

3.02

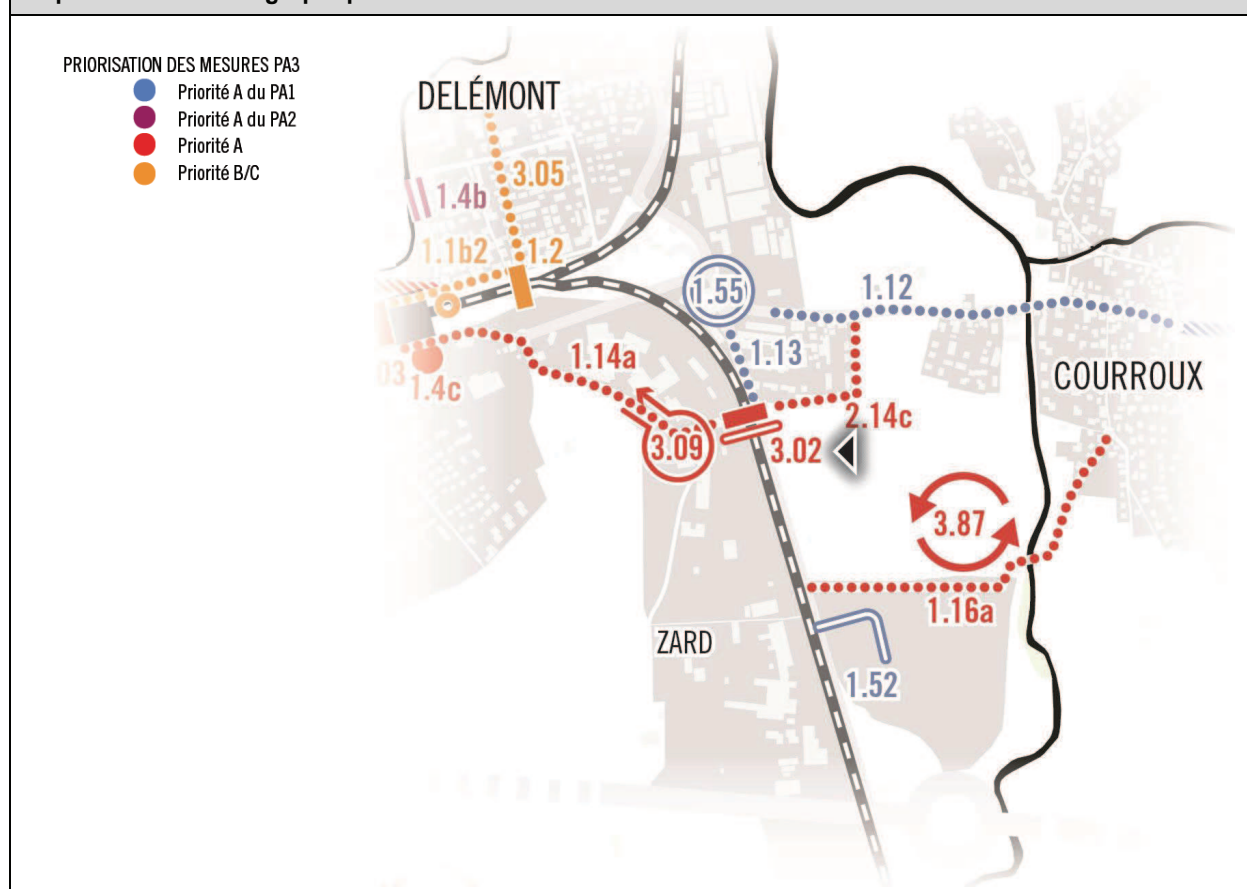
ARE : 6711.3.XXX

Nouvelle liaison routière et de mobilité douce à l'est de Delémont

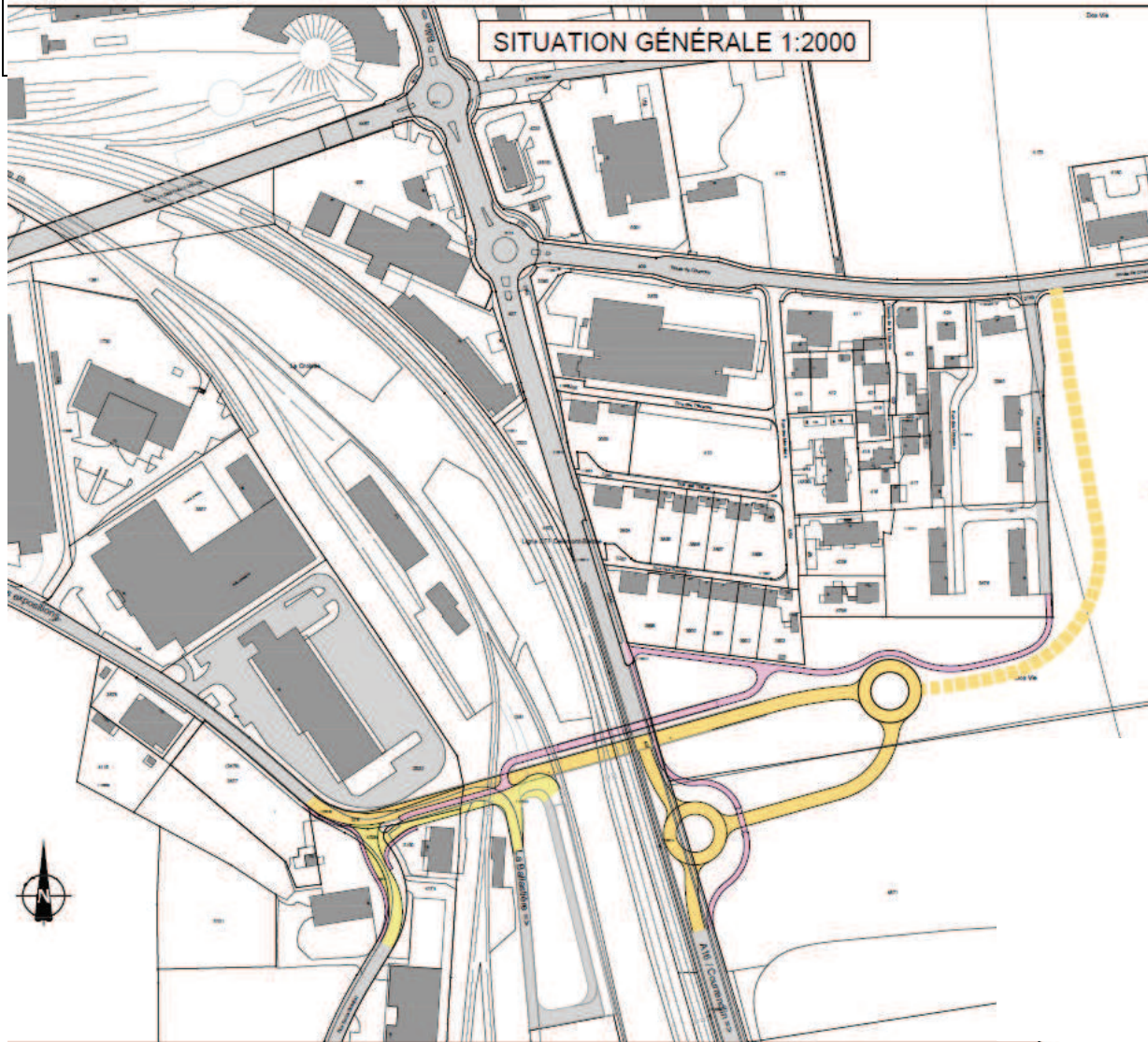
LD1 et 2, Stratégie transports – objectifs 2, 3 et 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	A3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : dès 2023 début des travaux : dès 2022
Instance(s) concernées	SDT (SAM), ECR, CFF	Estimation des coûts globaux	14.71 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.14a, 2.14c, 1.16a	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PDL « Gare Sud », PDCOM et PD MD Delémont, PSIC	Degré de maturité	2






Représentation cartographique



Extrait de l'étude de variantes, juillet 2016, bureau ATB SA



LÉGENDE :

-  Chaussée existante
-  Nouvelles liaisons routières
Accessibles pour les transports publics
-  Adaptation des accès existants
-  Nouvelles liaisons pour mobilité douce
-  Nouveaux ouvrages en béton armé

Description de la mesure

Constat / situation initiale

Conformément au Plan directeur localisé « Gare Sud », le secteur en question est voué à un développement mixte important (équipements publics, logement – écoquartier, activités économiques). Les giratoires en entrée sud-est de la ville seront saturés d'ici 2030 selon le Plan directeur des déplacements de Delémont établi en collaboration avec Transitec et la charge de trafic actuelle pose déjà des problèmes notamment en termes de sécurité. Aussi, dans les années à venir, il est indispensable, toujours selon ce Plan directeur, de créer une nouvelle liaison routière, incluant l'accès par les transports publics (bus) pour les liaisons avec le Val Terbi et Courrendlin/Moutier, entre « Gare Sud » et la route de Delémont (RC6) qui rejoint l'A16.

L'absence de liaison de mobilité douce continue, confortable et sécurisée entre la gare de Delémont, le secteur « Gare Sud » et l'entrée est de la ville (voire l'entrée ouest de Courroux) est à combler dans les années à venir. Les franchissements majeurs de cet itinéraire sont les voies ferrées (6 au total) et la RC6.

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 qui seront saturés dès 2030, voire avant. Un nouvel accès routier devient dès lors indispensable.

But de la mesure et opportunités

Liaison routière

Construire une liaison routière qui permettra un franchissement de 6 voies ferrées et le raccordement entre le secteur « Gare Sud » et la route de Delémont (RC6), incluant des voies pour trafic motorisé à double sens.

Une étude de variantes a été réalisée en 2016 (une des variantes est présentée en page précédente). Elle a démontré la difficulté de créer un ouvrage en souterrain vu l'espace restreint disponible pour la rampe à l'ouest. La pente, de 15% environ, serait trop importante. Un viaduc semble constituer la meilleure solution pour cette liaison (longueur de 200m environ) avec la réalisation de deux giratoires et le réaménagement du carrefour à la rue Emile-Boéchat. Une réflexion a également été menée sur l'emplacement de la liaison et son éventuel déplacement plus au sud, mais les solutions dans ce sens seraient autant voire davantage complexes. Un itinéraire de mobilité douce sera également réalisé et fait partie de la même mesure.

Un giratoire est prévu à l'extrémité ouest du futur axe et constitue la mesure 3.09. Il n'est pas représenté dans cette étude, mais il est clair que l'ouvrage sera pris en considération lorsque des études plus avancées seront réalisées pour la mesure 3.02. A ce stade, le projet de giratoire n'impacte pas sur l'étude de faisabilité.

Des réflexions seront encore à faire quant à l'aménagement éventuel d'un accès routier en direction de Courroux (traits-tillés sur le schéma). Il permettrait de renforcer la liaison entre le Val Terbi et le secteur « Gare sud » et de réduire la charge de trafic au niveau des giratoires de l'entrée sud-est de Delémont. A ce stade, ce tronçon n'est pas inclus dans le projet.

Liaison de mobilité douce

Aménager un itinéraire de mobilité douce (cycles et piétons) sur le même axe que la liaison routière prévue à l'est de Delémont. Une variante d'itinéraire inclut deux traversées de voies ferrées très peu utilisées (accès à des quais de déchargement) avec un passage à niveaux sécurisé et un passage inférieur de 34m sous les voies utilisées fréquemment (avec environ 60m de rampes). La longueur totale de l'itinéraire sera de 470m.

La mesure 1.14b du PA1 prévoyait l'aménagement à cet emplacement d'un passage inférieur pour cycles et piétons, sous les lignes CFF et la RC6. Il est remplacé et adapté dans la mesure 3.02. La liaison de mobilité douce a été étudiée par un bureau spécialisé en 2016 et a montré la complexité et la perte d'attractivité d'un ouvrage totalement en souterrain. Une liaison sur le viaduc pose problème quant à la pente à franchir et les gabarits de la route envisagée. La variante en site propre partiellement en surface et partiellement en souterrain est préconisée par la Commune, mais les possibilités seront encore approfondies par la suite.

A ce stade, il manque des analyses pour pouvoir décider quelle variante est la meilleure. L'étude préliminaire de 2016 a permis de montrer que la liaison (routière et de mobilité douce) est réalisable techniquement, mais le Canton se réserve le droit de décider, en collaboration étroite avec la Commune de Delémont, quelle variante retenir en temps voulu.

Bilan de la mise en œuvre

La mise en œuvre des mesures 1.14a et 2.14c est prévue en 2020-2021 et sera directement suivie par la mesure 3.02, dès 2022. L'avant-projet de la mesure 3.02 est, quant à lui, prévu dès 2020. Toutefois, il est possible que le futur Hôpital du Jura s'installe à Delémont, au sud des voies ferrées. Cela demanderait de redéfinir les délais de mise en œuvre afin qu'ils concordent avec l'ouverture de l'établissement hospitalier.

Toujours pour la mesure 3.02, une première étude de faisabilité sommaire (propositions de variantes) a été élaborée en 2016 par un bureau spécialisé. Selon le PD MD de Delémont, cette liaison fait partie du réseau magistral structurant de mobilité douce.

Utilité		
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. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
<ol style="list-style-type: none"> 1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux 	SIN SIN, SMT (SAM), RCJU SIN SIN Commune de Delémont et RCJU SIN -	Dès 2020 Dès 2022
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
Pertinence par rapport au plan directeur	Etat de l'intégration dans le plan directeur	
Bonne	Coordination réglée - Fiche 2.03, 2.07 et 2.08	