

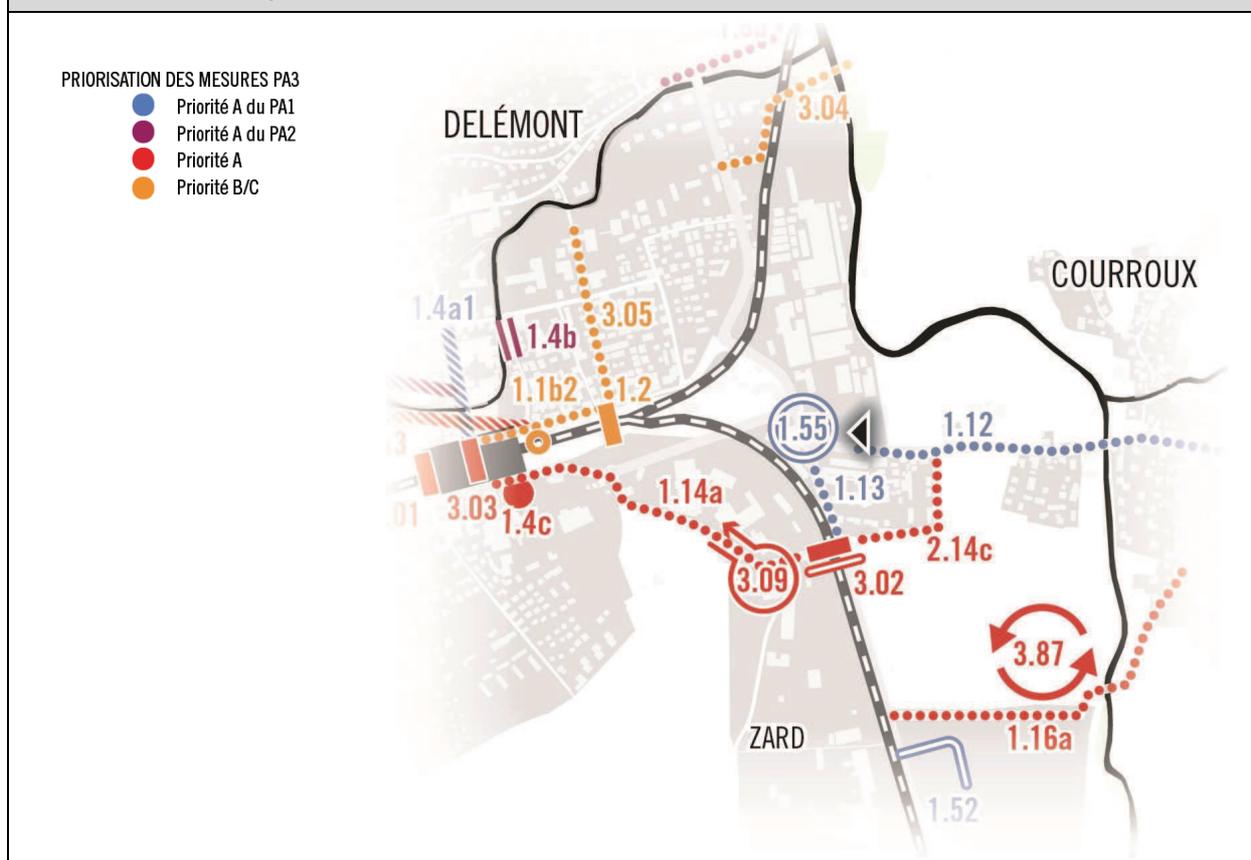
# 1.55

ARE : 6711.012

## Gestion de la circulation sur giratoires, sud-est de Delémont LD1 et 2, Stratégie transports – objectif 1

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	A1
Instance(s) de décision	Commune de Courroux, Commune de Delémont, DEE, Gouvernement, Parlement, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2019 début des travaux : 2018
Instance(s) concernées	Commune de Courroux, Commune de Delémont, SDT (SAM et SMT), ENV, OCC	Estimation des coûts globaux	1.1 mio Actualisation : 1.3 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.12, 1.13, 2.14c, 1.20, 2.204 et 3.02	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Subvention max. CH : 0.38 mio (40%)
Besoins de coordination	PDCoM et PD des déplacements Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.55 concerne le réaménagement des deux giratoires du sud-est de Delémont dans le but d'assurer la sécurité des cycles, d'améliorer l'accès et l'insertion des bus, d'adapter les anneaux pour renforcer la sécurité de manière générale et la fluidité des manœuvres, et d'augmenter la capacité (limitation des files d'attente). Le comptage cantonal de 2015 rapporte 12'750 véhicules par jour entrant dans Delémont depuis la ZARD (12'600 en 2010), 12'850 depuis Courroux (12'330 en 2010) et 20'350 depuis le nord (19'500 en 2010). La majeure partie de cette importante charge de trafic transite par ces giratoires.</p> <p>La mesure 1.55 est fortement liée aux mesures 1.12, 1.13, 1.14, 1.20, 1.51 et 1.52 qui concernent l'entrée est de Delémont ou des secteurs à l'est de l'agglomération qui impactent sur cette entrée. Elle constitue également un prérequis pour la mesure 1.50 (rebroussement Montsevelier).</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>En 2015, le bord du trottoir a été corrigé afin de faciliter l'insertion des bus dans le trafic qui entre dans la ville de Delémont. Il s'agit là d'une mesure ponctuelle qui permet déjà d'améliorer la situation.</p> <p>Un mandat d'étude a été donné à un bureau d'ingénieur par le Canton (SIN) en 2016. Ce dernier avait prévu un montant dès 2016 pour des mesures provisoires avec l'installation d'un feu de signalisation. La mesure provisoire consistait à équiper d'un feu le flux de trafic "Courrendlin – Righi" de manière à l'interrompre ponctuellement au profit du flux de trafic "Courroux – Righi". Cette installation devait permettre "d'accélérer les bus" de la ligne Montsevelier – Delémont.</p> <p>L'étude a toutefois démontré que la mise en place d'un feu de signalisation ne garantit pas à elle seule une résolution du problème des bus sur l'ensemble du réseau routier et risque de détériorer la situation sur la H18. Plusieurs solutions, à mettre en place par étapes successives, sont proposées :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Réaménagement de l'arrêt de bus « Courroux Poste » sur la chaussée</li> <li>2. Si nécessaire, mise en place d'un feu de signalisation sous forme provisoire</li> <li>3. Si le test s'avère concluant, le feu de signalisation pourra être installé de manière définitive et, si besoin, accompagné d'une voie de bus sur la H18.</li> </ol> <p>Cette mesure se réalisera progressivement. Puisque les effets sont difficiles à prévoir, il est important d'avancer prudemment. Des travaux de génie civil seront entrepris en 2018-19, avec des études d'avant-projet en 2017.</p> <p>Il faut relever que ces mesures permettront d'améliorer la situation à court-moyen terme seulement. En effet, dès 2030, les deux giratoires seront saturés, ce qui impose la réalisation d'un nouvel accès au sud de la ville de Delémont (mesure 3.02).</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la ponctualité et de la durée des déplacements en bus. Complément du réseau cyclable régional et 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 et piétons. Modération du trafic routier sur les routes cantonales	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation des transports publics pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude	SIN, Communes concernées	2016
2. Avant-projet	SDT (SAM), SIN, RCJU	2017
3. Dépôt public	SIN	2017
4. Traitement des oppositions	SIN	2017
5. Approbation du projet	RCJU, Communes concernées	2018
6. Décision(s) de financement	RCJU, Communes concernées	2018
7. Début des travaux	-	2018
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.02 et 2.03	