

PLAN D'AMENAGEMENT LOCAL

PLAN DIRECTEUR DE LA MOBILITE DOUCE



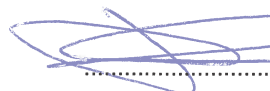
ADOpte PAR LE CONSEIL COMMUNAL LE

13 MARS 2017

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

LE MAIRE

LA CHANCELIERE

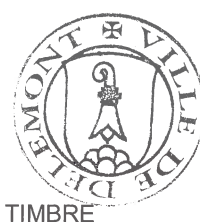

Damien Chappuis


Edith Cuttat Gyger

LA CHANCELIERE COMMUNALE SOUSIGNEE CERTIFIE
L'EXACTITUDE DES INDICATIONS CI-DESSUS

DELEMONT, LE 15 MARS 2017


SIGNATURE



TIMBRE

Plan directeur de la mobilité douce



Cheffe de projet	Virginie Kauffmann
Experts	Martin Wälti Paul Hasler Martina Dvoracek
Collaborateur de projet	Mathieu Pochon
Groupe de travail mobilité douce	Hubert Jaquier, chef de service, UETP David Siffert, ingénieur communal, UETP Clara Loichat, chargée de mission, UETP Marion Hulmann, écoles primaires Delémont Claude-Alain Baume, Pro Vélo Daniel Milani, ATE et Collège de Delémont Denis Barthoulot, service des infrastructures RCJU Gérald Wenger, citoyen delémontain Michèle Droux, Pro Senectute

büro für mobilität ag
Ideen • Strategien • Lösungen

*Hirschengraben 2 • CH-3011 Bern
Tel 031 311 93 63 • Fax 031 311 93 67
Eymatt 27 • CH-3400 Burgdorf
mail@bfmag.ch • www.bfmag.ch*

Table des matières

Table des matières

PLAN DIRECTEUR DE LA MOBILITÉ DOUCE	1
TABLE DES MATIÈRES	3
TABLE DES ILLUSTRATIONS	5
1. CONTEXTE ET BASES	6
1.1 Bases et conformité du PDMD	6
1.2 Périmètre concerné	7
2. SITUATION ACTUELLE: DIAGNOSTIC	7
2.1 Caractéristiques spatiales générales	7
2.2 Equipements actuels et points faibles	10
2.3 Promotion de la mobilité douce : état actuel	14
2.4 Part modale actuelle	14
2.5 Part modale potentielle	15
3. CONCEPTION DIRECTRICE: VISION DU DÉVELOPPEMENT FUTUR	16
3.1 Vision	16
3.2 Objectifs	16
3.2.1 Lignes directrices (objectifs supérieurs)	16
3.2.2 Objectifs qualitatifs	18
3.2.3 Objectifs quantitatifs	19
3.3 Contraintes	19
3.4 Concept directeur	20
3.4.1 Connectivité (réseaux)	20
3.4.2 Sécurité	20
3.4.3 Attractivité et confort	21
4. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT	22
4.1 Aménagement du réseau routier et itinéraires de loisirs	22
4.2 Aménagements des places de stationnement pour vélos	25
4.3 Aménagement des arrêts de transports publics	27
4.4 Aménagements spécifiques aux piétons	29
5. MESURES	31
5.1 Domaines d'action	31
5.2 Stratégie pour l'intervention	31
5.3 estimation des coûts et mode de financement	32
5.4 Domaine d'action « connectivité »	32
5.4.1 Création des liaisons manquantes	32
5.4.2 Amélioration de l'accessibilité pour les PMR	33
5.4.3 Amélioration du balisage	35
5.5 Domaine d'action « sécurité »	36
5.5.1 Aménagements et sécurisation des tronçons	36
5.5.2 Sécurisation des carrefours et traversées dangereux	37
5.5.3 Modération de trafic dans les poches et marquage des portes d'entrée	38
5.5.4 Amélioration de l'éclairage	39
5.6 Domaine d'action « attractivité et confort »	40
5.6.1 Amélioration et développement du stationnement vélo	40
5.6.2 Création d'un réseau de bancs, d'espaces verts et de places de jeux	42
5.6.3 Amélioration de l'équipement des arrêts de transports publics	43

5.7	Promotion de la mobilité douce	44
5.8	Mesures « conditions-cadres »	45
5.8.1	Portage humain et financier	45
5.8.2	Controlling et suivi	46
5.9	Vue synthétique des mesures en fonction des priorités	47
6.	SYNTHÈSE	51
7.	ANNEXES	52
7.1	Equipements existants	
7.2	Points faibles	
7.3	Pôles générateurs et réseau	
7.4	Réseaux piétonnier et cyclable	
7.5	Mesures	
7.6	Fiche « liaisons manquantes »	
7.7	Fiche « aménagement / sécurisation réseau principal »	
7.8	Fiche « aménagement / sécurisation réseau collecteur »	
7.9	Fiche « aménagement / sécurisation réseau de desserte »	
7.10	Fiche « carrefours et traversées dangereux »	
7.11	Résultats du forum public	
7.12	Promotion de la MD : état actuel	
7.13	Index géographique	

Table des illustrations

Table des illustrations

Illustration 1: Accessibilité piétonne et cyclable des générateurs de trafic	8
Illustration 2: Principaux axes en pente à Delémont (non exhaustif)	9
Illustration 3: Objectifs d'ordre supérieur	17
Illustration 4: Objectifs spécifiques à la mobilité douce	19
Illustration 5: Domaines d'action en matière de mobilité douce à Delémont	31

1. Contexte et bases

Le plan directeur de la mobilité douce fait partie du plan d'aménagement local. Il a été conçu dans le cadre du processus général de révision du PAL démarré en 2014.

1.1 BASES ET CONFORMITÉ DU PDMD

Ce plan directeur s'inscrit comme complément aux documents directeurs d'ordre supérieur suivants:

- Plan directeur cantonal (1998, révision programmée pour 2015, résultats attendus pour 2017)
- Projet d'agglomération, 1ère (2007) et 2ème génération (2012)
- Plan directeur régional (2015)
- Plan d'aménagement local (1998)
- Plan directeur des déplacements (2013)

Il a été préparé en coordination avec les documents directeurs composant le plan d'aménagement local (en particulier plan directeur d'urbanisation, plan directeur des espaces publics et des espaces verts, conception d'évolution du paysage).

Ce plan directeur ne reformule donc pas les éléments constitutifs des autres documents planificateurs (urbanisme, paysage ou système de transport global par ex.), mais leur apporte un complément focalisé sur les modes de transport doux.

La conformité du contenu de la conception directrice communale en matière de mobilité douce a été examinée et peut être confirmée à l'aune des éléments suivants¹ :

- Correspondance de l'objectif global avec la conception directrice cantonale (art. 3: 3)
Objectif général de promotion des déplacements lents (à pied, à vélo, etc.) pour les activités quotidiennes et de loisirs
- Contenus des documents d'ordre supérieur suivants :
 - PDC (fiche 1.01.1 - développement de l'urbanisation et transports publics > problématique et enjeux)
Niveau de confort et de services selon les types d'arrêts TP
 - PDC (fiche 1.03.1 – projet d'agglomération de Delémont > principes d'aménagement)
Réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers, soutien à l'information et à la sensibilisation
 - PDC (fiche 2.03 - réseau de transports dans l'agglomération de Delémont)
Principes d'aménagement en matière de mobilité douce
 - PDC (fiche 2.06 – réseau des routes cantonales > mandat de planification)
Aménagements incombant aux communes en matière de mobilité douce
 - Charte d'Agglomération (chapitre 6 – mobilité douce)
Objectifs en termes de réseaux et maillage, sécurité, confort, offre de stationnement vélo, personnes à mobilité réduite, mobilité scolaire
 - Prise en compte des mesures identifiées dans les PA1 et PA2

¹ Les contenus spécifiques concernés sont notés en italique sous chaque document-source mentionné.

Contexte et bases

1.2 PÉRIMÈTRE CONCERNÉ

Le périmètre concerné par ce plan directeur de la mobilité douce est celui de la commune de Delémont. Les interactions de ce territoire avec les communes voisines ont également été examinées dans une perspective systémique.

Diagnostic

2. Situation actuelle: diagnostic

Le diagnostic a été établi à partir des fondements suivants :

- Etude de terrain (2014)
- Forum public mobilité douce (2014)
- Plan directeur des déplacements (2013)
- Enquête UETP sur l'équipement en stationnement pour vélos (2013)
- Enquête sur les points noirs du réseau cyclable en ville de Delémont (2011)
- Etude « Analyses de cas et recommandations générales »

2.1 CARACTÉRISTIQUES SPATIALES GÉNÉRALES

Sous l'angle de la mobilité douce, le territoire de la commune de Delémont se caractérise par quelques éléments remarquables décrits ci-après.

Comprise dans un rayon de 2 à 4 km au total, la ville de Delémont se caractérise par de **courtes distances** et une échelle très favorable aux mobilités douces (voir Illustration 1). Les principaux générateurs de trafic de la ville se situent à une distance cyclable pour l'ensemble de la ville. À l'échelle piétonne, l'accessibilité est aussi très bonne en termes de distances, en particulier dans le centre plus dense de la ville. De faibles distances séparent la ville des centres des communes limitrophes (3.0 à 3.5 km de centre à centre).

Diagnostic

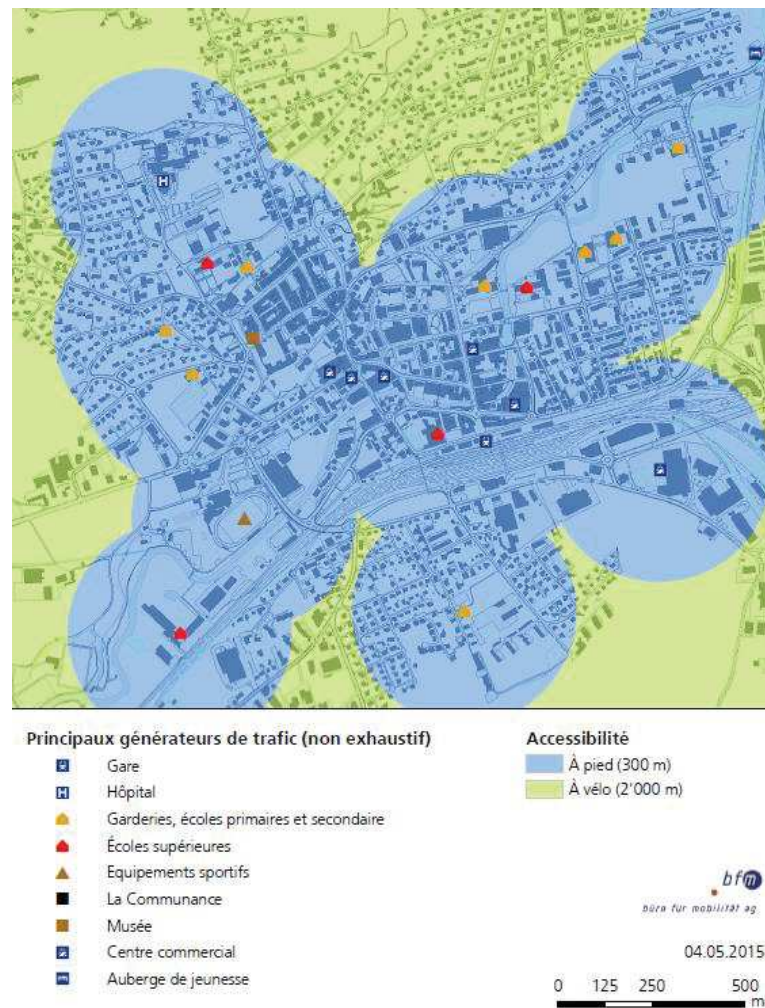


Illustration 1: Accessibilité piétonne et cyclable des principaux générateurs de trafic à Delémont

Du point de vue de la **topographie** et du **relief** (pentes), une partie de la ville de Delémont se trouve en terrain défavorable, en particulier pour la pratique du vélo (voir Illustration 2). Ces conditions difficiles sont toutefois à pondérer par la possibilité d'itinéraires alternatifs et par le développement des vélos à assistance électrique.

Diagnostic

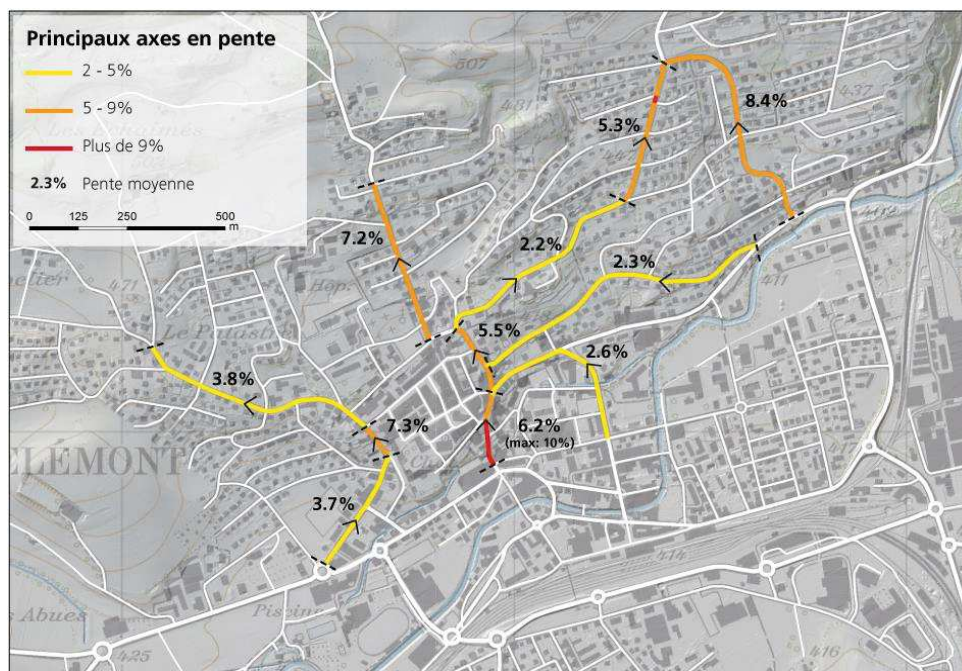


Illustration 2: Principaux axes en pente à Delémont (non exhaustif)

Classe ²	Pente en %	Descriptif
A	Jusqu'à 2%	Plat, idéal pour le vélo
B	2 – 5%	Vallonné, mais mobilité agréable
C	5 – 9%	Vallonné, mobilité restreinte
D	Plus de 9%	Accidenté, non praticable pour la majorité des cyclistes

En termes de **coupures physiques**,

- Les voies ferrées représentent des coupures pénalisantes, notamment pour les déplacements à pied et à vélo (peu de points de franchissement).
- Les axes routiers sont généralement assez perméables aux mobilités douces. Le réseau routier principal³, à vocation routière (vitesse 50 km/h) et caractérisé par des charges de trafic plus importantes (7'600 à 18'600 véh/j)⁴, l'est moins.
- La Sorne agit par contre davantage comme liant urbain du point de vue des mobilités douces (nombreuses possibilités de traversée, cheminements en bordure existants ou projetés).

² Zimmermann, M. (1995): Angebotsplanung für den Radverkehr in topografisch bewegten Räumen – Ein Beitrag zur Frage der Zweckmässigkeit. Wuppertal

³ Rue de la Blancherie, route de Porrentruy, route de Rossemaison, route de Courroux, rue Auguste Quiquerez, route de Bellerive, route de Delémont et RDU

⁴ Transitec, Plan directeur des déplacements, 2014

Diagnostic

Du point de vue des **pôles générateurs de trafic**, il faut relever les points suivants :

- Vieille Ville et quartier de la gare constituent deux centralités distinctes mais contiguës
- Les zones d'activités sont essentiellement regroupées au Sud et à l'Est des voies CFF
- Les principaux centres commerciaux sont situés dans le secteur de la gare, donc bien accessibles au moyen des transports publics, combinés à la marche et au vélo
- L'hôpital et le centre sportif sont des pôles générateurs « périphériques » importants
- La ville de Delémont fait preuve d'un grand dynamisme en termes de développement urbain avec plusieurs grands projets en cours / planifiés : campus Avenir 33, campus tertiaire, cinéma multiplexe, nouveaux logements (notamment écoquartier de 300 appartements), nouvelle gare routière, etc.

La ville de Delémont s'insère dans un **paysage préservé** et dispose d'une grande **proximité avec la nature**, offrant un cadre favorable à la pratique de la marche et du vélo.

2.2 EQUIPEMENTS ACTUELS ET POINTS FAIBLES

Les équipements actuels ainsi que les principaux points faibles sont présentés dans des cartes fournies aux annexes 7.1. et 7.2. Les résultats principaux de l'évaluation ont été traités par thématique.

Nota Bene : la réalisation des mesures inscrites dans les projets d'agglomération de première et deuxième génération permettra de corriger en partie certains des points faibles mentionnés ci-après.

Connectivité :

Peu de possibilités de **franchissement des voies ferrées** (situées sur la RDU avec de fortes charges de trafic, en site propre mais sous-optimales, bien équipées mais en périphérie)



Sous-gare Sud

Diagnostic

Réseau cyclable globalement relativement bien développé, mais qui manque de continuité dans les aménagements (notamment traversée du centre-ville - Moutier, Stand, Pont-Neuf) - et sur plusieurs pénétrantes (en direction de Bâle, Develier et Courtételle). Toutefois, contre-sens cyclables aménagés sur la quasi-totalité des rues à sens unique garantissent aux cyclistes un trajet « au plus court »



Rte de Bâle

Dans l'ensemble, **réseau piétonnier** également relativement bien développé avec de nombreux tronçons en « site propre » pour les piétons dans le centre (par exemple cheminement situé le long de la Sorne), mais qui ne sont souvent pas reliés entre eux et pour la plupart mal indiqués. Absence de lien piétonnier en site propre continu entre la gare et la Vieille Ville. Encore beaucoup de trottoirs et cheminements piétonniers manquants ou interrompus (zones d'activités au sud des voies ferrées).



Ruelle Pré-Magnin

Sur l'ensemble de la ville, encore de nombreux **obstacles aux personnes à mobilité réduite** (bordures non abaissées aux passages piétons, trottoirs encombrés ou interrompus, revêtements endommagés ou non adéquats).

Diagnostic



Rue Emile-Boéchat

Sécurité :

Rues / routes / tronçons du centre⁵ présentant un **aménagement** encore largement **dévolu au trafic** individuel motorisé (vitesse et densité du trafic peu favorables). Peu de zones à vitesse modérée facilitant la cohabitation entre piétons, cyclistes et usagers motorisés.



Rue de la Molière

Plusieurs **carrefours dangereux** pour les cyclistes et **peu attrayants** pour les piétons (notamment sur RDU et route de Bâle)



Carrefour av. Gare-rte de Bâle

Stationnement automobile souvent envahissant, constituant un obstacle (cheminement) voire une source de danger (visibilité réduite) dans certains quartiers (place de la Gare, Haut-Fourneau, etc.)

⁵ Quai de la Sorne, avenue de la Gare, rue de la Molière et de la Maltière, rue des Moulins, ...

Diagnostic



Rue du Haut-Fourneau

Attractivité et confort :

Stationnement vélo: dans l'ensemble, périmètre du centre-gare et de la Vieille Ville bien couvert par les infrastructures de stationnement. Offre de qualité proposée à la gare (vélostation). Manque de places à plusieurs endroits (notamment centres commerciaux au sud des voies). Infrastructures existantes peuvent être améliorées (éclairage, toiture, choix du support, emplacement).



Collège de Delémont

Bancs publics concentrés aux abords des parcs, espaces verts et lieux publics importants, mais manquant le long de certains tronçons (bancs relais) et dans les quartiers.



La Promenade

Diagnostic

Equipement généralement minimaliste de la plupart des **arrêts de bus** (pas de protection contre la pluie, horaires peu lisibles)



Arrêt « Rue St-Randoald » (Communance)

2.3 PROMOTION DE LA MOBILITÉ DOUCE : ÉTAT ACTUEL

Différents services, actions promotionnelles et d'information sont proposées actuellement à Delémont, ou l'ont été (voir annexe 7.12). Ces mesures constituent une base réjouissante, mais il est possible et nécessaire de compléter et valoriser davantage les interventions de ce type dans l'optique de rendre les mobilités douces plus attractives (voir chapitre 3.4.3).

2.4 PART MODALE ACTUELLE

Les données issues du microrecensement mobilité et transports 2010 ont été densifiées pour le canton du Jura et l'agglomération de Delémont⁶. Celles-ci permettent de mettre en évidence l'importance de la marche et du vélo à Delémont, et de la comparer avec les moyennes jurassiennes.

35.2 km sont parcourus en moyenne chaque jour par chaque Delémontain (*Jura : 46.1 km*) :

> 6.5% de cette distance est effectuée à pied / vélo (TIM : 49.4% ; TP 41.8% ; autre : 2.3%) (*Jura : 3.5%*)

Chaque Delémontain effectue en moyenne **3.6 déplacements par jour**, un déplacement correspondant en moyenne à 9.8 kilomètres (*Jura : 3.8 déplacements et 12.2 km*) :

> 42.8% des déplacements effectués le sont à pied / vélo (TIM : 48.7% ; TP : 7.6% ; autre : 0.9%) (*Jura : 31.6%*)

La **durée totale des déplacements** effectués par Delémontain en une journée s'élève à 82 minutes en moyenne (*Jura : 84.5 minutes*) :

> La marche et le vélo représentent 39,7% de la durée de déplacement (TIM : 39.1%, TP : 19.6% ; autre : 1.6%) (*Jura : 29.6%*)

Avec 83.2% des déplacements effectués, le **recours à un seul mode de transport** est encore légion à Delémont (déplacements intermodaux : 16.8%).

⁶ Fistat, « Mobilité et transports dans le canton du Jura et l'agglomération de Delémont, en 2010 », décembre 2013

Diagnostic

Le **motif travail** représente 22.3% des déplacements effectués chaque jour par les Delémontains :

> La marche / le vélo sont utilisés dans 31.8% des cas (TIM : 51.6%, TP 16.7%)

Les **loisirs**, quant à eux, sont à l'origine de 35.9% des déplacements effectués chaque jour :

> La marche / le vélo sont utilisés dans 47.5% des cas (TIM : 45.3%, TP : 5.6% ; autre : 1.5%)

Les données tirées du recensement fédéral de la population de 2012 ⁷ montrent globalement que dans le canton du Jura, le **vélo est nettement moins pratiqué que la marche** et que son **importance est plus faible qu'à l'échelle de la Suisse**.

> Part du vélo aux déplacements pendulaires dans le canton du Jura : 3.7% (*marche : 12%*) (*Suisse : 6% et 9.1%*)

Une enquête menée en 2014 auprès de 1008 **jeunes jurassiens** âgés de 15 ans et plus⁸ a également montré que :

> 46% de ceux-ci utilisent le vélo moins d'une fois par mois ou jamais

> 10% l'utilisent tous les jours ou presque

> 74% sont des utilisateurs réguliers des transports publics, laissant présager une certaine importance de la marche en combinaison.

2.5 PART MODALE POTENTIELLE

Le croisement de plusieurs données permet d'affirmer qu'un potentiel de développement est possible :

- En Suisse, 12% des distances effectuées en voiture font moins d'un kilomètre (environ 15 minutes à pied), 34% font moins de 3 kilomètres (10 minutes à vélo) et 50% moins de 5 kilomètres (15-20 minutes à vélo)⁹.
- En laissant de côté la guerre des chiffres inhérente aux méthodes de calcul et types de données utilisées, plusieurs études concluent à un potentiel réel de report modal en faveur des mobilités douces¹⁰.
- La comparaison avec d'autres villes suisses de taille comparable montre que le potentiel de développement du vélo est important à Delémont :

⁷ Recensement fédéral de la population, 2012

⁸ MIS Trend, Etude sur l'évolution de la mobilité des jeunes jurassiens, mai 2014

⁹ Der Langsamverkehr in der Agglomerationsverkehrspolitik des Bundes, ASTRA, 2004 (Base: microrecensement mobilité et transport 2000)

¹⁰ ASTRA, 2005, CO2-Potenzial des Langsamverkehrs – Verlagerung von kurzen MIV-Fahrten : *6 à 15% de toutes les étapes effectuées au moyen des transports individuels motorisés pourraient être effectuées à l'aide des mobilités douces d'ici à 2030, ce qui correspond à environ 1 à 3% des prestations de transport en TIM (pkm).*

PNR 41, 2001, « Transport et Environnement: Interactions Suisse », partie « Gestion de la mobilité dans le trafic de personnes » :

Augmentation de la part modale de la marche de 20% en moyenne, et de 50% pour le vélo (augmentations plus importantes encore si des mesures restrictives pour le TIM sont prises et l'offre TP renforcée).

SVI 2004/069, Veloverkehr in den Agglomerationen – Programme, Wirkungen und Potenziale:

Par rapport au nombre d'étapes effectuées aujourd'hui à Delémont à vélo, une augmentation d'un tiers est plausible

Diagnostic

	Parts aux étapes en 2010, en %			
Ville	Marche	Vélo	Total MD	TP
<i>Delémont</i>	45.3	3.7	49	8.5
Olten	50.2	7.0	57.2	15.8
Soleure	43.9	15.0	58.9	11.0
Berthoud	44.8	16.4	61.2	18.7

Conception directrice

3. Conception directrice: vision du développement futur

Ce chapitre précise les principes et objectifs poursuivis dans le domaine de la mobilité douce à Delémont à l'horizon 2030 et les traduit sous forme de concept.

3.1 VISION

« En 2030, Delémont sera une ville agréable à vivre et à parcourir à pied ou à vélo. Des espaces mixtes apaisés et bien équipés, reliés entre eux par des itinéraires en site propre, offriront aux piétons et cyclistes des conditions de séjour et de déplacement sûres et confortables. Grâce à ces infrastructures de qualité, à une localisation appropriée des activités sur le territoire communal ainsi qu'à des services à la population facilitateurs, la majorité des trajets de courtes distances sera effectuée à pied ou à vélo. Les usagers les plus faibles, notamment les personnes âgées et les enfants, pourront se déplacer en toute autonomie et sécurité. La ville dégagera une atmosphère de bonne cohabitation et de respect mutuel entre usagers de l'espace public – piétons, cyclistes ou automobilistes, flâneurs ou pressés, âgés ou jeunes. »

Inspiré des discussions du groupe de travail (séance du 5 mai 2014)

3.2 OBJECTIFS

3.2.1 LIGNES DIRECTRICES (OBJECTIFS SUPERIEURS)

Les objectifs définis pour la mobilité douce doivent s'inscrire dans le développement souhaité d'urbanisation et du système global de transport. Les grands principes établis dans les documents planificateurs d'ordre supérieur sont rappelés dans l'illustration 3.

Conception directrice

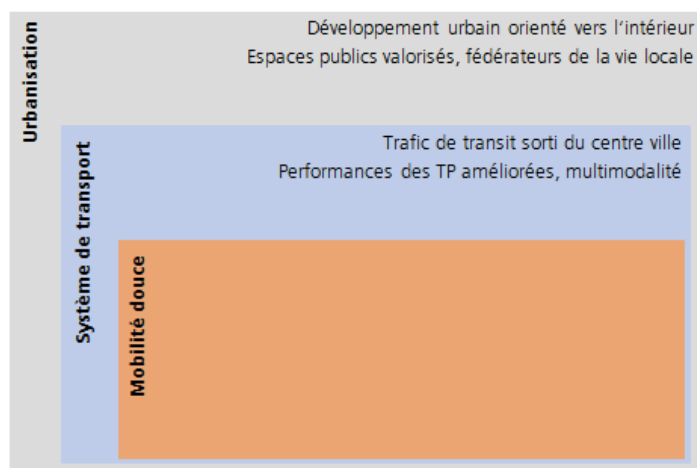


Illustration 3: Objectifs d'ordre supérieur

Conception directrice

3.2.2 OBJECTIFS QUALITATIFS

Pour la mobilité douce, les objectifs spécifiques suivants sont à poursuivre:

Piétons et cyclistes « en mouvement »	Améliorer et sécuriser les réseaux piétonniers et cyclables <i>Objectifs opérationnels :</i> <ul style="list-style-type: none"> ■ Maillage continu et dense, reliant de manière directe les centralités, les quartiers résidentiels, les sites d'activités et les équipements, si possible à l'écart du réseau routier principal ■ Carrefours et tronçons partagés avec le trafic routier sécurisés ■ Itinéraires alternatifs pour les personnes à mobilité réduite et pour les cyclistes peu expérimentés
Piétons et cyclistes « à l'arrêt »	Aménager les espaces publics pour les cyclistes et piétons <i>Objectifs opérationnels :</i> <ul style="list-style-type: none"> ■ Equipements de qualité, et en quantité suffisante, en particulier dans les espaces centraux, aux principales destinations et aux principaux lieux d'intermodalité : bancs, supports de stationnement, signalisation de balisage ■ Environnement attractif : calme, verdure, ensoleillement, sentiment de sécurité
Nouveaux piétons et cyclistes	Promouvoir la mobilité douce de manière ciblée <i>Objectifs opérationnels :</i> <ul style="list-style-type: none"> ■ Information de la population delémontaine via les différents groupes cibles (pendulaires, écoliers / étudiants, clients des commerces, usagers des transports publics et P+R, touristes, personnes âgées, « flâneurs du dimanche ») sur les offres existantes pour piétons et cyclistes ■ Sensibilisation de la population aux avantages de la marche et du vélo ■ Facilitation du recours aux modes doux par le biais de services adaptés aux différents groupes de population
Socle de base	Institutionnaliser le soutien à la mobilité douce <i>Objectifs opérationnels :</i> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ancrage durable de la mobilité douce dans les bases légales, les politiques et les programmes de financement locaux ■ Portage de la mobilité douce par les institutions administratives (prise en compte systématique de la mobilité douce dans les processus de planification)

Conception directrice

3.2.3 OBJECTIFS QUANTITATIFS

La définition d'objectifs quantitatifs fixe un cadre à l'action. Ces objectifs permettent de mesurer l'effet du programme mis en place et au besoin d'en réajuster le contenu. La mise en place d'un dispositif de contrôle constitue la condition préalable indispensable.

Quantité	Mesurer la part de la marche et du vélo à Delémont <i>Objectifs opérationnels :</i> <ul style="list-style-type: none"> ■ Création d'une base de données donnant une image de l'importance de la mobilité douce (systèmes d'indicateurs) ■ Actualisation régulière de cette base de données
	Augmenter la part de la marche et du vélo à Delémont <i>Objectifs opérationnels :</i> <ul style="list-style-type: none"> ■ Développement positif des indicateurs de la base de données

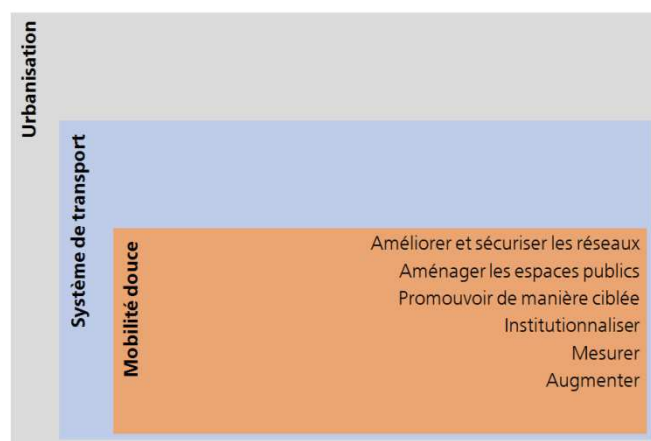


Illustration 4: Objectifs spécifiques à la mobilité douce

3.3 CONTRAINTES

Les principales contraintes à prendre en considération sont les suivantes :

- Contraintes urbaines et topographiques : élargissement ou création de nouveaux axes impossible dans des secteurs urbanisés, contraintes liées aux infrastructures existantes (voies de chemin de fer) et au milieu naturel (cours d'eau, dénivellations)
- Contraintes financières : capacités financières restreintes, limitant la possibilité de mettre en place des infrastructures coûteuses
- Contraintes en termes de ressources humaines : forces de travail limitées pour la mise en place du plan d'action
- Documentation d'ordre supérieur (voir chapitre 1.1)

Conception directrice

3.4 CONCEPT DIRECTEUR

Le concept multimodal « volontariste » défini dans le plan directeur des déplacements constitue le cadre du concept directeur de la mobilité douce. Celui-ci s'articule autour de trois axes stratégiques :

- Connectivité
- Sécurité
- Attractivité et confort

3.4.1 CONNECTIVITE (RESEAUX)

Le réseau de mobilité douce est construit à partir des lignes de désir reliant les pôles générateurs de trafic (voir annexe 7.3).

Il connecte entre elles et dessert les zones de services et d'activités, les zones résidentielles et le centre dense très perméable. Sa structure comporte des axes de niveaux hiérarchiques distincts :

- Les **axes magistraux**, colonne vertébrale du réseau constituée de plusieurs lignes de pente et d'horizon, relient les différentes zones entre elles
- Les **axes principaux** complètent les axes magistraux dans leur rôle de connexion et permettent une ramification à l'intérieur de chaque zone
- La **capillarité fine** permet des flux de déplacement très diffus et non canalisables, principalement dans les secteurs résidentiels et commerciaux.

Cette connectivité est traduite dans des réseaux d'itinéraires piétonniers et cyclables concrets, présentant un niveau de service variable (voir annexe 7.4)

Conception directrice

3.4.2 SECURITE

Les axes du réseau sont équipés différemment en fonction du type de route concerné :

- Les axes à fort trafic et caractérisés par un grand différentiel de vitesse entre les véhicules motorisés et les piétons et cyclistes sont équipés de manière à dissocier les usagers et à sécuriser au maximum les traversées (> principe de dissociation).
- Les axes du réseau collecteur, sur lesquels le volume de trafic est moyen à fort, doivent être équipés de manière à faire cohabiter tous les usagers de l'espace public (> principe de cohabitation).
- Les axes à faible trafic et les espaces publics à valoriser privilégient un régime d'appropriation par les modes doux (quartiers résidentiels et commerciaux) (> principe d'appropriation).

Les aménagements recommandés pour chaque type d'axe sont précisés au chapitre 4.1.

3.4.3 *ATTRACTIVITE ET CONFORT*

Bancs, espaces verts et de rencontre ainsi que places de jeux sont constitués en réseau et présentent un niveau de qualité élevé. Des places de stationnement pour vélos adéquates équipent les points d'attractivité publics (lieux de formation, centres sportifs, centres de services, lieux d'intermodalité) et sont encouragées sur sol privé (commerces, grandes entreprises). Les arrêts de transport publics d'importance¹¹ doivent offrir un degré de confort élevé respectant la LHand. La mise en place de services à la population facilitant la pratique de la marche et du vélo, accompagnée d'actions de communication, contribue à renforcer l'attractivité de ces modes de transport.

Certains standards d'aménagement en lien avec l'attractivité et le confort sont spécifiés dans les chapitres 4.2 à 4.4.

¹¹ Les arrêts d'importance correspondent aux niveaux « Midi » et « Maxi » définis au chapitre 0.



4. Principes d'aménagement

Les principes d'aménagement définis visent à garantir une certaine cohérence sur le territoire communal (et régional). Ceux-ci sont définis pour les éléments suivants :

- Réseau routier et itinéraires de loisirs
- Installations de stationnement pour vélo
- Arrêts de transports publics
- Aménagements spécifiques aux piétons

4.1 AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU ROUTIER ET ITINÉRAIRES DE LOISIRS

Les aménagements à privilégier pour les piétons et cyclistes sur le réseau routier sont corrélés aux différentiels de vitesse constatés avec les autres usagers de l'espace routier.

DISSOCIATION	
Descriptif	<p>Grande différence de vitesse entre automobiles et vélos/piétons (≥ 40 km/h)</p> <p>Routes à fort trafic (réseau routier principal)</p>
Aménagements recommandés	<p>Sécurisation maximale visant à séparer les usagers les plus faibles du trafic et les protéger dans les traversées et bifurcations</p> <p>Tronçons: pistes cyclables, voire bandes cyclables en cas d'espace insuffisant (au moins à la montée) et pour les usagers de type « lièvres¹² » circulant sur chaussée, trottoirs (partagés ou non avec vélos¹³), itinéraires alternatifs</p> <p>Carrefours et traversées: passages pour piétons sécurisés (avec îlot de protection), aide au tourne-à-gauche pour les cyclistes, trottoirs traversants dans les carrefours</p>
Exemples	<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><i>Piste cyclable route de Delémont</i> <i>Pont RDU « est »</i></p> <p>Exemples de routes concernées : rte de Porrentruy, rte de Courroux, ponts RDU, rue Auguste Quiquerez, rte de Delémont</p>


¹² = cyclistes rapides et généralement expérimentés (pendulaires, sportifs)

¹³ N.B. : Les espaces partagés piétons-vélos doivent être dimensionnés de manière plus généreuse

Principes d'aménagement

COHABITATION	
Descriptif	<p>Différence de vitesse modérée entre automobiles et vélos/piétons (20 km/h)</p> <p>Routes à trafic moyen à fort (routes collectrices, routes collectrices modérées, routes principales en zones denses)</p>
Aménagements recommandés	<p>Sécurisation à adapter au volume de trafic et au type de route concerné</p> <p>Cyclistes : bandes cyclables, bandes polyvalentes en milieu de chaussée, voie centrale banalisée, etc. (+ éventuellement aides à la traversée sur le réseau collecteur modéré)</p> <p>Piétons : trottoirs, passages pour piétons (larges et nombreux sur le réseau collecteur modéré, évtl. suggérés à l'aide de rétrécissements de la chaussée si zone 30 km/h), trottoirs traversants dans les carrefours</p>
Exemples	<div>  <p><i>Rue principale à 30km/h, La Tour-de-Trême (FR) (photo: ATE-SG)</i></p> </div> <div>  <p><i>Route collectrice sur le Chemin de Bellevoie, Delémont (photo: bfm)</i></p> </div> <p>Exemples de routes concernées : rue du Voirnet, rte de Domont, rue de l'Avenir, rue du Pont-Neuf, quai de la Sorne, rue du Stand, rue des Moulins, rue du Vieux-Château,</p>

Principes d'aménagement

APPROPRIATION	
Descriptif	<p>Faible différence de vitesse entre automobiles et vélos/piétons (10 km/h)</p> <p>Espaces publics à valoriser (quartiers résidentiels et commerciaux), routes à faible trafic (réseau de desserte)</p>
Aménagements recommandés	<p>Régime de vitesse différencié selon la densité des flux en traversée de chaussée :</p> <p>Faible densité des flux traversants : 30 km/h</p> <p>Forte densité : zone de rencontre (20 km/h, priorité aux piétons)</p> <p>Aménagement minimal: portail d'entrée, marquage au sol et signalisation verticale (éléments de modération du trafic dans la zone si nécessaire)</p> <p>Cyclistes : pas d'aménagements spécifiques</p> <p>Piétons : normalement pas de passages pour piétons, trottoirs maintenus dans certains cas</p>
Exemples	 <p><i>Rue du 23-Juin</i></p> <p>Exemples de quartiers concernés : Vieille Ville, centre ville, Blanche-Pierre, Haut-Fourneau - Pervenches, Cras-des-Fourches, Mexique, Hôpital, Creux-de-la-Terre, Domont</p>

Principes d'aménagement

ITINÉRAIRES DE LOISIRS	
Descriptif	Chemins de campagne et de forêt, réseau de cyclotourisme et/ou de randonnée pédestre
Aménagements recommandés	<p>Sécurisation maximale aux abords des axes routiers à fort trafic</p> <p>Signalisation claire, uniforme et continue depuis les principales interfaces de transport (gares, arrêts de TP) et sur l'ensemble du parcours dans les deux sens</p> <p>Equipements d'agrément (places de pic-nic, bancs, foyers abrités)</p> <p>Les itinéraires de course à pied, randonnée hivernale ou à raquettes devraient aussi faire l'objet d'une signalisation adéquate.</p>
Exemples	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p><i>Itinéraire « mode doux », rue de la jeunesse</i></p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><i>Chemin avec revêtement en gravier (OFROU)</i></p> </div> </div> <p>Exemples d'itinéraires concernés : « périphérique urbain » (chemin de la Charreratte par ex.), pistes cyclables Delémont-Courtételle, Delémont-Soyhières et Delémont-Courroux</p>

4.2 AMÉNAGEMENTS DES PLACES DE STATIONNEMENT POUR VÉLOS

Des **places de stationnement pour vélos** adéquates équipent les centres d'attractivité publics (lieux de formation, centres sportifs, centres de services, centres culturels interfaces de transport) et privés (commerces, grandes entreprises).

Leur aménagement satisfait les exigences de base ci-dessous¹⁴ :



- **Emplacement** visible ou bien indiqué depuis les accès cyclables
- **Accès** sûr, direct et confortable (aide au changement de direction en milieu de chaussée, pas de bordures à franchir, pas de conflits piétons-vélos).
- Places de stationnement **proches de l'entrée** du bâtiment concerné / de l'arrêt TP, avantageusement localisées par rapport aux places pour véhicules motorisés.
- Infrastructure en **bon état** (fonctionnalité et aspect), **hauteur du toit** adéquate.
- Bonne **visibilité depuis l'espace public** environnant, éclairage suffisant et de qualité, pas de niches cachées.
- Installation bien **entretenu**e, pas de vélos abandonnés ou en mauvais état.

L'équipement à prévoir dépend des besoins des usagers, en particulier de la durée du

¹⁴ Référence: OFROU, manuel „Stationnement des vélos“, 2008

Principes d'aménagement

stationnement. Le tableau suivant donne les exigences spécifiques pour le stationnement de courte et de longue durée¹⁵ :

	Stationnement de courte durée	Stationnement de longue durée
<i>Exemples d'usagers</i>	Clientèle de magasins et de services (hôpital, poste, banque, administration, etc.)	Habitants, pendulaires (gares), écoliers et étudiants, personnel (entreprises, commerces)
<i>Type d'installation</i>	Ouverte	Ouverte / fermée (vélostation*)
<i>Types de support</i>	Arceaux / poteaux ¹⁶	Glissière ou autre dispositif permettant de fixer le cadre et d'éviter les chutes
<i>Toiture</i>	Facultative	Nécessaire
<i>Éclairage</i>	Éclairage public au minimum	Éclairage spécifique de qualité
<i>Équipements complémentaires</i>	-	Facultatifs : pompes à vélo, bornes de recharge pour VAE, casiers...
<i>Exemple d'équipement</i>	 <p>Places de stationnement de courte durée avec signalisation et marquage, Vieille Ville</p>	 <p>Installation couverte avec supports de type glissière et éclairage spécifique, gare</p>

*Zoom « vélostation »	
	Installation fermée
	Adéquate pour stationnement de très longue durée ou nocturne
	Emplacement type : gares, grandes entreprises
	Particularité : sécurité et confort de stationnement élevés
	Plus-value : offre de services (petites réparations, nettoyage, location, etc.)
	Potentiel de développement vers une centrale de mobilité (offre de conseils, centrale logistique pour service de livraison des courses à domicile, gestion du système VLS, gestion des véhicules d'autopartage, etc.)

¹⁵ Basé sur les recommandations de l'OFROU (Manuel « Stationnement des vélos »), 2008

¹⁶ Eviter les râteliers de roue avant qui n'empêchent pas les chutes et vols de vélo !

4.3 AMÉNAGEMENT DES ARRÊTS DE TRANSPORTS PUBLICS

Principes d'aménagement

L'aménagement et les accès des arrêts de transports publics doivent respecter les besoins des personnes handicapées (voir LHand et OTHand). Sous certaines conditions, certains arrêts TP du trafic régional peuvent faire exception (art. 16 OTHand).

Les exigences à respecter pour leur équipement dépendent du type d'arrêt concerné :

MINI	Arrêts de bus secondaires (très peu de montées)	Équipement minimal
MIDI	Arrêts de bus principaux	⇅
MAXI	Gares ferroviaires	Équipement maximal



Arrêt de type MINI
Nom de l'arrêt, ligne et destination, horaire et plan du réseau, éclairage
(Office des véhicules, Delémont)



Arrêt de type MIDI
Équipements « Mini » + banc, poubelle, abris contre les intempéries
(Place de la poste, Develier)



Arrêt de type MAXI
Équipements « Midi » + places de stationnement vélo, plan de localité, boîte aux lettres, WC, horloge, casiers, automates à billets
(Gare de Courtételle)

L'équipement à prévoir pour chaque type d'arrêt de transports publics est donné ici :

Équipement	MINI	MIDI	MAXI
Panneau avec le nom de l'arrêt	✓	✓	✓
Indication des lignes et de leurs destinations	✓	✓	✓
Horaire et plan du réseau	✓	✓	✓
Éclairage	✓	✓	✓
Banc(s)	(✓)	✓	✓
Poubelle	(✓)	✓	✓
Abri contre les intempéries		✓	✓
Places de stationnement vélo (couvertes)		(✓)	✓
Plan de localité ou de région		(✓)	✓
Boîte aux lettres, caissette à journaux		(✓)	✓
WC			✓
Horloge			✓

Équipement (suite)	MINI	MIDI	MAXI
Casiers			✓
Haut-parleurs			✓
Point de vente / automates à billets			✓
Kiosque			(✓)

✓ Recommandé (✓) Complémentaire (optionnel)
(inspiré de la norme VSS SN 640 880 « Arrêts bus »)





Principes d'aménagement

4.4 AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES AUX PIÉTONS

Les chemins piétons sont des liaisons piétonnes en site propre. Ils ont en règle générale une **largeur** de 3 m au moins. Les chemins plus étroits ainsi que les sentiers complètent le réseau piéton et augmentent sa densité.

Le long des rues, le **dimensionnement des trottoirs** devrait être d'au moins 2.50 m voire plus en cas d'importants flux piétons ou de la présence d'activités, de commerces, etc., aux rez-de-chaussée des bâtiments.

Le tableau suivant donne quelques exemples de largeurs de cheminements piétons et indications quant à leur utilisation (basé sur la norme VSS 640 070) :

Largeur	Principes d'application
1.50 – 2.00 m 	<ul style="list-style-type: none"> Localement en cas de rétrécissement Insuffisant sur de longues distances, sauf sentiers et raccourcis
2.0 	<ul style="list-style-type: none"> Cas normal (tronçons peu fréquentés par des personnes au gabarit élargi¹)
2.50 m 	<ul style="list-style-type: none"> Tronçons avec fréquentation piétonne moyenne et pointes de fréquentation élevées
> 3.00 m 	<ul style="list-style-type: none"> Tronçons avec fréquentation piétonne moyenne mais nombreuses personnes au gabarit élargi Tronçons fortement fréquentés, avec nombreux groupes d'utilisateurs divers

¹ Gabarit normal (1.00 m) :



Gabarit élargi (1.20m)



Sur les cheminements particulièrement fréquentés au quotidien, notamment les chemins et trottoirs le long des routes, un **revêtement** en dur est généralement indiqué. Les cheminements indépendants peuvent être recouverts d'un revêtement perméable, en particulier si leur vocation principale est le loisir (choix des matériaux et aménagements à concerter avec le Plan directeur des espaces publics).

L'aménagement du réseau piéton devrait tenir compte des **besoins spécifiques des différents usagers** (enfants, personnes âgées, personnes en fauteuil roulant / déambulateur, malvoyants, etc.) :

- Proposer des espaces piétons dégagés et sans obstacles
- Si possible, offrir des alternatives aux itinéraires à forte pente ou comprenant des obstacles importants (escaliers notamment)
- Abaissier les bordures des trottoirs aux endroits nécessaires (passages pour piétons notamment)
- Proposer un nombre suffisant de bancs-relais

En ce qui concerne le **chemin de l'école**, l'aménagement des abords d'écoles doit être effectué avec soin :

- Sécuriser et modérer le trafic sur les routes d'accès aux écoles
- Garantir un maximum de sécurité sur les transitions entre espace scolaire et espace public
- Décourager le dépose-minute en voiture à proximité immédiate des écoles

Mesures

5. Mesures

Les mesures à prendre pour développer la mobilité douce à Delémont ont été identifiées sur la base des objectifs et des standards d'équipement définis. Elles sont constituées d'interventions de type infrastructurel, d'actions de sensibilisation et d'opération de consolidation des bases.

Les mesures infrastructurelles ont fait l'objet d'une cartographie spécifique (voir annexe 7.5).

Domaines d'action

5.1 DOMAINES D'ACTION

Les domaines d'action identifiés découlent de la vision et des objectifs définis plus haut.

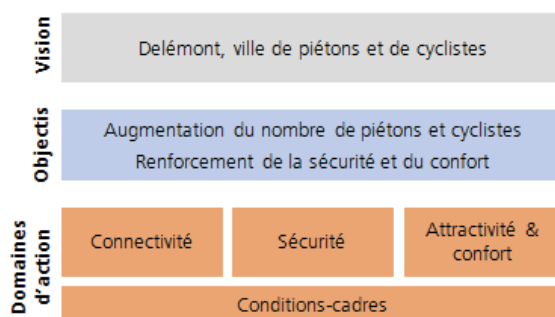


Illustration 5: Domaines d'action en matière de mobilité douce à Delémont

Stratégie pour l'intervention

5.2 STRATÉGIE POUR L'INTERVENTION

La définition de priorités dans la réalisation des mesures se fait sur la base des critères suivants :

- Effet sur la réduction d'un point faible / lacune majeure
- Importance dans le réseau / dans le renforcement de la MD (effet « structurant »)
- Facilité de mise en œuvre (coûts, complexité de la mesure, opportunités)

Niveau de priorité	Descriptif	Horizon de réalisation indicatif
A	Utilité / importance élevée Facilité de mise en œuvre	Court à moyen terme
B	Utilité / importance élevée, mais mise en œuvre plus difficile Utilité moyenne, mais mise en œuvre facile	Moyen à long terme
C	Autres mesures	Ultérieurement

L'horizon de réalisation dépend des coûts des mesures et de la capacité financière de la Commune. Il n'est précisé que dans les cas où ces éléments ont déjà été clarifiés.

Estimation des coûts et
mode de financement

5.3 ESTIMATION DES COÛTS ET MODE DE FINANCEMENT

Le nombre important de mesures ainsi que leur degré d'avancement très différent n'a pas permis de définir le coût détaillé de chacune d'entre elles.

Chacune a toutefois été attribuée à un mode de financement spécifique :

- Financement par crédit spécial > pour les projets spécifiques, dont le coût est supérieur à 100'000 francs
- Financement au moyen d'un crédit-cadre > pour les autres mesures

Domaine d'action
« connectivité »

5.4 DOMAINE D'ACTION « CONNECTIVITÉ »

Ces mesures visent à améliorer la connectivité du réseau piétonnier et cyclable, par :

- la réalisation des liaisons manquantes à ce jour
- l'amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)
- l'amélioration du balisage

5.4.1 CREATION DES LIAISONS MANQUANTES

Le réseau piétonnier et cyclable présente certaines discontinuités qu'il s'agit de combler.

Descriptif

Réalisation des tronçons manquants

> Voir annexes 7.6 (fiche d'action) et 7.5 (carte – mesures I)



Réseau dense de cheminements
piétonniers



Réseau cyclable dense, notamment
grâce aux contre-sens cyclables

Domaine d'action
« connectivité »

5.4.2 AMELIORATION DE L'ACCESSIBILITE POUR LES PMR

Les « personnes à mobilité réduite » regroupent les individus dont les capacités de déplacement sont réduites, du fait de leurs perceptions sensorielles limitées (enfants, aveugles et malvoyants), d'un handicap physique (personnes avec déambulateur, en chaise roulante, en béquilles), ou d'éléments extérieurs (personne avec poussette), et qui présentent une fragilité particulière dans le trafic.

Descriptif

Amélioration de la continuité des cheminements et accessibilité des bâtiments publics pour les personnes à mobilité réduite

Mesures phares

- Abaissement des bordures de trottoirs et des îlots de refuge
Principaux lieux concernés : carrefours Capucins-Louvière, Rossemaison – Communance, Communance - St-Sébastien, Voirnet – Pinsons, Avenir - Haut-Fourneau, entrée rte de Rossemaison (géolocalisation des passages pour piétons déjà réalisée, études de détails en cours, assainissement des passages prioritaires en cours)
- Elargissement des trottoirs
Principaux lieux concernés : Rue des Pervenches, rue du Temple, route du Domont (vers Capucins)
- Suppression des obstacles sur les trottoirs
Principaux lieux concernés : Bas Rue des Moulins (devant bâtiment Winterthur Assurances), rue de Fer (terrasses sur trottoir), rue des Pâquerettes (voitures sur trottoirs), rue Neuve (kiosque Righi: stationnement et panneaux publicitaires sur trottoir)

Autres mesures

- Aménagements de rampes d'accès (aux trottoirs, aux bâtiments publics, etc.), mise en place de mains-courantes, marquage de lignes de guidage au droit des carrefours et traversées délicats, entretien des revêtements
- Examen de la bonne accessibilité des bâtiments lors de la demande de permis de construire

Responsabilités - Décision - Mise en œuvre	Variables en fonction du statut du tronçon concerné (cantonal / communal): Canton du Jura (SIN) / Ville de Delémont (UETP)
Priorité Calendrier de réalisation	A-B, variable en fonction des mesures En continu
Coûts et financement	Abaissement des trottoirs : coût élevé, crédit-cadre Autres mesures : coûts à déterminer, financement par crédit-cadre
Partenaires	Police municipale (contrôle des obstacles sur les trottoirs) Pro Infirmis
Mesures liées	Sécurisation des carrefours et traversées dangereux Sécurisation des tronçons dangereux

Domaine d'action
« connectivité »



Passages pour piétons abaissés pour les personnes à mobilité réduite



Trottoirs larges et libres de tout obstacle

Domaine d'action
« connectivité »

5.4.3 AMELIORATION DU BALISAGE

L'amélioration du balisage doit permettre de mieux connecter la ville à l'interne, de valoriser les points d'intérêt locaux et d'améliorer leur accès pour les cyclistes et piétons.

Descriptif

Mise en place de signalisation spécifique (verticale + éventuellement au sol), création d'aménagements urbains créant une continuité, valorisation des itinéraires sur des plans publics (internet, panneaux d'information, distribution en main à main).

Mesures phares :

- Balisage de l'itinéraire Gare – Vieille Ville, à destination du Sud des voies et de l'Hôpital
- Réseau vélo futé : revoir, développer, communiquer
- Itinéraires scolaires : identifier, signaler et communiquer les accès recommandés aux écoles

Responsabilités - Décision - Mise en œuvre	Variables en fonction du statut du tronçon concerné (cantonal / communal): Canton du Jura (SIN) / Ville de Delémont (UETP)
Priorité	C
Calendrier de réalisation	Variable en fonction des mesures
Coûts et financement	Coûts à déterminer, financement par crédit-cadre
Partenaires	Crèches, écoles primaires et secondaires Office du tourisme
Mesures liées	Modération de trafic dans les poches (réalisation de zones de rencontre avenue Gare-Sud, rues Molière-Maltière-Sorne-Moutier) Amélioration de l'éclairage Promotion de la mobilité douce



Valorisation et connexion des lieux



Aide à l'orientation

Domaine d'action
« sécurité »

5.5 DOMAINE D'ACTION « SÉCURITÉ »

L'amélioration de la sécurité pour les piétons et les cyclistes passe par

- L'aménagement et la sécurisation de certains tronçons en faveur des piétons et cyclistes
- La sécurisation des carrefours et traversées dangereux
- Des mesures de modération de trafic dans les poches, avec marquage clair des portes d'entrée dans ces zones
- L'amélioration de l'éclairage

5.5.1 AMENAGEMENTS ET SECURISATION DE TRONÇONS EN FAVEUR DES PIETONS ET CYCLISTES

Tronçons fréquentés par un volume de trafic motorisé important et non sécurisés, tronçons en pente, zones à faible visibilité et passages trop étroits peuvent constituer pour les piétons et cyclistes des points faibles potentiellement accidentogènes. La mesure 5.5.1 vise à les écarter.

Descriptif

Création et élargissement de trottoirs, création de pistes / bandes cyclables, création de voies mixtes vélos-piétons, aides au tourner-à-gauche, entretien et amélioration du revêtement

> Voir annexes 7.7 à 7.9 (fiches d'action) et 7.5 (carte– mesures III)



Sécurité sur le chemin vers l'école



Protection des cyclistes sur les axes à fort trafic

Domaine d'action
« sécurité »

5.5.2 SECURISATION DES CARREFOURS ET TRAVERSEES DANGEREUX

Les carrefours et traversés présentant un manque de visibilité, des franchissements difficiles (trottoirs et îlots non abaissés, grandes distances à franchir, volume de trafic élevé) doivent être assainis.

Descriptif

Assainissement des carrefours et traversées par différents moyens.

> Voir annexe 7.10 (fiche d'action) et 7.5 (carte – mesures III)



Routes à fort trafic = passage pour piétons sécurisé



Aides au tourner-à-gauche

Domaine d'action
« sécurité »

5.5.3 MODERATION DE TRAFIC DANS LES POCHES ET MARQUAGE DES PORTES D'ENTREE

Le réseau routier défini dans le Plan directeur des déplacements est constitué de routes principales et collectrices formant, entre elles, différentes poches dont l'accessibilité est garantie par des routes de desserte. A l'intérieur de ces poches, l'espace public doit être conçu de manière à privilégier la mobilité douce.

Descriptif

Modération de trafic dans les poches (zones 30, zones de rencontre, autres aménagements visant une réduction de la vitesse)

Marquage clair et uniformisé des portes d'entrée dans les poches.

Mesures phares

- Réalisation de zones de rencontre : Vieille Ville (PA 1 et 2, mesure 3), avenue de la Gare-Sud (PA 1, mesure 4a), rues Molière-Maltière (PA2, mesure 4a2), rues Some-Moutier (PA2, mesure 4a3)
- Modération du trafic dans les quartiers résidentiels (Voinnet, Haut-Fourneau - Pervenches, Cras-des-Fourches, Mexique, Hôpital, Creux-de-la-Terre, Domont)
- Traitement des entrées dans les poches (équipement minimal recommandé : signalisation verticale et au sol, rétrécissement de la chaussée, inscription des régimes de vitesse et de stationnement valables dans la poche)

Responsabilités - Décision - Mise en œuvre	Variables en fonction du statut du tronçon concerné (cantonal / communal): Canton du Jura (SIN) / Ville de Delémont (UETP)
Priorité	A-B
Calendrier de réalisation	Variable en fonction des mesures
Coûts et financement	Variables en fonction des mesures
Partenaires	-
Mesures liées	Aménagements et sécurisation de tronçons en faveur des piétons et cyclistes

> Voir annexe 7.5 (carte – mesures II)



Modération de trafic dans les quartiers résidentiels et dans l'hyper-centre dense



Marquage des portes d'entrée

Domaine d'action
« sécurité »

5.5.4 AMELIORATION DE L'ECLAIRAGE

En plus d'augmenter la sécurité des piétons et cyclistes, l'éclairage permet de valoriser certains itinéraires connectant les espaces publics entre eux.

Descriptif

Amélioration de l'éclairage conformément à la planification de l'éclairage public

Mesures phares

- Amélioration de l'éclairage des liaisons piétonnes en site propre (rue de Montcroix, rue de la Carpière, passage du Creux, rue des Marronniers, passage Primevères - Haut-Fourneau, passage Brasserie – Industrie, passage Albert Schnyder)
- Amélioration de l'éclairage le long des magistrales piétonnes et cyclables

Responsabilités - Décision - Mise en œuvre	Variables en fonction du statut du tronçon concerné (cantonal / communal): Canton du Jura (SIN) / Ville de Delémont (SID, UETP)
Priorité	B
Calendrier de réalisation	Variables en fonction des mesures
Coûts et financement	Conformément à la planification de l'éclairage public (crédit spécial)
Partenaires	-
Mesures liées	Aménagements et sécurisation de tronçons en faveur des piétons et cyclistes Modération de trafic dans les poches



Mise en valeur d'itinéraires



Eclairage et sentiment
de / d' (in)sécurité

Domaine d'action
« attractivité et confort »

5.6 DOMAINE D'ACTION « ATTRACTIVITÉ ET CONFORT »

Faire de la marche et du vélo des modes de déplacement attractifs implique de leur associer un niveau de confort élevé, et de sensibiliser la population aux avantages qu'ils procurent. A Delémont, ceci sera apporté par

- Une amélioration et un développement des infrastructures de stationnement pour les vélos
- La création d'un réseau de bancs
- L'amélioration de l'équipement et de l'accès aux arrêts de bus
- Des mesures de promotion de la mobilité douce.

5.6.1 AMELIORATION ET DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE STATIONNEMENT VELO

Les infrastructures de stationnement pour vélos sont constitutives de l'accessibilité d'un lieu. Elles permettent de protéger le vélo des intempéries, éviter les dommages liés aux chutes des vélos et pour lutter contre les actes de vandalisme.

Descriptif

Augmentation du nombre de places, amélioration de l'emplacement de l'infrastructure, amélioration du support de stationnement, réalisation d'une toiture, amélioration de l'éclairage, sécurisation des accès à l'infrastructure

Mesure phare :

- Parkings à vélo (PA2, mesure 201) : recensement des lieux en matière de stationnement des vélos ouverts au public ou sur la voie publique, existants (évaluation de l'offre) ou « sauvage » (évaluation de la demande)
- Stationnement sur domaine public : amélioration et développement des infrastructures de stationnement conformément aux standards donnés au point 4.2. (gare sud, bibliothèque de la Ville, halle des expositions, collège, centre sportif, etc.)
- Stationnement sur domaine privé : pour les projets d'importance et grands générateurs de trafic, vérifier la planification correcte des places de stationnement pour vélos lors de la demande de permis de construire. Pour les générateurs de trafic existants, encourager la réalisation de places et mettre en place un guichet d'information. (Migros, Coop, Jumbo, M-Parc, etc.)

Responsabilités - Décision - Mise en œuvre	Ville de Delémont (UETP)
Priorité	A-B
Calendrier de réalisation	Dès 2015, en continu
Coûts et financement	Coûts à définir, financement par crédit-cadre
Partenaires	Partenaires privés
Mesures liées	-

Domaine d'action
« attractivité et confort »



Stationnement courte durée



Stationnement longue durée

Domaine d'action
« attractivité et confort »

5.6.2 CREATION D'UN RESEAU DE BANCs, D'ESPACES VERTS ET DE PLACES DE JEUX

Bancs, espaces verts et places de jeux contribuent à la qualité d'accueil d'un lieu. Les bancs sont également importants pour les personnes à mobilité réduite, en leur offrant la possibilité de faire des pauses dans leurs déplacements (« bancs-relais »). Une disposition en réseau dense de ces infrastructures et espaces facilite leur accessibilité à pied et à vélo.

Descriptif

Densification et bonne répartition géographique des bancs, espaces verts et places de jeu, conformément au plan directeur des espaces publics

Responsabilités	Selon Plan directeur des espaces publics, Plan directeur des places de jeux et Plan directeur du mobilier urbain
- Décision	
- Mise en œuvre	
Priorité	
Calendrier de réalisation	
Coûts et financement	
Partenaires	
Mesures liées	



Réseau de bancs aux fonctions multiples : relais, attente et plaisir



Espaces de détente, poumons urbains

Domaine d'action
« attractivité et confort »

5.6.3 AMELIORATION DE L'EQUIPEMENT DES ARRETS DE TRANSPORTS PUBLICS

Les arrêts de transports publics jouent le rôle d'interfaces entre modes de transport. La qualité de leur équipement et des aménagements est importante pour rendre la mobilité combinée attractive. Information, protection contre les intempéries, sécurité, possibilités de s'asseoir et de parquer son vélo, propreté doivent répondre à certains standards minimaux et uniformes selon le type d'arrêt concerné (voir point 0).

Descriptif

Amélioration et uniformisation de l'équipement et des aménagements des arrêts de bus, conformément aux standards recommandés ainsi qu'à la LHand.

Mesures phares :

- Equipement de la nouvelle halte ferroviaire de la Communance (PA2, mesure 41)
- Réaménagement et équipement des arrêts de bus (PA1, mesure 53)
- Arrêts et terminus de bus à Delémont (PA2, mesures 204)
- Amélioration des équipements des arrêts MIDI (Le Ticle, Communance, Morépont, Creux de la Terre)

Responsabilités	Instance responsable : Ville de Delémont, RCJU (SDT) Instance(s) de décision : Ville de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, CFF, ARE
Priorité Calendrier de réalisation	Mesure 41 : priorité A, réalisation court terme Mesure 53 : priorité A, réalisation en cours Mesure 204: priorité A et C, réalisation court à long terme Autres mesures : priorité A, réalisation 2017-2019
Coûts et financement	Mesure 41 : 1.62 mios CHF Mesure 53 : 2 mios CHF (en partie réalisée) Mesure 204: 1.6 mios CHF (pour les deux étapes) Autres mesures : coûts à définir
Partenaires	Mesure 41 : RCJU, CFF Mesure 53 : CarPostal, RCJU (SDT) Mesure 204: CarPostal, RCJU (SDT)
Mesures liées	Amélioration et développement des infrastructures de stationnement vélo (= mesure 201 du PA2, priorité A et B, court à moyen terme)



Equipements accueillants pour le passager (arrêt de type MIDI)



Arrêts interfaces entre modes de transport

Promotion de la mobilité
douce

5.7 PROMOTION DE LA MOBILITÉ DOUCE

Créer d'excellentes infrastructures piétonnes et cyclables ne sert à rien si les usagers potentiels n'en sont pas informés ou ne sont pas incités à les utiliser.

Descriptif

Information et sensibilisation des différents groupes-cibles sur les offres à disposition, ainsi que sur les bienfaits et avantages des déplacements à vélo et à pied.

Mise en place de services facilitant le recours à ces modes de transport.

Mesures phares :

- Encouragement à la mise en place de plans de mobilité d'entreprise
- Réalisation de plans de mobilité scolaire
- Mise en place d'un service de livraison des courses à vélo et à domicile
- Réalisation d'un plan des cheminements piétonniers / cyclables avec durée des trajets entre centres d'intérêt
- Promotion des vélos à assistance électrique (stands Newride, octroi de subventions à l'achat)
- Promotion de la vélostation (information, animations, etc.)

Autres mesures :

- Guide mobilité de l'agglomération de Delémont, à mettre à jour de manière régulière
- Soutien aux actions de Pro Vélo (« Bike to School », « Bike to Work », bourse aux vélos, cours de conduite cycliste), étude de la faisabilité d'un réseau de vélos en libre-service, soutien au Slow-Up, mise à jour et valorisation du réseau « vélo futé »
- Poursuite des cours destinés aux personnes âgées (par ex. « être et rester mobile avec les transports publics », « marcher sans limite d'âge »), réalisation de campagnes de sensibilisation (notamment intergénérationnelles)

Responsabilités - Décision - Mise en œuvre	Variable en fonction des mesures : Ville de Delémont – UETP Partenaires ci-dessous
Priorité	A
Calendrier de réalisation	Réalisation en continu
Coûts et financement	Coûts à définir Financement par crédit-cadre
Partenaires	Ville de Delémont - ASJEL Agglomération de Delémont Canton du Jura - SMT Acteurs privés et associatifs (entreprises, commerces, ATE, Pro Vélo, Mobilité piétonne Suisse, Pro Senectute, Newride, etc.)
Mesures liées	Toutes les mesures infrastructurelles

Mesures conditions-cadres

5.8 MESURES « CONDITIONS-CADRES »

Pour une mise en œuvre optimale des mesures précédemment évoquées, les conditions-cadres suivantes doivent être assurées :

- Portage humain et financier
- Suivi et controlling

5.8.1 PORTAGE HUMAIN ET FINANCIER

Pour que la mobilité douce bénéficie d'une attention d'importance égale à celle portée aux transports individuels motorisés et publics, il est nécessaire que l'autorité communale dispose de ressources adéquates.

Descriptif

Attribution de ressources supplémentaires spécifiques en faveur de la mobilité douce

Mesures phares

- Augmentation des ressources humaines et financières de l'UETP (budgets de fonctionnement et d'investissement)
- Prise en compte systématique de la mobilité douce dans toutes les phases des projets d'aménagement, la gestion des chantiers, les tâches d'entretien (nettoyage et déneigement, qualité des marquages, végétation)
- Sensibilisation des différents services de l'administration communale (hors UETP : police municipale, ASJL)

Responsabilités - Décision - Mise en œuvre	Autorités politiques de la Ville
Priorité Calendrier de réalisation	A Dès 2015 en continu
Coûts et financement	Coûts à définir Financement multiple (budget de fonctionnement, crédits-cadres, crédits spéciaux)
Partenaires	Police municipale, ASJL
Mesures liées	-

Controlling et suivi

5.8.2 CONTROLLING ET SUIVI

Le controlling et suivi des actions mises en place permet de vérifier l'effet des mesures prises, de réorienter le programme d'action en fonction des résultats obtenus et des objectifs fixés, et de légitimer l'action des pouvoirs publics auprès des citoyens.

Descriptif

Suivi des actions mises en place

Mesures phares

- Développement d'un petit système d'indicateurs permettant de mesurer régulièrement l'importance de la marche et du vélo dans les déplacements à Delémont (état de référence et développement)
Par exemple :

Parts modales	- Microrecensement Mobilité et Transports (réalisé tous les 5 ans par l'OFS)
Principaux flux	- Comptages routiers cantonaux - Données de voyageurs en TP relevées annuellement par les exploitants - Comptages ponctuels des piétons et cyclistes sur certains axes principaux (notamment itinéraire SuisseMobile passant par la rue de la Jeunesse)
Offre et demande de stationnement	- Nombre de places pour vélos proposées - Nombre de vélos parkés
Services et information	- Données sur l'offre (nature de l'offre, aspects quantitatifs) et la demande (nombre de clients / participants / etc.)

Responsabilités - Décision - Mise en œuvre	Ville de Delémont – UETP Ville de Delémont – UETP
Priorité	A-B
Calendrier de réalisation	Dès 2015
Coûts et financement	Coûts à définir Financement par le budget de fonctionnement UETP
Partenaires	Agglomération de Delémont Ecoles (comptages)
Mesures liées	-

Vue synthétique des
mesures en fonction des
priorités

Priorité A

5.9 VUE SYNTHÉTIQUE DES MESURES EN FONCTION DES PRIORITÉS

La classification des mesures en fonction des priorités A, B et C donne une vue synthétique du plan d'action à mettre en œuvre.

Priorité A

Mesure	Chapitre / annexe	Carte, n° (annexe 7.5)	Commentaire
Accessibilité cyclable de la passerelle CFF à l'ouest de la gare	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 1	
Création d'une nouvelle liaison le long du terrain de foot	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 62	
Amélioration de l'accessibilité pour les PMR	5.4.2	-	En continu
Modération du trafic dans les poches	5.5.3	Mesures II, -	En continu
Sécurisation de l'entrée de ville, route de Bâle (PA 1 et 2, mesure 9a)	5.5.1 / annexe 7.7	Mesures III, 2	A-B
Sécurisation de la route de Rossemaison	5.5.1 / annexe 7.7	Mesures III, 3	
Sécurisation de la rue du Haut-Fourneau	5.5.1 / annexe 7.8	Mesures III, 5	
Vies-Ste-Catherine, itinéraire vélos et piétons (PA1, mesure 36a)	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 8	
Itinéraire cyclable Delémont-Communance (PA1 et 2, mesure 39)	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 9	
Itinéraire cyclable Delémont-Soyhières (rive droite de la Birse) (PA1, mesure 10)	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 10	
Accessibilité du tronçon Bâle-Grottes-Pâturages	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 11	
Entretien du sentier forestier bas du Cras-des-Fourches	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 12	En continu
Autorisation de la route du Mont-Terri aux cycles	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 15	
Réaménagement de la route de Moutier	5.5.1 / annexe 7.7	Mesures III, 30	
Sécurisation de la route de Domont	5.5.1 / annexe 7.8	Mesures III, 33	

Priorité A (suite)

Priorité A (suite)

Mesure	Chapitre / annexe	Carte / n° (annexe 7.5)	Commentaire
Sécurisation de la rue des Moulins	5.5.1 / annexe 7.8	Mesures III, 34	
Accessibilité de la passerelle collège – école professionnelle	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 39	
Prolongement de la passerelle du Haut-Fourneau	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 60	
Aménagement du tronçon Delémont-Courroux / carrefour McDonald's (PA1, mesure 12)	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 19	A-B
Carrefour route de Domont – Faubourg des Capucins	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 40	
Carrefour « Jumbo » route de Bâle - rue Auguste Quiquerez	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 41	
Carrefour « Ticle » avenue de la Gare - route de Bâle	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 42	
Carrefour rue du Voirnet - rue Emile-Boéchat	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 43	
Carrefour Moulins – Pierre-Péquignat	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 49	
Carrefour rue du Vieux-Château – route de Bâle	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 22	
Sécurisation des passages pour piétons dangereux	5.5.2 / annexe 7.10	-	A-B
Carrefour RDU - Rossemaison	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 23	
Carrefour Blancherie - Mandchourie	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 24	
Carrefour Porrentruy - Stand	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 25	
Amélioration et développement des infrastructures de stationnement vélo	5.6.1	-	En continu
Création d'un réseau de bancs, d'espaces verts et de places de jeu	5.6.2	-	Selon PDEP
Amélioration de l'équipement des arrêts de bus	5.6.3	Mesures I, -	En continu
Promotion de la mobilité douce	5.7	-	En continu
Portage humain et financier	5.8.1	-	En continu
Controlling et suivi	5.8.2	-	En continu

Priorité B

Priorité B

Mesure	Chapitre / annexe	Carte / n° (annexe 7.5)	Commentaire
Passage cyclable sous les voies CFF (PA2, mesure 2)	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 26	
Passage sous les lignes CFF et RC6 (PA2, mesures 14b et c)	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 27	
Liaisons Plaine de Morépont (quartier European)	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 28	
Passerelle de Morépont (déplacement et amélioration)	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 61	
Sécurisation de la rue du Voirnet	5.5.1 / annexe 7.8	Mesures III, 4	
Sécurisation du Faubourg des Capucins	5.5.1 / annexe 7.8	Mesures III, 6	
Sécurisation de la rue de Chêtré	5.5.1 / annexe 7.8	Mesures III, 7	
Prolongement rue des Pinsons à travers le parking	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 13	
Sécurisation de la route du Vorbourg	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 14	
Sécurisation de la rue du Temple	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 16	
Sécurisation du chemin du Creux-de-la-Terre	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 17	
Sécurisation de la rue des Arquebusiers	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 18	
Réaménagement de la rue Auguste Quiquerez	5.5.1 / annexe 7.7	Mesures III, 29	
Réaménagement de la route de Porrentruy (partie Est)	5.5.1 / annexe 7.7	Mesures III, 31	
Itinéraire cyclable Gare Sud – ZARD (PA2, mesure 14a)	5.5.1 / annexe 7.8	Mesures I, 32	
Réaménagement de la rue de l'Avenir (partie Ouest)	5.5.1 / annexe 7.8	Mesures III, 35	
Réaménagement de la route de Bâle (partie Ouest)	5.5.1 / annexe 7.8	Mesures III, 36	
Sécurisation de la Place de la Foire	5.5.1 / annexe 7.8	Mesures III, 37	
Sécurisation des rues St-Sébastien et St-Randoald	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 38	
Carrefour RDU « M-Parc »	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 44	
Carrefour St-Michel - Capucins	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 45	
Carrefour Stand - Vauche	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 46	
Carrefour Moulins - Stand	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 47	
Carrefour Moutier - Auguste Quiquerez	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 48	
Porte d'entrée Sud / carrefour « Landi » (PA1, mesure 13)	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 20	
Carrefour route de Porrentruy – rue du 23-Juin	5.5.2 / annexe 7.10	Mesures III, 21	
Marquage des portes d'entrée	5.5.3	Mesures II, -	
Amélioration de l'éclairage	5.5.4	Mesures I, -	En continu

Priorité C

Priorité C

Mesure	Chapitre / annexe	Carte / n° (annexe 7.5)	Commentaire
Liaison Vieille Ville - Hôpital	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 50	
Liaisons Quartier Blanche-Pierre	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 51	
Liaison Hôpital - Creux de la Terre	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 52	
Liaison Quartier Neuf-Cul	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 53	
Liaison Périphérique quartier Palastre	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 54	
Liaison Morépont-Colliard par le Sud	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 55	
Franchissement rail Communance	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 56	
Liaison Sorne, cheminement Sud	5.4.1 / annexe 7.6	Mesures I, 57	
Amélioration du confort sur le Périphérique « Les Viviers » & route de Develier	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 58	
Réaménagement de la liaison à travers la zone d'activités Von Roll	5.5.1 / annexe 7.9	Mesures III, 59	
Amélioration du balisage	5.4.3	Mesures I, -	En continu

Synthèse

6. Synthèse

Cette étude montre que la ville de Delémont offre des conditions globalement assez bonnes pour la pratique de la marche et du vélo. L'importance de ces modes de transport dans les habitudes de déplacement, au quotidien et dans les loisirs, peut être augmentée.

Pour y parvenir, la combinaison de mesures dans plusieurs domaines est indispensable. Il s'agit notamment :

- de diminuer les effets de coupure par la création de nouvelles liaisons,
- d'améliorer globalement le niveau de sécurité du réseau viaire (tronçons et carrefours),
- d'augmenter le niveau de confort global des infrastructures et l'accessibilité générale des espaces publics,
- de penser ces espaces en fonction de leur attractivité pour les cyclistes et piétons.

En plus des interventions concernant les infrastructures, des mesures doivent être prises pour promouvoir la marche et le vélo auprès de la population, des travailleurs et visiteurs. Information, actions de promotion et services à la population permettront de faire connaître ces modes de transport et les possibilités offertes par la ville pour les pratiquer, donner envie de les utiliser et en faciliter le recours.

Pour renforcer la part des cyclistes et piétons à Delémont, un plan d'action ambitieux est donc nécessaire, demandant que des moyens conséquents soient dégagés :

- en termes de financement et de ressources humaines
- de manière continue dans le temps
- et avec une certaine systématique d'action.

Ce plan d'action mérite encore d'être peaufiné : plusieurs études de projet seront nécessaires pour définir et valider certaines mesures. Le coût de celles-ci ainsi que la planification des investissements financiers pourront ainsi être plus clairement établis.

Annexes

7. Annexes

Les annexes suivantes complètent cette étude :

7.1 ÉQUIPEMENTS EXISTANTS

7.2 POINTS FAIBLES

7.3 PÔLES GÉNÉRATEURS ET RÉSEAU

7.4 RÉSEAUX PIÉTONNIER ET CYCLABLE

7.5 MESURES

7.6 FICHE « LIAISONS MANQUANTES »

7.7 FICHE « AMÉNAGEMENT / SÉCURISATION RÉSEAU PRINCIPAL »

7.8 FICHE « AMÉNAGEMENT / SÉCURISATION RÉSEAU COLLECTEUR »

7.9 FICHE « AMÉNAGEMENT / SÉCURISATION RÉSEAU DE DESSERTE »

7.10 FICHE « CARREFOURS ET TRAVERSÉES DANGEREUX »

7.11 RÉSULTATS DU FORUM PUBLIC

7.12 PROMOTION DE LA MD : ÉTAT ACTUEL

7.13 INDEX GÉOGRAPHIQUE

Plan directeur de la mobilité douce
ANNEXE 7.1
ÉQUIPEMENTS EXISTANTS: MARCHÉ

Aménagements piétons

Passages piétons (SID, 2011)

Bancs publics (SED)

Places de jeux (UETP, 2014)

Cheminements en site propre

Trottoirs

Zone à vitesse modérée (20 ou 30 km/h)

Secteur Vieille ville



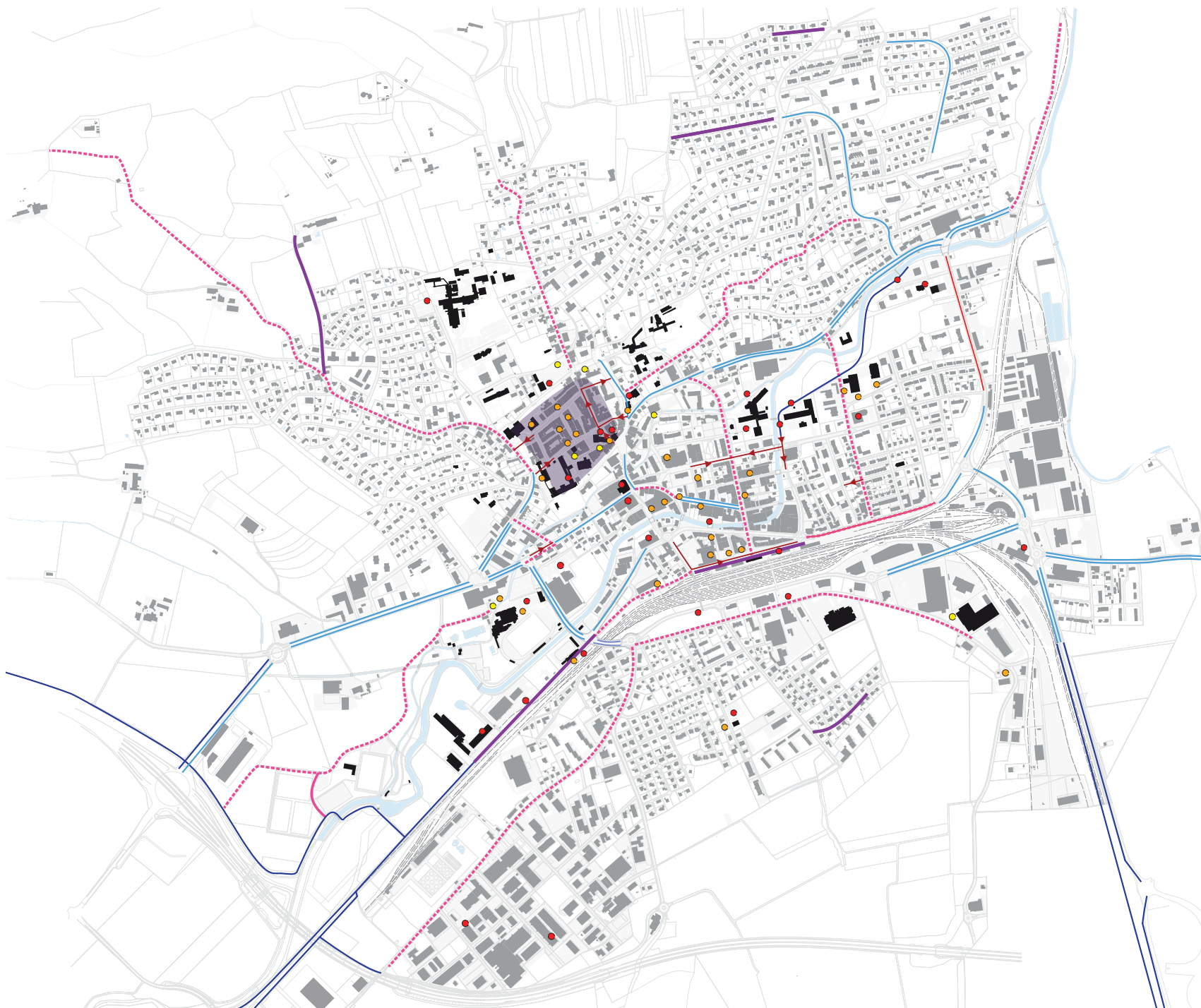
Plan directeur de la mobilité douce
ANNEXE 7.1
ÉQUIPEMENTS EXISTANTS: VÉLO

Installations de stationnement vélo

- Abri couvert ●
- Supports métalliques ●
- Marquage ●

Aménagements cyclables

- Bandes cyclables —
- Pistes cyclables —
- Contre-sens cyclable →
- Réseau balisé mais pas aménagé ---
- Bande centrale polyvalente —
- Zone à vitesse modérée (20 ou 30 km/h) —
- Secteur Vieille ville ●



Plan directeur de la mobilité douce

ANNEXE 7.2

POINTS FAIBLES
(non exhaustif)

CONNECTIVITÉ			
	Liaison manquante		
SECURITÉ			
	Carrefour / traversée dangereux		Tronçon dangereux
	Passage étroit dangereux		Entrée de localité insuffisamment marquée
ATTRACTIVITÉ / CONFORT			
	Tronçon en pente		Arrêt TP insuffisamment équipé
	Tronçon avec aménagement inadéquat		Stationnement vélo insuffisant
SIGNALISATION			
	Liaison avec signalisation insuffisante		

Plan directeur de la mobilité douce
ANNEXE 7.3
PÔLES GÉNÉRATEURS ET RÉSEAU

Réseau magistral «modes doux»

Centres de gravité



Lignes de désir «modes doux»



FONDS DE CARTE

Pôles générateurs de trafic

Bâtiments publics ou collectifs majeurs



Administration



Écoles / crèches



Loisirs



Hôpital



Commerces (principaux)



0 125 250 500

Plan directeur de la mobilité douce

ANNEXE 7.4

RÉSEAU CYCLABLE

Carrefours difficiles



Réseau magistral structurant



Existant

À améliorer

À créer

Réseau cyclable principal



FONDS DE CARTE

Pôles générateurs de trafic

Bâtiments publics ou collectifs majeurs



Administration



Écoles / crèches



Loisirs



Hôpital



Commerces (principaux)



Zones «centre-ville»

Délimitation des zones



Portes d'entrée



0 125 250 500

Plan directeur de la mobilité douce

ANNEXE 7.4

RÉSEAU PIÉTONNIER

Carrefours difficiles

Réseau magistral structurant

Réseau piétonnier principal



Existant

À améliorer

À créer



FONDS DE CARTE

Pôles générateurs de trafic

Bâtiments publics ou collectifs majeurs

Administration

Écoles / crèches

Loisirs

Hôpital

Commerces (principaux)

Zones «centre-ville»

Délimitation des zones

Portes d'entrée



0 125 250 500

Plan directeur de la mobilité douce

ANNEXE 7.5

MESURES I

Création des liaisons manquantes

Amélioration du balisage

Amélioration de l'éclairage

Amélioration de l'équipement des arrêts de bus



Plan directeur de la mobilité douce

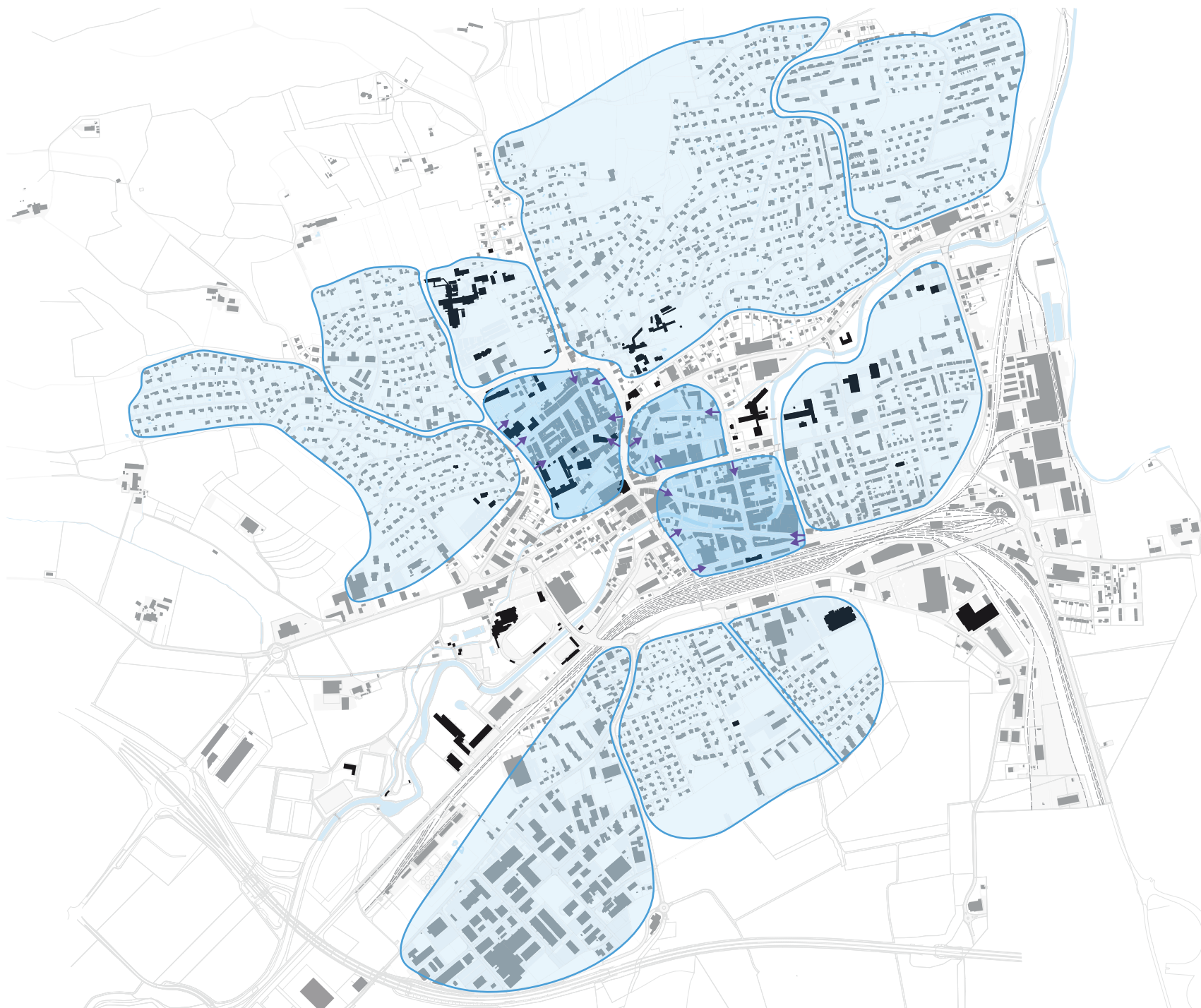
ANNEXE 7.5

MESURES II

Moderation de trafic dans les poches



Marquage des portes d'entrée



Plan directeur de la mobilité douce

ANNEXE 7.5

MESURES III

Sécurisation des carrefours et traversées dangereux



Aménagements et sécurisation de tronçons en faveur des piétons et cyclistes





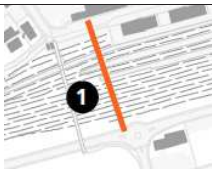

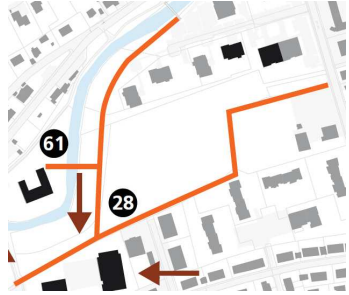
Annexes

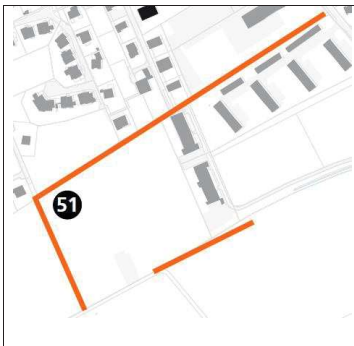
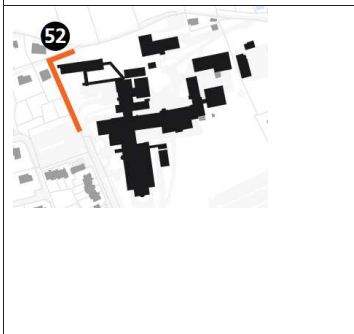

7. Annexes

7.6 FICHE N° 1 : CRÉATION DES LIAISONS MANQUANTES (cf. mesure 5.4.1)

Mesures phares

	<p>Titre Passage cyclable sous les voies CFF (PA1 et 2, mesure 2)</p> <p>Diagnostic Possibilités de franchissement des rails actuelles insuffisantes pour les cyclistes (étroitesse du passage inférieur, rampes peu confortables voire dangereuses, conflits avec les piétons, ascenseurs trop petits inutilisables pour les cyclistes)</p> <p>Mesure à prendre Aménagement d'un passage cyclable entre le Nord et le Sud de la gare de Delémont, avec rampes d'accès praticables à vélo</p> <p>Coûts et financement Coûts à préciser selon projet retenu, financement par crédit spécial</p> <p>Instance responsable Ville de Delémont (UETP)</p> <p>Instance(s) de décision Ville de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE</p> <p>Instance(s) de collaboration RCJU (SDT), CFF</p> <p>Priorité B</p> <p>Calendrier de réalisation Moyen à long terme</p> <p>Mesures liées Passage sous les lignes CFF et RC6, itinéraire cyclable entre les routes de Delémont et de Courroux (PA2, mesures 14b et c) Itinéraire cyclable Delémont-Communance (PA1 et 2, mesure 39) Accessibilité cyclable de la passerelle CFF à l'ouest de la gare</p>
	<p>Titre Passage sous les lignes CFF et RC6, itinéraire cyclable entre les routes de Delémont et de Courroux (PA2, mesures 14b et c)</p> <p>Diagnostic Faible accessibilité cycliste de la ZARD, en particulier depuis les zones urbaines situées à l'Est de l'agglomération. Franchissement cyclable des deux ronds-points à l'entrée sud-ouest de Delémont difficile à résoudre : cet itinéraire offrirait une alternative sûre et confortable. Aménagement d'un passage inférieur pour cycles et piétons sous les lignes CFF et les RC6, d'une longueur de 50 m.</p> <p>Mesure à prendre Aménagement d'un passage inférieur pour cycles et piétons sous les lignes CFF et les RC6, d'une longueur de 50 m.</p> <p>Coûts et financement Coûts estimés à 3,7 mios CHF, financement par crédit spécial</p> <p>Instance responsable RCJU (SIN)</p> <p>Instance(s) de décision Ville de Delémont, Commune de Courroux, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE</p> <p>Instance(s) de collaboration RCJU (SDT, ECR, ENV), CFF</p> <p>Priorité B</p> <p>Calendrier de réalisation Long terme</p> <p>Mesures liées Passage cyclable sous les voies CFF (PA2, mesure 2) Itinéraire cyclable Gare Sud – ZARD (PA2, mesure 14a)</p>

	<p>Titre Accessibilité cyclable de la passerelle CFF à l'ouest de la gare</p> <p>Diagnostic Fort effet de coupure des rails entre le nord et le sud de la ville. Franchissements cyclables délicats, uniquement par RDU ou sous-voie CFF. Passerelle uniquement accessible au moyen d'escaliers.</p> <p>Mesure à prendre Solution provisoire (en attendant la réalisation du franchissement Est): ajout de rails sur les escaliers nord ; ajout d'un second rail au sud ; installation d'une petite rampe sur les escaliers situés au milieu de la passerelle ; examen des possibilités techniques et du rapport coût-efficacité de rampes d'accès franchissables par vélos et PMR.</p> <p>Coûts et financement Coûts à estimer, financement par crédit spécial</p> <p>Instance responsable CFF</p> <p>Instance(s) de décision CFF</p> <p>Instance(s) de collaboration A définir</p> <p>Priorité A</p> <p>Calendrier de réalisation Court à moyen terme</p> <p>Mesures liées Passage cyclable sous les voies CFF (PA1 et 2, mesure 2) Itinéraire cyclable Delémont-Communance (PA1 et 2, mesure 39)</p>
	<p>Titre Vieille Ville - Hôpital</p> <p>Diagnostic Absence de connexion piétonne directe entre la Vieille Ville et l'Hôpital. Carrefour Fbg des capucins – Rue St-Michel dangereux pour les cyclistes, demandant de rechercher un itinéraire alternatif</p> <p>Mesure à prendre Création d'un cheminement piétonnier et cyclable asphalté de 3,0 m de large et d'une longueur de 150 mètres le long du mur du cimetière</p> <p>Coûts et financement Coûts estimés à 100'000 CHF, financement par crédit spécial</p> <p>Instance responsable Ville de Delémont (UETP)</p> <p>Instance(s) de décision Ville de Delémont</p> <p>Instance(s) de collaboration A définir</p> <p>Priorité C</p> <p>Calendrier de réalisation A préciser (selon issue des discussions sur l'emplacement de l'Hôpital)</p> <p>Mesures liées Réaménagement du carrefour rue St-Michel - Faubourg des Capucins – traversée rue St-Michel</p>
	<p>Titre Plaine de Morépoint (quartier European) (mesure 28 sur le plan ci-contre)</p> <p>Diagnostic Accessibilité piétonne et cyclable insuffisante / inexistante de cette zone présentant un fort potentiel de développement urbain et reliant des pôles d'attractivité entre eux (bâtiments de l'administration, écoles, centre-ville, quartiers d'habitation) : revêtement inadéquat pour les cyclistes (chemin de prairie), cheminements manquants par endroits, passerelle difficilement praticable à vélo (angle très serré)</p> <p>Mesure à prendre Réalisation d'un cheminement piétonnier et cyclable asphalté de 3,0 m de large et d'une longueur de 450 mètres environ (partie « sud » qui se connecte à la rue Auguste Quiquerez) Réalisation d'un cheminement piétonnier de 2.5 m de large et d'une longueur de 280 mètres (partie « nord » qui se connecte à la route de Bâle)</p> <p>Coûts et financement Coûts estimés à 450'000 CHF, financement par crédit spécial</p> <p>Instance responsable Ville de Delémont (UETP)</p> <p>Instance(s) de décision Ville de Delémont</p> <p>Instance(s) de collaboration A définir</p> <p>Priorité B</p> <p>Calendrier de réalisation A lier au développement urbain du quartier</p> <p>Mesures liées Carrefour rue du Vieux-Château – route de Bâle, passerelle Morépoint (mesure 61 sur le plan ci-contre), passerelle Haut-Fourneau</p>

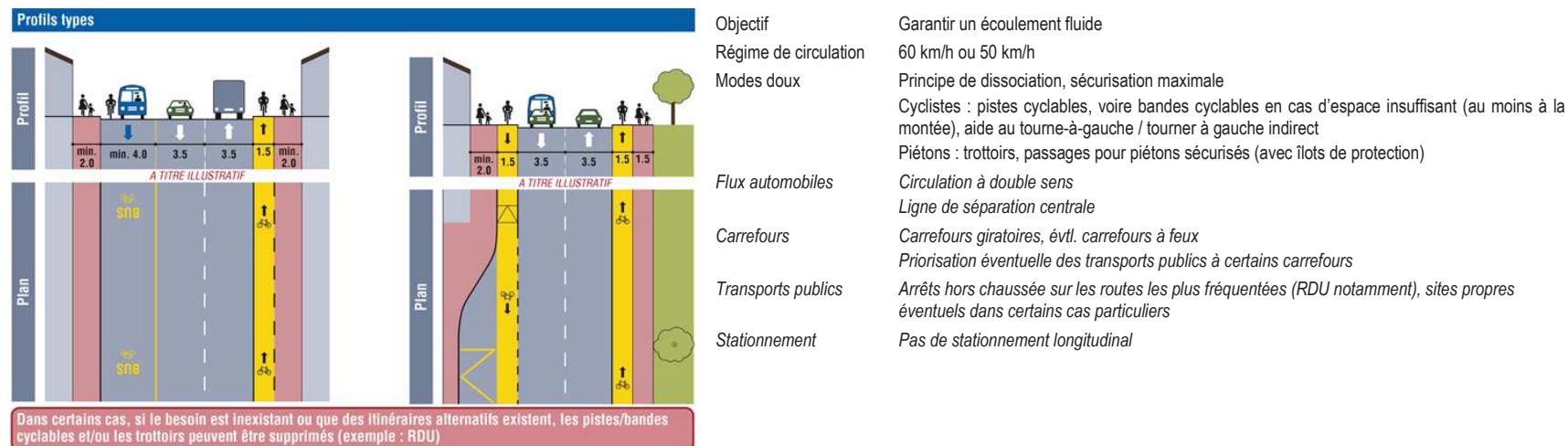
	<p>Titre Quartier Blanche-Pierre</p> <p>Diagnostic Desserte fine à renforcer dans cette zone présentant un certain potentiel de développement (résidentiel). Promenade périphérique.</p> <p>Mesure à prendre Création de deux cheminements piétonniers asphaltés de 2,0 m de large et d'une longueur de 500 mètres au total (400 + 100)</p> <p>Coûts et financement Coûts estimés à 250'000 CHF, financement par crédit spécial</p> <p>Instance responsable Ville de Delémont (UETP)</p> <p>Instance(s) de décision Ville de Delémont</p> <p>Instance(s) de collaboration A définir</p> <p>Priorité C</p> <p>Calendrier de réalisation A lier au développement urbain du quartier</p> <p>Mesures liées Création liaison manquante quartier Neuf-Cul Passage cyclable sous les voies CFF (PA1 et 2, mesure 2)</p>
	<p>Titre Hôpital - Creux de la Terre</p> <p>Diagnostic Projet de nouvel arrêt de bus au nord de l'Hôpital, à connecter avec l'hôpital</p> <p>Mesure à prendre Création d'un cheminement piétonnier asphalté, de 2.0 m de large et d'une longueur de 60 mètres</p> <p>Coûts et financement Coûts estimés à 30'000 CHF, financement par crédit-cadre</p> <p>Instance responsable Ville de Delémont (UETP)</p> <p>Instance(s) de décision Ville de Delémont</p> <p>Instance(s) de collaboration A définir</p> <p>Priorité C</p> <p>Calendrier de réalisation Court et long terme (2 étapes)</p> <p>Mesures liées (PA2, mesure 204e)</p>
	<p>Titre Quartier Neuf-Cul</p> <p>Diagnostic Cheminement inexistant / au revêtement inadéquat</p> <p>Mesure à prendre Création d'un cheminement piétonnier asphalté, de 2.0 m de large et d'une longueur de 400 mètres</p> <p>Coûts et financement Coûts estimés à 200'000 CHF, financement par crédit-spécial</p> <p>Instance responsable Ville de Delémont (UETP)</p> <p>Instance(s) de décision Ville de Delémont</p> <p>Instance(s) de collaboration A définir</p> <p>Priorité C</p> <p>Calendrier de réalisation A lier au développement urbain du quartier</p> <p>Mesures liées Passage cyclable sous les voies CFF (PA1 et 2, mesure 2)</p>

Autres liaisons à créer

■ Accès MD le long du terrain de foot Pré-Roses (n° 62)	Priorité A	A lier à l'aménagement des Vies Ste-Catherine
■ Passerelle Morépoint (n° 61)	Priorité B	Démontage et déplacement ; réalisation dans le cadre de la mise en œuvre du futur Plan spécial Centre aval et Morépoint amont (non accessible pour les PMR et les cyclistes)
■ Périphérique quartier Palastre (n° 54)	Priorité C	A lier au développement d'une promenade de proximité (périphérique urbain, cf. plan directeur des espaces publics)
■ Morépoint-Colliard par le Sud (n° 55)	Priorité C	A lier au développement du quartier situé au nord de VonRoll. Réalisation au-delà de 2030

- | | | |
|---|------------|---|
| ■ Franchissement rail Communance
(n° 56) | Priorité C | Réalisation au-delà de 2030 |
| ■ Sorne, cheminement Sud (n° 57) | Priorité C | Entre Rue du Pont Neuf et CEJEF (cf. carte annexe 7.5 pour tracé) |

7.7 FICHE N° 2: AMÉNAGEMENTS ET SÉCURISATION DU RÉSEAU PRINCIPAL EN FAVEUR DES PIÉTONS ET CYCLISTES (cf. mesure 5.5.1)



(Illustration Transitec, contenus développés en collaboration avec Büro für Mobilität AG)

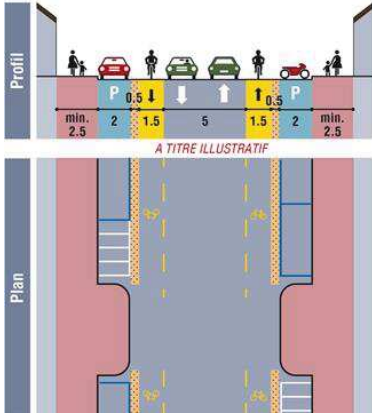
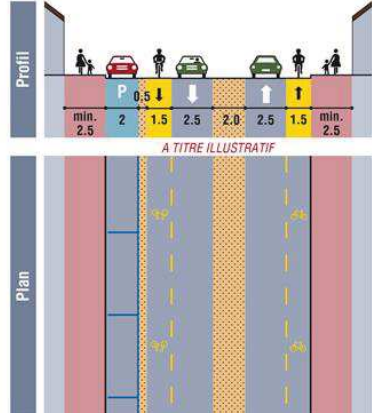
Mesure phare

	Titre	Poursuite de la sécurisation de l'entrée de ville, route de Bâle (PA 1 et 2, mesure 9a)
	Diagnostic	Charges de trafic importantes, vitesse élevée, route étroite (porte d'entrée ne joue pas son rôle de ralentisseur)
	Mesure à prendre	Elargissement des trottoirs et/ou* aménagement d'une bande cyclable en direction du centre-ville, sur une longueur de 300 m. (* espace disponible insuffisant pour réaliser trottoirs et bande cyclable – étude de projet nécessaire)
	Coûts et financement	Coûts estimés à 1.3 mios, financement par crédit spécial
	Instance responsable	RCJU (SIN), OFROU
	Instance(s) de décision	Ville de Delémont, Syndicat d'agglomération, ARE
	Instance(s) de collaboration	RCJU (SDT)
	Priorité	A
	Calendrier de réalisation	Court à moyen terme
	Mesures liées	Carrefour « Jumbo » route de Bâle - rue Auguste Quiquerez

Autres mesures

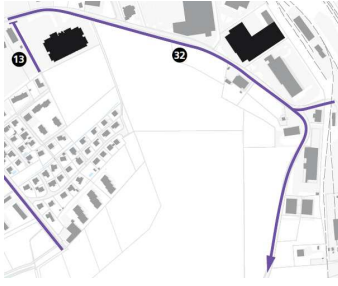
■ Route de Moutier (n° 30)	Priorité A	Renforcement de la sécurisation des cyclistes (trajectoire rectiligne favorable à vitesses trop élevées, protection des cycles insuffisante, vulnérabilité particulière à hauteur des îlots (resserremements) – largeur des îlots insuffisante pour les piétons (poussettes)
■ Route de Rossemaison (n° 3)	Priorité A	Renforcement de la sécurisation des cyclistes et piétons : marquage de l'entrée de localité afin de modérer la vitesse, banalisation de la voie centrale, marquage de bandes cyclables de min. 1.20 m. abaissement de la bordure au droit du PPP, marquage plus clair du trottoir au droit du croisement avec rue St-Randoald (itinéraire rectiligne incitant à rouler vite, bordure non abaissée au droit du PPP, croisement avec rue St-Randoald peu sûr pour les piétons)
■ Rue Auguste Quiquerez (n° 29)	Priorité B	Réaménagement visant à couper l'effet rectiligne, diminuer la vitesse et renforcer la sécurité des cyclistes (passages pour piétons surélevés, suppression de la bande centrale, marquage de bandes cyclables, arborisation en bordure de route, emplacement des arrêts de bus > étude de projet nécessaire) (volume de trafic élevé, gabarits larges et perspective rectiligne incitant à rouler vite, bande centrale au rôle peu clair et inutilisable, tourner-à-gauche peu sécurisants pour les cyclistes, vulnérabilité particulière des cyclistes à hauteur des îlots piétonniers, îlots trop étroits)
■ Route de Porrentruy (partie Est, n° 31)	Priorité B	Réaménagement renforçant la sécurité des cyclistes et facilitant la traversée de l'axe par les piétons (gabarits larges incitant à rouler vite, faible perméabilité piétonne, différentiel de vitesse élevé entre voitures et cyclistes à la montée)

7.8 FICHE N° 3: AMÉNAGEMENTS ET SÉCURISATION DU RÉSEAU COLLECTEUR EN FAVEUR DES PIÉTONS ET CYCLISTES (cf. mesure 5.5.1)

Profils types		
		Objectif
		Réseau collecteur : assurer les liaisons internes et l'accès direct aux poches de stationnement Réseau collecteur modéré : garantir une continuité à travers le centre-ville, tout en favorisant la transversalité des modes doux
		Régime de circulation
		Réseau collecteur : 50 km/h Réseau collecteur modéré : 50 km/h ou 30 km/h
		Modes doux
		Réseau collecteur : principe de cohabitation Réseau collecteur modéré : principe de cohabitation + facilitation des traversées / transversalité sur l'axe gare - Vieille Ville Cyclistes : bandes cyclables / bandes polyvalentes en milieu de chaussée / voie centrale banalisée (+ éventuellement aides à la traversée sur le réseau collecteur modéré) Piétons : trottoirs larges, passages pour piétons (larges et nombreux sur le réseau collecteur modéré, évtl. suggérés à l'aide de rétrécissements de la chaussée si zone 30 km/h)
		Flux automobiles
		Circulation à double sens (sens unique éventuel) Réseau collecteur : ligne de séparation éventuelle, aménagements de modération si nécessaire Réseau collecteur modéré : pas de ligne de séparation, aménagements de modération renforcés
		Carrefours
		Réseau collecteur : carrefours à perte de priorité ou giratoires Réseau collecteur modéré : carrefours à perte de priorité
		Transports publics
		Arrêts sur chaussée
		Stationnement
		Stationnement longitudinal possible

(Illustration Transitec, contenus développés en collaboration avec Büro für Mobilität AG)

Mesure phare

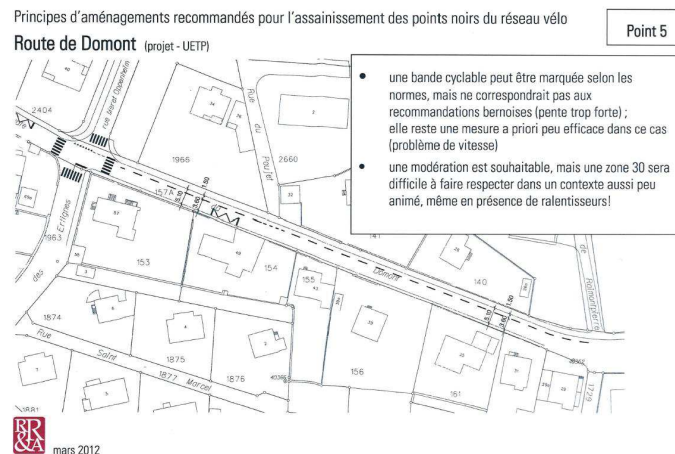
	Titre	Itinéraire cyclable Gare Sud – ZARD (PA 1 et 2, mesure 14a)
	Diagnostic	Mauvaise accessibilité piétonne et cyclable de la ZARD : gabarits larges favorisant les vitesses de circulation élevées, part importante de poids lourds, absence de protection continue pour les piétons
	Mesure à prendre	Aménagement d'un itinéraire cyclable sur les rues Emile-Boéchat et de la Ballastière entre la gare Sud et la ZARD, d'une longueur de 1 km, associé à la réalisation d'un trottoir continu pour les piétons (aménagement de type « cohabitation tendance appropriation »).
	Coûts et financement	Coûts estimés à 0.5 mio CHF, financement par crédit spécial
	Instance responsable	RCJU (SIN), Ville de Delémont
	Instance(s) de décision	Ville de Delémont, Syndicat d'Agglomération, ARE
	Instance(s) de collaboration	RCJU (SDT)
	Priorité	B
	Calendrier de réalisation	Moyen à long terme
Mesures liées		Passage sous les lignes CFF et RC6, itinéraire cyclable entre les routes de Delémont et de Courroux (PA2, mesures 14b et c)
		Carrefour « Landi » / porte d'entrée Sud (PA1, mesure 13)
		Carrefour « McDonald's » / aménagement du tronçon Delémont-Courroux (PA1, mesure 12)

Autres mesures

- | | |
|---|------------|
| ■ Rue du Haut-Fourneau (partie Sud)
(n° 5) | Priorité A |
| ■ Route de Domont (n° 33) | Priorité A |

Renforcement de la sécurisation des piétons : mise en zone 30
(tronçon rectiligne, protection des piétons insuffisante, marquage au sol n'empêchant pas les véhicules d'y stationner)

Amélioration de la sécurisation des piétons et cyclistes (projet ci-dessous à contre-expertiser)
(absence de protection des cyclistes malgré la pente et le différentiel élevé de vitesse avec TIM, absence de PPP au droit des trottoirs qui se rétrécissent)



- | | |
|---|------------|
| ■ Rue des Moulins (n° 34) | Priorité A |
| ■ Rue du Voirnet (n° 4) | Priorité B |
| ■ Faubourg des Capucins (n° 6) | Priorité B |
| ■ Rue de Chêtré (n° 7) | Priorité B |
| ■ Rue de l'Avenir (partie Ouest)
(n° 35) | Priorité B |

Amélioration de la sécurisation des vélos (étude de projet nécessaire)
(protection des cyclistes insuffisante : forte pente, différentiel élevé de vitesse avec TIM, manque de visibilité des automobilistes en sortie de parking)

Renforcement de la sécurisation des piétons : mise en zone 30, création d'avancées type « trottoir » au droit des débouchés latéraux, création de rétrécissements « paysagers » (bacs à plantes par ex.)
(gabarits et tracé rectiligne invitant à rouler vite, bordure non abaissée au droit du PPP, marquage insuffisant pour protéger les piétons au droit du croisement avec la rue Sache Pran)

Aménagement renforçant la sécurisation des vélos : gabarits insuffisants pour marquage d'une bande cyclable à la montée, examen des possibilités d'abaisser la vitesse
(pente amenant un différentiel élevé de vitesse entre cyclistes et TIM ; plusieurs points de croisement problématiques :
- Rue de l'Hôpital : porte d'entrée insuffisamment marquée, aménagement propice à la vitesse
- Chemin de la Louvière : bordure non abaissée au droit du PPP
- Rue St-Michel : cf. fiche n° 5
- La Promenade / Domont : cf. fiche n° 5)

Sécurisation des cyclistes : marquage d'une bande cyclable à la montée
(forte pente impliquant un différentiel de vitesse élevé entre usagers)

Réaménagement en faveur des piétons, de manière à augmenter la perméabilité transversale de l'axe routier (cohabitation tendance appropriation)
(gabarit et marquage central renforçant le caractère routier de la rue et permettant vitesses élevées, perméabilité transversale limitée en raison de la végétation)

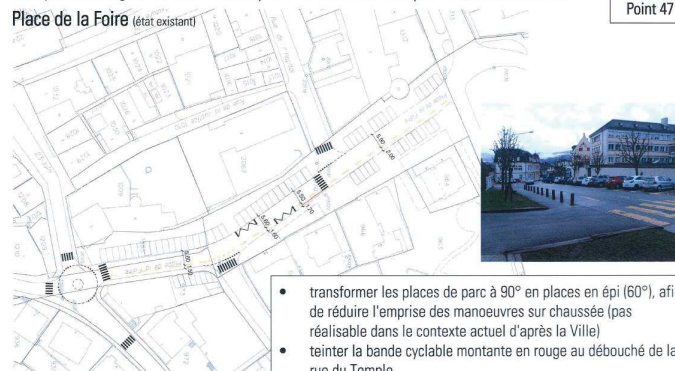
- Route de Bâle (partie Ouest) Priorité B
- Place de la Foire (n° 37) Priorité B

Réaménagement en faveur des piétons et des cycles de type « cohabitation tendance appropriation », à relier au projet du Ticle-CREA (circulation de camions exigeant une sécurisation maximale des cycles, croisement de plusieurs carrefours trop largement dimensionnés)

Renforcement de la sécurisation des vélos, de type « cohabitation tendance appropriation » : projet actuel à contre-expertiser (voir ci-dessous) (insécurité liée aux manœuvres des véhicules entrant / sortant des places de stationnement)

Principes d'aménagements recommandés pour l'assainissement des points noirs du réseau vélo

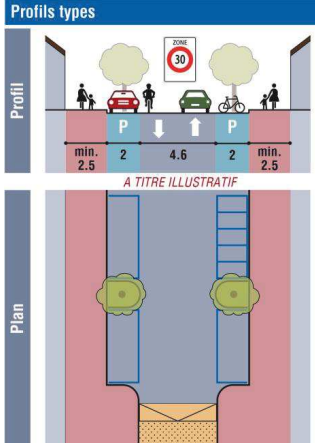
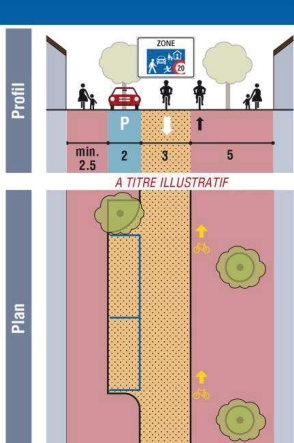
Place de la Foire (état existant)



- transformer les places de parc à 90° en places en épi (60°), afin de réduire l'emprise des manœuvres sur chaussée (pas réalisable dans le contexte actuel d'après la Ville)
- teinter la bande cyclable montante en rouge au débouché de la rue du Temple
- pas de place pour créer des présélections de tourner à gauche aux intersections

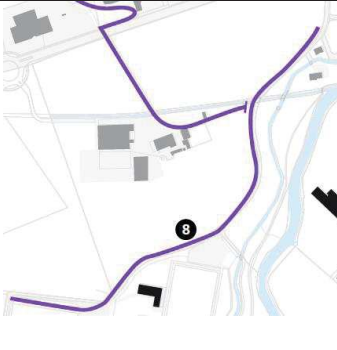
BR&A
mars 2012

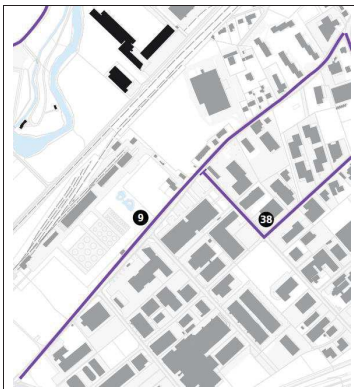
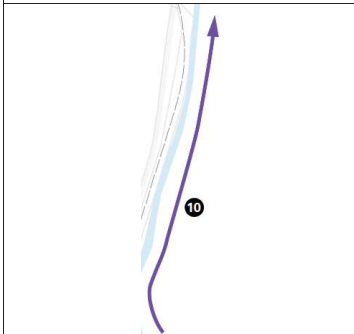
7.9 FICHE N° 4: AMÉNAGEMENTS ET SÉCURISATION DU RÉSEAU DE DESSERTE EN FAVEUR DES PIÉTONS ET CYCLISTES (cf. mesure 5.5.1)

Profils types		Objectif	Partager l'espace entre tous les utilisateurs
	Profil	Régime de circulation	zone 30 km/h ou zone de rencontre (à titre exceptionnel : 50 km/h)
	Plan	Modes doux	Principe d'appropriation Cyclistes : pas d'aménagements spécifiques Piétons : normalement pas de passages pour piétons, trottoirs maintenus dans certains cas
	Profil	Flux automobiles	Circulation à sens unique ou double-sens Pas de ligne de séparation Aménagements favorisant le partage de l'espace public (éléments de modération, mobilier urbain) + portails d'entrée
	Plan	Carrefours	Carrefours à perte de priorité
		Transports collectifs	Arrêts sur chaussée
		Stationnement	Stationnement longitudinal ou en épi possible, en fonction de l'espace disponible

(Illustration Transitec, contenus développés en collaboration avec Büro für Mobilität AG)

Mesures phares

	Titre	Vies-Ste-Catherine, itinéraire vélos et piétons (PA1, mesure 36a)
	Diagnostic	Accessibilité de la zone de sports et de loisirs à l'Ouest de Delémont dangereuse pour les mobilités douces (chemin étroit, en mauvais état, conflits entre usagers)
	Mesure à prendre	Aménagement d'un itinéraire cyclable et piétonnier en site propre, continu et sécurisé et accès TIM par l'ouest (centre entretien A16) pour déléster les Vies-Ste-Catherine du transport motorisé
	Coûts et financement	Coûts estimé à 0.5 mio CHF, financement par crédit spécial (total de 1,5 mio avec la nouvelle route d'accès TIM)
	Instance responsable	Ville de Delémont (UETP)
	Instance(s) de décision	Ville de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE
	Instance(s) de collaboration	RCJU (SIN)
	Priorité	A
	Calendrier de réalisation	Court à moyen terme
	Mesures liées	Accès TIM par Centre A16, nouvel accès MD le long du terrain de foot

	<p>Titre Itinéraire cyclable Delémont-Communance (PA1 et 2, mesure 39)</p> <p>Diagnostic Accessibilité de la zone industrielle de La Communance depuis la gare dangereuse pour les mobilités douces (trafic poids lourd important, vitesses assez élevées, absence de protection des piétons et cyclistes)</p> <p>Mesure à prendre Réaménagement de la chaussée sur une longueur de 1'000 mètres (étude de projet nécessaire)</p> <p>Coûts et financement Coûts estimés à 0.4 mio CHF, financement par crédit spécial</p> <p>Instance responsable Ville de Delémont (UETP)</p> <p>Instance(s) de décision Ville de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE</p> <p>Instance(s) de collaboration RCJU (SIN, SDT)</p> <p>Priorité A</p> <p>Calendrier de réalisation Court à moyen terme</p> <p>Mesures liées Passage cyclable sous les voies CFF (PA1 et 2, mesure 2) Halte ferroviaire à la Communance (PA 1 et 2, mesure 41) Amélioration de la protection des piétons sur les rues Saint-Sébastien et Saint-Randoald</p>
	<p>Titre Itinéraire cyclable Delémont-Soyhières (rive droite de la Birse) (PA1, mesure 10)</p> <p>Diagnostic Route cantonale à fort trafic et vitesses élevées, protection des cycles insuffisante</p> <p>Mesure à prendre Mise en place d'un itinéraire alternatif sécurisé sur la rive droite de la Birse d'une longueur de 2'400 m, pour les cyclistes et les randonneurs</p> <p>Coûts et financement Coûts estimé à 0.63 mio CHF, financement par crédit spécial</p> <p>Instance responsable RCJU (SIN)</p> <p>Instance(s) de décision Ville de Delémont, RCJU, Syndicat d'Agglomération, ARE</p> <p>Instance(s) de collaboration Communes de Courroux et Soyhières, RCJU (SDT)</p> <p>Priorité A</p> <p>Calendrier de réalisation Coût à moyen terme</p> <p>Mesures liées Poursuite de la sécurisation de l'entrée de ville, route de Bâle (PA 1 et 2, mesure 9a)</p>


Autres mesures

<ul style="list-style-type: none"> ■ Tronçon Bâle – Grottes – Pâturages (n° 11) 	<p>Priorité A</p>	<p>Amélioration de l'accessibilité piétonne (marches d'escalier, barrière étroite et haie envahissante limitant l'accès des PMR)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Sentier forestier bas Cras-des-Fourches (n° 12) 	<p>Priorité A</p>	<p>Amélioration du confort pour les piétons (végétation envahissante)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Passerelle collège – école professionnelle (n° 39) 	<p>Priorité A</p>	<p>Amélioration de l'accessibilité de la passerelle (rampes en particulier) (passerelle difficilement franchissable pour les cyclistes et les PMR, notamment en raison de la rampe très étroite et coudée)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Rue du Mont-Terri (n° 15) 	<p>Priorité A</p>	<p>Autorisation du passage pour les cyclistes (interdiction générale de circuler)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Passerelle du Haut-Fourneau (n° 60) 	<p>Priorité A</p>	<p>Prolongement de la passerelle ; réalisation dans le cadre de la mise en œuvre du futur Plan spécial Centre aval et Morépoint amont</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Route du Vorbourg (n° 14) 	<p>Priorité B</p>	<p>Renforcement de la sécurisation des cyclistes et piétons : mise en zone 30, à lier avec la mise à sens unique dans le sens montant (rue en pente impliquant un différentiel de vitesse élevé entre usagers, trottoirs trop étroits voire manquants par endroit, nombreuses sorties de véhicules avec peu de visibilité, absence de protection des cyclistes)</p>
<ul style="list-style-type: none"> ■ Prolongement rue des Pinsons (n° 13) 	<p>Priorité B</p>	<p>Amélioration de la sécurité des piétons en traversée du parking (guidage en bordure de parking) (petit chemin piétonnier débouche sur parking sans guidage ni protection spécifique)</p>

■ Rues St-Sébastien et St-Randoald (n° 38)	Priorité B	Sécurisation des piétons et cyclistes (vitesses élevées et trafic important de poids lourds ; absence de PPP ; trottoir absent ou d'un seul côté et empiété par les manœuvres liées au stationnement automobile, absence de protection des cyclistes)
■ Rue du Temple (n° 14)	Priorité B	Sécurisation des cyclistes (mise en zone 30, rétrécissements de la chaussée par endroits) (gabarits larges favorisant vitesse élevée, stationnement unilatéral quasi continu renforçant l'ambiance rectiligne et routier de l'axe, légère pente direction Bâle, trottoirs trop étroits ou d'un seul côté, absence de protection des cyclistes)
■ Chemin du Creux de la Terre (n° 17)	Priorité B	Renforcement de la sécurisation des cyclistes et piétons (mise en zone 30) (pente dans le secteur est, revêtement de mauvaise qualité dans le secteur ouest, nombreuses sorties de véhicules, absence de protection des usagers les plus faibles)
■ Rue des Arquebusiers (n° 18)	Priorité B	Renforcement de la sécurisation des cyclistes et piétons (mise en zone 30, chicanes) (axe relativement rectiligne favorisant les vitesses élevées, trottoir discontinu)
■ Périphérique « Les Viviers » (n° 58)	Priorité C	Amélioration du confort pour les cyclistes et piétons (au minimum revêtement en groise) (revêtement terreux boueux après averses)
■ Liaison à travers Z.A. Von Roll (n° 59)	Priorité C	Réaménagement en vue d'accueillir piétons et cyclistes (liaison à caractère industriel non destinée à accueillir piétons et cyclistes)


7.10 FICHE N° 5: SÉCURISATION DES CARREFOURS ET TRAVERSÉES DANGEREUX (cf. mesure 5.5.2)

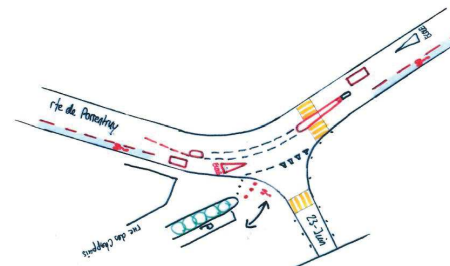
Mesures phares

 <p>(n° 19 et 20)</p>	Titre	Aménagement du tronçon Delémont-Courroux / carrefour « McDonald's » (PA1, mesure 12)
	Diagnostic	Volume de trafic élevé, double giratoire dangereux pour les cyclistes
	Mesure à prendre	Sécurisation des modes doux (itinéraire cyclable sur la route cantonale + mesures Transitec-bfm ¹)
	Coûts et financement	Coûts estimé à 3 mios CHF, financement par crédit spécial
	Instance responsable	RCJU (SIN), OFROU
	Instance(s) de décision	Ville de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE
	Instance(s) de collaboration	A définir
	Priorité	A
	Calendrier de réalisation	Court à moyen terme
	Mesures liées	Itinéraire cyclable Gare Sud – ZARD (PA1 et 2, mesure 14a) Passage sous les lignes CFF et RC6 / itinéraire cyclable entre les routes de Delémont et de Courroux (PA 1 et 2, mesures 14b et c)
	Titre	Porte d'entrée Sud / carrefour « Landi » (PA1, mesure 13)
	Diagnostic	Volume de trafic élevé, double giratoire dangereux pour les cyclistes
	Mesure à prendre	Aménagement d'une porte d'entrée avec passage pour piétons sécurisé (rétrécissement, îlot central), élargissement des trottoirs et aménagement d'une bande cyclable en direction du centre-ville + mesures Transitec-bfm ²
	Coûts et financement	Coûts estimé à 1 mio CHF, financement par crédit spécial
	Instance responsable	RCJU (SIN), OFROU
	Instance(s) de décision	Ville de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE
	Instance(s) de collaboration	A définir
	Priorité	A
	Calendrier de réalisation	Moyen à long terme
	Mesures liées	Itinéraire cyclable Gare Sud – ZARD (PA1 et 2, mesure 14a) Passage sous les lignes CFF et RC6 / itinéraire cyclable entre les routes de Delémont et de Courroux (PA 1 et 2, mesures 14b et c)




¹ « Carrefours Delémont-Courroux, accélération des bus et sécurisation des modes doux – analyse et consolidation des variantes », Büro für Mobilität AG, Transitec, 18 juin 2013

² idem

 <p>(n° 21)</p>	<table border="0"> <tr> <td>Titre</td><td>Carrefour route de Porrentruy – rue du 23-Juin</td></tr> <tr> <td>Diagnostic</td><td>(vitesse de circulation rapide, pente montante impliquant des différentiels de vitesse importants entre usagers, emplacement du PPP impliquant un détour par rapport aux flux piétons, flux de jeunes enfants liés à l'école du Château)</td></tr> <tr> <td>Mesure à prendre</td><td>Cf. croquis ci-dessous (à contre-expertiser ; autres mesures envisageables : rétrécissement à une seule voie, création d'une zone de rencontre très localisée) Principes d'aménagements recommandés pour l'assainissement des points noirs du réseau vélo Carrefour rte de Porrentruy - Porte de Porrentruy (rue des Chappuis)</td></tr> <tr> <td>Coûts et financement</td><td>Coûts à estimer, financement par crédit spécial</td></tr> <tr> <td>Instance responsable</td><td>Ville de Delémont (UETP)</td></tr> <tr> <td>Instance(s) de décision</td><td>Ville de Delémont</td></tr> <tr> <td>Instance(s) de collaboration</td><td>A définir</td></tr> <tr> <td>Priorité</td><td>B</td></tr> <tr> <td>Calendrier de réalisation</td><td>Moyen à long terme</td></tr> <tr> <td>Mesures liées</td><td>Marquage des portes d'entrée (mesure 5.5.3) Aménagements et sécurisation de tronçons en faveur des piétons et cyclistes (mesure 5.4.1) > Rte de Porrentruy (partie Est), Fbg des Capucins</td></tr> </table>	Titre	Carrefour route de Porrentruy – rue du 23-Juin	Diagnostic	(vitesse de circulation rapide, pente montante impliquant des différentiels de vitesse importants entre usagers, emplacement du PPP impliquant un détour par rapport aux flux piétons, flux de jeunes enfants liés à l'école du Château)	Mesure à prendre	Cf. croquis ci-dessous (à contre-expertiser ; autres mesures envisageables : rétrécissement à une seule voie, création d'une zone de rencontre très localisée) Principes d'aménagements recommandés pour l'assainissement des points noirs du réseau vélo Carrefour rte de Porrentruy - Porte de Porrentruy (rue des Chappuis)	Coûts et financement	Coûts à estimer, financement par crédit spécial	Instance responsable	Ville de Delémont (UETP)	Instance(s) de décision	Ville de Delémont	Instance(s) de collaboration	A définir	Priorité	B	Calendrier de réalisation	Moyen à long terme	Mesures liées	Marquage des portes d'entrée (mesure 5.5.3) Aménagements et sécurisation de tronçons en faveur des piétons et cyclistes (mesure 5.4.1) > Rte de Porrentruy (partie Est), Fbg des Capucins
Titre	Carrefour route de Porrentruy – rue du 23-Juin																				
Diagnostic	(vitesse de circulation rapide, pente montante impliquant des différentiels de vitesse importants entre usagers, emplacement du PPP impliquant un détour par rapport aux flux piétons, flux de jeunes enfants liés à l'école du Château)																				
Mesure à prendre	Cf. croquis ci-dessous (à contre-expertiser ; autres mesures envisageables : rétrécissement à une seule voie, création d'une zone de rencontre très localisée) Principes d'aménagements recommandés pour l'assainissement des points noirs du réseau vélo Carrefour rte de Porrentruy - Porte de Porrentruy (rue des Chappuis)																				
Coûts et financement	Coûts à estimer, financement par crédit spécial																				
Instance responsable	Ville de Delémont (UETP)																				
Instance(s) de décision	Ville de Delémont																				
Instance(s) de collaboration	A définir																				
Priorité	B																				
Calendrier de réalisation	Moyen à long terme																				
Mesures liées	Marquage des portes d'entrée (mesure 5.5.3) Aménagements et sécurisation de tronçons en faveur des piétons et cyclistes (mesure 5.4.1) > Rte de Porrentruy (partie Est), Fbg des Capucins																				



 <p>(n° 22)</p>	<p>Titre</p> <p>Diagnostic</p> <p>Mesure à prendre</p>	<p>Carrefour rue du Vieux-Château – route de Bâle</p> <p>(visibilité réduite pour les véhicules arrivant de la rue du Vieux-Château et bifurquant vers le centre-ville, risque important de conflit avec piétons en traversée à l'Ouest)</p> <p>Cf. croquis ci-dessous (à contre-expertiser)</p> <p>Principes d'aménagements recommandés pour l'assainissement des points noirs du réseau vélo</p> <p>Giratoire route de Bâle- rue du Vieux Château (projet UETP)</p>  <div data-bbox="1003 539 1449 659"> <ul style="list-style-type: none"> • prolonger les bandes cyclables jusqu'à la rue Auguste-Quiquerez • augmenter le diamètre de la pastille infranchissable d'environ 4.0 m. après vérification avec véhicules déterminants • intervenir pour réparer l'effondrement local de la chaussée </div>
	<p>Coûts et financement</p> <p>Instance responsable</p> <p>Instance(s) de décision</p> <p>Instance(s) de collaboration</p> <p>Priorité</p> <p>Calendrier de réalisation</p> <p>Mesures liées</p>	<p> mars 2012</p> <p>Coûts à estimer, financement par crédit spécial</p> <p>Ville de Delémont</p> <p>Ville de Delémont</p> <p>Ville de Delémont (UETP)</p> <p>A</p> <p>Court à moyen terme</p> <p>-</p>
 <p>(n° 40)</p>	<p>Titre</p> <p>Diagnostic</p> <p>Mesure à prendre</p> <p>Coûts et financement</p> <p>Instance responsable</p> <p>Instance(s) de décision</p> <p>Instance(s) de collaboration</p> <p>Priorité</p> <p>Calendrier de réalisation</p> <p>Mesures liées</p>	<p>Carrefour route de Domont – Faubourg des Capucins</p> <p>Mauvaise visibilité pour les piétons traversant sur le PPP nord depuis Domont en direction de la Vieille Ville, tourner-à-gauche vers Domont difficile et dangereux à la montée pour les cyclistes</p> <p>Projet de giratoire en discussion</p> <p>Coûts à estimer, financement par crédit spécial</p> <p>Ville de Delémont (UETP)</p> <p>Ville de Delémont</p> <p>A définir</p> <p>B</p> <p>Moyen à long terme</p> <p>Aménagements et sécurisation de tronçons en faveur des piétons et cyclistes (mesure 5.4.1) > Faubourg des Capucins</p>

 <p>(n° 41)</p>	<p>Titre Carrefour « Jumbo » route de Bâle - rue Auguste Quiquerez</p> <p>Diagnostic Chaussée surdimensionnée rendant dangereuse toute bifurcation ou traversée des cyclistes et piétons ; traversée piétonne pas claire et peu directe ; tourner-à-gauche vélo dangereux (depuis Auguste Quiquerez direction centre-ville, depuis centre-ville vers Colliard)</p> <p>Mesure à prendre Réalisation d'un giratoire (NB : minimiser les risques pour les cyclistes et piétons > marquage pictogrammes vélo au sol, trajectoires courbées, éventuellement miroirs)</p> <p>Coûts et financement Coûts à définir, financement par crédit spécial</p> <p>Instance responsable RCJU (SIN)</p> <p>Instance(s) de décision RCJU (SIN), OFROU</p> <p>Instance(s) de collaboration Ville de Delémont (UETP)</p> <p>Priorité A</p> <p>Calendrier de réalisation Court à moyen terme</p> <p>Mesures liées Poursuite de la sécurisation de l'entrée de ville, route de Bâle (PA 1 et 2, mesure 9a) Sécurisation de la rue Auguste-Quiquerez en faveur des cyclistes</p>
 <p>(n° 42)</p>	<p>Titre Carrefour « Ticle » avenue de la Gare - route de Bâle</p> <p>Diagnostic Carrefour et chaussées surdimensionnés rendant difficile et dangereuse toute bifurcation cycliste ou traversée piétonne, sens de circulation compliqués, PPP mal situé débouchant sur arrêt de bus</p> <p>Mesure à prendre Réalisation d'un giratoire, en lien avec le Projet Le Ticle-CREA (NB : minimiser les risques pour les cyclistes et piétons > marquage pictogrammes vélo au sol, trajectoires courbées, éventuellement miroirs)</p> <p>Coûts et financement Coûts à définir, financement par crédit spécial</p> <p>Instance responsable RCJU (SIN), Ville de Delémont (UETP)</p> <p>Instance(s) de décision RCJU, Ville de Delémont</p> <p>Instance(s) de collaboration Coop, HSR</p> <p>Priorité A</p> <p>Calendrier de réalisation Court terme</p> <p>Mesures liées Modération de trafic dans les poches et marquage des portes d'entrée (mesure 5.5.3), mise en zone 30 de la rue du Temple, avenue de la Gare Nord (CREA)</p>
 <p>(n° 43)</p>	<p>Titre Carrefour rue du Voirnet - rue Emile-Boéchat</p> <p>Diagnostic Vitesses élevées sur l'axe Nord-Sud, visibilité réduite depuis l'Est en raison des véhicules stationnés au Sud, passage fréquent de poids lourds, sentiment d'insécurité pour les cyclistes en traversée Est-Ouest</p> <p>Mesure à prendre Carrefour surélevé</p> <p>Coûts et financement Coûts à définir, financement par crédit spécial</p> <p>Instance responsable Ville de Delémont (UETP)</p> <p>Instance(s) de décision Ville de Delémont</p> <p>Instance(s) de collaboration A définir</p> <p>Priorité A</p> <p>Calendrier de réalisation Court à moyen terme</p> <p>Mesures liées</p>

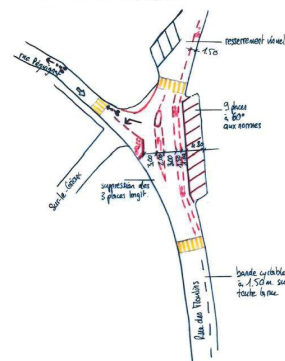
(pas d'illustration)	Titre	Passages pour piétons dangereux
	Diagnostic	Passages pour piétons ont tous été géolocalisés, les plus dangereux ont été identifiés. Etudes de détail en cours.
	Mesure à prendre	Assainissement des passages pour piétons dangereux, selon priorités définies par le crédit-cadre. Intégrer réflexion sur la suppression des îlots (dangereux pour les cyclistes)
	Coûts et financement	Crédit-cadre 2015-2019 de 950'000 CHF voté en juin 2014
	Instance responsable	Ville de Delémont (UETP)
	Instance(s) de décision	Ville de Delémont, RCJU
	Instance(s) de collaboration	RCJU (SIN), Police locale, Ville de Delémont (SID)
	Priorité	A-B
	Calendrier de réalisation	En continu
	Mesures liées	-

Autres mesures

- Carrefour RDU – Rossemaison (n° 23) Priorité A
 Marquage d'une présélection cyclable sur l'embranchement « Blancherie », gué vélo à côté du PPP sur RDU-Est (faciliter le recours aux trottoirs pour les cyclistes peu sûrs), marquage pictogrammes vélo au sol, installation de miroir pour poids lourds depuis Rossemaison (étude de projet nécessaire), panneaux lumineux pour passage pour piétons route de Rossemaison (volume de trafic et vitesses élevés; depuis l'ouest, entrée à présélection dangereuse pour les cyclistes ; carrefour en légère pente inconfortable, en particulier lors du tourner à gauche depuis Emile-Boéchat vers Communance ; risque important de conflits entre poids lourds et cyclistes, en particulier dans les mouvements de bifurcation à droite)
- Carrefour Blancherie – Mandchourie (n° 24) Priorité A
 Marquage pictogrammes vélo au sol au droit des entrées et sorties du rond-point (étude de projet nécessaire) (gabarits larges incitant à rouler vite et à dépasser cycliste ; tourner-à-gauche désécurisant en légère pente montante depuis Mandchourie ; risque important de conflits entre poids lourds et cyclistes, en particulier dans les mouvements de bifurcation à droite)
- Carrefour Porrentruy – Stand (n° 25) Priorité A
 Marquage pictogrammes vélo au sol au droit des entrées et sorties du rond-point (fort trafic ; gabarits larges incitant à rouler vite ; risque important de conflits entre TIM et cyclistes, en particulier dans les mouvements de bifurcation à droite)
- Carrefour Moulins – Pierre-Péquignat (n° 49) Priorité A
 Voir projet ci-dessous, à contre-expertiser
 Présélection à gauche difficile pour les cyclistes depuis la rue des Moulins vers Pierre-Péquignat, en pente montante, avec une circulation automobile bidirectionnelle

Principes d'aménagements recommandés pour l'assainissement des points noirs du réseau vélo

Rue des Moulins et carrefour avec rue Péquignat



- | | |
|---|------------|
| ■ Carrefour Moulins – Stand (n° 47) | Priorité B |
| ■ Carrefour RDU « M-Parc » (n° 44) | Priorité B |
| ■ Carrefour Moutier - Auguste Quiquerez (n° 41) | Priorité B |
| ■ Carrefour Stand – Vauche (n° 46) | Priorité B |

Sécurisation des cyclistes : sera en partie solutionné avec une mise en sens unique de la rue des Moulins (selon Plan directeur des déplacements)
(volume de trafic important, chaussée étroite, cohabitation délicate avec les cars postaux arrivant depuis Rue de la Maltière, rapidité du trafic)

Solution à trouver en lien avec le nouveau passage cyclable sous les voies CFF (PA1 et 2, mesure 2)
(volume de trafic et vitesses de circulation élevées ; trafic poids lourds important ; traversées et tourner-à-gauche difficiles, fort effet de coupure)

Accentuation des courbes du giratoire (élargissement de trottoir ?), aplanissement des îlots, marquage pictogrammes vélo au sol au droit des entrées et sorties du rond-point, marquage de bandes cyclables sur les branches Auguste-Quiquerez et Moutier (étude de projet nécessaire)
(carrefour accidentogène ; fort trafic et vitesses élevées; gabarits généreux désécurisants pour le cycliste ; îlots des PPP trop étroits et bombés)

Voir projet ci-dessous, à contre-expertiser

(mauvaise visibilité pour les cyclistes venant depuis rue de la Vauche sur le trafic venant de la rue du Stand, et ce malgré le miroir; mouvement de tourner-à-gauche difficile pour les cyclistes venant de l'Ouest et se rendant sur Vauche en raison du trafic en contre-sens)




Principes d'aménagements recommandés pour l'assainissement des points noirs du réseau vélo

Carrefour Rue du Stand / rue de la Vauche



- rajouter des îlots pour modérer le trafic et pour la protection des cyclistes et piétons
- faire respecter le stop (contrôles de police si nécessaire)
- prévoir des barrières décalées (chicanes) pour la sortie du chemin en provenance du centre sportif





Annexe « Forum public » 7.11 RÉSULTATS DU FORUM PUBLIC MOBILITÉ DOUCE (19.03.2014)

Eléments positifs	 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Réseau vélo futé ▪ Liaison Courtételle-Delémont agréable ▪ Aménagement du passage à niveau Colliard et accès piste cyclable optimums ▪ Vélostation ▪ Vélos en libre service ▪ Action « à vélo au boulot » (à pérenniser !)
	 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lignes de pédibus (à renforcer !) ▪ Proximité Ticle – gare – collège ▪ Bonne desserte TP ▪ Infrastructures des abribus suffisantes ▪ Bon aménagement de la place de la gare ▪ Bon aménagement du camping
	 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ascenseurs de part et d'autre du passage sous-voie CFF ▪ Participation et contrôle du projet immobilier par Pro Infirmis lors de demandes de permis ▪ Cours pour personnes âgées pour se déplacer avec TP





Annexe « Forum public »

Eléments négatifs	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Absence de cheminement vélo en Vieille Ville ■ Stationnement vélo pas sûr dans les lieux publics (piscine, écoles, etc.), manque de possibilités de stationner son vélo devant certaines grandes surfaces (pas de parkings abrités) ■ Accès Courroux : ronds-points pas sûrs, parcours Courroux-Gare difficile, accès difficile à la Z.A. Rondez ■ Itinéraires cyclables vers les zones d'activités sous-optimaux : réseaux discontinus, pertes de priorités (en particulier à la montée : accès à l'hôpital, rue des Moulins, rte de Porrentruy, Pont Blancherie, Mandchourie) ■ Granulométrie trop grossière du revêtement des routes récemment refaites : bruit, inconfort au roulement (vélos, rollers, trottinettes) ■ Prix des batteries de vélos électriques prohibitifs (900.-) et durée de vie trop courte (3-4 ans) ■ Offre VLS insuffisante (nombre de stations ne permettant pas de mise en réseau du service) ■ Information insuffisante à la population (réseau futé)
	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Mauvaise accessibilité piétonne aux commerces du centre-ville (escaliers rue des Bâts mal entretenus, mal éclairés, revêtement défectueux), ainsi qu'aux zones d'activité (équipements insuffisants / inconfortables) ■ Avenue de la gare : passages piétons peu sûrs ■ Passage sous-voie « route de Bâle » mal indiqué ■ Quartier Château: trop de véhicules (écoles !) ■ Place de la gare : 20 km/h pas respecté, stationnement sauvage > problèmes de sécurité, manque de contrôles ■ Manque de charme, d'ambiance et de lisibilité de la ville en général (donner envie de se balader) : belle place de la gare ne débouche sur rien ! ■ Mobilier urbain pour piétons lacunaire ou inexistant / manque d'espaces conviviaux (arborisation, bancs, etc.) aux abords des centres commerciaux, au sud des voies (entre Mandchourie et Emile-Boéchat) ■ Pas de ligne de bus direction centre sportif (depuis gare et écoles) ■ Horaires bus / écoles mal coordonnés ■ Manque de lisibilité des horaires de bus ■ Manque de signalisation de la gare routière depuis la gare CFF ■ Signalisation / information Pédibus insuffisante

Annexe « Forum public »

Eléments négatifs (suite)	 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Franchissement des voies N-S insuffisant ; mauvaise accessibilité aux commerces, zones d'habitat et d'activités localisés au sud des voies CFF (sous-voie encombré, pas rassurant, inconfortable, difficilement praticable avec caddie / déambulateur) ▪ Mauvais accès au Val Terbi (rond-point Von Roll) – pourquoi pas un passage supérieur ? ▪ Vorbourg : pas de chemin de randonnée et vitesse inadaptée des automobiles ▪ Carrefour du Ticle : mauvais accès piéton à l'abribus, présélection cyclable pour accéder au collège ok à la descente mais pas à la montée (depuis rte de Bâle secteur est) ▪ Colliard : accès difficile pour les piétons (au droit des voies CFF) (manque places de parc ?) et pour les vélos ▪ Quartier Gros-Seuc-Avenir : mauvaise cohabitation vélos-voitures, trop de véhicules (écoles !)
	 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Arbres plantés dans l'axe des trottoirs (accès malaisé pour les chaises roulantes) ▪ Etroitesse et mauvaise qualité de certains trottoirs (rue Temple, rue Vorbourg) ▪ Vieille Ville : seuil au droit des bordures de trottoirs par rapport au niveau de la chaussée (avec déambulateur, chaise roulante ou vélo) ▪ Manque de mobilier urbain et de places conviviales et confortables (bancs, poubelles, tables, etc.) (par ex. pour faire une pause sur le chemin séparant la maison de la ville) ▪ WC publics trop souvent fermés et pas aménagés pour personnes handicapées ▪ Manque d'accès aux bâtiments publics pour les personnes handicapées (mairie)

Annexe « Forum public »

Mesures proposées	 <ul style="list-style-type: none"> Promouvoir l'installation de couverts à vélos dans les usines et les lotissements d'habitation
	 <ul style="list-style-type: none"> Laisser des espaces verts et des berges larges le long de la Sorne : planter des arbres (hautes tiges), aménager des poches vertes (parcs), enlever les places de parc (Quai de la Sorne) Repenser les passages piétons à proximité des arrêts de bus et des giratoires Elaborer une carte des cheminements piétons Indiquer les temps de parcours entre la gare et les lieux importants (signalisation) Aménager un chemin piétonnier périphérique Imaginer des itinéraires pédestres urbains à thèmes, les baliser (panneaux à la gare et sur le parcours) (ex. chemin des jardins, bord de la Sorne) Mettre en place une campagne d'éducation des piétons sur les passages cloutés (augmenter le niveau d'attention)
	 <ul style="list-style-type: none"> Imaginer des promenades vers le sud des voies Faire cohabiter piétons-vélos sur des parcours clairement délimités (marquage) Développer un service de livraison des courses / développer une solution pour les achats lourds / encombrants (Jumbo, Do-it)
	 <ul style="list-style-type: none"> Elaborer une étude sur les déplacements des PMR dans le but de développer une vue globale et élaborer un plan de mobilité réduite Collaborer avec les acteurs compétents lors de projets (aménagement, information) Sensibiliser les écoliers sur les peurs / difficultés des PMR Diminuer les places de parc excepté pour PMR, ou réaménager ces places pour les PMR Mettre en place des engins permettant de faire de l'exercice en ville (pour personnes âgées notamment)
	Autres <ul style="list-style-type: none"> Sortir le trafic du quartier Domont-Algérie par une autre route pour dégorger la ville et la rendre plus attractive

Annexe « état de la
promotion de la MD »

7.12 PROMOTION DE LA MOBILITÉ DOUCE : ÉTAT ACTUEL

	Objet	Descriptif
Services	Petites réparations et nettoyage de vélos	Caritas-Jura Services proposés à la clientèle de la vélostation
	Pédibus	Pédibus 2 lignes à Delémont : Vorbourg: rue des maichereux – rue des Andains – école enfantine Carrière Arquebusiers : rue du Bois-Gentil – rue de l'étang – Meret-Oppenheim – Raimontpierre – rue des Sels – école des Arquebusiers
	Cours « rester mobile... avec les TP »	Büro für Mobilität AG Cours destiné aux personnes âgées, visant à les familiariser avec l'univers des transports publics (réseau, automates à billets, communauté tarifaire, etc.)
	Cours « marcher sans limite d'âge » (Mobilité piétonne)	Mobilité piétonne Atelier proposé aux personnes âgées, visant à échanger des conseils simples et tester des exercices pour développer l'autonomie de mouvement
	Vélos en libre service	Publibike 1 station à la gare (phase-pilote)
	Bourse aux vélos	PRO VELO Jura Organisation annuelle
	Vélos du Restau Verso	Caritas-Jura Mise à disposition gratuite de vélos pour les clients du restaurant pour leurs déplacements vers leur lieu de travail
Actions	Slow-Up	Promotion Santé Suisse - Fondation SuisseMobile - Suisse Tourisme Événement national annuel (journée sans voiture)
	Bike to work	PRO VELO Suisse Action nationale, 7 entreprises publiques/privées participantes à Delémont en 2013
	Bike2school	PRO VELO Suisse Action nationale, canton du Jura en est partenaire (aucune classe participante en 2013)

Annexe « état de la
promotion de la MD »

	Objet	Descriptif
Actions	Promotion vélo à assistance électrique	Newride Delémont est partenaire du programme. Pas de subvention offerte en 2013
	Actions pour entreprises	RCJU Journée mobilité « Communance » (2013) Apéro mobilité (2005)
Information	Guide mobilité de l'agglomération de Delémont	Agglomération de Delémont Guide regroupant des conseils, et informations sur les offres et prestataires mobilité de la région
	Carte des temps de parcours à vélo	PRO VELO Jura Périmètre vallée de Delémont (pas de détail pour la ville)
	Carte des temps de parcours à pied	(dans le guide de la mobilité)
	Plateforme SuisseMobile	SuisseMobile Plateforme nationale proposant des itinéraires de randonnée pédestre ou cyclable
	Réseau Vélofuté	Ville de Delémont Itinéraires préférentiels pour se rendre d'un lieu à un autre, avec emplacements de stationnement (site internet ?)
	Promotion de la vélostation	Caritas-Jura / Ville de Delémont Animation dans la vélostation, distribution de flyers
	Ateliers / conférences publics	Plusieurs partenaires Différentes manifestations dans le cadre de la semaine de la mobilité (dernière édition cantonale en 2011) Forum public Mobilité douce (2014)

Annexe « index
géographique »

7.13 INDEX GÉOGRAPHIQUE

Rue / Quartier	Localisation	Fiche	Nom de la mesure	Chapitre
23-Juin (rue du)	Carrefour route de Porrentruy	5	Carrefour route de Porrentruy – rue du 23-Juin	5.5.2
A				
Arquebusiers (rue des)		4	Rue des Arquebusiers (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Auguste Quiquerez (rue)		2	Rue Auguste Quiquerez (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Auguste Quiquerez (rue)	Carrefour "Jumbo"	5	Carrefour « Jumbo » route de Bâle - rue Auguste Quiquerez	5.5.2
Auguste Quiquerez (rue)	Carrefour route de Moutier	5	Carrefour Moutier – Auguste Quiquerez (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
Avenir (rue de l')		3	Rue de l'Avenir (partie Ouest) (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
B				
Bâle (route de)	Tronçon Colliard - Carrefour Jumbo	2	Poursuite de la sécurisation de l'entrée de ville, route de Bâle	5.5.1
Bâle (route de)	Partie Ouest	3	Route de Bâle (partie Ouest) (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Bâle (route de)	Carrefour rue du Vieux-Château	5	Carrefour rue du Vieux-Château – route de Bâle	5.5.2
Bâle (route de)	Carrefour "Jumbo"	5	Carrefour « Jumbo » route de Bâle - rue Auguste Quiquerez	5.5.2
Bâle (route de)	Carrefour "Ticle"	5	Carrefour « Ticle » avenue de la Gare - route de Bâle	5.5.2
Bellerive (route de)	Itinéraire cyclable rive droite de la Birse	4	Itinéraire cyclable Delémont-Soyhières (rive droite de la Birse)	5.5.1
Blanche-Pierre (quartier de)		1	Quartier Blanche-Pierre	5.4.1
Blancherie (rue de la)	Carrefour route de la Mandchourie	5	Carrefour Blancherie-Mandchourie (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
C				
Capucins (faubourg des)	Liaison Vieille Ville - Hôpital	1	Vieille Ville - Hôpital	5.4.1
Capucins (faubourg des)	Liaison Hôpital - Creux de la Terre	1	Hôpital - Creux de la Terre	5.4.1
Capucins (faubourg des)		3	Faubourg des Capucins (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Capucins (faubourg des)	Carrefour route de Domont	5	Carrefour route de Domont – Faubourg des Capucins	5.5.2
Capucins (faubourg des)	Carrefour rue Saint-Michel	5	Carrefour St-Michel – Capucins (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
Chêtré (rue de)		3	Rue de Chêtré (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Communance (route de la)		4	Itinéraire cyclable Delémont-Communance	5.5.1
Courroux (route de)	Carrefour "Landi"	5	Porte d'entrée Sud / carrefour « Landi »	5.5.2
Cras-des-Fourches	Sentier forestier	4	Sentier forestier bas Cras-des-Fourches (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Creux-de-la-Terre (chemin du)	Liaison Hôpital - Creux de la Terre	1	Hôpital - Creux de la Terre	5.4.1
Creux-de-la-Terre (chemin du)		4	Chemin du Creux de la Terre (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
D				
Delémont (route de)	Hauteur du virage de la Ballastière	1	Passage sous les lignes CFF et RC6, itinéraire cyclable entre routes de Delémont et de Courroux	5.4.1
Develier (route de)		4	Périphérique « Les Viviers » (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Domont (route de)		3	Route de Domont (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Domont (route de)	Carrefour Faubourg des Capucins	5	Carrefour route de Domont – Faubourg des Capucins	5.5.2
Dos-Vie		1	Passage sous les lignes CFF et RC6, itinéraire cyclable entre routes de Delémont et de Courroux	5.4.1

Rue / Quartier	Localisation	Fiche	Titre	Chapitre
E				
Emile-Boéchat (rue)		3	Itinéraire cyclable Gare Sud – ZARD	5.5.1
Emile-Boéchat (rue)	Carrefour rue du Voirnet	5	Carrefour rue du Voirnet - rue Emile-Boéchat	5.5.2
F				
Foire (place de la)		3	Place de la Foire (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
G				
Gare (avenue de la)	Carrefour "Tide"	5	Carrefour « Tide » avenue de la Gare - route de Bâle	5.5.2
Gare (place de la)	Passerelle CFF	1	Accessibilité cyclable de la passerelle CFF à l'ouest de la gare	5.4.1
Gros-Seuc	Passerelle collège - école professionnelle	4	Passerelle collège - école professionnelle (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Grottes (rue des)		4	Tronçon Bâle – Grottes – Pâturages (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
H				
Haut-Fourneau (rue du)	Partie Sud	3	Rue du Haut-Fourneau (partie Sud) (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Haut-Fourneau (passerelle)		4	Passerelle du Haut-Fourneau (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
M				
Mandchourie (route de la)	Carrefour rue de la Blancherie	5	Carrefour Blancherie – Mandchourie (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
Mont-Terri (rue du)		4	Rue du Mont-Terri (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Morépoint (plaine de)	Quartier Europan	1	Plaine de Morépoint (quartier Europan)	5.4.1
Morépoint (passerelle)		1	Passerelle Morépoint (chapitre « Autres mesures »)	5.4.1
Moulins (rue des)		3	Rue des Moulins (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Moulins (rue des)	Carrefour rue du Stand	5	Carrefour Moulins – Stand (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
Moulins (rue des)	Carrefour rue Pierre-Péquignat	5	Carrefour Moulins – Pierre-Péquignat (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
Moutier (route de)	Carrefour avec Rue des Hauts-fourneaux	1	Passage cyclable sous les voies CFF	5.4.1
Moutier (route de)		2	Route de Moutier (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Moutier (route de)	Carrefour "Mc Donald's"	5	Aménagement du tronçon Delémont-Courroux / carrefour « McDonald's »	5.5.2
Moutier (route de)	Carrefour "Landi"	5	Porte d'entrée Sud / carrefour « Landi »	5.5.2
Moutier (route de)	Carrefour rue Auguste-Quiquerez	5	Carrefour Moutier - Auguste Quiquerez (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
N				
Neuf-Cul (quartier)		1	Quartier Neuf-Cul	5.4.1
P				
Pâturages (montée des)		4	Tronçon Bâle – Grottes – Pâturages (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Pierre-Péquignat (rue)	Carrefour rue des Moulins	5	Carrefour Moulins – Pierre-Péquignat (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
Pinsons (rue des)		4	Prolongement rue des Pinsons	5.5.1
Porrentruy (route de)	Partie Est, après croisement Jolimont	2	Route de Porrentruy (partie Est) (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Porrentruy (route de)	Carrefour rue du 23-Juin	5	Carrefour route de Porrentruy – rue du 23-Juin	5.5.2
Porrentruy (route de)	Carrefour rue du Stand	5	Carrefour Porrentruy – Stand (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
Pré-Roses	Terrains de foot	1	Accès MD le long du terrain de foot (chapitre « Autres mesures »)	5.4.1

R				
RDU	Rond-point RDU M-Parc	1	Passage cyclable sous les voies CFF	5.4.1
RDU	Passerelle CFF	1	Accessibilité cyclable de la passerelle CFF à l'ouest de la gare	5.4.1
RDU	Carrefour route de Rossemaison	5	Carrefour RDU – Rossemaison (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
RDU	Carrefour "M-Parc"	5	Carrefour RDU « M-Parc » (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
Rossemaison (route de)		2	Route de Rossemaison (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Rossemaison (route de)	Carrefour RDU	5	Carrefour RDU – Rossemaison (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
S				
Saint-Michel (rue)	Liaison le long du mur du cimetière	1	Vieille Ville - Hôpital	5.4.1
Saint-Michel (rue)	Carrefour Faubourg des Capucins	5	Carrefour St-Michel – Capucins (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
Saint-Randoald (rue)		4	Rues St-Sébastien et St-Randoald (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Saint-Sébastien (rue)		4	Rues St-Sébastien et St-Randoald (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Stand (rue du)	Carrefour route de Porrentruy	5	Carrefour Porrentruy – Stand (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
Stand (rue du)	Carrefour rue de la Vauche	5	Carrefour Stand – Vauche (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
Stand (rue du)	Carrefour rue des Moulins	5	Carrefour Moulins – Stand (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
T				
Temple (rue du)		4	Rue du Temple (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
V				
Vauche (rue de la)	Carrefour rue du Stand	5	Carrefour Stand – Vauche (chapitre « Autres mesures »)	5.5.2
Vies-Ste-Catherine		4	Vies-Ste-Catherine, itinéraire vélos et piétons	5.5.1
Vieux-Château (rue du)	Carrefour route de Bâle	5	Carrefour rue du Vieux-Château – route de Bâle	5.5.2
Viviers (les)		4	Périphérique « Les Viviers » (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Voirnet (rue du)		3	Rue du Voirnet (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1.
Voirnet (rue du)	Carrefour rue Emile Boéchat	5	Carrefour rue du Voirnet - rue Emile-Boéchat	5.5.2
Von Roll (Z.A.)		4	Liaison à travers Z.A. Von Roll (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1
Vorbourg (route du)		4	Route du Vorbourg (chapitre « Autres mesures »)	5.5.1