

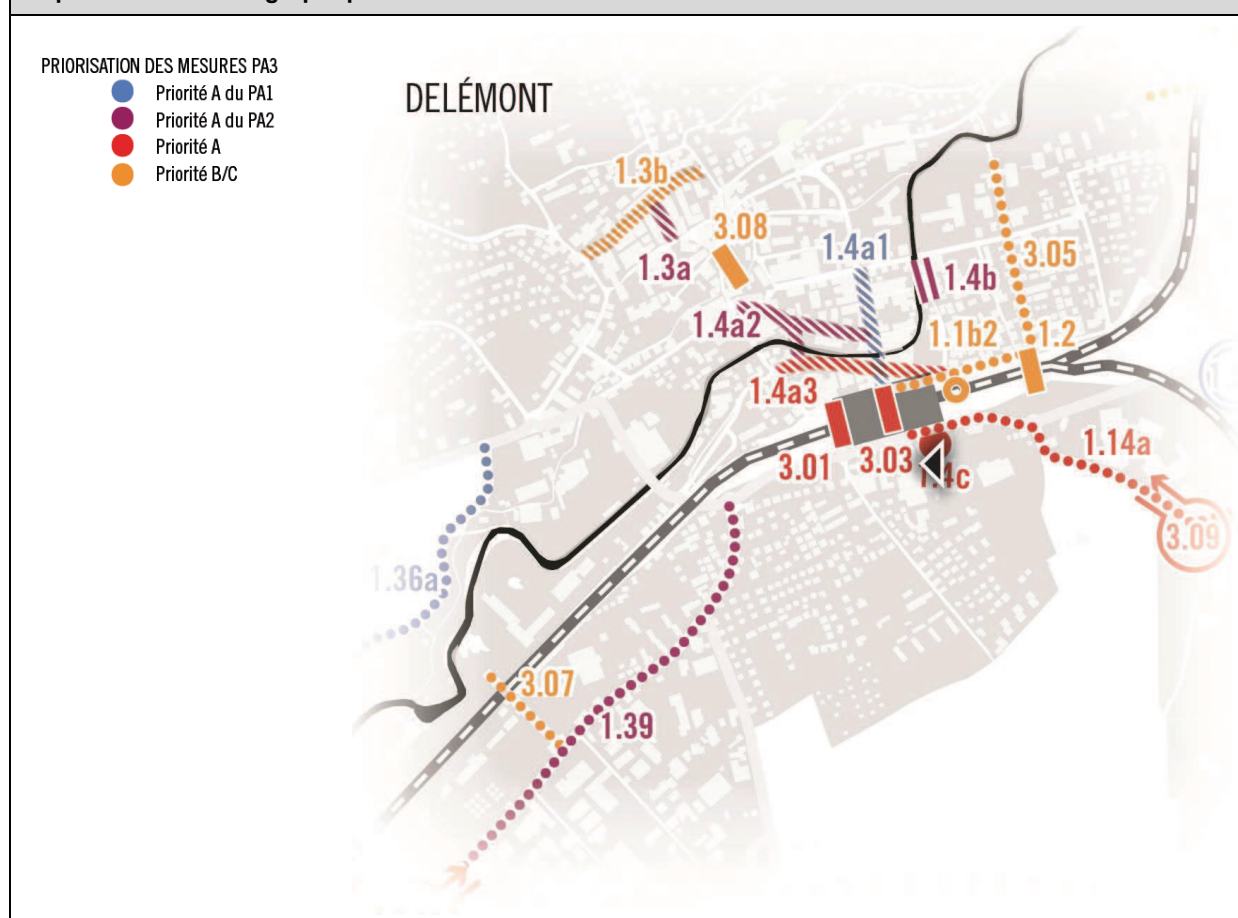
3.03

ARE: 6711.3.XXX

Réaménagement du passage inférieur de la gare, 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, ARE, CFF | Calendrier de mise en œuvre | Mise en service : 2020 Début des travaux : 2020 |
| Instance(s) concernées | SDT (SAM et SMT), CFF | Estimation des coûts globaux | 0.3 mio |
| Mesure(s) connexe(s) | 1.1b, 1.2, 1.4c, 1.14a, 1.39, 3.01 | Répartition des coûts | A définir Commune de Delémont, Agglomération, CFF, Confédération |
| Besoins de coordination | PDL « Gare Sud », PDCOM et PD MD Delémont | Degré de maturité | 1 |

Représentation cartographique



| Description de la mesure | | | |
|---|---|---|-------|
| <p>Constat / situation initiale</p> <p>Le passage inférieur de la gare de Delémont est très utilisé par les voyageurs mais également par les habitants, étudiants et employés qui souhaitent rejoindre le nord ou le sud de la ville à pied ou à vélo. La sortie nord, réaménagée récemment, est agréable et facilement accessible grâce à un escalier roulant. Des réflexions sont toutefois encore à mener pour développer cette sortie. Des améliorations sont fortement souhaitables à la sortie sud actuellement peu attractive, rendant en conséquence l'ensemble du sous-voie peu attrayant pour la mobilité douce.</p> | | | |
| <p>But de la mesure et opportunités</p> <p>L'objectif est d'améliorer le passage inférieur existant de la gare de Delémont pour le rendre plus attractif et pour le rendre plus accessible aux vélos et aux personnes à mobilité réduite. Un escalier roulant pourrait être ajouté à la sortie sud (déjà installé au nord) et des réaménagements seraient nécessaires, principalement du côté sud, pour que le lieu soit plus accueillant et facile d'accès.</p> <p>La mesure améliore les liaisons cyclables et piétonnes entre le nord (Vieille Ville, quartier centre-gare) et le sud (commerces, centre de sports et loisirs, halle des expositions) de la ville ainsi qu'entre la ville-centre et d'autres communes au sud de l'agglomération (coordination avec les mesures 1.14a, 1.39 et 3.02), ainsi que l'accès aux pôles de développement économique majeurs (Communance, Gare sud et ZARD). Cette mesure permettra ainsi d'augmenter l'accessibilité au "Territoire de confluence" de l'agglomération, zone de développement stratégique de l'ensemble de la région.</p> <p>Le sous-voie de qualité permettra de compléter l'offre en franchissement pour la mobilité douce. A l'Ouest se trouve déjà la passerelle qui sera remplacée (mesure 3.01) avant les améliorations dans le sous-voie. A l'Est, un second passage inférieur verra le jour sur le moyen-long terme (mesure 1.2). Il est opportun d'utiliser en premier lieu le sous-voie existant qui donne un accès direct à la gare, aux quais, à la gare routière, et au P+R notamment.</p> | | | |
| <p>Bilan de la mise en œuvre</p> <p>Face à la complexité de la réalisation et à l'importance des coûts liés à la mesure 1.2 qui prévoit la création d'un nouveau sous-voie, la volonté est, dans un premier temps, d'améliorer le sous-voie existant, puis d'adapter la passerelle existante en la rendant accessible aux vélos et en la déplaçant (mesure 3.01).</p> | | | |
| 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 transports publics. | | |
| CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti | Accroissement de l'attractivité du site 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 transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86). | | |
| Etapas de mise en œuvre | | Instance responsable | 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 | | UETP UETP UETP UETP UETP UETP - | 2020 |
| Coordination avec le Plan directeur cantonal | | | |
| Pertinence par rapport au plan directeur | | Etat de l'intégration dans le plan directeur | |
| Bonne | | Coordination réglée - Fiches 2.03, 2.07 et 2.08 | |