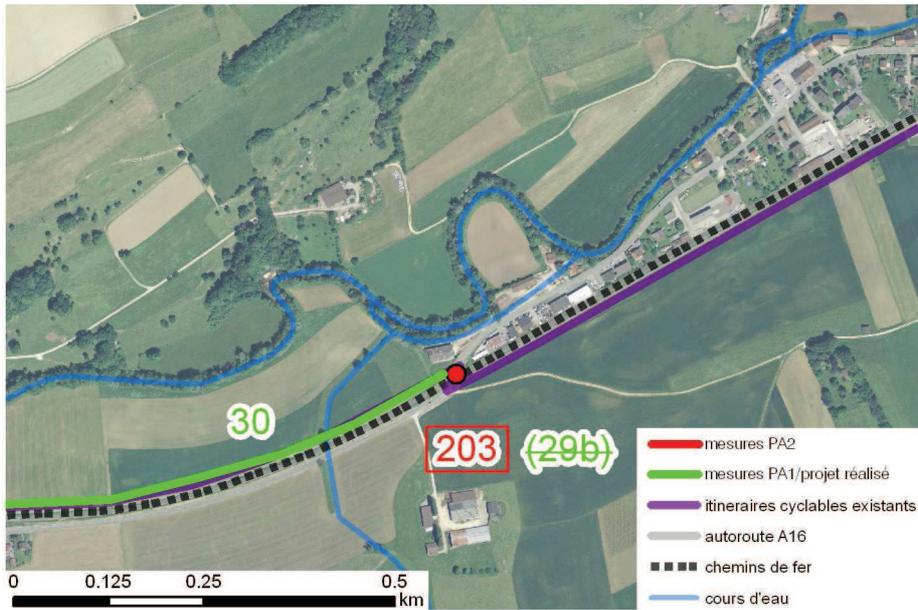
ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	PCH/Communes	2017
2. Avant-projet, mise ne priorité 1 PSIC	PCH, SAT, GVT	2017
3. Dépôt public	PCH	2017
4. Traitement des oppositions	PCH	2018
5. Approbation du projet	RCJU/Communes	2018
6. Décision(s) de financement	RCJU, Communes	2018
7. Début des travaux	-	2019

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Châtillon	-	A définir
Commune de Rossemaison	-	A définir
RCJU	DEE	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	PCH
Chef de projet	Jean-Philippe Chollet
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV
Instance(s) de décision	Commune de Courtételle, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité	B	
Horizon	début travaux	2020-2022
	mise en service	2021-2023
Mesures connexes (PA2)	-	
Estimation des coûts	0.6 mio CHF	

ILLUSTRATION



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE
<p>Suite à l'ouverture de l'A16 entre Delémont et Porrentruy, le trafic a fortement diminué dans le village de Courtételle (TJM 10'000).</p> <p>Au vu de la complexité de la situation, l'opportunité de traverser le passage par un sous-voie a été écartée. Les deux rampes d'accès courbées, le tronçon souterrain et les manœuvres délicates demandées aux cyclistes n'ont pas été jugées attractives. La situation hydrogéologique de l'ouvrage nécessiterait une construction massive étanche qui demanderait la fermeture de la route cantonale et des voies ferrées pendant les travaux.</p> <p>La mesure 203 remplace une partie de la mesure 29b du PA1 (Porte d'entrée Sud-Ouest sur route cantonale H18 à Courtételle). La configuration actuelle fait déjà, dans une large mesure, office de porte d'entrée par le croisement de la route avec la voie ferrée. La mesure 203 prévoit l'adaptation de la route cantonale H18 par l'aménagement d'un giratoire au sud de la voie CFF, ce qui a pour but d'améliorer sensiblement la sécurité des deux-roues et piétons.</p>

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Amélioration de l'attractivité par les cycles du centre des villages de Courtételle et Courfaivre.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier et sécurisation des déplacements à pied et à vélo.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation aux déplacements à pied et à vélo à l'extérieur des localités, dissuasion du recours à la voiture.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	DEE/PCH/Commune de Courtételle	2016
2. Avant-projet	DEE/SAT/Commune de Courtételle	2017
3. Dépôt public	PCH/Commune de Courtételle	2018
4. Traitement des oppositions	PCH/Commune de Courtételle	2018
5. Approbation du projet	PCH/DEE/PCH/SAT/Commune de Courtételle	2019
6. Décision(s) de financement	Parlement/Commune de Courtételle	2019
7. Début des travaux	-	2020

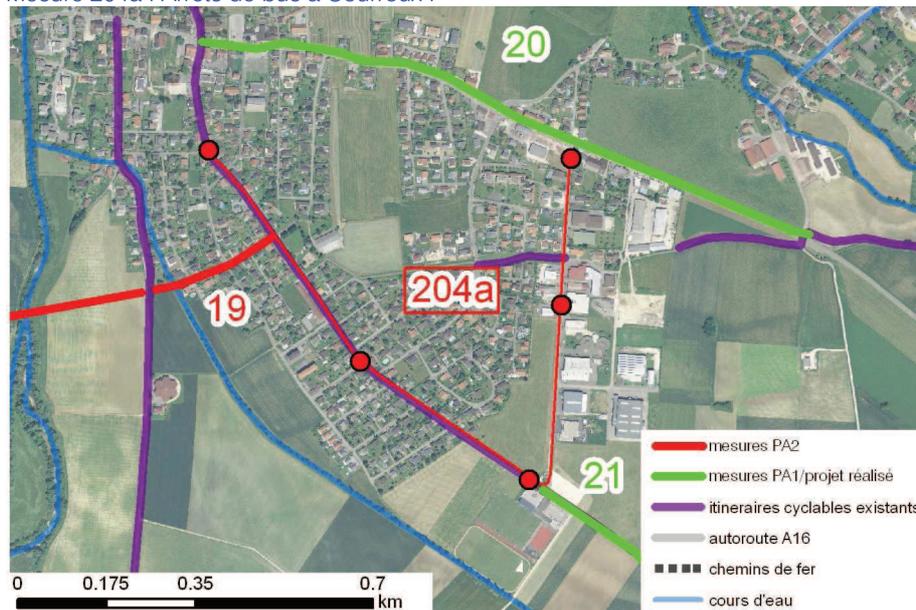
REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Courtételle	-	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	TEN
Chef de projet	David Asséo
Instance(s) de collaboration	SAT, ENV, PCH
Instance(s) de décision	Communes concernées, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité	A/B	
Horizon	début travaux	2015-2022
	mise en service	2015-2022
Mesures connexes (PA2)	-	
Estimation des coûts	3.25 mio CHF	

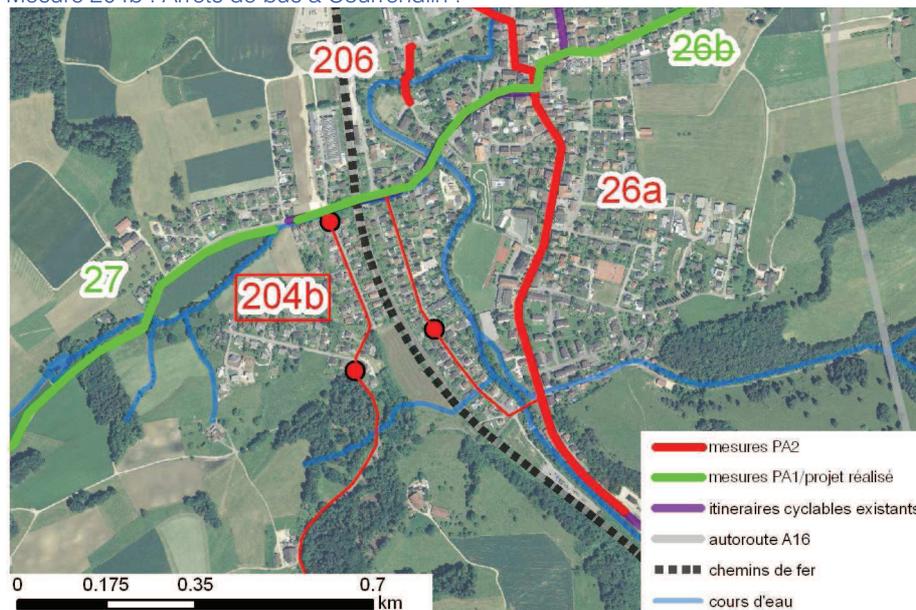
ILLUSTRATION

Mesure 204a : Arrêts de bus à Courroux :



Infrastructures :
 • 5 arrêts de bus doubles
 Coût total : 0.35 mio CHF

Mesure 204b : Arrêts de bus à Courrendlin :



Infrastructures :
 • 3 arrêts de bus doubles
 Coût total : 0.21 mio CHF

Mesure 204c : Terminus à Vellerat :

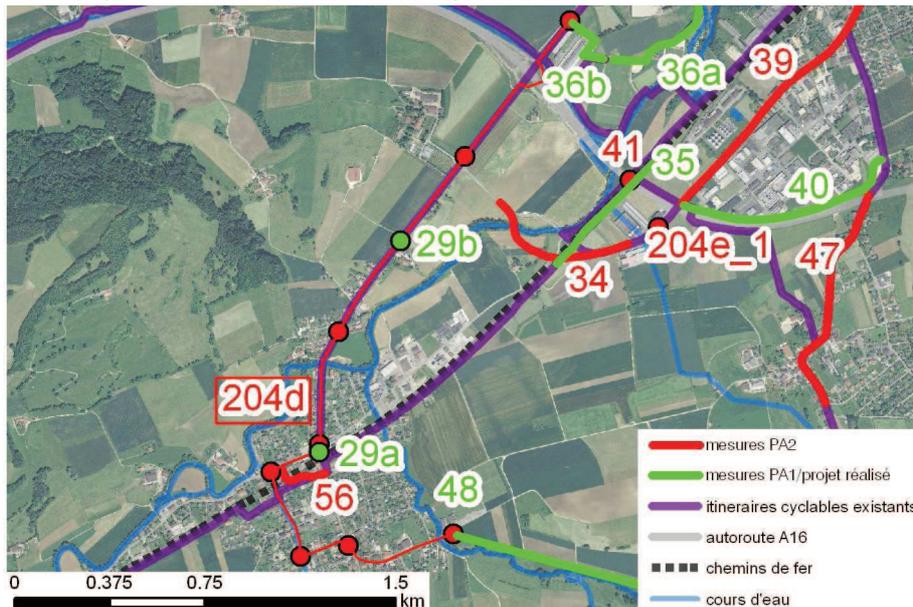


Infrastructures :

- 1 terminus

Coût total : 0.30 mio CHF

Mesure 204d : Arrêts de bus et terminus à Courtételle :



Infrastructures :

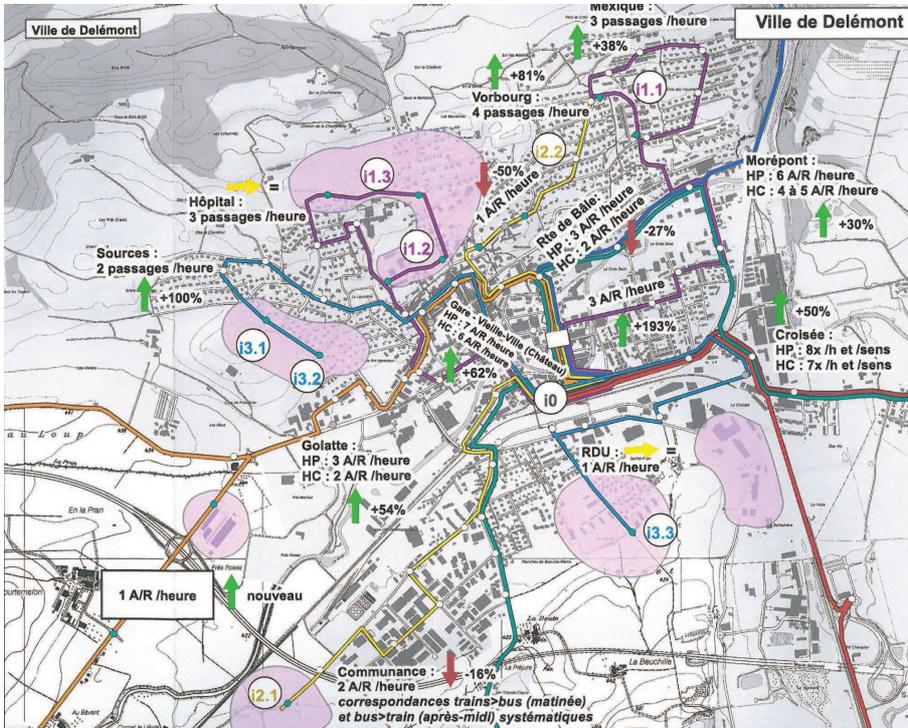
- 7 arrêts de bus doubles
- 1 terminus

Coût total : 0.79 mio CHF

Le terminus à la sortie du village en direction de Châtillon fait également office de porte d'entrée Sud-Est du village.

Mesure 204e : Arrêts et terminus de bus à Delémont :

Les études effectuées sur le réseau de transport de l'agglomération ont encore identifiées 10 nouveaux arrêts et 3 nouveaux terminus sur le territoire de la commune de Delémont :



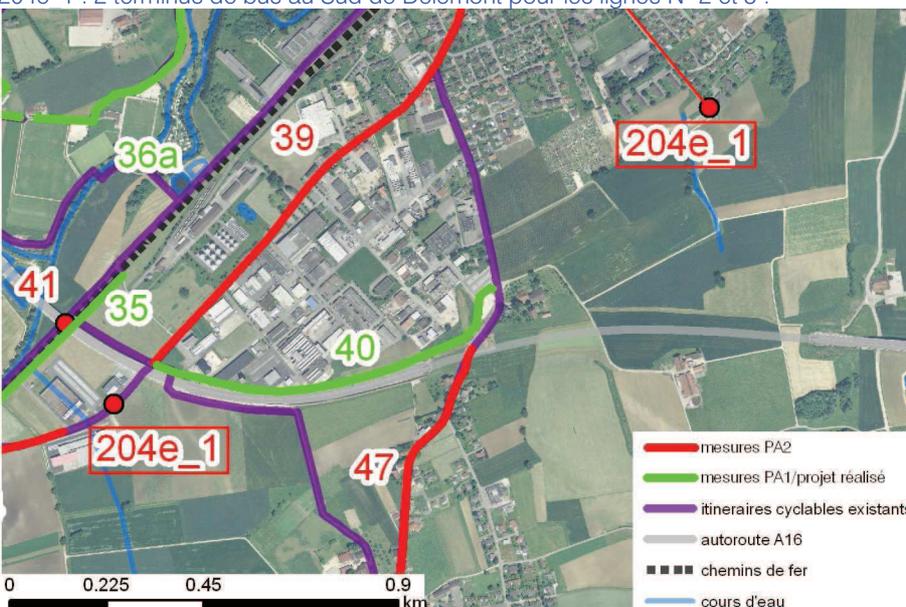
Infrastructures :

- 10 arrêts de bus doubles
- 3 terminus

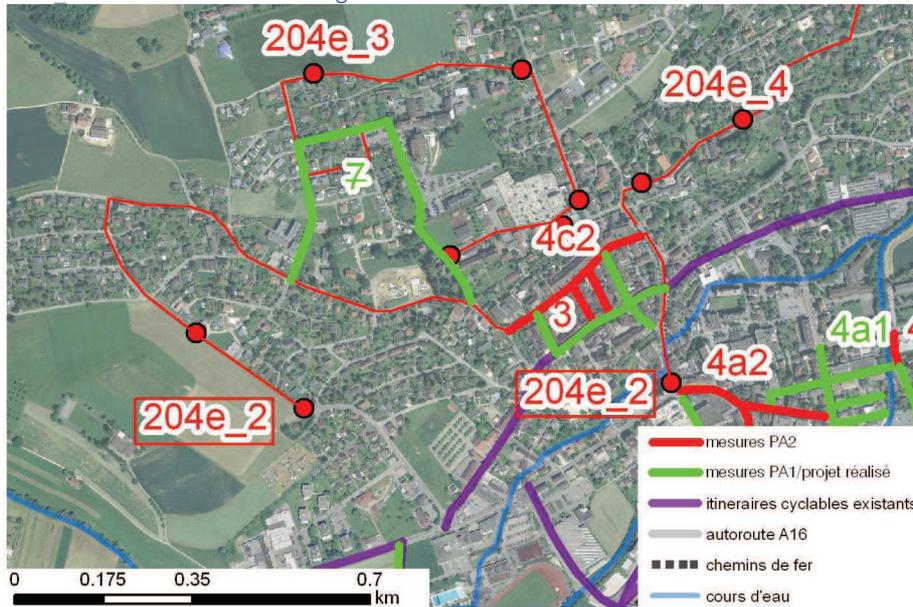
Coût total : 1.6 mio CHF

Dans le détail, la mesure 204e se décline en cinq sous-mesures :

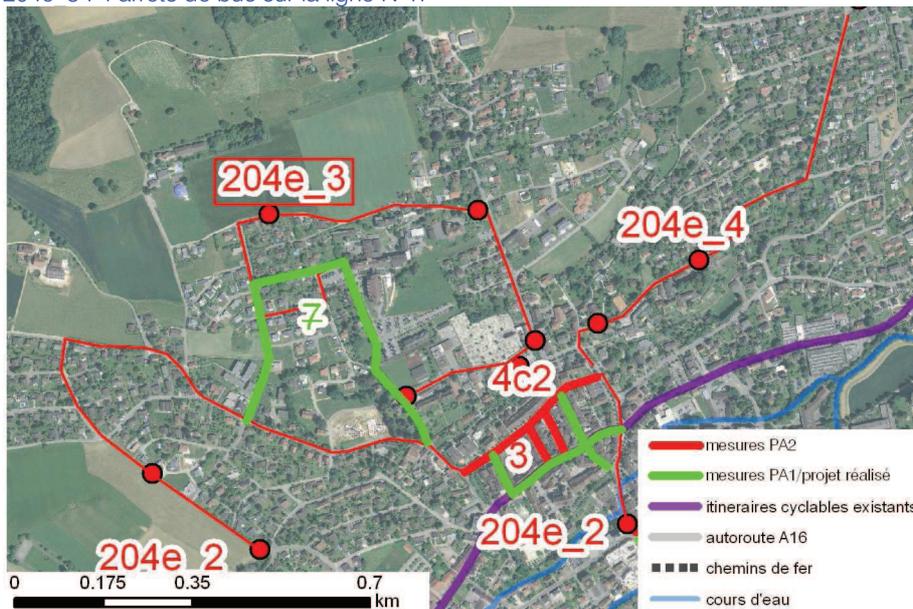
204e 1 : 2 terminus de bus au Sud de Delémont pour les lignes N° 2 et 3 :



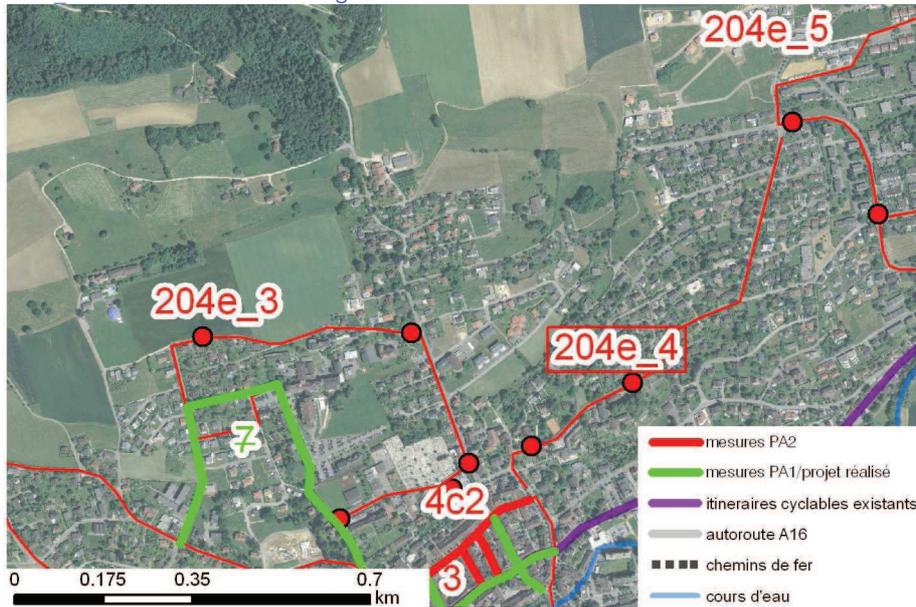
204e 2 : 3 arrêts de bus sur la ligne N° 3 :



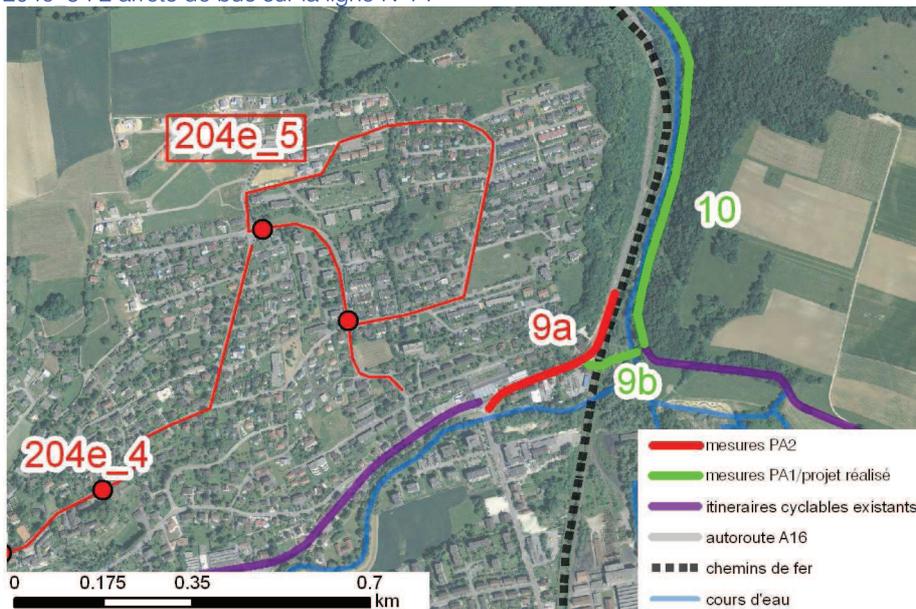
204e 3 : 4 arrêts de bus sur la ligne N°1:



204e 4 : 2 arrêts de bus sur la ligne N° 2 :



204e 5 : 2 arrêts de bus sur la ligne N°1 :



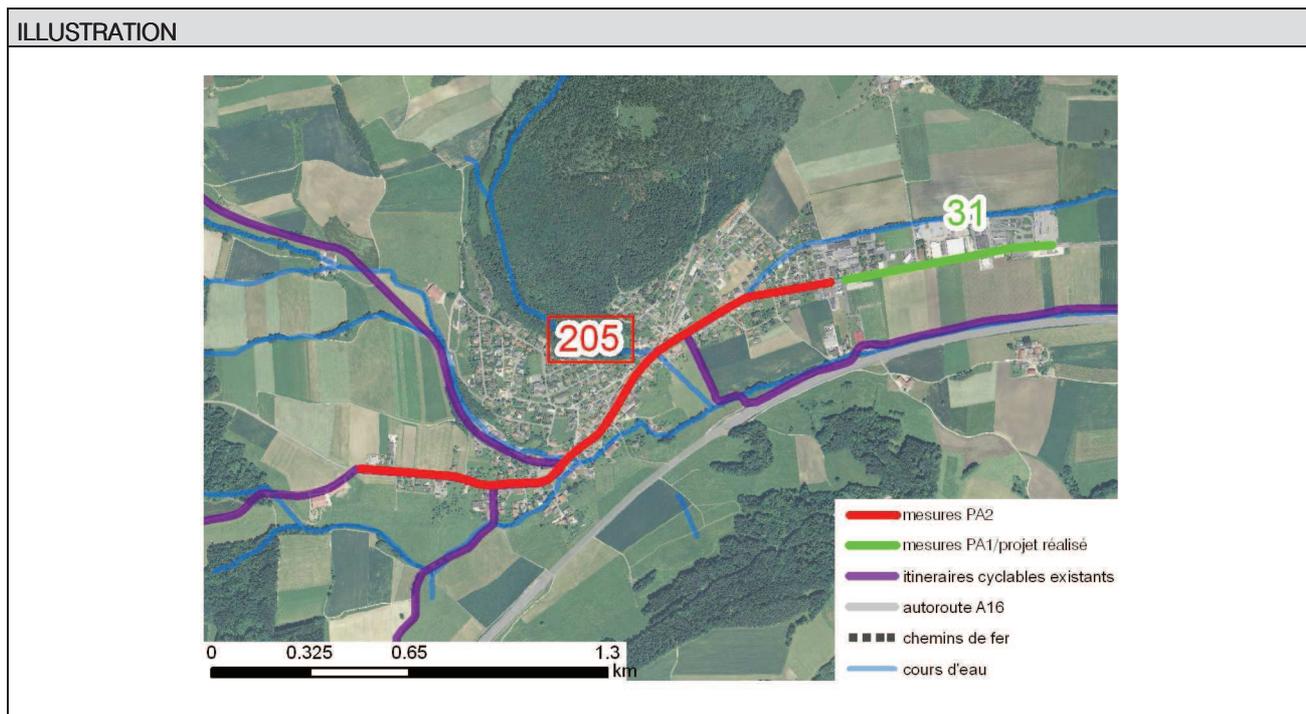
DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE
<p>L'agglomération mène des études depuis 2011 sur le réseau de transports publics de son territoire. Elle a mandaté le Bureau SD Ingénierie de Neuchâtel pour analyser l'offre et la demande actuelle et améliorer la rentabilité des lignes de bus de l'agglomération. Les études propose de redistribuer l'offre en transports publics, de la renforcer ou la consolider dans le périmètre d'agglomération et d'améliorer la répartition spatiale et temporelle de l'offre ainsi que la coordination entre les différents types de transports publics (lignes TUD, lignes régionales, bus, trains). Le but est moins d'augmenter le nombre de lignes de bus que d'en accroître l'efficacité.</p> <p>La mesure 204 se subdivise en cinq mesures distinctes (204a, 204b, 204c, 204d et 204e) et représente les besoins infrastructurelles identifiés par les études. Les mesures proposées déplacent certaines lignes et créent un nombre limité d'infrastructures légères et peu coûteuses. Elles sont fortement dépendantes de la réalisation des mesures 54 (aménagement de nouveaux arrêts de bus), 12 (itinéraire cyclable sur route cantonale 250.2, porte d'entrée Est) et 55 (accélération des bus à l'entrée Sud-Est de Delémont), inscrites au PA1.</p>

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Optimisation de l'offre en transports publics. Attractivité accrue des bus dans les villages concernés (desserte systématique aller-retour).
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Augmentation de l'accessibilité par bus des secteurs les plus denses en assurant une desserte minimum de toutes les communes de l'agglomération.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	---
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation des transports publics pour les déplacements quotidiens et dissuasion du recours à la mobilité individuelle motorisée.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	RCJU, communes concernées	A définir
2. Avant-projet	RCJU, communes concernées	A définir
3. Dépôt public	TEN	A définir
4. Traitement des oppositions	TEN	A définir
5. Approbation du projet	RCJU, communes concernées	A définir
6. Décision(s) de financement	TEN	A définir
7. Début des travaux	-	2015-2022
REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Communes concernées	-	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	PCH
Chef de projet	Jean-Philippe Chollet
Instance(s) de collaboration	SAT
Instance(s) de décision	Commune de Develier, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE

Priorité	B	
Horizon	début travaux	2019
	mise en service	2020
Mesures connexes (PA2)	-	
Estimation des coûts	1.03 mio CHF	



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

La mesure 31 "Traversée de la localité" du PA1 n'est pas complètement réalisée, seule l'entrée Est du village a été réalisée en 2008. La route cantonale (RC6) qui traverse le village de Develier constitue la route de réserve en cas de fermeture des tunnels autoroutiers du Mont-Terri et du Mont-Russelin. Cette route requiert donc un statut particulier et un intérêt pour l'accessibilité du district de Porrentruy par l'ensemble des communes de la vallée de Delémont.

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces pour l'accès aux écoles, aux services de proximité et aux transports publics.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Amélioration de l'attractivité des centres du village et mise en valeur de l'espace public.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier et sécurisation des déplacements à pied et à vélo.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation aux déplacements à pied et à vélo à l'intérieur de la localité, dissuasion du recours à la voiture, attractivité et sécurité de l'accès aux arrêts de bus.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	RCJU	2016
2. Avant-projet	PCH	2017
3. Dépôt public	PCH	2017
4. Traitement des oppositions	PCH	2018
5. Approbation du projet	Commune de Develier, RCJU, Syndicat d'agglomération	2018
6. Décision(s) de financement	Commune de Develier, RCJU	2018
7. Début des travaux	-	2019

REPARTITION DES COÛTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Develier	-	A définir
RCJU	DEE	A définir
Agglomération	Syndicat d'agglomération	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION		Priorité	A
Instance responsable	Commune de Courrendlin	Horizon	début travaux 2015-2018
Chef de projet	Commune de Courrendlin		mise en service 2015-2018
Instance(s) de collaboration	SAT, PCH	Mesures connexes (PA2) -	
Instance(s) de décision	Commune de Courrendlin, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Estimation des coûts 0.5 mio CHF	



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

En cohérence avec la construction de six immeubles locatifs (72 appartements) dans le secteur Sur Farrère (au Nord de la passerelle prévue) et la construction de trois immeubles locatifs (42 appartements), la commune de Courrendlin souhaite réaliser une passerelle sur la Birse destinée à la mobilité douce.

Cette réalisation connecte les secteurs d'habitation du Nord du village avec ceux des écoles et des commerces du centre du village. Cette liaison directe sécurise les déplacements des enfants aux écoles infantine, primaire et secondaire sans emprunter les trottoirs de la route cantonale à fort trafic.

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité du centre du village (liaison Nord-Sud).
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité du centre du village.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort pour toutes les formes de mobilité douce.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce et des transports publics.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Crédit d'étude	Commune de Courrendlin	A définir
2. Avant-projet	Commune de Courrendlin	A définir
3. Dépôt public	Commune de Courrendlin	A définir
4. Traitement des oppositions	Commune de Courrendlin	A définir
5. Approbation du projet	Commune de Courrendlin	A définir
6. Décision(s) de financement	Commune de Courrendlin	A définir
7. Début des travaux	-	2015-2018

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Commune de Courrendlin	-	A définir
RCJU	DEE	A définir
Cofinancement fédéral	ARE	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	SAT
Chef de projet	-
Instance(s) de collaboration	SAT, TEN, PCH, ENV
Instance(s) de décision	DEE, SAT

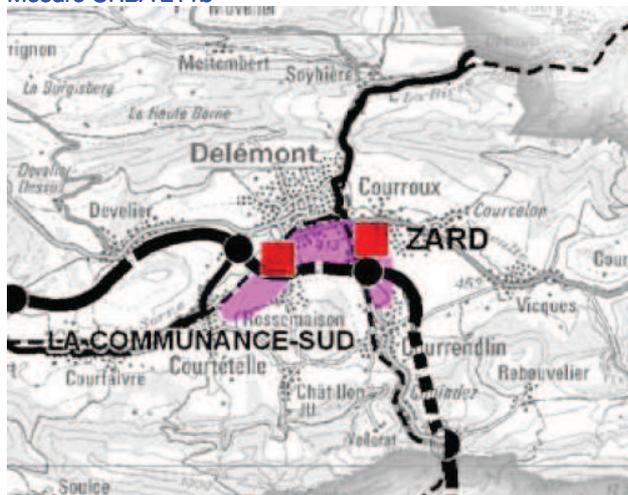
Priorité		A
Horizon	début travaux	2011
	mise en service	2012
Mesures connexes (PA2)		URBA 212

ILLUSTRATION

Mesure URBA 211a

Niveau de service de l'arrêt correspondant aux niveaux du plan directeur cantonal (voir carte de la fiche 2.02)	Moyen de transport et cadence	Accessibilité de l'arrêt (distance à vol d'oiseau)	Niveau de qualité de la desserte en TP
1a	Train, cadence semi-horaire	0 à 500 m	bonne desserte
		500 à 750 m	desserte satisfaisante
1b	Bus, cadence semi-horaire	0 à 300 m	bonne desserte
		300 à 500m	desserte satisfaisante
2a	Train, cadence horaire	0 à 500 m	desserte satisfaisante
		500 à 750 m	desserte faible
2b	Bus, cadence horaire	0 à 300 m	desserte satisfaisante
		300 à 500m	desserte faible
3	Train ou bus, ≥ 5 paires de courses par jour	0 à 300 m	desserte faible
4	Bus, < 5 paires de courses par jour ou desserte à la demande (Publicar) ou pas du tout de desserte	-	desserte marginale ou inexistante

Mesure URBA 211b



Zones d'activités d'intérêt cantonal

- site existant répondant aux exigences
- site existant répondant partiellement aux exigences
- territoire pour développer un site AIC
- A16
- A16 en tunnel ou galerie
- H 18
- réseau ferroviaire

DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE
<p>Mesure URBA 211a</p> <p>Au regard des tendances lourdes que sont la croissance de la mobilité et l'étalement urbain, un développement durable de notre territoire passe par une utilisation accrue des transports publics et la réduction de la dépendance à l'automobile pour nos déplacements, en particulier les trajets quotidiens (domicile-travail). L'enjeu d'un report modal sur les transports publics est de maîtriser les effets externes induits par les transports individuels motorisés et de promouvoir une utilisation judicieuse du sol en offrant un système de transport fiable, fluide et disponible au plus grand nombre. Pour ce faire, une bonne coordination entre urbanisation et transports publics (TP) est indispensable. Celle-ci fait donc l'objet de la fiche 1.01.1 du plan directeur cantonal (approuvée par le Gouvernement jurassien le 28 février 2012). L'urbanisation est densifiée dans les secteurs disposant d'une bonne desserte en transports publics. D'une manière générale, le développement de l'urbanisation est orienté en priorité vers les secteurs disposant d'une bonne desserte ou d'une desserte satisfaisante en transports publics. La qualité de la desserte (bonne, satisfaisante, faible, marginale ou inexistante) fait l'objet du tableau ci-dessus.</p>
<p>Mesure URBA 211b</p> <p>Avec l'approbation de la fiche 1.06 du plan directeur cantonal « Zones d'activités d'intérêt cantonal (zone AIC) », le Canton vise le renforcement du tissu économique jurassien face à la concurrence qui règne aux niveaux national et international. Elles concentrent les ressources en matière de promotion économique, de planification et de procédures sur les sites présentant les meilleurs potentiels pour l'accueil de nouvelles activités ou le développement d'entreprises existantes. Les zones AIC sont coordonnées avec les intérêts de l'aménagement du territoire et de l'environnement et répondent aux exigences d'une utilisation mesurée du sol (selon des modalités pratiques à définir). L'extension ou la création d'une nouvelle zone AIC est, en principe, compensée par une réduction équivalente de la surface d'une zone d'activités existante. Elles font l'objet d'un rapport préliminaire d'impact sur l'environnement.</p> <p>Au niveau de l'agglomération de Delémont, deux sites sont reconnus (La Communance Sud et la ZARD). De nouveaux sites de ce type sont à développer au sein du territoire de confluence (cf. extrait de la fiche 1.06 ci-dessus).</p>

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Le développement de l'urbanisation et la densification du milieu bâti doit s'opérer à proximité des arrêts TP (influence sur la demande). Les activités se concentrent dans le territoire de confluence, secteur au cœur de tous les réseaux de mobilité (qualité de l'accessibilité).
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Le développement de l'urbanisation doit se faire autour des arrêts disposant d'une desserte bonne ou satisfaisante. Les activités se concentrent au cœur de l'agglomération (territoire de confluence).
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Les activités sont réalisées dans des secteurs bien desservis par les TP ou le trafic individuel motorisé (TIM). L'accès par les TIM passe par les jonctions autoroutières sans traverser les zones habitées.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	En urbanisant autour d'un arrêt TP, on incite à un usage plus fréquent des TP en lieu et places des TIM

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
<p>Mesure URBA 211a</p> <p>1. Approbation par le Gouvernement 2. Approbation par le Conseil fédéral</p>	GVT ARE	28 février 2012 A venir
<p>Mesure URBA 211b</p> <p>1. Approbation par le Gouvernement 2. Approbation par le Parlement 3. Approbation par le Conseil fédéral</p>	GVT PLT ARE	1 ^{er} mars 2011 7 sept. 2011 (en cours)

REPARTITION DES COUTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Aucun	-	-

DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

Le territoire de confluence a été identifié comme le lieu de tous les enjeux du développement des activités importantes à l'échelle régionale et jurassienne. Afin de viser une occupation cohérente et judicieuse de ce territoire, un plan directeur localisé est à élaborer. Celui-ci doit montrer les limites possibles de l'urbanisation sur la base d'une approche paysagère, environnementale et technique tout en tenant compte des aspects de mobilité. Sa conception doit intégrer un espace fonctionnel suffisamment large, répondant à certaines logiques d'urbanisation ne tenant pas forcément compte des limites communales.

Cette planification concertée entre les communes permet en outre d'éviter les doublons et assure une utilisation mesurée du sol. Elle doit également permettre d'urbaniser le territoire de confluence de manière judicieuse, par étapes, en fonction des besoins qui auront été définis à un certain moment.

Mesures URBA 212a

Le plan directeur localisé intercommunal « Communance Sud » a été adopté par les communes de Delémont, Rossemaison et Courtételle en 2011 et approuvé par le Département de l'Environnement et de l'Equipement en janvier 2012.

Mesures URBA 212b

Le plan directeur localisé « Sud Gare » traite d'un espace situé au cœur du territoire de confluence en lien direct avec la gare de Delémont. Les espaces de dépendances (Von Roll, Ballastière) doivent également être considérés dans la réflexion. Ce secteur constitue le pôle stratégique de l'agglomération et de la ville de Delémont car :

- Il est la clé des liens avec le Nord de la gare ;
- Il commande le développement des espaces encore disponibles du Neuf Cul, du Voirnet et de la Deute au Sud et des espaces adjacents de la Ballastière ;
- Il est l'articulation entre la gare et tout l'espace du territoire de confluence au Sud des voies CFF.

La maîtrise de ce secteur constitue donc un enjeu majeur. L'étude doit développer les conditions d'urbanisation de ce secteur.

EFFICACITE

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Les mesures doivent permettre de planifier des réseaux de mobilités douces performants et d'optimiser l'usage des transports publics par une urbanisation appropriée.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Augmentation du nombre et de la densité d'habitants, d'emplois et d'installations à fortes fréquentation dans un secteur à forte centralité (territoire de confluence) avec une bonne accessibilité par les transports publics.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	L'organisation des différents réseaux de mobilité doit assurer la sécurité des différents usagers.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Les mesures doivent permettre d'éviter les doublons et assurer une utilisation mesurée du sol en urbanisant le territoire de confluence de manière judicieuse.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Plan directeur localisé « Communance Sud » (URBA 212a)	Delémont, Courtételle	2011 (réalisé)
2. Plan directeur localisé « Sud Gare » (URBA 212b)	Rossemaison Delémont	2012-2013

REPARTITION DES COÛTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Plan directeur localisé « Sud Gare »	Commune de Delémont SAT	87'000 ?
Subvention cantonale (30% des coûts effectifs ou maximum 30% du montant total selon offre)		A définir

COORDINATION	
Instance responsable	Comité d'agglomération
Chef de projet	-
Instance(s) de collaboration	SAT, TEN, PCH, ENV
Instance(s) de décision	DEE, SAT

Priorité	A	
Horizon	début travaux	2013
	mise en service	2014
Mesures connexes (PA2)	URBA 211 et 212	

ILLUSTRATION

Projet de territoire du PA2 servant de base à l'élaboration d'un plan directeur régional :

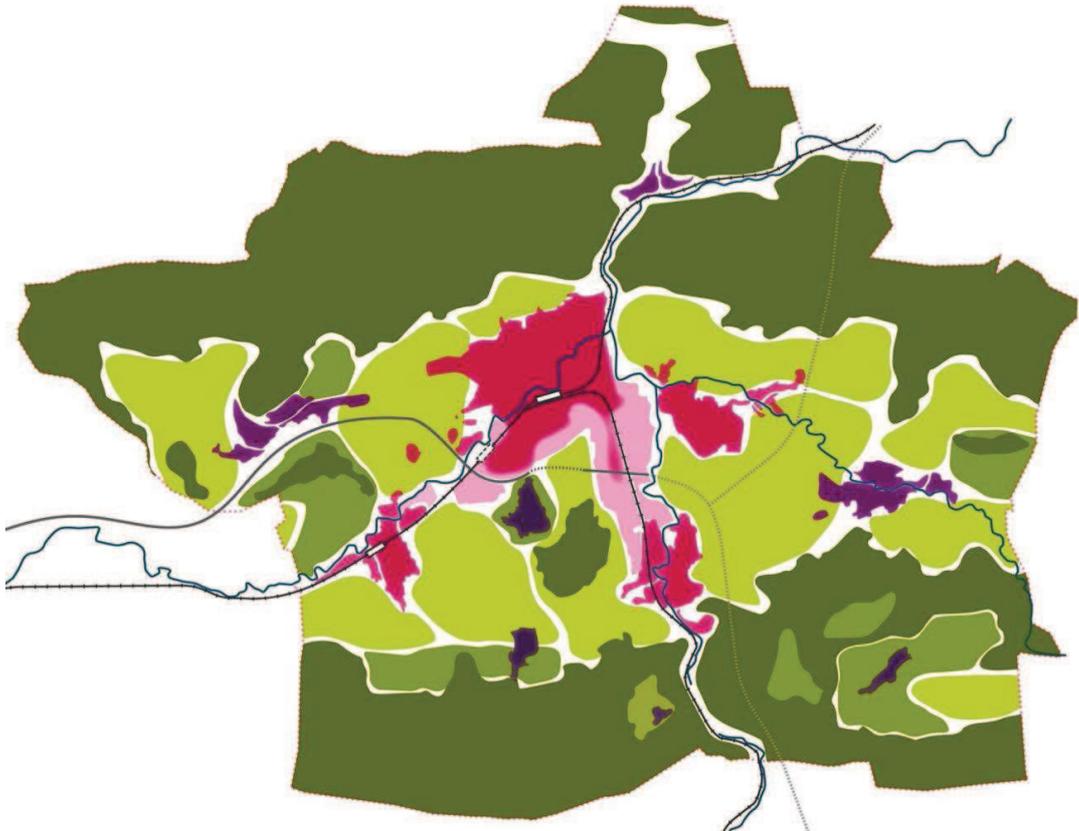
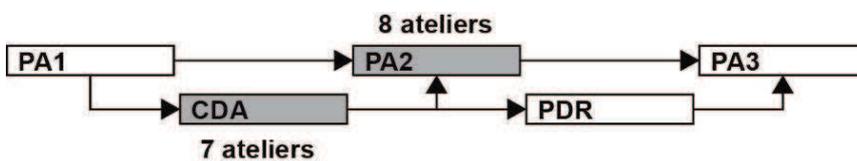


Illustration de la démarche en parallèle entre projets d'agglomération successifs et préparation d'un futur plan directeur régional par le moyen de la Conception directrice d'aménagement :



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

Depuis le 1^{er} janvier 2010, la Loi cantonale sur les communes reconnaît la notion de « Syndicat d'agglomération » qui est constituée des organes suivants (art. 135g) :

- a) le corps électoral de l'agglomération;
- b) les communes membres;
- c) l'assemblée d'agglomération;
- d) le conseil d'agglomération.

En mai 2011, la population de l'agglomération a voté et accepté la constitution du Syndicat d'agglomération.

L'agglomération assume les tâches suivantes (art. 135^e) :

- a) l'élaboration d'un plan directeur régional et la réalisation des tâches qui lui sont liées, conformément à l'article 75a de la loi sur les constructions et l'aménagement du territoire²⁸⁾;
- b) la coordination et la collaboration dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des transports, des équipements et des services, du patrimoine et du paysage, de l'énergie, de la communication, du développement économique ainsi que de la gestion administrative et technique.

Depuis le 1^{er} janvier 2010 également, la Loi cantonal sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT) reconnaît la région et lui attribue des tâches (chapitre IIbis, notamment l'établissement d'un plan directeur régional (art. 75a, lettre b)). Le plan directeur régional détermine les objectifs du développement et de l'aménagement durables de la région et la manière de coordonner les problèmes d'organisation du territoire dépassant le cadre communal. Il fixe les principes pour les domaines qu'il traite et répartit les tâches entre la région et les communes qui en sont membres. Il définit les mesures à entreprendre et identifie les projets à réaliser pour le développement territorial de la région. Le plan directeur régional traite des cinq domaines du plan directeur cantonal, soit :

- a) urbanisation et mise en valeur du milieu bâti;
- b) transports et communications;
- c) nature et paysage;
- d) environnement;
- e) approvisionnement et gestion des déchets.

Le plan directeur régional peut également porter sur d'autres thèmes, tels que le développement économique, le tourisme, l'organisation interne de la région, etc.

Pour consolider la démarche d'agglomération engagée avec le PA1 déposé en 2007, le PA2 attendu en 2012 par la Confédération constitue un document qui va s'intégrer et se fondre dans un plan directeur régional (PDr) à venir. Dans plusieurs domaines, dont celui de l'urbanisation, les communes de l'agglomération souhaitent développer une réflexion commune et trouver des solutions à une échelle plus rationnelle. Cette ambition dépasse celle du projet d'agglomération au sens de la définition qui en est donnée par la politique d'agglomération de la Confédération.

EFFICACITE

- CE1** : amélioration de la qualité du système de transports
- CE2** : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti
- CE3** : accroissement de la sécurité du trafic
- CE4** : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

Le plan directeur régional traite des cinq domaines du plan directeur cantonal, soit :

- a) urbanisation et mise en valeur du milieu bâti;
- b) transports et communications;
- c) nature et paysage;
- d) environnement;
- e) approvisionnement et gestion des déchets.

Le plan directeur régional détermine les objectifs du développement et de l'aménagement durables de la région et la manière de coordonner les problèmes d'organisation du territoire dépassant le cadre communal.

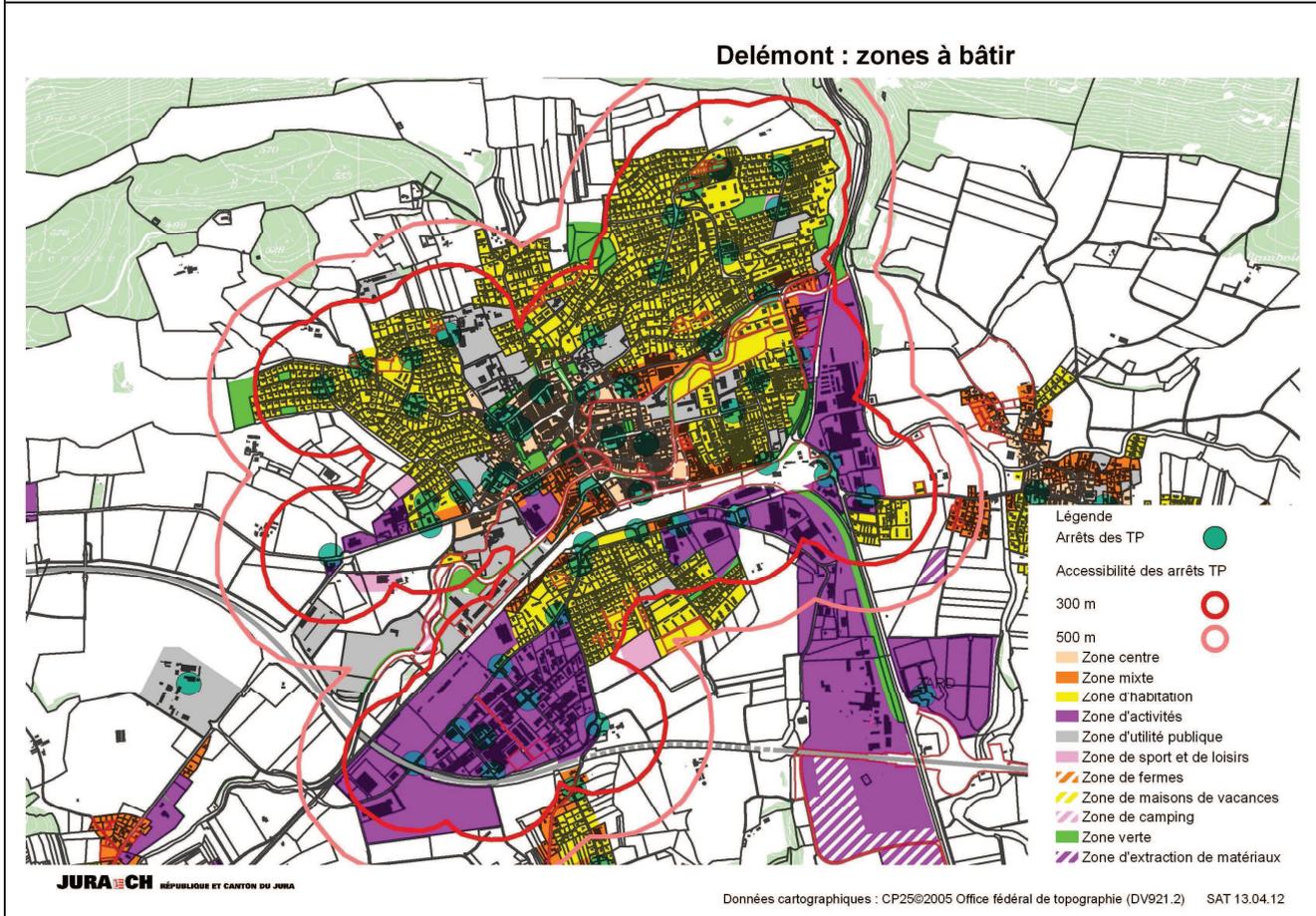
ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Etablir un cahier des charges	Commission d'aménagement	2012
2. Appel d'offres	Comité d'agglomération	2012
3. Adjudication	Comité d'agglomération	2012
4. Début des études	Mandataire	2013
5. Examen préalable du plan directeur	DEE	2014
6. Adoption du plan directeur	Comité d'agglomération	2014
7. Approbation du plan directeur	DEE	2014

REPARTITION DES COÛTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Plan directeur régional	Syndicat d'agglomération	A définir
Subvention cantonale (30% des coûts effectifs ou maximum 30% du montant total selon offre)	SAT	A définir

COORDINATION	
Instance responsable	UETP Delémont
Chef de projet	Hubert Jaquier
Instance(s) de collaboration	SAT, TEN, PCH, OCC, ENV
Instance(s) de décision	DEE, SAT, Commune

Priorité		A
Horizon	début travaux	2012
	mise en service	2018
Mesures connexes (PA2)		URBA 212

ILLUSTRATION



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

L'élaboration d'un rapport d'opportunité est envisagée pour 2014 avec une révision du plan d'aménagement local s'achevant en 2018. Avant cela, la Ville de Delémont a décidé d'entreprendre les études préliminaires suivantes :

- étude d'un plan directeur des déplacements
- étude d'un plan directeur du stationnement

EFFICACITE

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Les planifications directrices permettront d'optimiser la gestion des circulations et du stationnement. La révision du PAL permettra de rendre contraignantes les mesures.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	L'objectif principal de la révision du PAL sera de valoriser et d'exploiter les réserves foncières, les friches urbaines et les potentiels de densification.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Le plan directeur des déplacements et celui du stationnement contribueront à améliorer la sécurité du trafic.

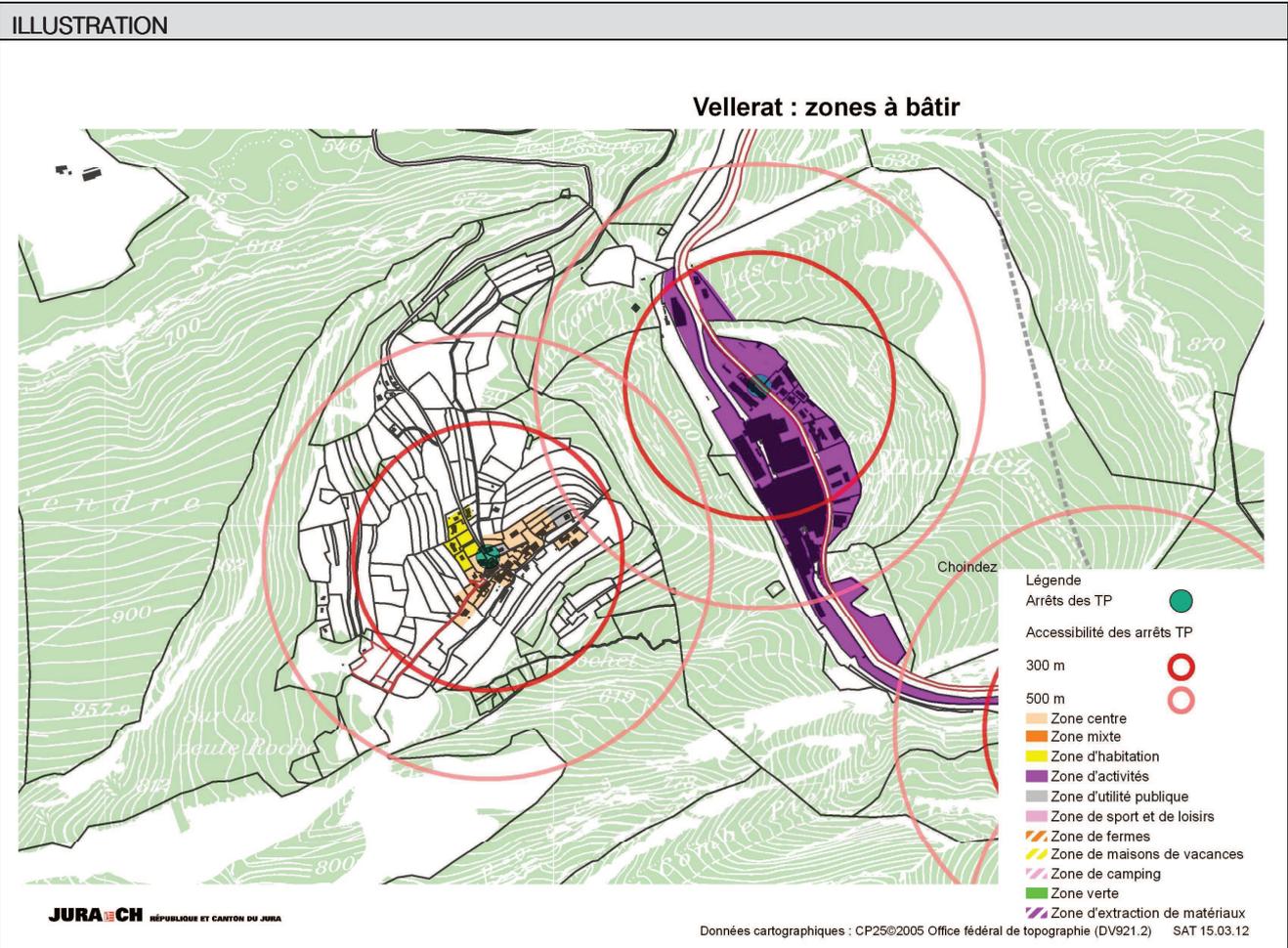
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Les mesures qui seront prises au centre-ville permettront de réduire les nuisances actuelles.
--	---

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Etablir des planifications directrices (déplacements, stationnement, Territoire de confluence, Creux de la Terre)	Commune de Delémont	2012-2013
2. Etablir un rapport d'opportunité (RO)	Commune de Delémont	2014
3. Démarrer la révision du PAL	Commune de Delémont	2015
4. Examen préalable du PAL	DEE	2016
5. Dépôt public	Commune de Delémont	2017
6. Adoption par l'organe communal compétent	Commune de Delémont	2018
7. Approbation par le SAT	SAT	2018

REPARTITION DES COÛTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Plan directeur des déplacements et du stationnement Subvention cantonale (30% des coûts effectifs ou maximum 30% du montant total selon offre)	Commune de Delémont SAT	170'000 CHF A définir
Plan directeur localisé "Territoire de confluence" Subvention cantonale (30% des coûts effectifs ou maximum 30% du montant total selon offre)	Commune de Delémont SAT	90'000 CHF A définir
Plan directeur localisé « Creux-de-la-Terre » Subvention cantonale (30% des coûts effectifs ou maximum 30% du montant total selon offre)	Commune de Delémont SAT	50'000 CHF A définir
Rapport d'opportunité et PAL Subvention cantonale (30% des coûts effectifs ou maximum 30% du montant total selon offre)		A définir A définir

COORDINATION	
Instance responsable	Commune de Vellerat
Chef de projet	-
Instance(s) de collaboration	SAT, TEN, PCH, OCC, ENV
Instance(s) de décision	DEE, SAT, Commune

Priorité		A
Horizon	début travaux	2013
	mise en service	2016
Mesures connexes (PA2)		204c



DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE
<p>Le plan d'aménagement local de Vellerat est ancien (1989). Une révision globale à court terme est nécessaire. Le village ne bénéficie d'aucune desserte TP. L'étude sur les transports publics de l'agglomération identifie la possibilité de desservir le village avec 6 aller-retour par jour (aux heures de pointes matin-midi-soir) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Urbaniser les réserves existantes en garantissant les densités de construction minimales ; • En cas d'aménagement d'une ligne de bus, prévoir un arrêt TP.

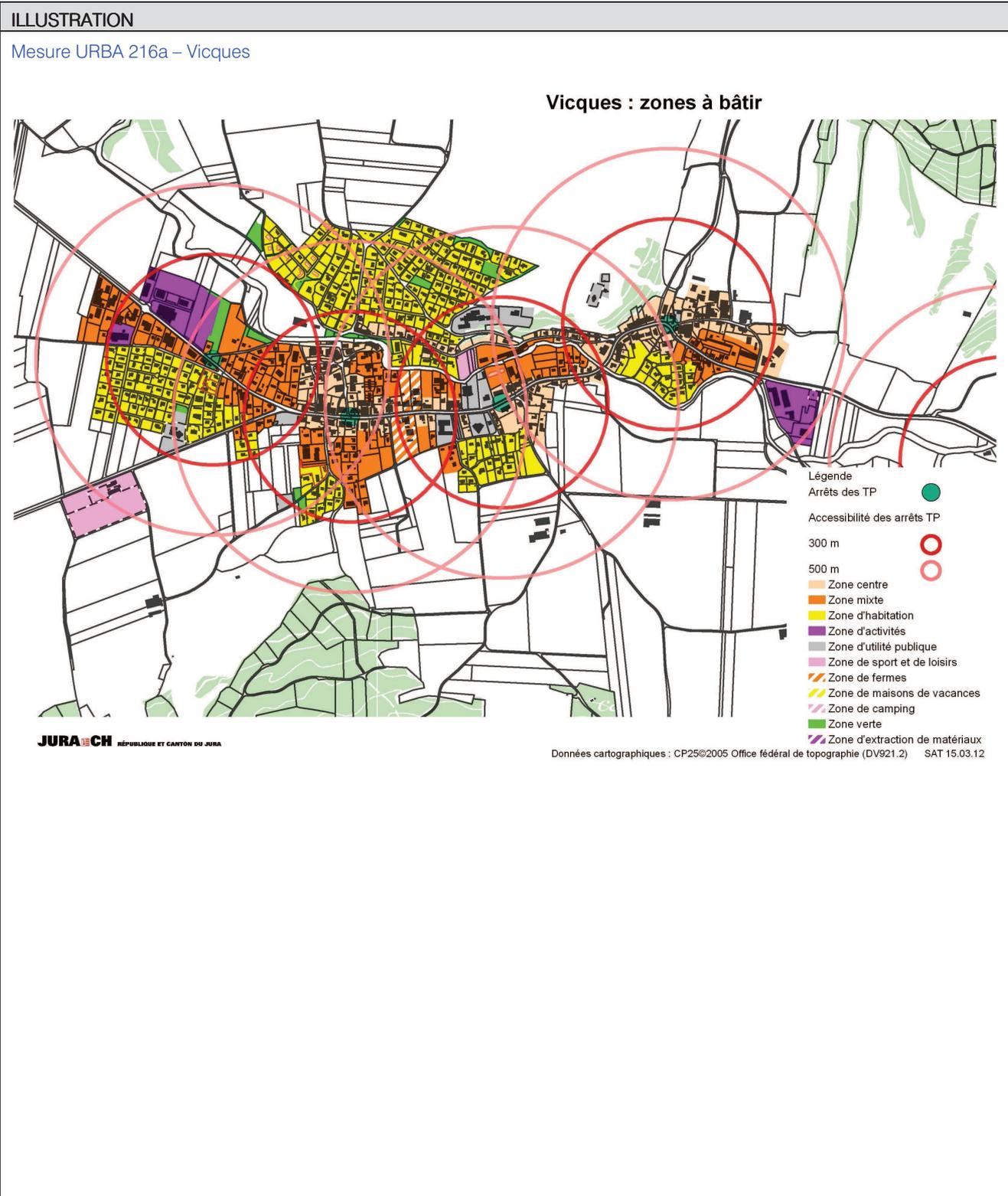
EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	La mesure vise à urbaniser dans les secteurs proches d'un futur arrêt TP.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	La mesure se concentre autour d'un futur arrêt TP.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	---
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	En urbanisant autour d'un arrêt TP, on incite à un usage plus fréquent des TP en lieu et places des transports individuels motorisés.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Etablir un rapport d'opportunité (RO)	Commune	2013
2. Examen de principe du RO	SAT	2013
3. Mise au net du RO	Commune	2013
4. Validation du rapport d'opportunité	SAT	2014
5. Démarrer la révision du PAL	Commune	2014
6. Examen préalable du PAL	DEE	2015
7. Mise au net du PAL	Commune	2015
8. Dernier contrôle avant dépôt public	SAT	2015
9. Dépôt public	Commune	2015
10. Adoption par l'organe communal compétent.	Commune	2016
11. Approbation par le SAT	SAT	2016

REPARTITION DES COÛTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Rapport d'opportunité et PAL	Commune	A définir
Subvention cantonale (30% des coûts effectifs ou maximum 30% du montant total selon offre)	SAT	A définir

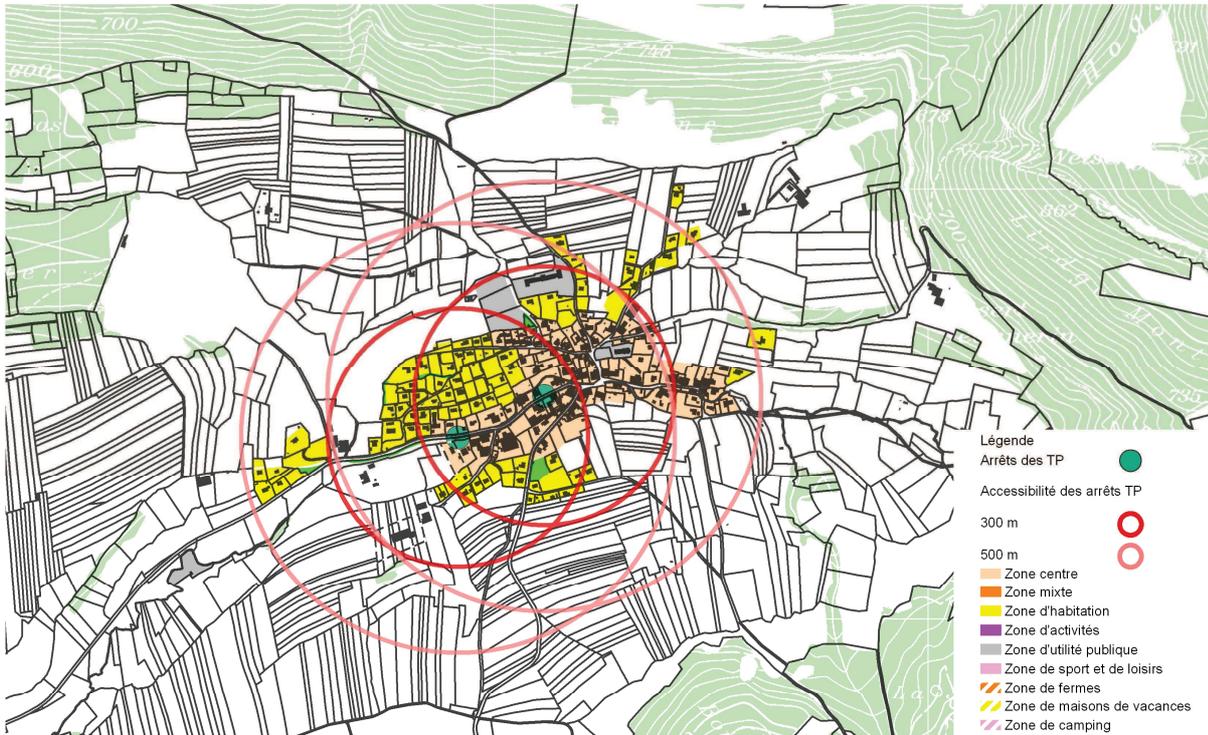
COORDINATION	
Instance responsable	Commune de Val Terbi
Chef de projet	-
Instance(s) de collaboration	SAT, TEN, PCH, OCC, ENV
Instance(s) de décision	DEE, SAT, Commune

Priorité	A	
Horizon	début travaux	2014
	mise en service	2017
Mesures connexes (PA2)	URBA 211	



Mesure URBA 216b – Montsevelier

Montsevelier : zones à bâtir

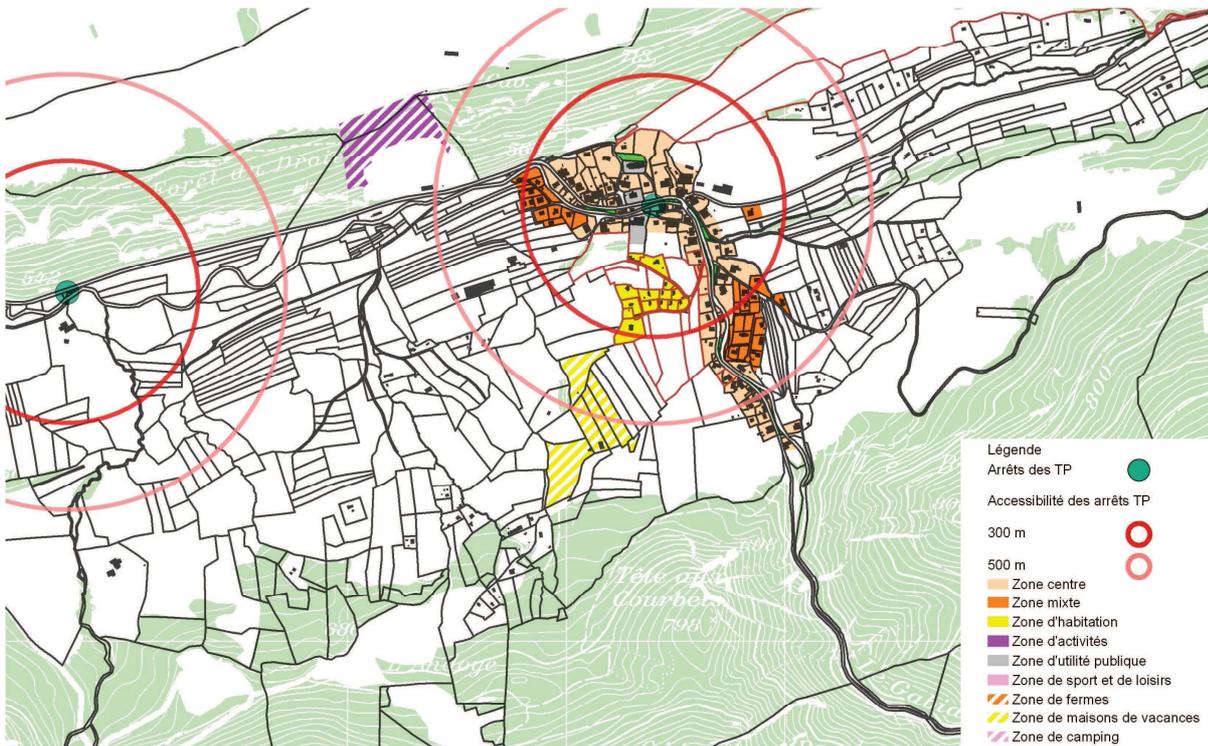


JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Données cartographiques : CP25©2005 Office fédéral de topographie (DV921.2) SAT 15.03.12

Mesure URBA 216 – Vermes

Vermes : zones à bâtir



JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Données cartographiques : CP25©2005 Office fédéral de topographie (DV921.2) SAT 15.03.12

DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE
<p>Avec la fusion des communes de Vicques, Montsevelier et Vermes, qui formeront dès 2013 la commune de Val Terbi, le territoire de l'agglomération de Delémont s'est étendu. Le plan d'aménagement local de Montsevelier date de 1996 et celui de Vermes de 1997. Une révision globale de ces plans est nécessaire afin que toutes les communes de l'agglomération répondent aux objectifs du PA2. Quant au plan d'aménagement local de Vicques, il est plus récent (2003). Toutefois, de façon à harmoniser la réglementation sur l'ensemble du nouveau territoire communal et l'adapter aux lois et planifications actuelles, une révision est opportune.</p> <p>Mesures URBA 216a, URBA 216b et URBA 216c</p> <p>Le village de Vicques bénéficie d'une bonne desserte TP (niveau 1b selon fiche 1.01.1) avec quatre arrêts le long de la route cantonale. Les lotissements au Nord du village sont en revanche hors du rayon d'incidence de 300 m.</p> <p>La majeure partie du village de Montsevelier, particulièrement le centre, bénéficie d'une bonne desserte TP (2 arrêts de niveau 1b selon fiche 1.01.1) :</p> <p>Le village de Vermes, bénéficie d'une desserte TP satisfaisante (niveau 2b selon fiche 1.01.1).</p> <p>Il s'agit donc :</p> <ul style="list-style-type: none"> d'éviter l'urbanisation périphérique. En cas d'extension, urbaniser les secteurs largement bâtis en garantissant les densités de construction minimales et en tenant compte des qualités spatiales du site selon l'inventaire ISOS. d'améliorer les cheminements de la mobilité douce en direction des arrêts TP. de densifier les secteurs centraux.

EFFICACITE	
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Les mesures visent à améliorer l'accès aux arrêts des TP et à urbaniser dans les secteurs proches des arrêts.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Les mesures se concentrent autour des arrêts TP de niveau 1 et 2, soit dans les centres des localités ou le long des axes TP.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Les mesures visent à améliorer l'accès aux TP en sécurisant la mobilité douce.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	En urbanisant autour des arrêts TP, on incite à un usage plus fréquent des TP en lieu et places des transports individuels motorisés.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Etablir un rapport d'opportunité (RO)	Commune	2014
2. Examen de principe du RO	SAT	2014
3. Mise au net du RO	Commune	2014
4. Validation du rapport d'opportunité	SAT	2015
5. Démarrer la révision des PAL	Commune	2015
6. Examen préalable des PAL	DEE	2016
7. Mise au net des PAL	Commune	2016
8. Dernier contrôle avant dépôt public	SAT	2016
9. Dépôt public	Commune	2016
10. Adoption par l'organe communal compétent.	Commune	2017
11. Approbation par le SAT	SAT	2017

REPARTITION DES COÛTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Rapport d'opportunité et PAL	Commune	A définir
Subvention cantonale (30% des coûts effectifs ou maximum 30% du montant total selon offre)	SAT	A définir

