

### 3.01

ARE : 6711.3.XXX

## Remplacement de la passerelle sur les voies ferrées, Delémont

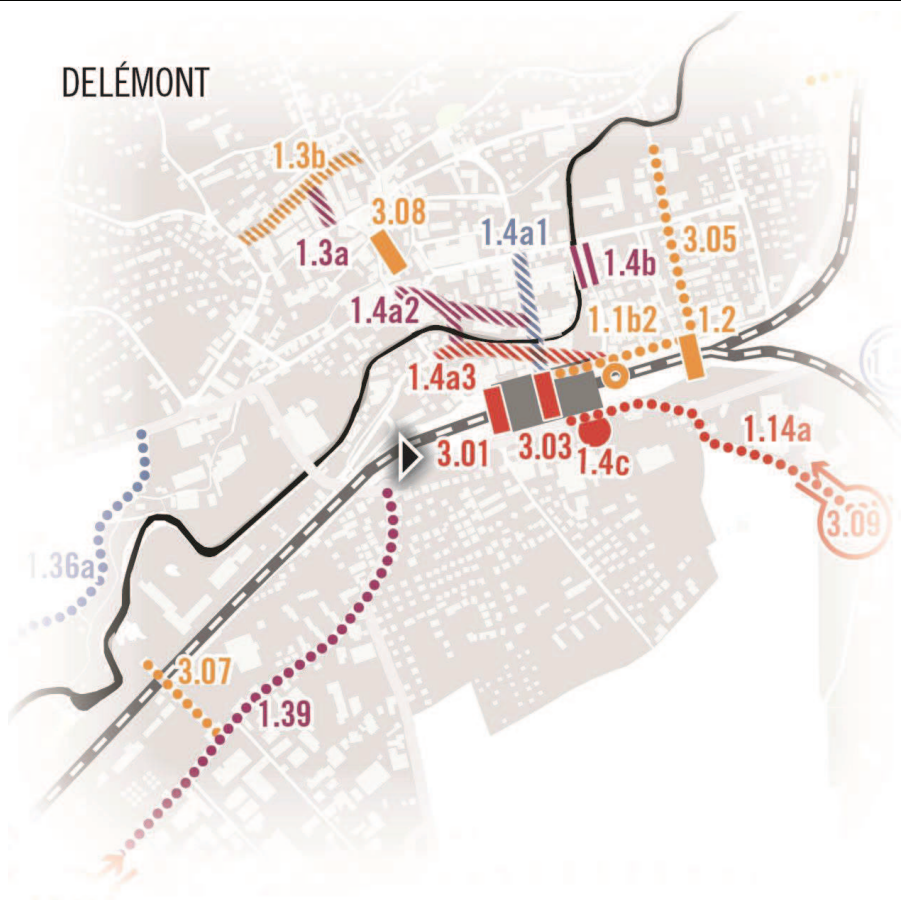
LD1 et 2, Stratégie transports – Objectif 4

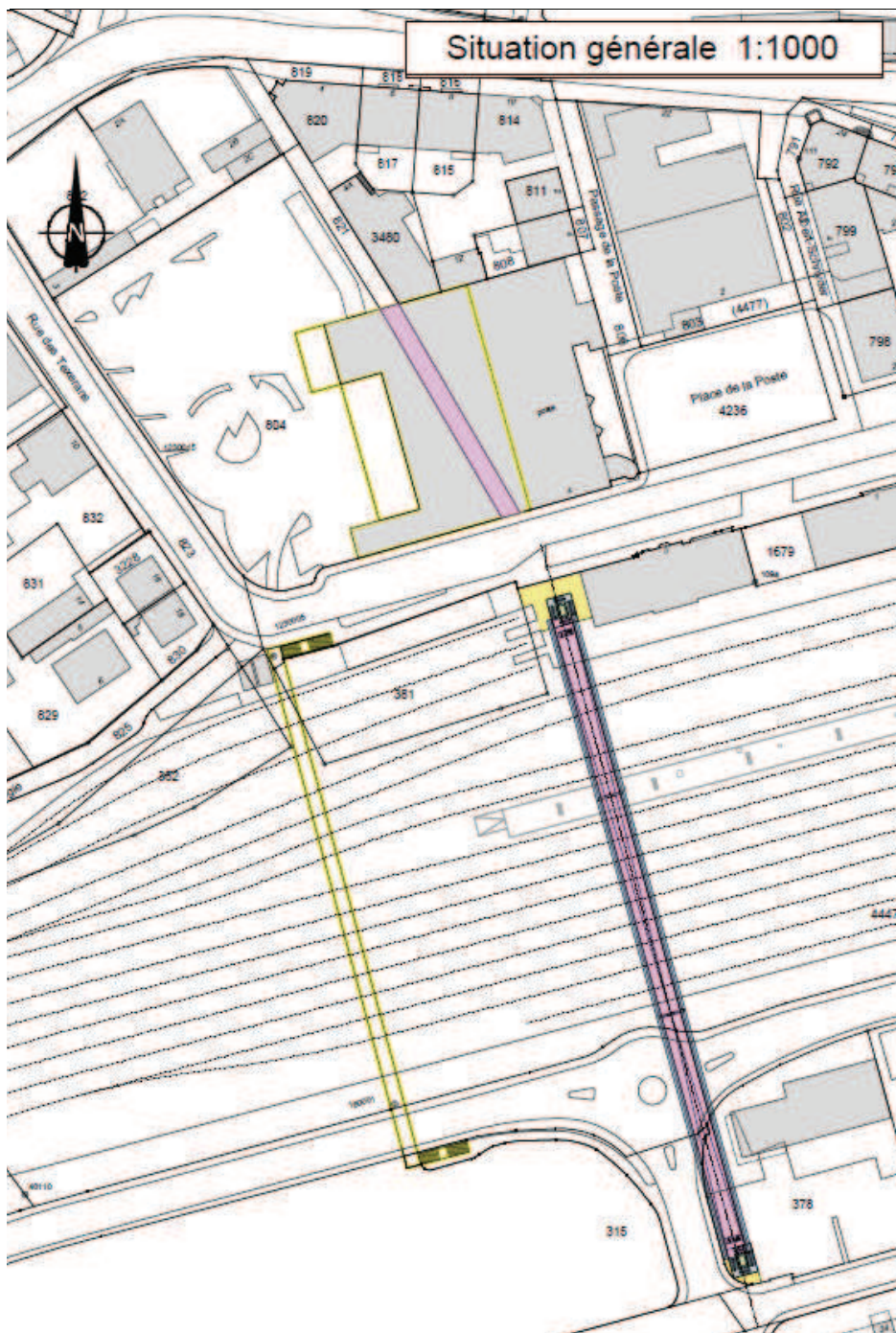
Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	A3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, CFF, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : 2022 Début des travaux : dès 2019
Instance(s) concernée(s)	SDT, SIN, CFF	Estimation des coûts globaux	8.5 mios (incluant la démolition de la passerelle existante)
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.4a, 1.14a, 1.39, 3.02, , 3.03, 3.06, 3.08, 3.83	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, CFF, Confédération
Besoins de coordination	PDL « Gare Sud », PD MD et PDCom de Delémont, PSIC	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique

#### PRIORISATION DES MESURES PA3

- Priorité A du PA1
- Priorité A du PA2
- Priorité A
- Priorité B/C

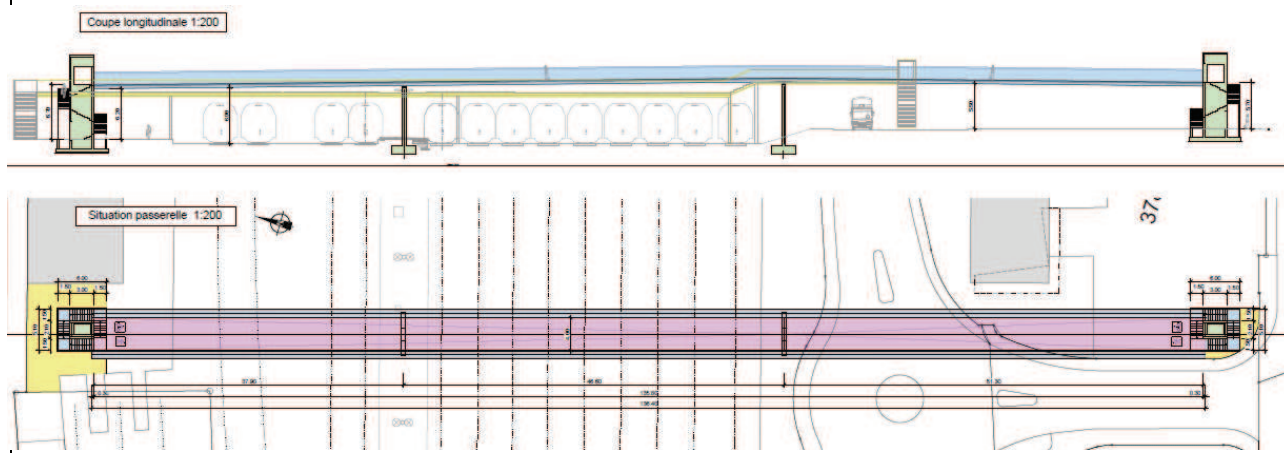




Extraits de l'étude  
de faisabilité, juillet  
2016, bureau ATB

**LÉGENDE :**

- Adaptation des accès existants
- Nouvelles liaisons pour mobilité douce
- Béton armé
- Construction métallique
- A supprimer



## Description de la mesure

### Constat / situation initiale

Les possibilités de franchissement des voies ferrées entre le nord et le sud de la ville sont aujourd'hui insuffisantes pour les cyclistes, qui doivent emprunter la RDU ou le sous voie CFF, ce dernier étant inadapté pour les cyclistes : trop étroit, rampes peu confortables voire dangereuses, conflits avec les piétons, ascenseurs trop petits. De plus, la passerelle existante devient vétuste et propose uniquement des escaliers.

La mesure 1.2 a pour but d'améliorer ce franchissement par l'aménagement d'un passage cyclable sous les voies CFF à l'est de l'existant. Toutefois, au vu des besoins à moyen-long terme liés au développement du secteur Gare Sud, de la complexité de mise en œuvre de cette mesure et l'importance des coûts de réalisation, il a été décidé d'installer dans un premier temps une nouvelle passerelle pour piétons et cycles à proximité de l'existante qui sera démontée et déplacée dans un axe plus favorable. Cela se justifie d'autant plus qu'un développement important est en cours ou prévu au nord et au sud des voies ferrées (terrain de la Poste, friches de la SAFED, nouveaux logements collectifs, etc.).

### But de la mesure

Supprimer la passerelle existante et en aménager une nouvelle sur l'axe Poste – Voirnet pour davantage de cohérence en matière d'urbanisme et de transports (liaison entre la gare routière et les futurs secteurs de développement de la Poste et de Gare Sud). Elle sera accessible aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite. Une largeur de 4m est prévue afin d'assurer le confort et la cohabitation des déplacements. La longueur totale sera de 136m et proposera une structure métallique. Des adaptations des lignes électriques CFF seront nécessaires.

Afin d'assurer une bonne accessibilité, il est prévu de proposer, en plus des escaliers, des ascenseurs et des rampes d'accès de chaque côté. Des rampes rectilignes ainsi que des rampes hélicoïdales avec une pente à 6° ont été dessinées. Pour des raisons d'emprise foncière, d'impact visuel et d'attractivité pour les usagers la variante hélicoïdale semble préférable. Une analyse plus poussée sera entreprise dans le cadre de l'avant-projet pour déterminer quelle est la meilleure solution. Ici la variante sans rampes est représentée.

### Opportunités

Une étude de faisabilité a été établie en 2016 par un bureau d'ingénieurs (extraits en page précédente). Elle a également permis d'estimer les coûts à +/- 30% pour être incluse dans la planification financière. Ces coûts englobent les adaptations nécessaires du côté des CFF, notamment quant au pilier intermédiaire sur les voies.

Dans le PDCom de Delémont, un cahier des charges a été défini pour le développement du secteur de la Poste où un immeuble pour des commerces, des bureaux et des logements voire un hôtel sera construit avec un parking souterrain, directement à côté de la gare routière. La passerelle rejoindra ce secteur au nord.

La Conception directrice du développement territorial du Canton (2016) préconise la mise en place au sein des polarités d'un réseau d'espaces publics de qualité, de manière à renforcer l'attractivité urbaine et la qualité de vie au quotidien. La mesure s'inscrit en outre dans un ensemble de mesures visant à renforcer les liens physiques et fonctionnels entre les espaces urbains majeurs en s'assurant de la continuité du réseau d'espaces publics entre ces espaces et plus généralement l'accès entre le nord de la ville et le territoire de confluence de l'agglomération, notamment le secteur « Gare sud » dans le cas présent, conformément au PDL « Gare Sud ».

Cette mesure répond également à l'objectif des Plan directeur communal et de la mobilité douce de Delémont (2016) - où elle est définie comme mesure phare - et du Plan directeur régional (2016) de mise en place d'un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé, reliant les centralités, les quartiers résidentiels, les sites d'activités et les équipements entre eux, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale.

### Utilité

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'intermodalité train, bus, vélo. Renforcement de l'accessibilité à la gare CFF et à la gare routière pour les cycles ; encouragement à l'usage des TP.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité de sites au positionnement stratégique.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration notable de la sécurité et du confort pour les vélos.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue du vélo et des TP. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).

Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude	UETP	2018
2. Avant-projet	UETP	2018
3. Dépôt public	UETP	2018
4. Traitement des oppositions	UETP	2018
5. Approbation du projet	UETP	2019
6. Décision(s) de financement	UETP	2019
7. Début des travaux	-	Dès 2019
<b>Coordination avec le Plan directeur cantonal</b>		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03, 2.07 et 2.08	