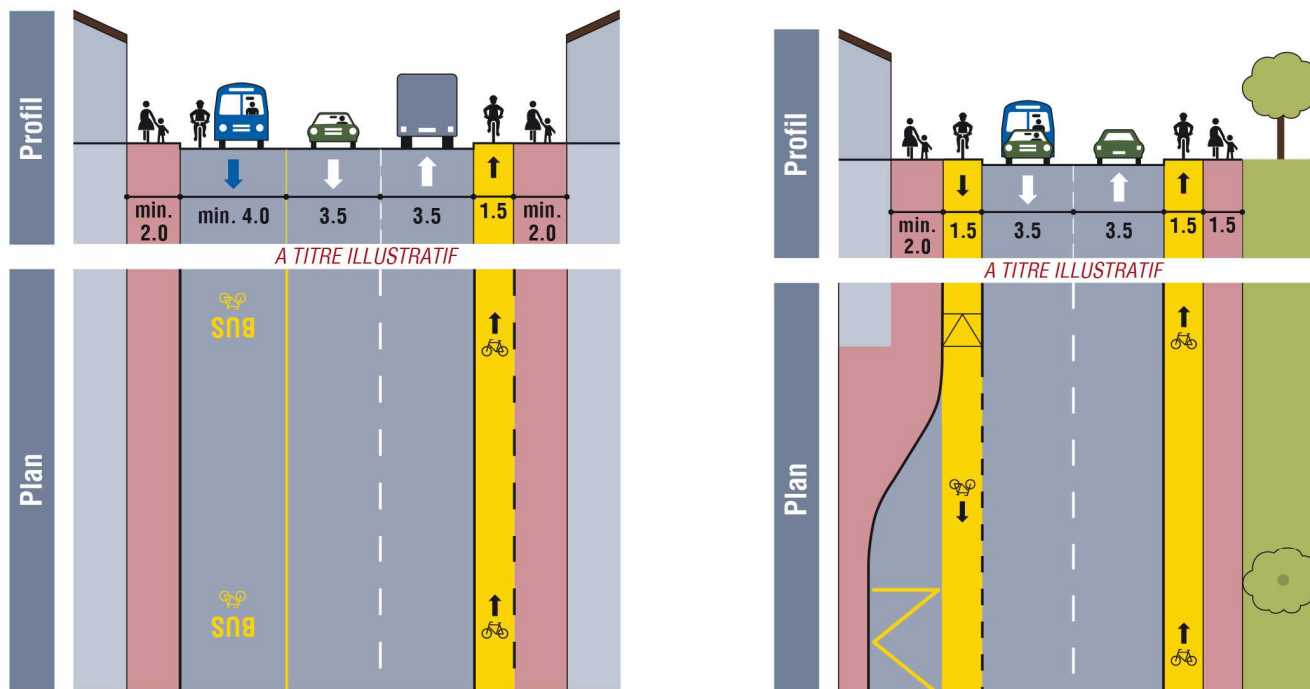


## **ANNEXES**

- A.1 Hiérarchie et aménagement des réseaux / réseau principal
- A.2 Hiérarchie et aménagement des réseaux / réseau collecteur
- A.3 Hiérarchie et aménagement des réseaux / réseau de desserte
- A.4 Liaison collectrice RC6 – secteur Delémont Sud
- A.5 Carrefours stratégiques
- A.6 Stationnement
- A.7 Vélos
- A.8 Piégons
- B.1 Gestion du patrimoine arboré
- B.2 Rénover et compléter les vergers de fermes
- B.3 Transitions naturelles entre espace bâti et espace rural
- B.4 Plan de gestion des étangs

## Profils types



Dans certains cas, si le besoin est inexistant ou que des itinéraires alternatifs existent, les pistes/bandes cyclables et/ou les trottoirs peuvent être supprimés (exemple : RDU)

## Illustrations

Crissier (VD) – Route de Prilly



Ecublens (VD) – RC1

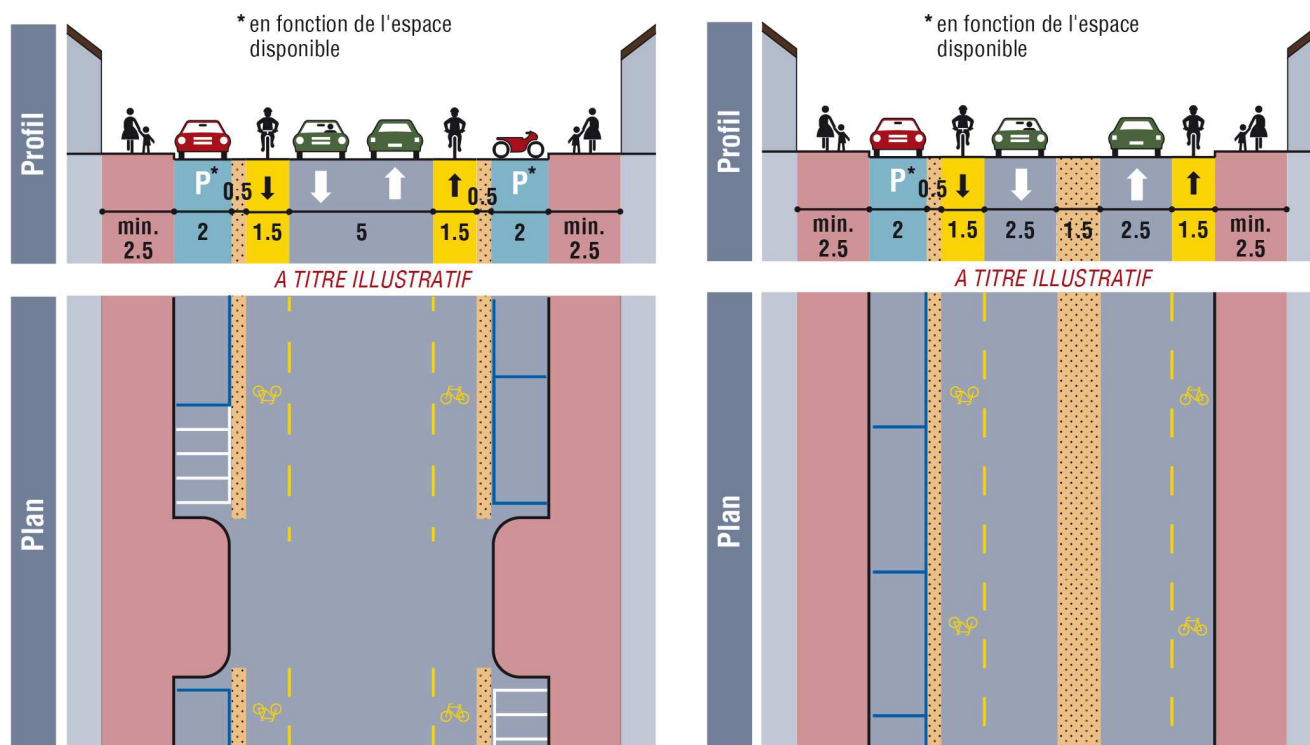


Sur le réseau principal, la sécurité des modes doux et la progression des transports publics sont à garantir avec des infrastructures séparées du flux des transports individuels motorisés.

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> Canton du Jura – Service des infrastructures	<b>Coûts et financement</b> (variable en fonction des tronçons)
<b>Instance(s) de collaboration</b> Ville de Delémont – UETP et SID	<b>Etat d'avancement</b> (variable en fonction des tronçons)
<b>Instance(s) de décision</b> Canton du Jura – Service des infrastructures	<b>Coordination avec les autres planifications</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Réseau collecteur : voir fiche de mesures 2</li> <li>■ Réseau de desserte : voir fiche de mesures 3</li> </ul>
<b>Horizon de mise en œuvre - étapes</b> (variable en fonction des tronçons)	

Objectif	Garantir un écoulement fluide
Régime de circulation	50 km/h
Flux automobiles	Circulation à double sens Ligne de séparation centrale
Carrefours	Carrefours giratoires, évtl. carrefours à feux Priorisation éventuelle des transports publics à certains carrefours
Transports publics	Arrêts hors chaussée sur les routes les plus fréquentées (RDU notamment), sites propres éventuels dans certains cas particuliers
Modes doux	Principe de dissociation, sécurisation maximale Cyclistes : pistes cyclables, voire bandes cyclables (en cas d'espace insuffisant, au moins à la montée), aide au tourner-à-gauche / tourner à gauche indirect Piétons : trottoirs (en principe trottoirs traversants aux carrefours avec les rues de desserte), passages pour piétons sécurisés (avec îlots de protection) Note : dans certains cas, une pesée d'intérêts doit être effectuée entre les mesures les plus favorables pour les cyclistes ou pour les piétons
Stationnement	Pas de stationnement longitudinal

### Profils types



Pour le réseau collecteur modéré : rétrécissements ponctuels à prévoir en plus

### Illustrations

Lausanne (VD) – Avenue de Cour



Givisiez (FR) – Route de Belfaux



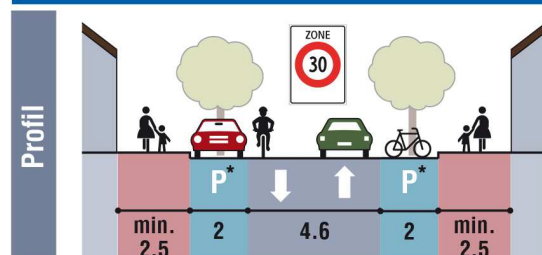
Sur le réseau routier collecteur, la cohabitation des modes doux avec les autres modes de transport doit être favorisée. Des aménagements généreux pour les piétons et pour les vélos sont à créer.



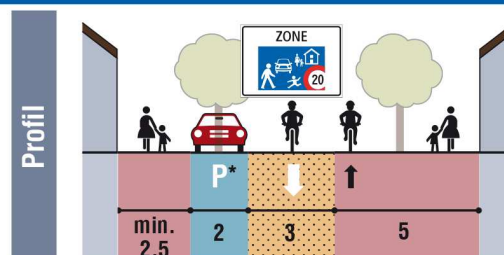
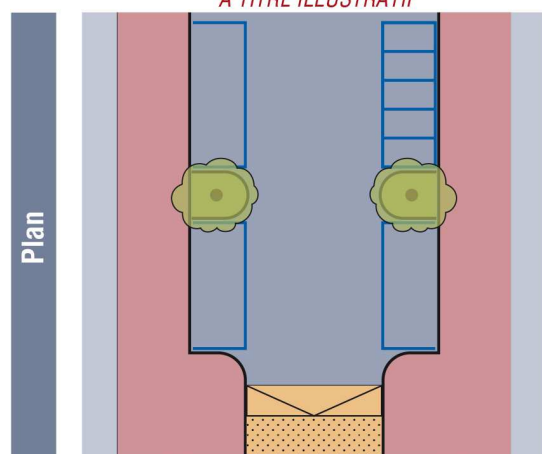
<b>Responsable de la mise en œuvre</b> Ville de Delémont – UETP	<b>Coûts et financement</b> (variable en fonction des tronçons)
<b>Instance(s) de collaboration</b> Canton du Jura – Service des infrastructures Ville de Delémont – SID	<b>Etat d'avancement</b> (variable en fonction des tronçons)
<b>Instance(s) de décision</b> Ville de Delémont – UETP	<b>Coordination avec les autres planifications</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Réseau principal : voir fiche de mesures 1</li> <li>■ Réseau de desserte : voir fiche de mesures 3</li> </ul>
<b>Horizon de mise en œuvre - étapes</b> (variable en fonction des tronçons)	

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 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
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 / 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)
Stationnement	Stationnement longitudinal possible

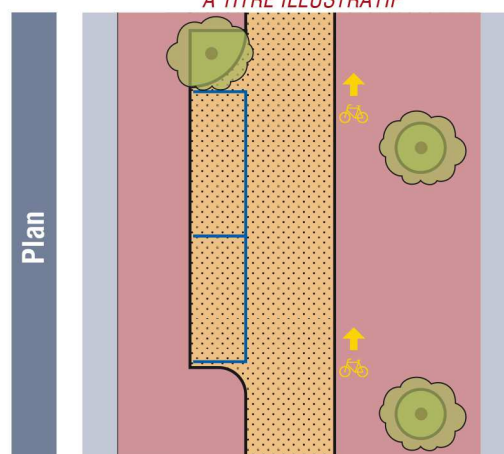
## Profils types



A TITRE ILLUSTRATIF



A TITRE ILLUSTRATIF



## Illustrations

## Granges-Paccot (FR) – Lavapesson



## Delémont – Place de la Gare



L'aménagement du réseau de desserte doit conduire à une naturelle modération de la vitesse de circulation (seul le trafic en accès est accepté sur le réseau de desserte).

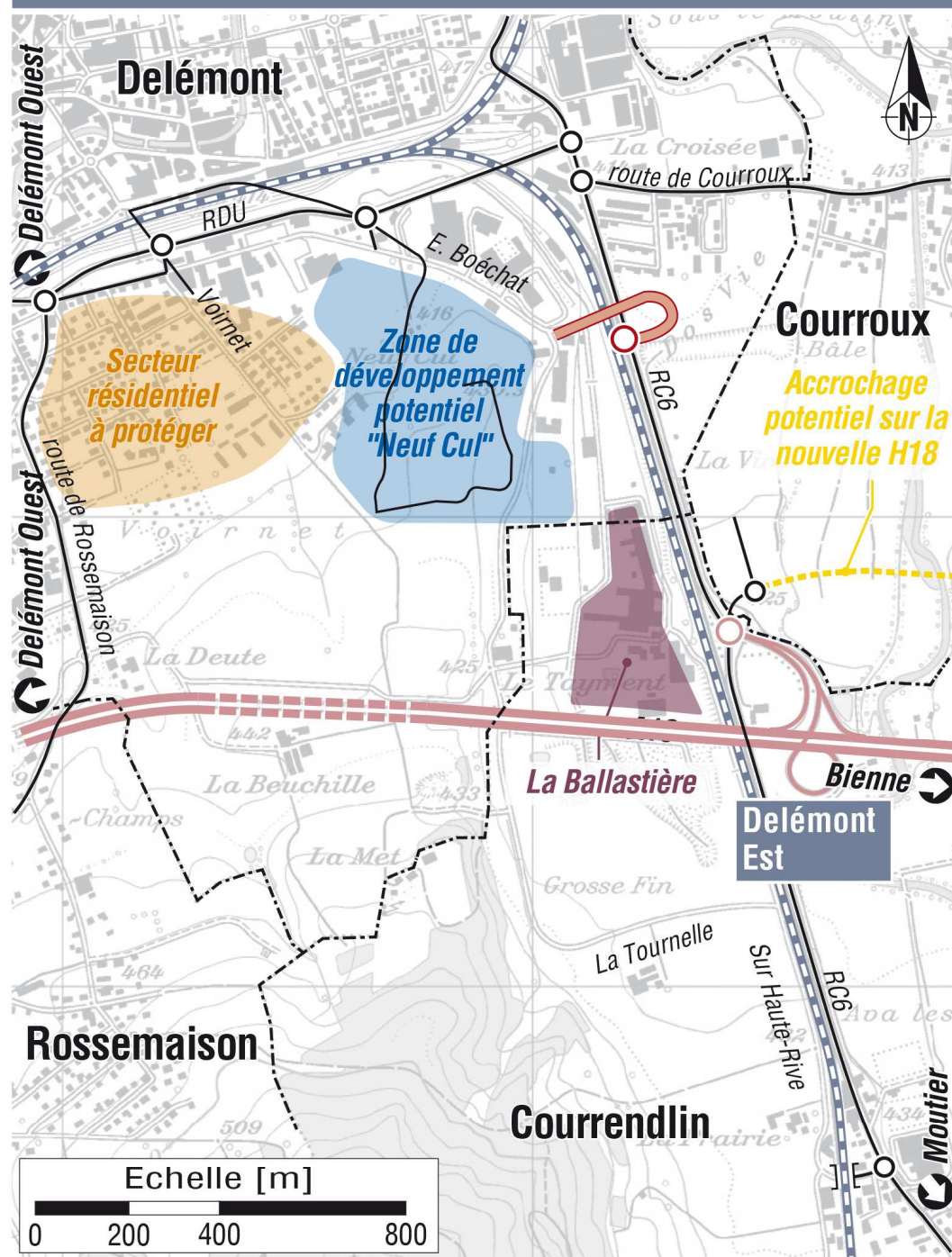
Dans les zones modérées du réseau de desserte, il est souhaitable d'aménager un espace intégrant tous les modes à niveau.

En cas de sens unique, une signalisation permettant le contre-sens cyclable est à prévoir.

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> Ville de Delémont – UETP	<b>Coûts et financement</b> (variable en fonction des tronçons)
<b>Instance(s) de collaboration</b> Canton du Jura – Service des infrastructures Ville de Delémont – SID	<b>Etat d'avancement</b> (variable en fonction des tronçons)
<b>Instance(s) de décision</b> Ville de Delémont – UETP	<b>Coordination avec les autres planifications</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Réseau principal : voir fiche de mesures 1</li> <li>■ Réseau collecteur : voir fiche de mesures 2</li> </ul>
<b>Horizon de mise en œuvre - étapes</b> (variable en fonction des tronçons)	

Objectif	Partager l'espace entre tous les utilisateurs
Régime de circulation	zone 30 km/h ou zone de rencontre dans toute la mesure du possible
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 de zone
Carrefours	Carrefours à perte de priorité
Transports publics	Arrêts sur chaussée
Modes doux	Principe d'appropriation Cyclistes : pas d'aménagements spécifiques Piétons : normalement pas de passages pour piétons, trottoirs maintenus dans certains cas
Stationnement	Stationnement longitudinal ou en épi possible, en fonction de l'espace disponible

## Liaison Neuf-Cul - RC6 : variante retenue



## Légende :

- réseau routier principal et collecteur, carrefours giratoires existants
- tracé potentiel de la nouvelle liaison
- voie ferrée
- - - limites communales

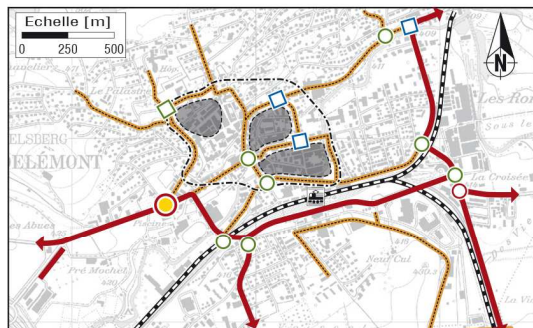
<b>Responsable de la mise en œuvre</b> Ville de Delémont – UETP	<b>Coûts et financement</b> (à définir)
<b>Instance(s) de collaboration</b> Canton du Jura – Service des infrastructures Agglomération de Delémont CFF Entreprises riveraines (La Ballastière, ...)	<b>Etat d'avancement</b> Intention retenue dans le Plan directeur localisé "Gare Sud"
<b>Instance(s) de décision</b> Ville de Delémont – UETP	<b>Coordination avec les autres planifications</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Développement du secteur "Neuf Cul" : voir fiche ...</li> <li>■ Liaison de mobilité douce Delémont – Courroux : voir fiche ...</li> </ul>
<b>Horizon de mise en œuvre - étapes</b> Objectif : réalisation pour accès nouvel hôpital en particulier	

Objectif	Cette nouvelle liaison s'avère nécessaire notamment en vue d'offrir un accès au nouvel hôpital et à l'horizon 2030 pour résoudre les problèmes de capacité des giratoires "Landi" et "McDonald's", qui vont aller en s'aggravant avec l'ouverture complète de l'A16 (2016) et le développement des secteurs "Neuf Cul" et "Voinet" (+ 7'000 véh/j à l'horizon 2030).
Projet	La variante retenue consiste en un branchement direct sur la RC6, via un nouveau franchissement des voies ferrées.
Analyse multicritère	Une analyse multicritère des variantes a été menée, sur la base des critères suivants : <ul style="list-style-type: none"> <li>- impact sur le trafic à l'entrée de Delémont</li> <li>- optimisation des infrastructures existantes</li> <li>- coût de réalisation</li> <li>- coordination avec les variantes d'accrochage de la future H18 (liaison Delémont – Bâle)</li> <li>- communes concernées</li> </ul>









## Carrefour route de Porrentruy - rue du Stand

### Localisation du carrefour

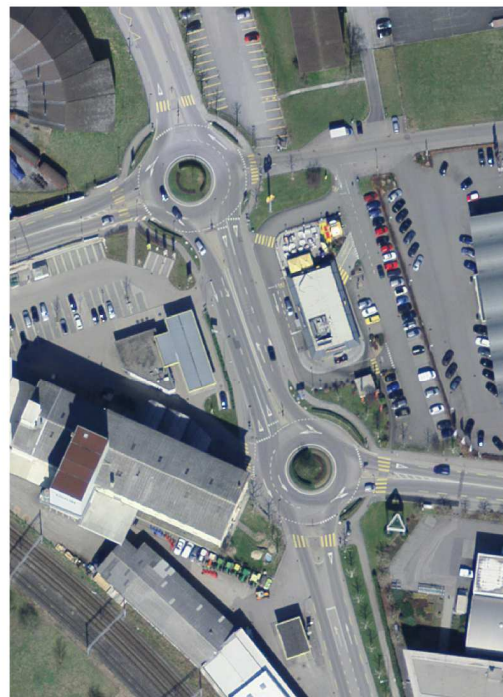
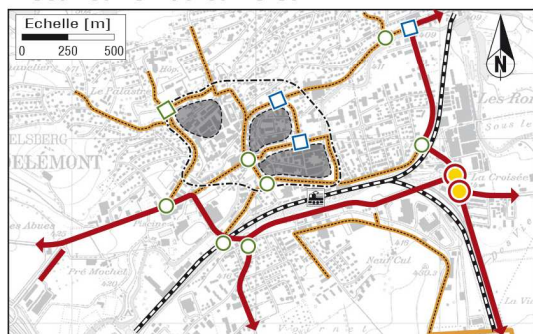


### Objectifs stratégiques pour l'intersection






-  Favoriser les flux de trafic en sortie de ville
-  Maîtriser les flux de trafic en entrée de ville
-  Maintenir l'entrée / sortie de Jolimont (route de desserte)
-  Garantir de bonnes conditions de progression des transports publics
-  Offrir une sécurité suffisante pour les cyclistes "aguerris" et une alternative pour les autres cyclistes
-  Garantir la sécurité des piétons

## Carrefour "Landi" et "McDonald's"

### Localisation du carrefour



### Objectifs stratégiques pour l'intersection

-  Favoriser les flux de trafic en sortie de ville et en lien avec la RDU
-  Maîtriser les flux de trafic en entrée de ville
-  Garantir de bonnes conditions de progression des transports publics
-  Garantir un itinéraire sécurisé et continu pour les vélos
-  Garantir la sécurité des piétons



<b>Responsable de la mise en œuvre</b> Canton du Jura – Service des infrastructures	<b>Coûts et financement</b> (à définir)
<b>Instance(s) de collaboration</b> Ville de Delémont - UETP CarPostal	<b>Etat d'avancement</b> Carrefours "Landi" et MacDonald's" : projet (mesures à court terme) Carrefour route de Porrentruy – rue du Stand : intention
<b>Instance(s) de décision</b> Canton du Jura – Service des infrastructures	<b>Coordination avec les autres planifications</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Liaison Sud : voir fiche 4</li> <li>■ Liaison de mobilité douce Delémont – Courroux : voir fiche ...</li> <li>■ Amélioration des conditions de progression des transports publics : voir fiche ...</li> </ul>
<b>Horizon de mise en œuvre - étapes</b> Carrefours "Landi" et "MacDonald's" : 2020 Carrefour route de Porrentruy – rue du Stand : 2025-2030	

## Objectifs

Les deux carrefours d'entrée sud-ouest (route de Porrentruy – rue du Stand) et sud-est ("Landi" et "McDonald's") sont stratégiques pour l'accessibilité à la ville de Delémont depuis le réseau autoroutier et le réseau principal. Ils doivent répondre notamment aux objectifs de maîtrise du trafic vers le centre-ville et de valorisation de l'infrastructure de contournement (RDU), de garantie des conditions de progression des transports publics et de sécurité pour les modes doux.

Le carrefour d'entrée nord-est (route de Bâle / rue Auguste-Quiquerez), bien qu'important pour l'accessibilité depuis Bâle et devant être réaménagé pour les modes doux, présente des enjeux stratégiques plus limités (pas de difficultés de progression des transports collectifs, pas de lien avec l'autoroute A16).

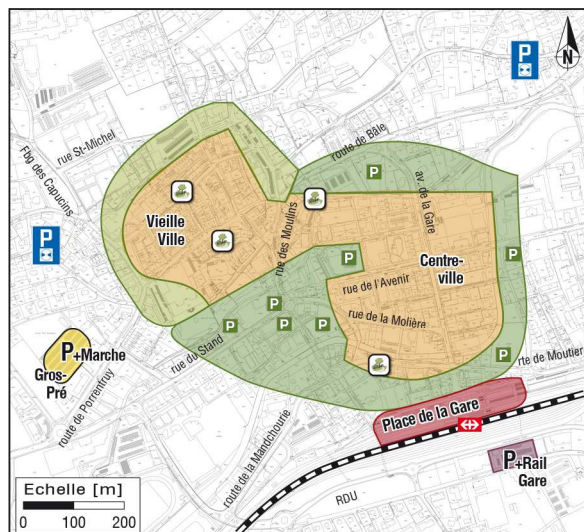
## Mesures à étudier

Carrefour route de Porrentruy – rue du Stand :

- mise en place de feux sur certaines entrées du giratoire, de manière à interrompre les flux antagonistes au bus
- en complément, mesure de priorisation du de l'insertion du bus en tourner-à-gauche de la route de Porrentruy vers la rue de la Golatte

Carrefours "Landi" et "McDonald's" :

- à court terme, mettre en place les mesures légères prévues dans le cadre des études spécifiques menées (bfm / Transitec 2013)
- à moyen terme, proposer une solution pour la mobilité douce via un nouveau franchissement dénivelé des voies ferrées (voir fiche ...)
- à long terme, étudier les mesures à prendre, en fonction notamment des nouvelles infrastructures routières envisagées (liaison sud, voir fiche 5, et liaison H18 Delémont – Bâle



**Requalification de l'espace public (exemples)**



**Mesures de dissuasion des pendulaires autour du centre-ville et dans les quartiers**

Secteur	Nombre de places (situation actuelle)	Utilisateurs à privilégier	Réglementation
<b>Vieille Ville</b> Intramuros	<b>154 pl.</b>	<b>Clients des commerces</b> (courte durée)	Payant max. 1h (au lieu de 1h30) A terme : adaptation des tarifs ?
<b>Centre-ville</b> sur voirie	<b>125 pl.</b>		Augmentation du contrôle Report de places en ouvrage lors des requalifications d'espaces publics
<b>Vieille Ville</b> Extra-muros	<b>246 pl.</b>	<b>Clients des commerces</b> (moyenne durée)	Payant max. 3h et zone bleue; A moyen terme : uniformisation gestion ? Augmentation du contrôle
<b>P</b> Parkings en ouvrage du centre-ville	<b>1'090 pl.</b>	<b>Clients des commerces</b> (moyenne durée)	Payant durée variable (statu quo) A moyen terme : Conventions + uniformisation
<b>Place de la gare</b>	<b>60 pl.</b>	<b>Clients des commerces et dépose-minute</b> (très courte durée)	Payant 30 min. / 1h Augmentation du contrôle
<b>P+Rail gare</b>	<b>75 pl.</b>	<b>Pendulaires vers l'extérieur</b>	Doublement de l'offre (+75 places)
<b>P+Marche Gros Pré</b>	<b>240 pl.</b>	<b>Pendulaires vers le centre-ville</b>	Statu quo
<b>Quartiers résidentiels</b> 	<b>n. c.</b>	<b>Visiteurs + résidents</b>	Mise en zone bleue (éventuellement avec macarons)

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> Ville de Delémont – UETP Ville de Delémont – Police locale	<b>Coûts et financement</b> (à définir)
<b>Instance(s) de collaboration</b> Centres commerciaux notamment	<b>Etat d'avancement</b> Intention
<b>Instance(s) de décision</b> Ville de Delémont - UETP	<b>Coordination avec les autres planifications</b>
<b>Horizon de mise en œuvre - étapes</b> Mesures court terme : 2016-2020 Mesures moyen terme : 2020-2025	

## Objectifs

- Réaffecter une partie de l'offre pour des réaménagements de voiries et d'espaces publics et pour la mise en valeur du patrimoine.
- Favoriser l'utilisation des infrastructures existantes (parkings en ouvrage et périphériques).
- Valoriser l'offre disponible dans les rues adjacentes aux secteurs commerciaux.
- Optimiser l'utilisation des places de stationnement grâce à un renforcement de la surveillance.
- Satisfaire de manière volontariste les différents usagers (adaptation de la réglementation, révision du règlement communal).
- Favoriser le regroupement du stationnement dans des ouvrages avec une part prépondérante de places en sous-sol.

## Principes

- Engager et former le personnel nécessaire à un meilleur contrôle du respect de la réglementation en vigueur
- Mettre en œuvre les procédures administratives nécessaires à la diminution de la durée de stationnement sur voirie dans les secteurs stratégiques, soit :
  - Vieille Ville Intramuros
  - Centre-ville
  - Place de la Gare
- Mettre en œuvre les reports de places en ouvrage en lien avec les requalifications d'espaces publics, notamment dans le secteur de la Vieille Ville Intramuros
- Procéder à des négociations avec les différents propriétaires des centres commerciaux, en vue d'une valorisation de l'offre en ouvrage pour le stationnement de courte et moyenne durée et d'une uniformisation des réglementations
- Définir des zones "macarons" (secteurs résidentiels à protéger du trafic de transit) et la réglementation y relative
- Modifier les réglementations relatives aux autorisations de stationnement ainsi qu'aux constructions de places autorisées dans le cadre des nouveaux projets
- Poursuivre les discussions avec les CFF concernant l'agrandissement du P+R de la gare

Note : la question du stationnement des vélos est traitée au chapitre "mobilité douce".



Protection des cyclistes sur les axes à fort trafic



Réseau cyclable dense, notamment grâce aux contre-sens cyclables



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



Aides au tourner-à-gauche



Stationnement courte durée



Stationnement longue durée

Descriptif Mise en œuvre des mesures du Plan directeur de la mobilité douce concernant les cyclistes :

### 7.1 Sécurisation des carrefours dangereux

Mesures phares :

- Carrefour « McDonald's » / aménagement du tronçon Delémont-Courroux (PA1, mesure 12)
- Carrefour « Landi » / porte d'entrée Sud (PA1, mesure 13)
- Carrefour « Jumbo » route de Bâle - rue Auguste Quiquerez
- Carrefour « Ticle » avenue de la Gare - route de Bâle (opportunité liée au projet Le Ticle-CREA)

Autres mesures : voir Plan directeur de la mobilité douce

### 7.2 Création des liaisons manquantes

Mesures phares :

- Passage cyclable sous les voies CFF (PA1 et 2, mesure 2)\*
- Passage sous les lignes CFF et RC6, itinéraire cyclable entre les routes de Delémont et de Courroux (PA2, mesures 14b et c)\*

Autres mesures : voir plan du réseau cyclable (PDCom) et Plan directeur de la mobilité douce

\* Concerne aussi les piétons

### 7.3 Sécurisation de tronçons en faveur des cyclistes

Création de pistes / bandes cyclables, voies mixtes vélos-piétons, aides au tourner-à-gauche, amélioration du revêtement.

Mesures phares :

- Poursuite de la sécurisation de l'entrée de ville, route de Bâle (PA 1 et 2, mesure 9a)
- Itinéraire cyclable Delémont-Soyhières (rive droite de la Birse) (PA1, mesure 10)\*
- Itinéraire cyclable Gare Sud – ZARD (PA 1 et 2, mesure 14a)\*
- Vies-Ste-Catherine, itinéraire vélos et piétons (PA1, mesure 36a)\*
- Itinéraire cyclable Delémont-Communance (PA1 et 2, mesure 39)

Autres mesures : voir plan du réseau cyclable (PDCom) et Plan directeur de la mobilité douce

\* Concerne aussi les piétons

### 7.4 Amélioration et développement des infrastructures de stationnement

Amélioration et développement des infrastructures de stationnement en fonction des exigences de base suivantes :

- **Emplacement** visible ou bien indiqué depuis les accès cyclables
- **Accès** sûr, direct et confortable
- **Proximité de l'entrée** du bâtiment concerné / de l'arrêt TP, avantage de localisation 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



- Installation bien **entretenu**e, pas de vélos abandonnés ou en mauvais état
- **Equipements recommandés** variables selon la durée de stationnement :

Stationnement courte durée :	Stationnement longue durée :
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Usagers-types : clients des magasins et services (hôpital, poste, banque, administration, etc.)</li> <li>■ Installation : ouverte, toiture facultative</li> <li>■ Support : arceaux / poteaux</li> <li>■ Eclairage : éclairage public au minimum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Usagers-types : habitants, travailleurs, pendulaires, écoliers et étudiants</li> <li>■ Installation : ouverte*, toiture indispensable</li> <li>■ Support : dispositif pour fixer le cadre et éviter les chutes</li> <li>■ Eclairage : éclairage spécifique de qualité</li> <li>■ Equipements complémentaires (facultatifs) : pompes, bornes de recharge pour VAE, casiers, ...</li> </ul> <p>* fermée pour du stationnement de très longue durée ou de nuit (vélostation)</p>

Mesure phare :

- Parkings à vélo (PA2, mesure 201)

Autres mesures : voir Plan directeur de la mobilité douce

## 7.5 Promotion de la pratique du vélo et de la marche

Information et sensibilisation des différents groupes-cibles sur les bienfaits et avantages des déplacements à vélo et à pied.

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 :

- 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)

## 7.6 Controlling et suivi

Voir fiche « mobilité douce / piétons »

<p><b>Responsable de la mise en œuvre</b>  Variable en fonction des tronçons et des mesures :  Canton du Jura – SIN  Ville de Delémont – UETP</p>	<p><b>Coûts et financement</b>  (variable en fonction des tronçons et des mesures)  Nécessité d'augmenter les ressources humaines et financières du service UETP</p>
<p><b>Instance(s) de collaboration</b>  Variable en fonction des tronçons et des mesures :  Canton du Jura - SMT  Ville de Delémont - ASJEL  Ville de Delémont – Police locale  Acteurs privés et associatifs (entreprises, commerces, Pro Vélo, etc.)</p>	<p><b>Etat d'avancement</b>  (variable en fonction des tronçons et des mesures)</p>
<p><b>Instance(s) de décision</b>  Variable en fonction des tronçons et des mesures :  Canton du Jura – Service des infrastructures  Ville de Delémont – UETP  Ville de Delémont - ASJEL</p>	<p><b>Coordination avec les autres planifications</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Hiérarchie et aménagement des réseaux : fiches 1 (réseau principal), 2 (réseau collecteur) et 3 (réseau de desserte)</li> <li>■ Fiche « mobilité douce / piétons »</li> </ul>
<p><b>Horizon de mise en œuvre - étapes</b>  (variable en fonction des tronçons et des mesures)</p>	



Réseau dense de cheminements piétonniers



Trottoirs larges et libres de tout obstacle



Routes à fort trafic = passage pour piétons sécurisé



Sécurité sur le chemin vers l'école



Passages pour piétons abaissés pour les personnes à mobilité réduite



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



Balisateur pour valoriser et connecter les lieux



Arrêts de bus bien équipés (type MIDI)



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

Descriptif

Mise en œuvre des mesures du Plan directeur de la mobilité douce concernant les piétons :

**8.1 Sécurisation des traversées dangereuses**

Mesures phares :

- Carrefour route de Porrentruy – rue du 23-Juin
- Carrefour rue du Vieux-Château – route de Bâle
- Assainissement des passages pour piétons dangereux, selon priorités définies par le crédit-cadre

**8.2 Création des liaisons manquantes**

Mesures phares :

- Vieille-Ville - Hôpital
- Sorne, cheminement Sud (entre Rue du Pont Neuf et CEJEF)
- Quartier Blanche-Pierre
- Quartier Neuf-Cul
- Cras-des-Fourches est (vers sentier forêt)
- Hôpital - Creux de la Terre

**8.3 Sécurisation de tronçons en faveur des piétons**





Modération de trafic, création / élargissement de trottoirs, amélioration du revêtement, amélioration de l'éclairage.


Mesures phares :


- Réalisation de zones de rencontre : Vieille Ville (PA 1 et 2, mesure 3), avenue Gare-Sud (PA 1, mesure 4), rues Molière-Maltière (PA2, mesure 4a2), rues Sorne-Moutier (PA2, mesure 4a3)
- Modération du trafic dans les quartiers résidentiels (zones 30)

Autres mesures : voir plan du réseau piétonnier (PDCor) et Plan directeur de la mobilité douce

*Largeurs recommandées pour les cheminements piétons :*

Largeur		Principes d'application
1.50 – 2.00 m		Localement en cas de rétrécissement Insuffisant sur de longues distances, sauf sentiers et raccourcis
2.00 m		Cas normal (tronçons peu fréquentés par des personnes au gabarit élargi <sup>1</sup> )
2.50 m		Tronçons avec fréquentation piétonne moyenne et pointes de fréquentation élevées
> 3.00 m		Tronçons avec fréquentation piétonne moyenne mais nombreuses personnes au gabarit élargi Tronçons fortement fréquentés, avec nombreux groupes d'utilisateurs divers

<sup>1</sup> Gabarit normal (1.00 m) :  (base : norme VSS SN 640 070)

Gabarit élargi (1.20m) : 

#### 8.4 Création d'un réseau de bancs, d'espaces verts et de places de jeu

Conformément au plan directeur des espaces publics.

#### 8.5 Amélioration de l'équipement des arrêts de bus

Amélioration conformément à la LHand et selon les standards d'équipement donnés ci-dessous:

<i>Arrêt de type MINI</i>	<i>Arrêt de type MIDI</i>	<i>Arrêt de type MAXI</i>
Nom de l'arrêt, ligne et destination, horaire et plan du réseau, éclairage	Equipements « Mini » + banc, poubelle, abris contre les intempéries	Equipements « Midi » + places de stationnement vélo, plan de localité, boîte aux lettres, WC, horloge, casiers, automates à billets

Mesures phares :

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

#### 8.6 Amélioration de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

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
- Elargissement des trottoirs et suppression des obstacles sur ceux-ci

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, création d'un réseau de bancs

#### 8.7 Amélioration du balisage

Mesure phare :

- Amélioration du balisage entre la Gare et la Vieille Ville, à destination du Sud des voies et de l'Hôpital, pour les piétons et cyclistes

#### 8.8 Promotion de la marche

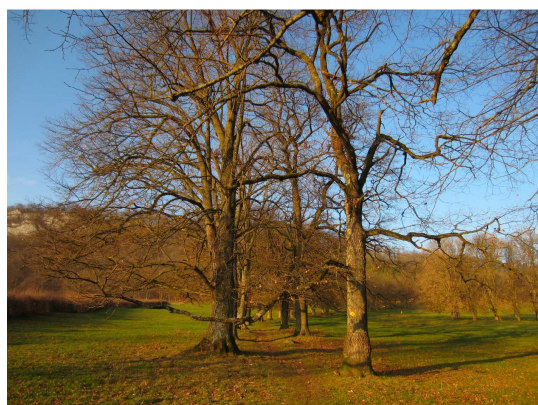
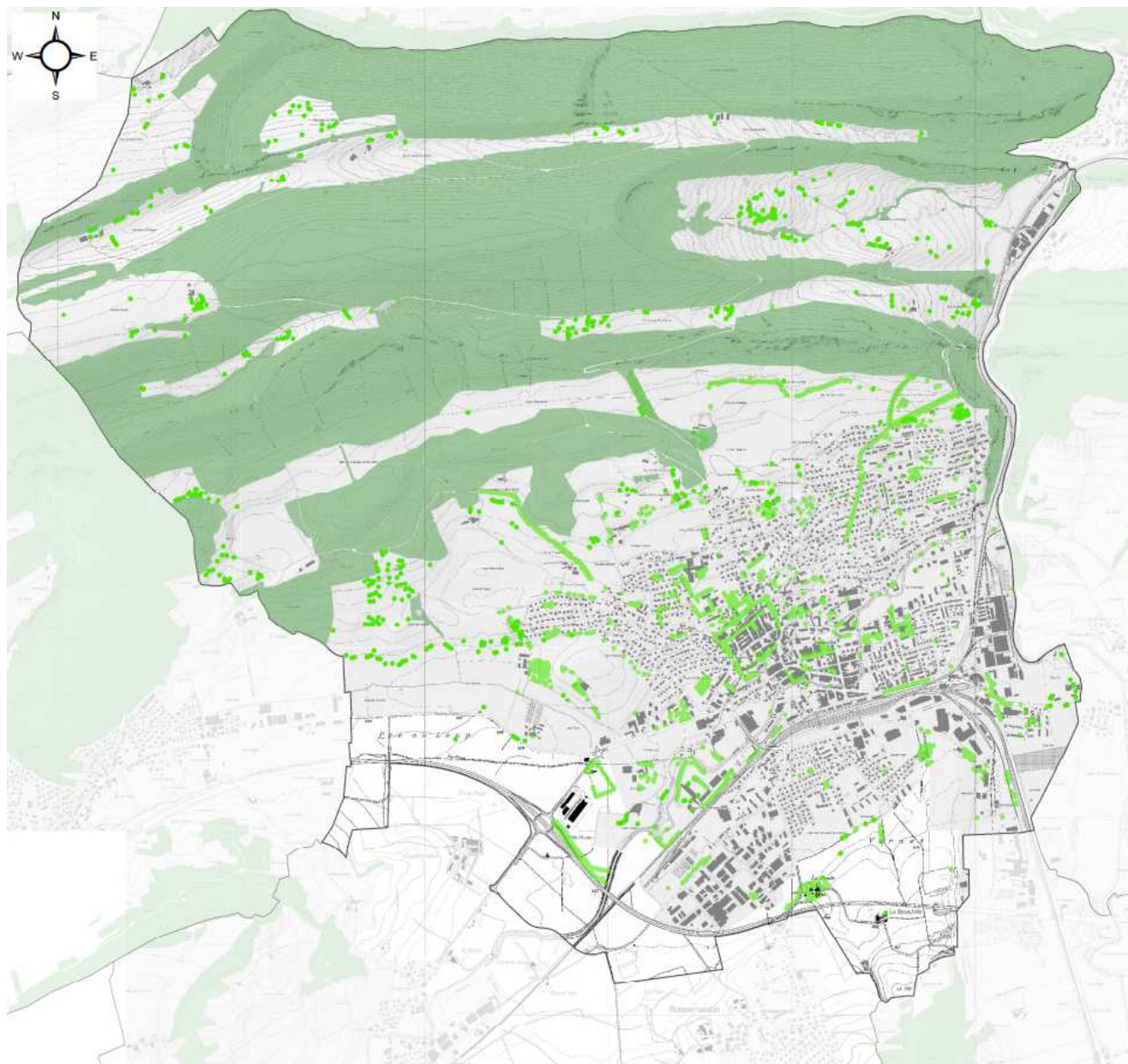
(Voir fiche « mobilité douce / vélo »)

#### 8.9 Controlling et suivi

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

<p><b>Responsable de la mise en œuvre</b>  Variable en fonction des tronçons et des mesures :  Canton du Jura – SIN  Ville de Delémont – UETP</p>	<p><b>Coûts et financement</b>  (variable en fonction des tronçons et des mesures)  Nécessité d'augmenter les ressources humaines et financières du service UETP</p>
<p><b>Instance(s) de collaboration</b>  Variable en fonction des tronçons et des mesures :  Canton du Jura – SMT  Ville de Delémont – ASJEL  Ville de Delémont – Police locale  Acteurs privés et associatifs (entreprises, commerces, associations de défense des intérêts des piétons, Pro Infirmis, etc.)</p>	<p><b>Etat d'avancement</b>  (variable en fonction des tronçons et des mesures)</p>
<p><b>Instance(s) de décision</b>  Variable en fonction des tronçons et des mesures :  Canton du Jura – Service des infrastructures  Ville de Delémont – UETP  Ville de Delémont – ASJEL</p>	<p><b>Coordination avec les autres planifications</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Hiérarchie et aménagement des réseaux : fiches 1 (réseau principal), 2 (réseau collecteur) et 3 (réseau de desserte)</li> <li>■ Fiche « mobilité douce / vélos »</li> </ul>
<p><b>Horizon de mise en œuvre - étapes</b> (variable en fonction des tronçons et des mesures)</p>	





**FICHE DE MESURE****NATURE EN VILLE****No B.1**

Gestion du patrimoine arboré

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> Service UETP	<b>Coûts et financement</b> Env. 1'000 CHF/arbre planté Crédit d'étude : env. 30'000.00 CHF
<b>Instance(s) de collaboration</b> SEPOD, propriétaires et exploitants agricoles, garde-forestier	<b>État d'avancement</b> Intention
<b>Instance(s) de décision</b> Service UETP, propriétaires	<b>Coordination avec les autres planifications</b> Plan directeur « Nature en Ville » Plan de gestion et d'entretien des cours d'eau Plan directeur Sorne IVS
<b>Horizon de mise en œuvre - étapes</b> moyen terme (10-15 ans)	

**Descriptif** Le patrimoine arboré de Delémont est riche. Les allées d'arbres existantes (Vorbouurg, Domont,...), caractérisent fortement le paysage dans l'espace rural comme dans l'espace bâti et jouent un rôle de lien entre ces deux espaces. Les arbres isolés de l'Algérie ainsi que ceux présents à l'intérieur du tissu urbain sont également des éléments de grande valeur biologique et paysagère. Ce patrimoine nécessite une politique de gestion adaptée comprenant les volets du patrimoine, de l'entretien, des plantations et du choix des essences et de l'abattage.

**Démarche** Mise en œuvre d'une politique de gestion et de renouvellement des plantations d'arbres sur le long terme et mise en valeur de cette richesse paysagère et biologique.

1. actualiser l'inventaire du patrimoine arboré;
2. réaliser et mettre en œuvre un plan de gestion du patrimoine arboré dans la ville et hors la ville (allées, arbres isolés, parcs);
3. intégrer les valeurs historiques, sanitaires, paysagères, écologiques et sociales des lieux;
4. assurer un renouvellement progressif et continu du patrimoine arboré, en fonction de l'état sanitaire des arbres et des enjeux patrimoniaux et paysagers, tout en favorisant une certaine diversité génétique (diversification des essences et provenance de plants notamment);
5. statuer sur le devenir des déchets liés aux abattages et élagages ;
6. favoriser la diversité faunistique et floristique en travaillant sur l'aménagement et la gestion des espaces et des arbres (maintien de quilles, périodes de nidification, espèces arborées à favoriser, installation de nichoirs, etc.).



## FICHE DE MESURE

No B.2

## ÉLÉMENTS STRUCTURELS BOISES

Rénover et compléter les vergers des fermes



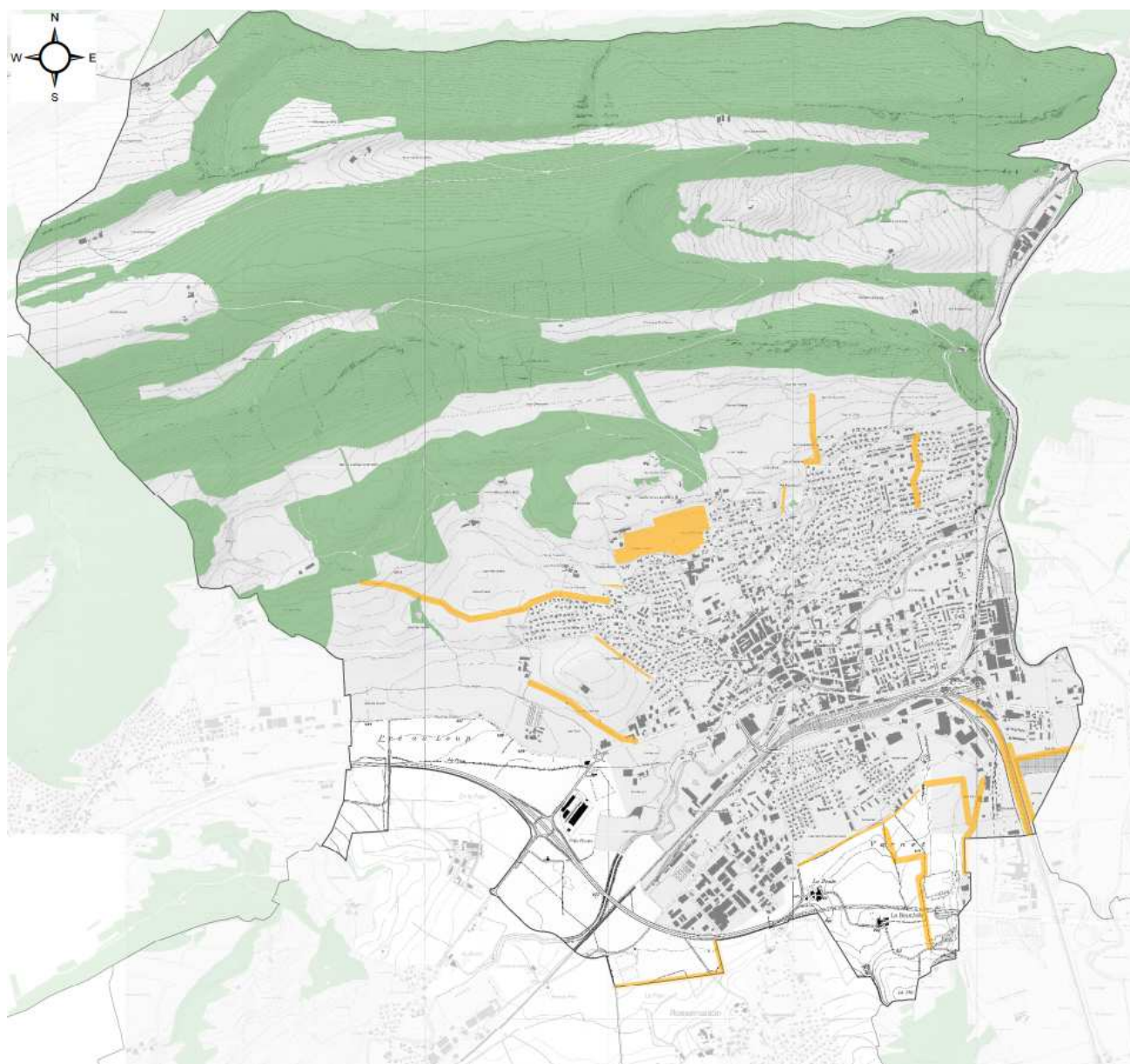
**FICHE DE MESURE****ÉLÉMENTS STRUCTURELS BOISES****No B.2**

Rénover et compléter les vergers des fermes

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> Service UETP	<b>Coûts et financement</b> env. 2'000.00 CHF/an (sans coordination)
<b>Instance(s) de collaboration</b> Propriétaires-exploitants, Service de l'économie rurale, Fondation Rurale Interjurassienne-Vergers+, population	<b>État d'avancement</b> Intention
<b>Instance(s) de décision</b> Service UETP, propriétaires	<b>Coordination avec les autres planifications</b> Réseau écologique Delémont Plan directeur « Nature en ville » IVS
<b>Horizon de mise en œuvre - étapes</b> moyen terme (10-15 ans)	

Descriptif	L'ensemble des vergers du territoire de Delémont est actuellement composé d'environ 1200 arbres dont 500 sont dégénérés, soit 40% du verger. Cette composante paysagère caractéristique de la région doit être pérennisée et valorisée dans le temps, notamment en profitant des programmes de soutiens existants.
Démarche	<p>Mise sur pied d'une opération de rajeunissement des vergers :</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. plantation annuelle de 10 à 20 arbres sur une durée de 15 ans ;</li><li>2. garantir le maintien d'individus dégénérés.</li></ol> <p>Cette action doit être menée en étroite collaboration avec les propriétaires et les exploitants des parcelles concernée et en profitant des synergies offertes par les programmes de soutien (Vergers+, Rétropomme,...). La possibilité d'un parrainage et d'une implication des citoyens à l'entretien des arbres doit être envisagée.</p>





**FICHE DE MESURE****NATURE EN VILLE****No B.3**

Transitions naturelles entre espace bâti et espace rural

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> Service UETP	<b>Coûts et financement</b> Env. 1'000.00 CHF/arbre planté Env. 200.00 CHF/m' de haie créée
<b>Instance(s) de collaboration</b> Service UETP, Propriétaires-exploitants	<b>État d'avancement</b> Intention
<b>Instance(s) de décision</b> Service UETP, Propriétaires-exploitants	<b>Coordination avec les autres planifications</b> Réseau écologique Delémont Plan directeur « Nature en ville » IVS
<b>Horizon de mise en œuvre - étapes</b> moyen à long terme (10-15 ans)	

Descriptif	Les transitions entre espace bâti et espace rural méritent d'être requalifiées et valorisées. Les allées d'arbres existantes caractérisent le paysage delémontain (Vorbours, Domont,...) en jouant un rôle de lien entre l'espace rural et urbain. Toutefois, certains secteurs au nord comme au sud sont peu structurés en éléments biologiques. Les liaisons vertes entre ville et campagne sont ponctuellement absentes et les transitions sont parfois brutes.
Démarche	Maintien et valorisation de transitions naturelles souples et harmonieuses entre espace bâti et espace rural: <ol style="list-style-type: none"><li>1. en étroite collaboration avec les propriétaires et les exploitants des parcelles ;</li><li>2. en coordination avec le réseau écologique de Delémont ;</li><li>3. en profitant des synergies offertes par les programmes de soutien (exemples : création de nouvelles structures boisées de type allées voir arbres isolés, haies ou verger) ;</li><li>4. en valorisant les actions au niveau pédagogique (chantiers participatifs, journée thématique).</li></ol>





**FICHE DE MESURE****MILIEUX HUMIDES****No B.4**

Plan de gestion des étangs

<b>Responsable de la mise en œuvre</b> Service UETP	<b>Coûts et financement</b> Crédit d'étude : env. 20'000.00 CHF
<b>Instance(s) de collaboration</b> SEPOD, propriétaires et exploitants agricoles, garde-forestier	<b>État d'avancement</b> Intention
<b>Instance(s) de décision</b> Service UETP, propriétaires	<b>Coordination avec les autres planifications</b> Réseau écologique Delémont Plan directeur « Nature en Ville » Plan de gestion et d'entretien des cours d'eau
<b>Horizon de mise en œuvre - étapes</b> court terme (5 ans)	

**Descriptif** La présence de milieux humides remarquables tels l'étang du Domont, de l'Algérie ou encore de la Beuchille est une valeur indéniable en termes de biodiversité et de paysage. Il est primordial d'en pérenniser l'existence et la fonctionnalité en mettant en place une gestion adaptée de ces milieux. Leur valorisation pédagogique doit également être promue auprès des écoles et de tout groupe intéressé.

**Démarche** Établissement d'un programme de gestion et d'entretien des étangs permettant leur mise en valeur sociale, écologique et agricole, en association avec les milieux de protection de la nature et les agriculteurs :

1. diagnostic de l'état actuel des objets dignes d'intérêt ;
2. coordination avec les acteurs en place (propriétaires, exploitants, SEPOD,...) ;
3. définition d'objectifs de gestion à moyen-long terme tenant compte notamment des espèces présentes ou potentiellement présentes ;
4. définition des mesures à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs ;
5. mise en place d'un suivi sur le long terme en collaboration avec les acteurs en place ;
6. valorisation pédagogique des milieux au moyen de supports didactiques tels que panneaux, dépliants, et au travers de chantiers participatifs.