

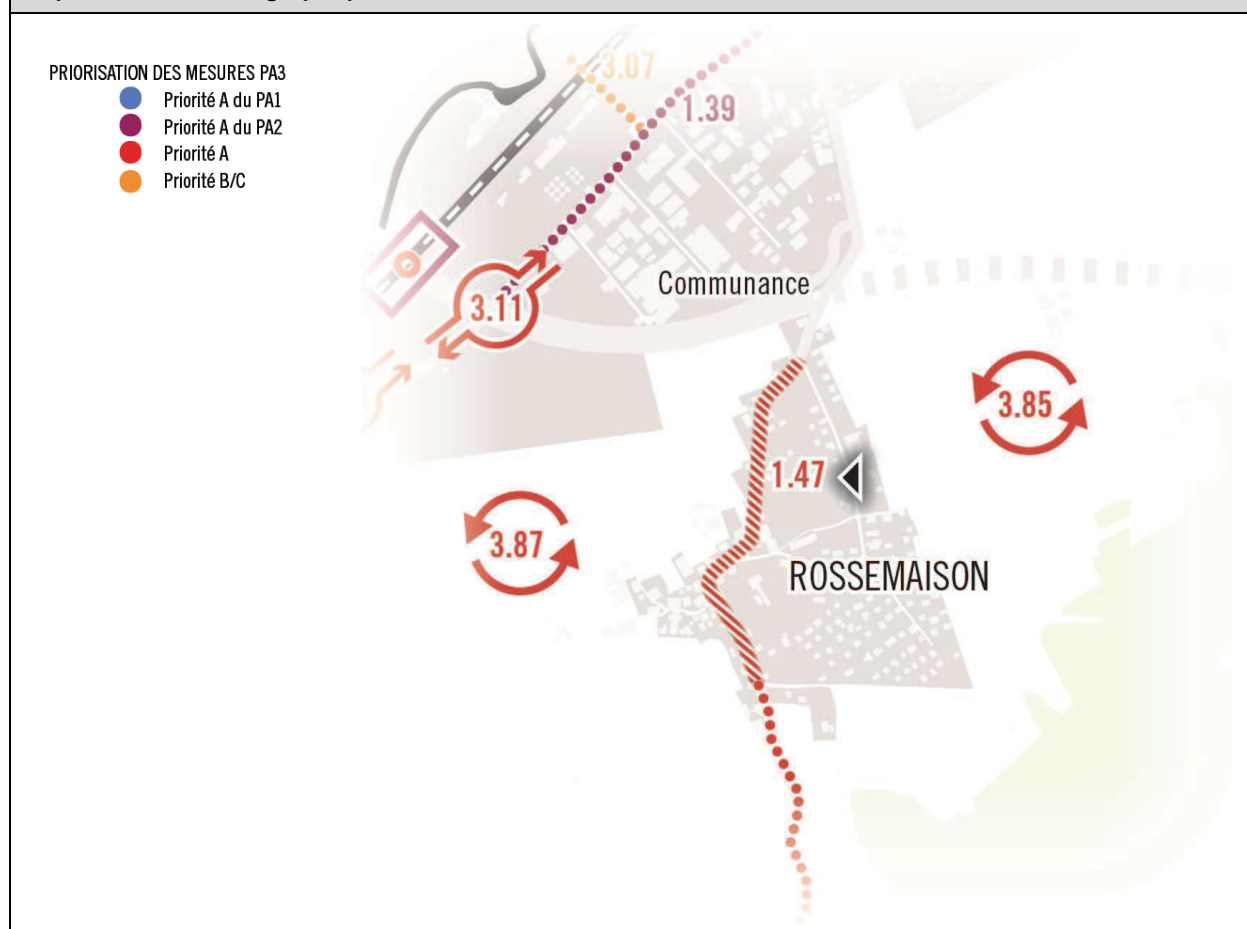
# 1.47

ARE : 6711.040

## Traversée de la localité, Rossemaison LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	B1, B2, A3
Instance(s) de décision	Commune de Rossemaison, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2019 début des travaux : dès 2018
Instance(s) concernées	SDT (SAM), Commune de Rossemaison	Estimation des coûts globaux	2 mios Actualisation : 2.5 mios
Mesure(s) connexe(s)	2.202	Répartition des coûts	A définir 40% commune de Rossemaison, 60% Canton, Confédération
Besoins de coordination	PAL Rossemaison	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure			
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Le village subit une charge de trafic non négligeable pour une petite commune (2'750 véh/jour en 2015 contre 2'300 en 2010), posant des problèmes significatifs en termes d'attractivité et de sécurité.</p> <p>Il existe en effet une forte problématique de sécurité liée au trafic routier : pas d'aménagement pour les piétons et cycles et de nombreux dépassements de la vitesse autorisée par les véhicules motorisés. Cela a été démontré par une étude de circulation en cours. Les résultats indiquent que sur la route de Châtillon, plus de 21% des véhicules roulent à une vitesse supérieure à celle autorisée (50km/h) (28% dans le sens sud-nord). Sur la route de Delémont, c'est 46% des véhicules qui dépassent la vitesse légale. La majeure partie de ces véhicules roulent entre 50 et 60km/h, parfois au-delà (maximum enregistré à 95km/h). Les comptages se sont déroulés sur 14 jours entiers (7 jours dans chaque sens) pour chaque rue principale du village en juin 2016. Ces chiffres prouvent l'importance de mettre des mesures en place pour diminuer la vitesse du trafic et donc assurer une meilleure sécurité aux cyclistes et piétons empruntant ces deux rues qui constituent la traversée du village.</p> <p>Un certain nombre de contraintes techniques (étroitesse de la voirie rendant difficile l'aménagement d'un trottoir notamment) seront à prendre en compte lors de l'établissement du projet.</p>			
<p><b>But de la mesure</b></p> <p>La mesure 1.47 prévoit de modérer le trafic sur la traversée de localité et de mettre en place des mesures de réaménagement de chaussées (élargissement des espaces piétons, sécurisation pour piétons et cycles) pour renforcer la sécurité et le confort des déplacements ainsi que l'attractivité des espaces publics.</p>			
<p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>L'établissement de l'avant-projet du réaménagement de la traversée est prévu en 2017 et la réalisation des travaux dès 2018. La partie nord de la route cantonale (jusqu'à l'intersection avec la rue des Grands Champs) a été refaite il y a environ 10 ans.</p> <p>Il est prévu de créer une zone limitée à 30km/h dans la partie ancienne du village afin d'augmenter la sécurité et la qualité de cohabitation entre les différents usagers de cet espace qui constitue le centre de localité.</p> <p>En 2015, un nouvel arrêt de bus a été aménagé au sud du village (sortie direction Châtillon). La même année, de nouveaux candélabres (LED) ont été installés sur la route de Delémont et des conduites de gaz ont également été mises en place à la même occasion.</p>			
Utilité			
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. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).		
Etapas de mise en œuvre		Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude		RCJU, Commune de Rossemaison SDT (SAM), SIN, Commune de Rossemaison SIN SIN RCJU RCJU, Commune de Rossemaison	Dès 2017
2. Avant-projet			
3. Dépôt public			
4. Traitement des oppositions			
5. Approbation du projet			
6. Décision(s) de financement			
7. Début des travaux		-	Dès 2018
Coordination avec le Plan directeur cantonal			
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b>		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b>	
Bonne		Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.06, 2.07 et 2.08	