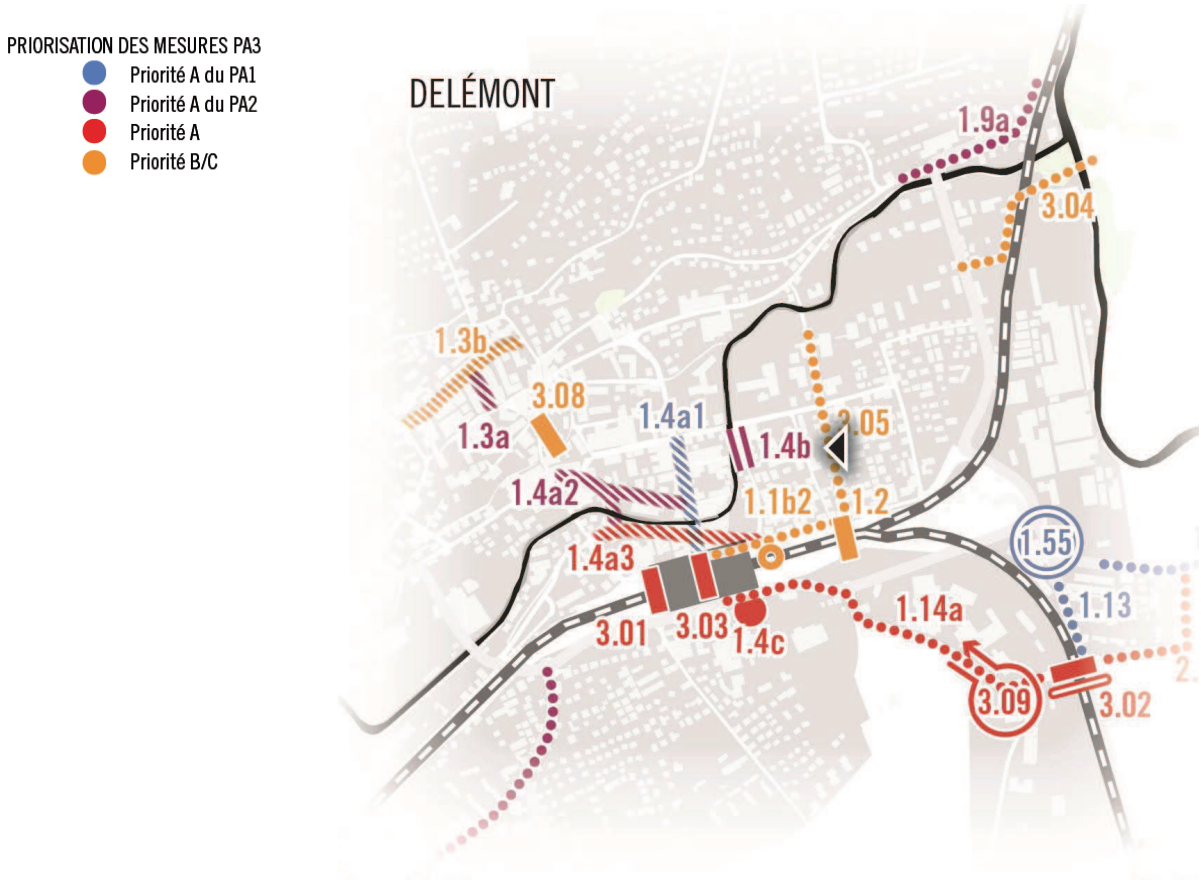
1.4b
ARE PA2 : 6711.2.005

Boucle de circulation urbaine, Delémont
LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE
Instance(s) concernées	SDT (SAM et SMT), SIN
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.4a1, 1.4a2, 1.4a3, 1.4c, 3.10
Besoins de coordination	PDCom, PD MD, PD des rues du centre-gare, PD des déplacements Delémont

Priorisation et coûts	
Priorité	B1 (repoussée en C1), A2
Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : 2019 Début des travaux : 2018
Estimation des coûts globaux	3 mios
Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Subvention max. CH : 0.86 mio (35%)
Degré de maturité	2

Représentation cartographique



Description de la mesure

But de la mesure et opportunités

Cette mesure prévoit l'étape finale de la réalisation de la boucle de circulation urbaine (partie nord du chemin de Bellevoie en particulier) autour du centre-gare, afin de délester les rues concernées. Cette mesure est fortement liée aux mesures 1.4a1, 1.4a2, 1.4a3 (réaménagement des rues du centre-gare) et 1.4c (parkings périphériques).

La boucle de circulation urbaine fera office de route d'accès aux parkings situés autour du centre-gare. L'aménagement du chemin de Bellevoie à double sens est indispensable afin de permettre le croisement des bus des réseaux locaux et régionaux qui sont appelés à se développer dans ce secteur, ainsi que pour atteindre les parkings périphériques et assurer le délestement des rues du centre-gare du trafic motorisé.

Bilan de la mise en œuvre

Cette stratégie est présentée dans le Plan directeur des déplacements de Delémont de 2014 (page 52 et 53 notamment) et intégrée dans l'étude sur le stationnement élaborée la même année.

Une demande de crédit d'étude de CHF 140'000 a été acceptée par le Conseil de Ville de Delémont en avril 2016. L'avant-projet a donc été établi en 2016 et les travaux auront lieu entre 2018 et 2019 selon la planification financière communale. Cette mesure doit être réalisée avant la mesure 1.4a1 pour permettre au trafic motorisé d'éviter l'avenue de la Gare.

Utilité	
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. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).

Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude	UETP	2016
2. Avant-projet	UETP	2016
3. Dépôt public	UETP	2017
4. Traitement des oppositions	UETP	2017
5. Approbation du projet	UETP et RCJU	2017
6. Décision(s) de financement	UETP	2017
7. Début des travaux	-	2018

Coordination avec le Plan directeur cantonal	
Pertinence par rapport au plan directeur	**Etat de l'intégration dans le plan directeur**
Bonne	Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.03 et 2.08