

LIAISONS EXTERIEURES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.01

INSTANCE RESPONSABLE
Service du développement territorial

LIGNE DIRECTRICE
MOB.1 Renforcer l'intensité des connexions vers l'extérieur
du canton et entre les pôles régionaux

AUTRES INSTANCES CONCERNEES
Délégué à la coopération
Cantons voisins (BS, BL, BE, NE, SO)
Région Bourgogne-Franche-Comté
Office fédéral des transports (OFT)

OBJECTIFS

- Assurer une connexion de qualité du Jura avec les régions voisines et l'offre (inter-) nationale ;
- Pérenniser Delémont comme point d'ancrage du canton au réseau ferroviaire national ;
- Viser une coopération intercantonale et transfrontalière étroite ;
- Valoriser l'attractivité économique et touristique du canton ;
- Mettre en place des solutions pour les déplacements transfrontaliers.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1. Afin de garantir et renforcer ses liaisons vers l'extérieur par les transports publics, le canton du Jura vise à :
 - a) être intégré au réseau national par des liaisons IC/IR/RE/R le reliant efficacement à Bâle, Bienne et La Chaux-de-Fonds, avec une cadence semi-horaire.
 - b) pérenniser la ligne nationale du Jura (liaison IC Arc lémanique - Bienne - Delémont - Bâle) et à y garantir des liaisons directes à la ½ heure entre Bienne et Bâle et au moins une fois par heure sans changement en direction de Genève. Pour ce faire, une identification et une planification d'ensemble des adaptations nécessaires des infrastructures doivent être établies. La réalisation d'une double voie à proximité de Grellingen permettra le trafic ferroviaire à la cadence semi-horaire entre Bâle et Delémont.
 - c) créer des liaisons rapides, et si possible sans transbordement, entre La Chaux-de-Fonds, Saignelégier et Delémont, afin de provoquer l'émergence d'une liaison ferroviaire structurante entre La Chaux-de-Fonds et Bâle, via le canton du Jura. La mise en place d'un 3e rail entre Glovelier et Delémont prolonge les trains R et/ou RE des CJ et permet la liaison directe entre La Chaux-de-Fonds et Delémont ainsi que d'améliorer les connexions entre le district de Porrentruy et les Franches-Montagnes et La Chaux-de-Fonds.
2. La liaison ferroviaire internationale vers Belfort, dont l'ouverture est prévue pour fin 2018, permet d'assurer le raccordement du canton du Jura au réseau européen de trains à grande vitesse (TGV Rhin-Rhône) et au pôle métropolitain du Nord Franche-Comté.
3. La planification et réalisation d'une liaison de bus assurant une connexion de qualité entre l'agglomération de Montbéliard et le pôle régional de Porrentruy est à étudier. Il est aussi à étudier des relations par bus en direction du Haut-Rhin.

VOIR AUSSI

M.02

Version			Adoption Gouvernement	Ratification Parlement	Approbation Conseil Fédéral
Nouvelle fiche	1	12.03.2018	25.04.2018		

LIAISONS EXTERIEURES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.01

4. La communauté tarifaire Vagabond est adaptée afin de renforcer les connexions avec les régions voisines, en direction de Bâle, de Moutier - Bienne, de Tramelan - Tavannes, de La Chaux-de-Fonds et de Belfort.

M.02

MANDATS DE PLANIFICATION

NIVEAU CANTONAL

Le Service du développement territorial :

- a) veille à assurer les correspondances et offres en transports publics sur l'ensemble du canton ;
- b) intervient dans les processus de planification interne et externe touchant le canton du Jura en matière d'offre de transports et d'infrastructures ferroviaires ;
- c) coordonne les interventions auprès des instances décisionnelles extérieures susceptibles d'influer sur la situation du canton du Jura en matière de transports publics ;
- d) veille à assurer les adaptations nécessaires concernant les infrastructures bâties existantes sur le réseau de transports publics jurassien.

Le Délégué à la coopération appuie les démarches entreprises par le Service du développement territorial auprès des responsables français et dans le cadre des conférences régionales suisses, en particulier de la CTJ.

REFERENCES/ETUDES DE BASE

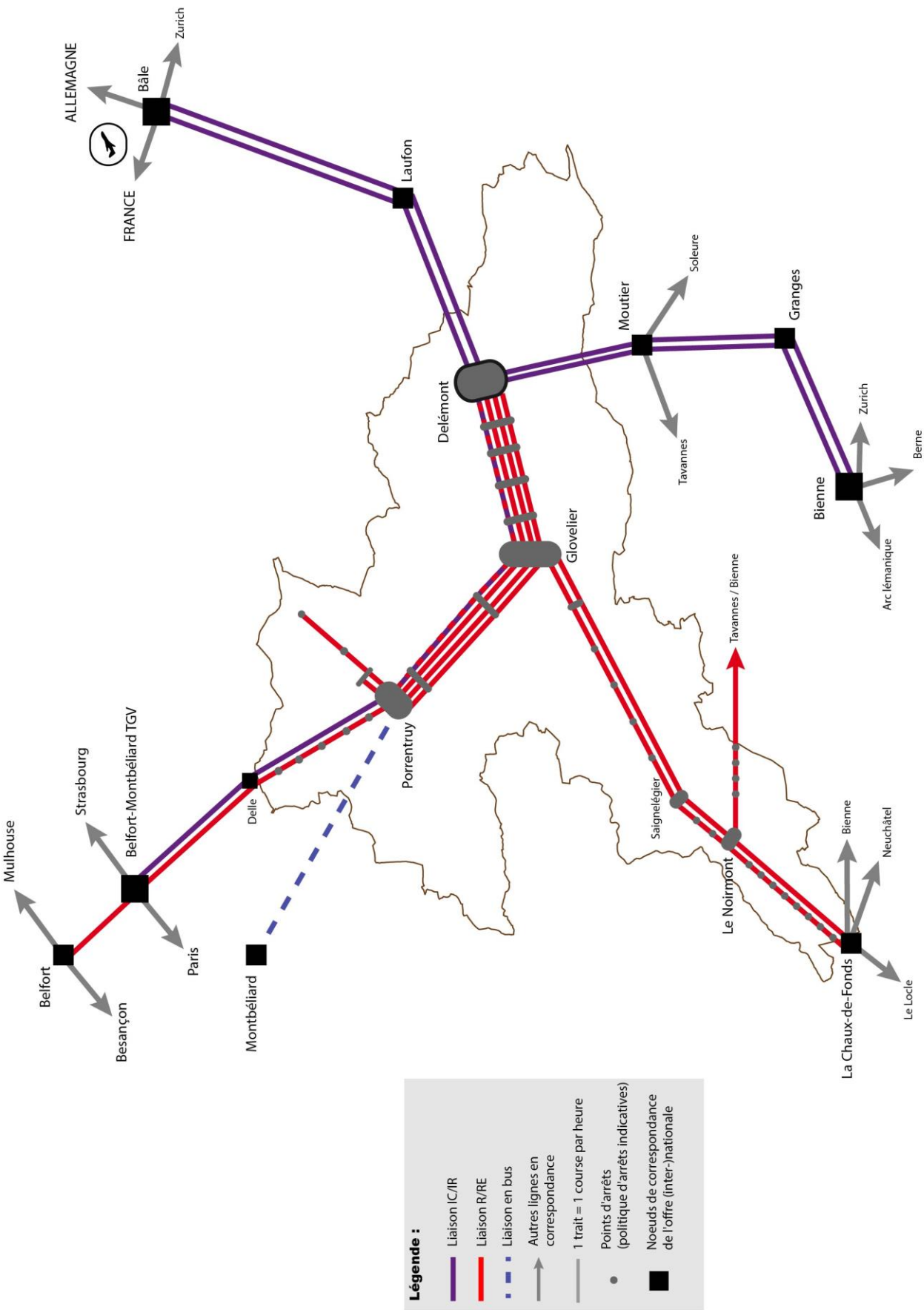
- Chemins de fer du Jura (2007), Raccordement des CJ à Delémont, Projet 3ème rail – rapport d'actualisation et de synthèse des études.
- CTJ (2011), Schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de l'Arc jurassien.
- Conférence des transports de Suisse occidentale (2014), Rapport de la région de planification Ouest / CTSO Prodes 2030, développement de l'offre ferroviaire régionale.
- STEP Ausbauschritt 2030 (2014), Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz.
- Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail (SIS).
- République et Canton du Jura (2016), Conception directrice des transports publics, Delémont.

INDICATEURS DE SUIVI

- Temps de parcours et fréquences des liaisons ferroviaires avec les grands centres urbains voisins ;
- Evolution du nombre de voyageurs sur les principales liaisons ferroviaires à destination de l'extérieur du canton.

LIAISONS EXTERIEURES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.01



Esquisse de la desserte ferroviaire (proposition) selon la Conception directrice des transports publics (juin 2016)

LIAISONS EXTERIEURES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.01

CONTEXTE

De par sa position géographique à l'interface de plusieurs régions, le canton du Jura est concerné par une grande diversité de démarches de planification et de financements à l'échelle nationale et internationale. Le découpage territorial de la planification supérieure (Suisse du Nord-Ouest / Suisse occidentale / Arcjurassien / Raccordement LGV) implique en particulier une coordination étroite des projets touchant le territoire cantonal, tout en restant en adéquation avec les besoins spécifiques et la stratégie du canton. Ce d'autant plus que les modifications à l'échelon supérieur peuvent induire une réorganisation importante des dessertes régionales qu'il n'est pas toujours aisé d'anticiper.

Les relations en transports publics vers l'extérieur soutiennent particulièrement le développement du canton et son intégration économique et sociale au reste du pays ainsi qu'au niveau international. Les échanges sont intensifiés par une offre de qualité et l'attractivité économique et touristique du canton augmente. Le canton du Jura cherche alors à développer et à améliorer les relations en transports collectifs vers l'extérieur de son territoire. Dans cette optique, la ligne Genève-Bienne-Delémont-Bâle, liaison nationale de premier ordre inscrite dans le Projet de territoire Suisse, joue un rôle essentiel.

Concernant les échanges pendulaires avec l'extérieur, des solutions doivent être intégrées afin de maîtriser durablement les flux frontaliers quotidiens vers les pôles régionaux du canton. Le pôle régional de Delémont est orienté vers Bâle et Bienne, alors que Saignelégier et Les Franches-Montagnes sont pour leur part nettement orientés vers La Chaux-de-Fonds. Par rapport aux mouvements pendulaires, 7'213 frontaliers sont actifs sur le marché du travail jurassien en 2015 (Office fédéral de la statistique - OFS, 2015). Porrentruy est le principal pôle d'attraction, alors que Delémont et Saignelégier attirent un nombre de frontaliers sensiblement inférieur. Toutefois, pour les Franches-Montagnes, ces échanges frontaliers apparaissent plus importants que les échanges pendulaires avec les autres régions voisines.

ENJEUX

Affirmation de la place du canton au niveau national

Il convient d'assurer une connexion de qualité du Jura avec les régions voisines et l'offre (inter-) nationale. Dans ce domaine, la plupart des décisions sont prises au plan national mais le canton se doit d'intervenir pour que ses besoins soient pris en considération dans les processus de planification (PRODES 2030 et suivants). Une promotion active et concertée avec les cantons voisins doit être menée, en vue de développer et de pérenniser l'offre de transports publics d'importance nationale intéressant le canton du Jura. Les structures et les processus de planification des transports publics sont optimisés en vue d'assurer la coordination avec les multiples acteurs concernés à l'extérieur du territoire et de disposer d'un interlocuteur unique facilitant les démarches. Enfin, une coordination intercantonale suivie des développements de l'offre de transports publics et de sa commercialisation doit être privilégiée.

Renforcement et amélioration des connexions vers l'extérieur

Le canton entend développer des liaisons structurantes vers les quatre pôles voisins (Bienne, Bâle, Belfort et La Chaux-de-Fonds) et proposer des liaisons de rabattement efficaces sur les nœuds IC-IR (Bienne et Bâle) et à la gare Belfort-Montbéliard TGV. A ce propos, la ligne Genève-Bienne-Delémont-Bâle par le Pied du Jura ainsi que la ligne Delémont-Porrentruy-Belfort / Montbéliard TGV avec son ouverture sur le réseau européen à grande vitesse et ses fonctions de dessertes interrégionales constituent l'ossature du réseau de transports publics du canton du Jura et assurent sa connexion aux réseaux d'ordre supérieur. Les enjeux pour ces deux axes se posent en matière de fréquence (la cadence à la ½ heure doit être généralisée et pérennisée), de coordination et correspondance avec les autres lignes, de temps et de vitesse de parcours. La réouverture de la ligne Delle-Belfort permet également d'améliorer le raccordement de la Suisse et du canton du Jura au réseau européen de trains à grande vitesse. De plus, les liaisons avec la France pourraient s'accroître encore davantage avec la réalisation d'une ligne de bus entre Montbéliard et Porrentruy. Enfin, le renforcement de l'axe

LIAISONS EXTERIEURES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS **M.01**

transjurassien reliant Bâle à la Chaux-de-Fonds par la pose d'un 3^{ème} rail entre Glovelier et Delémont, et des réflexions menées sur le rebroussement de la Combe-Tabeillon contribuent également à améliorer l'offre en transports publics dans les Franches-Montagnes, en direction des Montagnes neuchâteloises et de Bâle.

Extension des communautés tarifaires

Concernant la communauté tarifaire Vagabond, ses modalités sont étudiées afin de renforcer les connexions avec les régions voisines, en direction de Bâle, de Moutier-Bienne, de Tramelan-Tavannes, de La Chaux-de-Fonds et de Belfort-Montbéliard TGV. Pour l'heure, cet abonnement couvre l'ensemble du territoire cantonal et inclut les centres voisins de Moutier et Tramelan. Des offres combinées avec les réseaux voisins (TNW - Bâle, Onde Verte - Neuchâtel, Libero - Berne, CTPM - Pays de Montbéliard et Optymo - Territoire de Belfort) et un chevauchement des périmètres de validité doivent permettre de répondre en partie aux besoins de la clientèle.

LIAISONS INTERNES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.02

INSTANCE RESPONSABLE
Service du développement territorial

LIGNE DIRECTRICE
MOB.2 Viser une politique de mobilité durable par une offre multimodale et performante

AUTRES INSTANCES CONCERNEES
Service des infrastructures
Service de l'enseignement
Délégué aux affaires communales
Office fédéral des transports (OFT)

OBJECTIFS

- Améliorer l'accessibilité et la mobilité interne du canton par les transports publics ;
- Favoriser le transfert progressif des transports individuels motorisés vers les transports publics ;
- Stimuler l'utilisation des transports publics par une offre de prestations optimale et des infrastructures adaptées ;
- Valoriser l'attractivité économique et touristique du canton.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1. Afin de garantir et de renforcer ses liaisons internes par les transports publics, le canton du Jura vise à :
 - a) compléter l'offre IR/RE par des trains régionaux (R) pour offrir ensemble un service « RER jurassien », avec l'objectif d'une cadence de 15' entre Delémont et Glovelier (puis jusqu'à Porrentruy sur le long terme) et de 30' entre La Chaux-de-Fonds, Saignelégier et Delémont.
 - b) disposer d'au moins une offre cadencée à l'heure la journée ainsi que d'un service le soir et le week-end sur les autres lignes de chemins de fer (Porrentruy-Boncourt, Porrentruy-Bonfol, Le Noirmont-Tavannes).
 - c) créer des liaisons ferroviaires CJ directes prolongées jusqu'à Delémont afin de renforcer le lien entre les Franches-Montagnes et les autres régions du canton.
 - d) développer les réseaux de bus urbains et d'agglomération en vue :
 - d'assurer un niveau de desserte soutenu adapté aux déplacements urbains courts ;
 - de couvrir un périmètre incluant les localités voisines en forte interaction avec le cœur de pôle ;
 - de répondre à la fois aux besoins d'accès à la gare et aux besoins de déplacements à l'échelle du périmètre du pôle régional.
 - e) renforcer l'offre en transports publics en soirée sur le réseau de bus.
 - f) viser un rabattement des bus sur le réseau ferré dans les pôles régionaux et les pôles industriels relais afin de soutenir la dynamique en cours.
 - g) proposer des solutions alternatives visant à assurer une possibilité de transports tous les jours de la semaine et du matin au soir :

VOIR AUSSI

M.01

M.01

U.01.1

Version			Adoption Gouvernement	Ratification Parlement	Approbation Conseil Fédéral
Nouvelle fiche	1	12.03.2018	25.04.2018		

LIAISONS INTERNES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.02

- dans les villages et hameaux ne bénéficiant pas de desserte régulière en transports publics ;
- dans les gares permettant l'accès à des sites touristiques (ou fréquentées par les visiteurs), en complémentarité de la desserte bus régulière de rabattement.

Ces solutions sont développées afin de renforcer la multi-modalité et la réduction de l'usage d'un transport individuel motorisé dans les villages mal desservis. La promotion d'un système de covoiturage, d'autopartage, de vélos en libre-service, de bus citoyen ou sur appel est étudiée.

- h) mettre en place une offre de transport la nuit, en particulier pour les vendredis et les samedis soirs au départ des cœurs de pôle de Delémont et de Porrentruy. Les villes voisines de La Chaux-de-Fonds et de Moutier sont intégrées au réseau.
- i) coordonner la planification des cercles scolaires ainsi que les arrêts et les horaires des transports publics. La demande scolaire est intégrée si possible dans les transports régionaux, sans remettre en cause un service attractif pour tous (pas d'adaptation systématique aux horaires scolaires, continuité de la chaîne des transports).
- j) renforcer l'intégration tarifaire afin de favoriser une utilisation facilitée des transports publics sur l'ensemble du territoire, par une politique tarifaire simple et attractive.
- k) envisager la planification de mesures physiques concrètes afin d'offrir des solutions à l'ensemble de la population jurassienne.
- l) intégrer les constructions liées aux transports publics (abris, gares, mobilier urbain, etc.) aux sites et les construire en privilégiant, dans la mesure du possible, le bois local.

MANDATS DE PLANIFICATION

NIVEAU CANTONAL

Le Service du développement territorial :

- a) définit des standards de qualité des prestations dans les régions où le service minimal s'applique ;
- b) élabore un concept pour différentes formes d'exploitation visant à minimiser les coûts tout en assurant les services définis dans les principes (optimisation des moyens) ;
- c) propose des mesures d'optimisation entre l'organisation scolaire et la desserte en transports publics visant à minimiser les coûts en collaboration avec le Service de l'enseignement ;
- d) procède à une analyse selon les secteurs spécifiques et met en évidence les dysfonctionnements et les potentiels d'amélioration ;
- e) évalue les problèmes en fonction des données territoriales (répartition de la population, des services et des écoles), du système même des transports et de l'organisation scolaire ;
- f) met en place une communauté tarifaire intégrale ;
- g) produit régulièrement des indicateurs concernant l'utilisation, le financement et la qualité des transports publics.

LIAISONS INTERNES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.02

NIVEAU REGIONAL

Les régions :

- a) évaluent l'offre en transports publics et formulent des propositions pour l'amélioration de leur desserte ;
- b) déclinent les principes définis dans la présente fiche dans leurs planifications régionales.

NIVEAU COMMUNAL

Les communes :

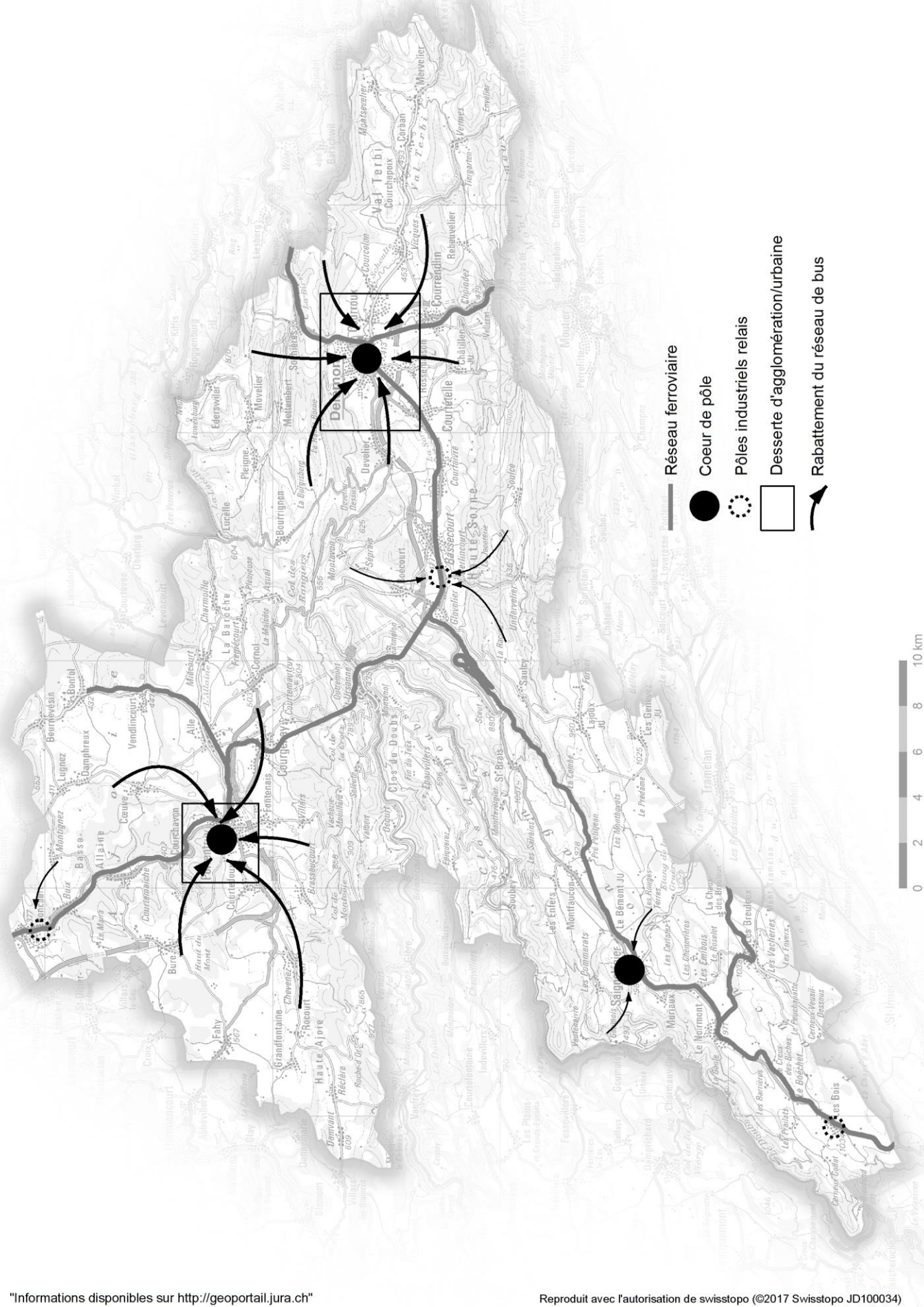
- a) appliquent dans leur planification locale, les principes définis dans la conception directrice des transports publics ;
- b) procèdent à une consultation auprès du Service de développement territorial pour évaluer la compatibilité des projets locaux avec les infrastructures ferroviaires et de bus ;
- c) aménagent les arrêts de bus principaux en conformité avec la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand - RS 151.3) et garantissent leur accessibilité au niveau de la mobilité douce.

REFERENCES/ETUDES DE BASE

- Chemins de fer du Jura (2007), Raccordement des CJ à Delémont, Projet 3ème rail – rapport d'actualisation et de synthèse des études.
- Conférence des transports de Suisse occidentale (2014), rapport de la région de planification Ouest / CTSO Prodes 2030, développement de l'offre ferroviaire régionale.
- STEP Ausbauschritt 2030 (2014), Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz.
- République et Canton du Jura (2016), Conception directrice des transports publics, Delémont.

INDICATEURS DE SUIVI

- Taux d'utilisation des transports publics dans les déplacements quotidiens
 - Taux de zones à bâtir bénéficiant d'une desserte bonne ou satisfaisante par les transports publics
-



LIAISONS INTERNES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.02

CONTEXTE

L'offre en transports publics du canton du Jura est constituée d'un réseau de chemin de fer structurant, assurant les liaisons entre les trois pôles régionaux du canton, et d'un réseau de bus, en général radial, en relation avec les cœurs de pôle de Delémont et Porrentruy. Concernant le district des Franches-Montagnes, un réseau de bus davantage maillé vise à compléter l'offre ferroviaire. Au total, le canton compte un réseau ferré d'une longueur de 115 km, complété par celui de bus régional de 343 km sur 27 lignes régulières.

Statistiquement, l'offre en transports publics a globalement augmenté de 52% entre 2004 et 2014, avec une croissance de 45% sur le réseau de bus urbain et régional et de 61% sur le réseau ferroviaire. Cette croissance de l'offre s'est accompagnée d'une augmentation de 58% de la fréquentation. Elle s'est répartie à raison d'une hausse de 54% sur le réseau de bus urbain et régional et de 59% sur le réseau ferroviaire. Entre 2000 et 2010, la part modale des transports publics est passée de 13% à 21%, soit à un niveau équivalent aux autres cantons romands et se rapprochant de la moyenne suisse.

Les trois prestataires principaux sur le territoire jurassien sont les CFF, CarPostal et la Compagnie des Chemins de fer du Jura (CJ). Les différentes prestations sont indemnisées par la Confédération à hauteur de 72% au titre du trafic régional, le solde étant couvert par le canton du Jura avec une participation des communes. Un service de transports scolaires d'appoint, financé conjointement par le canton et les communes jurassiennes (respectivement 33% et 67%), complète l'offre existante pour répondre aux besoins.

Actuellement, chacune des lignes ferroviaires assure des liaisons semi-horaires ou horaires. Par l'effet de superposition, l'axe principal Porrentruy - Delémont dispose de liaisons à la demi-heure à toutes heures. En soirée, l'offre étant réduite sur certaines liaisons, à l'exception des Franches-Montagnes où les trains ne circulent pas le soir. L'Ajoie et le district de Delémont disposent d'une offre de bus relativement homogène, avec des cadences horaires renforcées pendant les périodes de pointe ou à la demi-heure. Dans les Franches-Montagnes et le Clos du Doubs, l'offre en bus est nettement moins importante et orientée sur les besoins scolaires, ce qui se traduit par une offre très hétérogène pendant la journée et au cours de l'année.

ENJEUX

Objectifs soutenus par la loi cantonale sur les transports publics

D'après le cadre légal imposé par la loi cantonale sur les transports publics (LTP, RS 742.21), le canton doit :

- favoriser le transfert progressif des transports individuels motorisés vers les transports publics ;
- améliorer l'accessibilité interne et externe du canton ;
- harmoniser la politique suivie dans le domaine des transports publics avec les principes directeurs et les objectifs d'aménagement du territoire du plan directeur cantonal ;
- stimuler l'utilisation des transports publics par une offre de prestations optimale et par des infrastructures adaptées ;
- valoriser l'attractivité économique et touristique du canton.

Accroissement de la part modale des transports publics

Pour renforcer l'attractivité du canton du Jura et atteindre l'objectif fixé par le Parlement de favoriser le transfert modal, la qualité de la desserte en transports publics doit être améliorée. Une part modale des transports publics de 25-30% à l'horizon de sa mise en œuvre (2025-2035) est un objectif à la fois souhaitable et tout à fait réaliste. En plus d'un réseau ferroviaire et de bus étroitement combinés, des solutions alternatives doivent être offertes à la population afin d'assurer une solution de déplacement adaptée et « à la carte » dans les villages et hameaux isolés. Afin d'assurer les déplacements de nuit,

LIAISONS INTERNES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

M.02

les 13 lignes Noctambus doivent également être renforcées en vue d'améliorer la disponibilité temporelle et spatiale du service, ainsi que sa lisibilité.

Coordination accrue entre transports publics et scolarité

L'organisation des cercles scolaires constitue une tâche complexe dans un canton peu dense où l'habitat est relativement dispersé. Elle requiert de nombreux déplacements d'élèves utilisant le réseau de transports publics ou nécessitant des courses spécifiques exécutées par des parents d'élèves, des privés ou des entreprises de transport. Les lignes de transports publics peuvent bénéficier également du soutien de la Confédération au titre du trafic régional voyageur, alors que les coûts des courses réalisées à des fins exclusivement scolaires sont totalement couverts par les collectivités publiques jurassiennes. Une coordination renforcée entre le Service de l'enseignement et le Service du développement territorial s'avère nécessaire dans la définition des cercles scolaires ainsi que dans le choix des horaires des écoles et des transports publics.

Mise en place et promotion d'une communauté tarifaire intégrale

L'abonnement Vagabond couvre l'ensemble du territoire et inclut les centres voisins de Moutier et Tramelan. Il s'agit de renforcer l'intégration tarifaire en évoluant vers une communauté tarifaire intégrale (CTI), en étendant les périmètres de validité des produits tarifaires et en développant des produits tarifaires incluant des solutions de mobilité complémentaires. La mise en place de politiques tarifaires incitatives vise donc à gérer durablement la mobilité de la population jurassienne.

Amélioration de la coordination horizontale et verticale

A l'échelle locale, un dialogue suivi avec les régions et les communes visant à améliorer l'intégration des transports publics dans les politiques locales doit être consolidé afin d'assurer une cohérence des politiques de mobilité menées au niveau cantonal, régional et communal.

RESEAU DE TRANSPORTS PUBLICS DANS L'AGGLOMERATION DE DELEMONT

M.02.1

INSTANCE RESPONSABLE
Service du développement territorial

AUTRES INSTANCES CONCERNEES
Service des infrastructures
Communes concernées
Office fédéral des transports (OFT)

LIGNES DIRECTRICES

- MOB.1 Renforcer l'intensité des connexions vers l'extérieur du canton et entre les pôles régionaux
- MOB.2 Viser une politique de mobilité durable par une offre multimodale et performante

OBJECTIFS

- Structurer un réseau d'agglomération de manière à privilégier des axes de développement urbain bien desservis ;
- Maîtriser le trafic dans l'agglomération de Delémont ;
- Coordonner la planification urbaine et les transports publics.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1. Les principes d'aménagement de la fiche U.10.1 « Agglomération de Delémont » sont applicables.
2. L'augmentation de la fréquence de la desserte ferroviaire et les aménagements nécessaires sont soutenus, notamment la réalisation de voies de croisement entre Bâle et Delémont ainsi que d'autres infrastructures entre Bienne et Delémont et en direction de Porrentruy en particulier l'aménagement de la halte ferroviaire de la Communance (sous réserve de la décision des offices fédéraux).
3. La desserte par bus à l'échelle de l'agglomération est améliorée. Cela se fait par l'extension de l'offre régulière en articulation avec la structure et les développements urbains, l'optimisation des correspondances avec les trains, l'aménagement des infrastructures intermodales (arrêts ferroviaires et de bus, gare routière, stationnement deux-roues à proximité des transports publics), la mise en circulation d'un matériel roulant attractif et moderne et l'amélioration du niveau d'équipement et de l'emplacement des arrêts.
4. Le réseau urbain et régional de bus est basé sur des axes forts, en nombre limité, sur lesquels circulent des bus à cadence élevée permettant la création de liaisons transversales pouvant se détacher, par leur fréquence, des minutes de correspondances en gare de Delémont.
5. Le réseau de bus assure un niveau de desserte soutenu adapté aux déplacements urbains courts. Il couvre un périmètre incluant les communes de l'agglomération en forte interaction avec la ville de Delémont et répond à la fois aux besoins d'accès à la gare et aux besoins de déplacements à l'échelle du périmètre de l'agglomération.
6. De bonnes conditions de circulation des transports publics sont assurées, notamment par l'aménagement et la gestion des carrefours ou de voies de circulation avec priorité aux bus. La création d'une nouvelle liaison routière (mesure 3.02 du Projet d'agglomération 3^e génération de Delémont) entre le secteur Gare Sud et l'entrée sud-est de Delémont répond, notamment, à cet

VOIR AUSSI

U.10.1

M.01

Version			Adoption Gouvernement	Ratification Parlement	Approbation Conseil Fédéral
Nouvelle fiche	1	12.03.2018	25.04.2018		

RESEAU DE TRANSPORTS PUBLICS DANS L'AGGLOMERATION DE DELEMONT

M.02.1

objectif d'amélioration de la desserte, dans le cas présent en direction du Val Terbi et de Courrendlin - Moutier.

MANDATS DE PLANIFICATION

NIVEAU CANTONAL

Le canton réalise les différentes mesures qui relèvent de ses compétences ; l'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

Le Service du développement territorial :

- a) assure la coordination avec la fiche « Agglomération de Delémont » ;
- b) veille à la valorisation par les communes des espaces situés à proximité des gares ou le long des lignes de bus ;
- c) assure la coordination de la réalisation des aménagements de transports publics (halte ferroviaire de la Communance, mesures d'insertion des bus dans le trafic ou aménagement de voies réservées, places de rebroussement, etc.).

NIVEAU REGIONAL

Le Syndicat d'Agglomération collabore avec les services cantonaux concernés pour réaliser les mesures prévues.

NIVEAU COMMUNAL

Les communes concernées réalisent les différentes mesures qui relèvent de leur compétence ; l'approbation des plans et les décisions des organes compétents en matière financière sont réservées.

Elles :

- a) réservent, dans leurs plans d'aménagement des circulations, les espaces nécessaires aux transports (arrêts, voies de circulation, stationnement, etc.) ;
- b) assurent, par le biais du plan d'aménagement local, la mise en oeuvre des mesures d'aménagement du territoire préconisées ;
- c) valorisent, dans leur plan d'aménagement local, les territoires situés à proximité des gares et des arrêts de bus et le long des axes routiers desservis par les transports publics ;
- d) participent auprès de leurs administrés à la promotion de l'utilisation des transports publics ;
- e) aménagent les arrêts de bus principaux en conformité avec la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand - RS 151.3) et garantissent leur accessibilité au niveau de la mobilité douce.

REFERENCES/ETUDES DE BASE

- Office fédéral du développement territorial (ODT) (2004), Projets d'agglomération, partie transports et organisation du territoire: critères d'appréciation. Manuel d'utilisation, Berne: Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC).
- Office fédéral du développement territorial (ARE) (2007), Directives pour l'examen et le cofinancement de projets d'agglomération, Berne.

RESEAU DE TRANSPORTS PUBLICS DANS L'AGGLOMERATION DE DELEMONT

M.02.1

-
- Office fédéral du développement territorial (ARE) (2010), Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 2ème Génération, Berne.
 - Agglomération de Delémont, République et Canton du Jura par le Service de l'aménagement du territoire (2007), Projet d'agglomération.
 - Syndicat d'agglomération de Delémont, République et Canton du Jura par le Service de l'aménagement du territoire (2012), Projet d'agglomération de 2e génération.
 - Département de l'Environnement et de l'Equipement (2010), Projet d'agglomération 41, Halte de la Communance, Rapport final.
 - Loi sur les transports publics du 20 octobre 2010 (RSJU 742.21)
 - Conception directrice des transports publics (CDTP), approuvée par le Parlement le 22 juin 2016
-

RESEAU DE TRANSPORTS PUBLICS DANS L'AGGLOMERATION DE DELEMONT

M.02.1

CONTEXTE

La ville de Delémont bénéficie d'une excellente position sur les réseaux de transport ferroviaire et routier, au carrefour d'axes de communication importants. Elle peut dès lors prétendre se rattacher au réseau des villes suisses, conformément au Projet de territoire Suisse. L'ouverture de l'A16, le renforcement de la liaison routière vers Bâle, la proximité avec la gare TGV de Belfort-Montbéliard et l'amélioration de l'offre en transports publics avec des courses cadencées à la demi-heure en direction de Bâle, Bienne et au quart d'heure en direction de Porrentruy permettent de renforcer l'attrait de la capitale jurassienne. Pour faire profiter l'ensemble du territoire de cette position favorable, la structure et les correspondances du réseau régional de transports publics doivent être maintenues et renforcées.

A l'échelle locale, le réseau de transports publics urbains de Delémont ne constitue qu'une offre de base. La desserte des zones d'habitation, de la vieille ville, du quartier de la gare et de l'hôpital est assurée par des lignes de bus et par un service à la demande.

Les communes autour de Delémont fonctionnent toujours plus dans une logique d'agglomération, avec de nombreux déplacements en direction du cœur de pôle. Le réseau urbain dessert une ville de 12'600 habitants dans une agglomération de plus de 27'200 habitants. Avec une telle clientèle, un réseau urbain de qualité, comprenant tous les modes de déplacement, peut se développer et contribuer à la diminution de la saturation du réseau routier. La relative proximité de ces communes, situées à moins de 6 km de part et d'autre de la gare et du centre de Delémont, et la structure des lignes permettent la mise en place d'une offre en transports publics performante en assurant une bonne rotation des véhicules dans un horaire cadencé. Aux heures de pointe, les engorgements rencontrés sur certains points du réseau routier génèrent parfois des retards. Le réseau des transports publics se doit de présenter un caractère véritablement urbain avec des fréquences élevées dans le périmètre de l'agglomération. Il peut être étendu à d'autres communes en fonction des besoins, des moyens et des possibilités techniques d'exploitation.

L'agglomération de Delémont devrait continuer de connaître une croissance soutenue à l'avenir. Il convient de déterminer le plus tôt possible la structure et les prestations d'un réseau d'agglomération de manière à privilégier des axes de développement urbain bien desservis, notamment par les transports publics.

ENJEUX

Maîtrise du trafic d'agglomération et coordination entre urbanisation et transports publics

La problématique des transports dans l'agglomération de Delémont découle de la fiche U.10.1 « Agglomération de Delémont ». Rappelons que les objectifs en matière de trafic des agglomérations, déterminés par la Confédération, sont :

- la maîtrise du trafic dans les agglomérations. Les projets d'agglomération interviennent en accroissant l'efficacité de l'ensemble du système de transports dans l'agglomération; conformément au principe du développement durable. Ils veillent au respect et à la promotion des dimensions économiques, écologiques et sociales et engagent tous les modes de transport à disposition en fonction de leurs aptitudes respectives dans un contexte donné ;
- la coordination de la planification urbaine et des transports. L'urbanisation et la planification des infrastructures de transport sont coordonnées afin de créer des structures urbaines qui utilisent de manière optimale les surfaces et les modes de transport disponibles. La densification du milieu bâti et la planification des installations à forte fréquentation en fonction de leur accessibilité par les transports publics et par la locomotion douce ainsi que la création d'une nouvelle halte ferroviaire à la Communauté constituent trois exemples d'une telle approche. Une approche globale de la démarche de planification et de coordination contribue par ailleurs à réduire à la fois les atteintes à l'environnement et la consommation de ressources.

ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES M.03

INSTANCE RESPONSABLE
Service du développement territorial

LIGNE DIRECTRICE
MOB.1 Renforcer l'intensité des connexions vers l'extérieur du canton et entre les pôles régionaux

AUTRES INSTANCES CONCERNEES
Service des infrastructures
Office de l'environnement
Service de l'économie rurale
Entreprises de transports (ET) et entreprises gestionnaires d'infrastructures (GI)
Entreprises et associations faitières clientes des ET
Communes concernées
Cantons voisins
Office fédéral des transports (OFT)

OBJECTIFS

- Assurer l'approvisionnement, l'exportation et la distribution de produits dans le canton du Jura ;
- Promouvoir une politique mixte (fret – voyageurs) et multimodale (rail – route - mobilité douce) ;
- Maintenir et pérenniser l'utilisation du rail par les trafics de marchandises existants ;
- Contribuer à la modernisation des infrastructures sur le réseau ferroviaire jurassien ;
- Favoriser les solutions limitant les nuisances affectant la qualité de vie de la population jurassienne.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1. Il est favorisé l'utilisation du rail dans la mesure du possible.
2. A l'échelle cantonale, les installations de transfert et de transbordement rail-route sont planifiées judicieusement.
3. Au moins une plateforme de transbordement rail-route, concernant en particulier le transport du bois et autres matières agricoles, est maintenue et/ou aménagée dans chaque district en fonction des coûts et de l'accessibilité.
4. Le canton soutient l'établissement et l'aménagement d'une plate-forme unique de transbordement rail-route en Ajoie à Alle.
5. Une mise en valeur des secteurs d'activités à proximité des axes de circulation est réalisée. Concernant le transport de marchandises par rail, un raccordement ferroviaire est favorisé par le canton pour les nouvelles implantations d'industries dans la région afin de permettre un chargement / déchargement optimal. Il est tenu compte du type de biens pouvant être transporté.
6. Une optimisation des installations du trafic de marchandises jurassiennes est recherchée en tenant compte des coûts et possibilités de logistiques ferroviaires. L'implantation d'interfaces ou de plateformes de logistique doit être prévue prioritairement à proximité des voies ferrées ou étant accessible directement aux poids lourds depuis l'A16 (sans traversée de localité).

**VOIR
AUSSI**

Version			Adoption Gouvernement	Ratification Parlement	Approbation Conseil Fédéral
Nouvelle fiche	1	12.03.2018	25.04.2018		

ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

M.03

7. Les déchets continuent d'être récoltés dans les districts de Delémont et Porrentruy et acheminés par rail via la ligne ferroviaire CJ jusqu'à la Chaux-de-Fonds et son entreprise de gestion et de revalorisation des déchets, Vadec SA. Des solutions économiques sont recherchées en diminuant le transbordement.
8. Des mesures sont mises en place afin de réduire les nuisances liées aux transports de marchandises et d'assurer la sécurité de la population. Une anticipation des risques liés à ce type de trafic est prise en compte.

MANDATS DE PLANIFICATION

NIVEAU CANTONAL

Le Service du développement territorial :

- a) élabore une planification directrice en matière d'organisation des transports de marchandises ;
- b) propose les mesures nécessaires afin de gérer durablement l'organisation du transport de marchandises par le rail et la route ;
- c) définit les besoins en infrastructures routières et points de transbordement ferroviaires, en coordination avec les instances concernées.

Le Service des infrastructures collabore à la définition des besoins en infrastructures routières.

L'Office de l'environnement et le Service de l'économie rurale assurent la communication avec les acteurs de la logistique du bois et autres matières agricoles et collaborent à la mise en place de solutions régionales efficaces pour le transbordement route-rail.

NIVEAU COMMUNAL

Les communes prennent en compte les mesures de planification cantonale dans la planification locale.

REFERENCES/ETUDES DE BASE

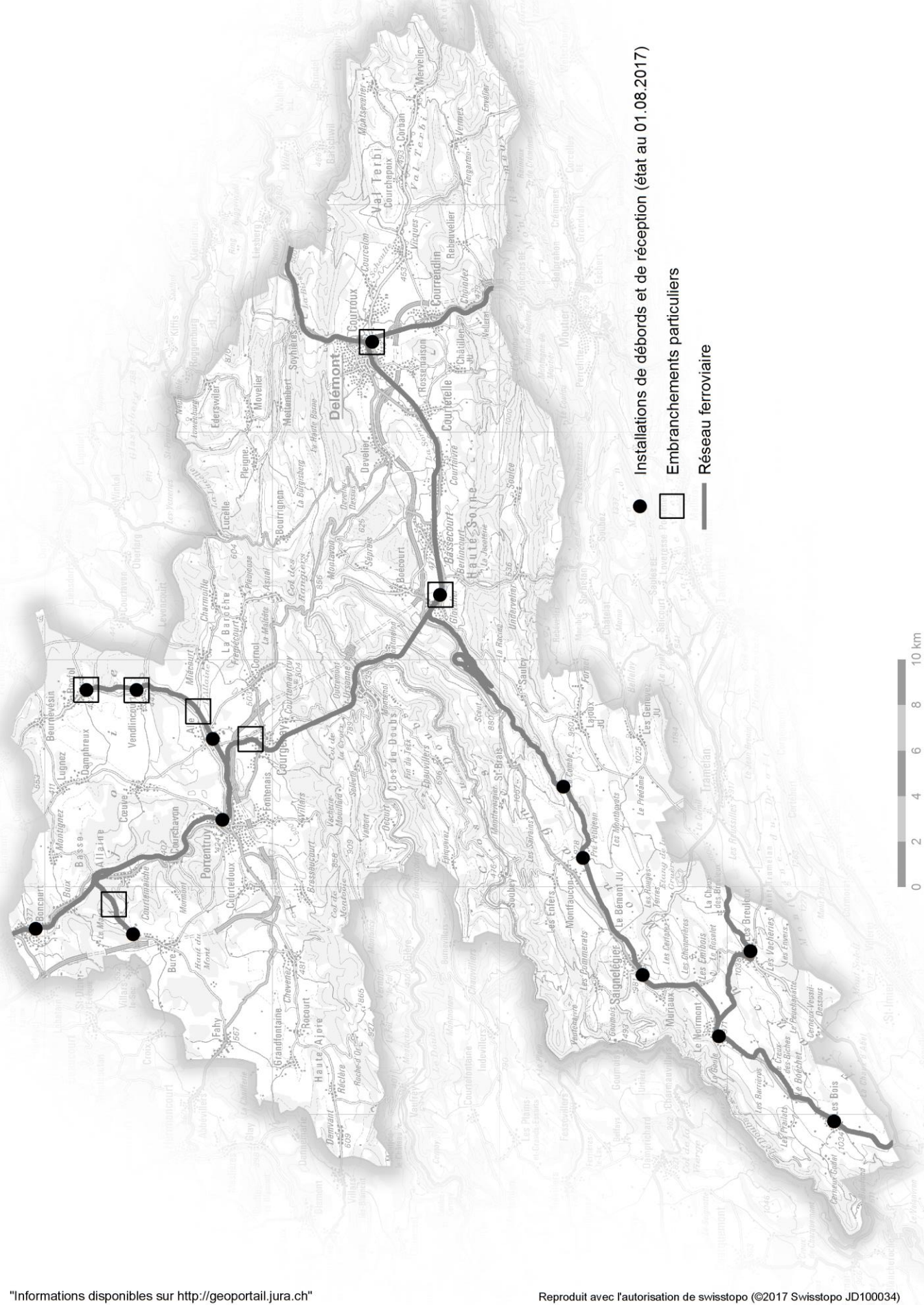
- Loi fédérale sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer ou de navigation, du 25 septembre 2015.
- Conseil fédéral, Conception relative au transport ferroviaire de marchandises (2017), Berne.
- Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail (SIS).
- Service de l'aménagement du territoire (2011), Eclairages sur les zones d'activités. Etat au 1er janvier 2011, Delémont.
- Service du développement territorial (2016), Eclairages sur les terrains en zones d'activités. Etat au 1er janvier 2016, Delémont.

INDICATEURS DE SUIVI

- Répartition des zones d'activités du canton du Jura

ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES M.03

-
- Installations de chargement rail-route et embranchements particuliers
-



ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES M.03

CONTEXTE

Le transport de marchandises routier et ferroviaire est en constante augmentation sur l'ensemble de la Suisse, c'est pourquoi son organisation se doit d'être réfléchie à l'échelle cantonale. Il a augmenté de 2,8% en 2014, atteignant un nouveau record, avec une hausse nettement plus marquée pour le rail que pour la route (OFS 2014). La tendance actuelle à l'échelle nationale consiste à limiter les nuisances engendrées par les transports de marchandises et à diminuer les dessertes éparses. Bien que ce type de trafic soit moins important dans le canton du Jura que dans le reste du pays, des dispositions cantonales sont à prendre afin d'assurer la gestion de ces flux quotidiens.

L'organisation du transport de marchandises dans le canton du Jura est mise en œuvre selon les nouvelles prescriptions fédérales, en tenant compte de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises (LTM, RS 742.41), entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2016. Des dispositions doivent être prises afin que les flux de marchandises qui transitent sur le territoire jurassien n'aient pas d'impact nuisant à la qualité de vie de la population locale. Le canton du Jura connaît une industrie légère de biens de petite taille à valeur ajoutée qui ne nécessite pas de grands moyens concernant le transfert de marchandises. Les transports de marchandises existants concernent surtout la gestion des déchets, du bois ou des produits agricoles.

Pour déplacer ces matériaux, le transport par poids lourds est généralement privilégié dans la région. Toutefois, compte tenu de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) et aux nuisances occasionnées par ce mode de transport, le trafic de marchandises par le rail constitue une alternative intéressante lorsque cela est possible et judicieux.

Concernant la gestion de déchets transitant des districts de Delémont, de Porrentruy et des Franches-Montagnes vers l'entreprise de revalorisation VADEC SA à la Chaux-de-Fonds, le transport est assuré depuis Glovelier par les chemins du Jura (CJ), qui déplacent environ 78'000 tonnes de déchets par année. Il est important de préciser que le transport se fait sur un réseau à voie étroite. En effet, selon l'article 9 LTM, les contributions d'exploitation pour le trafic marchandises ferroviaire sur le réseau des chemins de fer à voie étroite sont exclues du plafond fixé pour la contribution fédérale.

Autre type de marchandises primordial dans le Jura, le bois ne peut être transformé en totalité localement et quitte donc le territoire jurassien par la route (en France voisine notamment) ou par le rail (le bois d'industrie principalement). A titre d'exemple, le transport du bois par le rail sur le réseau CJ est d'environ 20'000 tonnes de bois par année.

ENJEUX

Elaboration d'un concept global en matière de transports de marchandises

Les autorités cantonales souhaitent maintenir le transport de marchandises dans le canton du Jura. Ainsi, l'approvisionnement, l'exportation et la distribution des marchandises sont à organiser sur l'ensemble du territoire. Dans ce contexte, un concept global pour ce trafic par le rail et la route est à développer pour assurer une planification future à l'échelle cantonale. Sur le long terme, des droits de passage (sillons) attrayants sont notamment à prévoir sur le réseau ferré jurassien lors de l'établissement des horaires voyageurs. Enfin, l'enjeu consiste également à favoriser les solutions limitant les nuisances affectant la qualité de vie de la population jurassienne.

Promotion d'une politique durable, mixte et multimodale

L'utilisation du rail par les flux existants doit être maintenue et pérennisée sur l'ensemble du canton. Une mise en valeur des secteurs d'activités à proximité des axes de circulation est à réaliser. Il est primordial de contribuer à la modernisation des infrastructures sur le réseau ferroviaire jurassien. Pour ce faire, l'implantation d'interfaces logistiques ou de nouveaux sites de chargement ainsi que la réalisation de voies de raccordement sont examinées dans l'optique d'assurer une gestion cohérente

ORGANISER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES M.03

du transport de marchandises dans son ensemble. Les installations doivent être modernisées afin qu'elles soient mieux adaptées et mieux situées dans le but d'assurer le trafic existant. Un raccordement ferroviaire est incité par le canton pour toute nouvelle implantation d'industries dans la région afin de permettre un transbordement optimal. Les installations de transfert et de transbordement sont planifiées judicieusement, en utilisant des terrains aptes à ce type de manœuvre. Le transbordement parasite est à éviter par une centralisation des installations dans chaque district. Enfin, il est important d'éviter les trajets à vide pour des questions de rentabilité et d'efficacité des transports.

H18 DELEMONT - BALE**M.04**

INSTANCE RESPONSABLE
Service des infrastructures

LIGNE DIRECTRICE
MOB.1 Renforcer l'intensité des connexions vers l'extérieur
du canton et entre les pôles régionaux

AUTRES INSTANCES CONCERNEES
Service du développement territorial
Office de l'environnement
Service de l'économie rurale
Office fédéral des routes (OFROU)

OBJECTIFS

- Renforcer les liens avec l'agglomération bâloise ;
- Créer une liaison sûre, rapide et efficace entre Delémont et Bâle ;
- Améliorer la sécurité des passages, fluidifier le trafic et réduire le temps de parcours entre Delémont et Bâle.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1. Le transfert de l'actuelle H18 Delémont - Bâle du réseau des routes principales vers le réseau des routes nationales est prévu en 2020, suite à l'acceptation du Fonds pour les routes nationales et pour le trafic d'agglomération (FORTA) en février 2017. Cette route est actuellement cantonale et se trouve donc sous l'entière responsabilité du Canton. Dès 2020, l'aménagement de ce tronçon incombera à la Confédération.
2. Suite à l'acceptation du FORTA, le projet d'évitement de Delémont par une nouvelle route H18 est lié aux décisions des offices fédéraux. Le cas échéant, la Confédération collabore avec les instances cantonales concernées et le projet retenu est intégré à la présente fiche.
3. Le projet d'évitement de Delémont par une nouvelle route H18 est coordonné avec un traitement de la section délestée en prenant compte la question de la mobilité douce et de la modération du trafic individuel motorisé.

**VOIR
AUSSI**

MANDATS DE PLANIFICATION**NIVEAU CANTONAL**

Le Service des infrastructures assure la coordination des projets, études et suivis avec la Confédération et les instances concernées, en particulier le Syndicat d'agglomération de Delémont et les communes concernées.

Le Service du développement territorial :

- a) anticipe et analyse les impacts territoriaux des projets liés à la H18 Delémont - Bâle, en tenant compte, notamment, du plan directeur régional de l'Agglomération de Delémont et du Projet d'Agglomération de Delémont de 3^e génération ;
- b) coordonne les planifications territoriales et les projets liés à la H18 Delémont - Bâle.

Version			Adoption Gouvernement	Ratification Parlement	Approbation Conseil Fédéral
Nouvelle fiche	1	12.03.2018	25.04.2018		

H18 DELEMONT - BALE

M.04

NIVEAU REGIONAL

Le Syndicat d'agglomération de Delémont est associé aux démarches (études, projets, etc.) et intègre les projets dans le plan directeur régional de l'Agglomération de Delémont.

NIVEAU COMMUNAL

Les communes concernées sont associées aux démarches (études, projets, etc.) et mentionnent les projets et leurs emprises dans les plans d'aménagement local.

H18 DELEMONT - BALE

M.04

CONTEXTE

Les orientations politiques du Gouvernement jurassien visant à renforcer les liens avec la région bâloise ont trouvé un écho favorable à Bâle et au sein de la Conférence du Nord-Ouest de la Suisse. Cette volonté implique notamment d'améliorer sensiblement l'accessibilité entre Bâle et le Jura. La mise en place de moyens de communication performants, en l'occurrence par la route, est donc indispensable.

L'état actuel de la H18, à Aesch et entre Grellingue et Delémont, ne répond plus aux exigences d'une route moderne. Les traversées de Zwingen, et surtout de Laufon et Delémont, présentent aujourd'hui des difficultés pour le trafic motorisé et la mobilité douce.

La modernisation de la H18 contribue à mettre en œuvre les stratégies d'organisation du territoire telles qu'elles sont décrites par le Conseil fédéral dans le Projet de territoire Suisse. En effet, la mise en réseau des villes suisses suppose que « l'ensemble du pays doit pouvoir bénéficier, grâce à des liaisons rapides et efficaces pour le transports des personnes et des marchandises au moyen des transports publics ou individuels et grâce aux télécommunications, de l'offre complète des fonctions urbaines. Dans les régions périphériques également, les centres régionaux doivent pouvoir être maintenus et renforcés par de bonnes communications avec les centres les plus importants ». En outre, le Projet de territoire Suisse précise qu' « il importe tout particulièrement de renforcer le transport inter-agglomérations ».

En février 2017, le Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) a été soumis au vote et accepté par la population suisse et jurassienne. Ce fonds permet à la Confédération de disposer de suffisamment de ressources financières afin d'exploiter, entretenir et aménager les routes nationales ainsi que d'apporter un soutien financier suffisant aux projets d'agglomération. En outre, ce sont près de 400 kilomètres de routes actuellement sous responsabilité cantonale qui seront intégrées dans le réseau des routes nationales. Dans ce cadre, le tronçon de la H18 qui relie Delémont à Bâle devrait être transféré au réseau des routes nationales dès 2020.

ENJEUX

Amélioration de la connexion routière entre le canton du Jura et la métropole bâloise

Le tronçon Bâle - Delémont est le seul maillon manquant entre la région rhénane et la Suisse romande. La modernisation de la H18, mais surtout la réalisation d'une nouvelle route, doivent permettre d'améliorer la compétitivité de notre région ainsi que d'aménager un milieu favorable à la qualité de vie. Une attention particulière sera vouée au tronçon à travers la plaine de Bellevie, composée essentiellement de surfaces d'assolement (SDA),

Elles visent à :

- rendre moins importantes les mesures de protection de l'air et de lutte contre le bruit afin de réduire les coûts d'assainissement ;
- améliorer la sécurité des usagers ;
- fluidifier le trafic, par conséquent raccourcir les temps de parcours et réduire la consommation énergétique ;
- améliorer le bien-être dans les localités délestées ;
- favoriser les échanges économiques et culturels entre les régions urbaine et rurale ;
- consolider la cohésion nationale voulue par le Conseil fédéral.

RESEAU DES ROUTES CANTONALES**M.05**

INSTANCE RESPONSABLE
Service des infrastructures

LIGNE DIRECTRICE
MOB.1 Renforcer l'intensité des connexions vers l'extérieur
du canton et entre les pôles régionaux

AUTRES INSTANCES CONCERNEES
Service du développement territorial
Office de la culture
Office de l'environnement
Service de l'économie rurale
Communes concernées

OBJECTIFS

- Améliorer les liaisons vers l'extérieur du canton ;
- Améliorer les routes d'accès menant à la route nationale A16 ;
- Améliorer les liaisons internes ;
- Réaménager les traversées de localités en tenant compte des besoins de tous les types d'usagers et des riverains ;
- Entretien le réseau des routes cantonales.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1. Le réseau des routes cantonales est structuré selon la hiérarchie suivante :
 - route principale suisse, avec une fonction de transit supracantonal et de desserte ;
 - routes cantonales principales, avec une fonction de desserte régionale ;
 - routes cantonales secondaires, avec une fonction de desserte locale ;
 - routes communales, avec entretien cantonal.

Route principale suisse, avec une fonction de transit supracantonal et de desserte :

La route principale H18 entre dans cette catégorie, dont la liste est établie par le Conseil fédéral. Elle figure en annexe 2 de l'ordonnance du 7 novembre 2007 concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire dans le trafic routier (OUMin, RS 725.116.21). Les objectifs déterminants de la H18 sont d'assurer un niveau d'aménagement homogène et une sécurité élevée à une vitesse moyenne. Les accès doivent être limités. La largeur hors localité souhaitée est de 7,00 à 7,50 m.

Avec l'acceptation du FORTA, le tronçon qui va de la jonction de Delémont Est à la frontière cantonale de Bâle-Campagne deviendra une route nationale en 2020. L'aménagement et l'entretien de ce tronçon incombera dès cette date à la Confédération.

Routes cantonales principales, avec une fonction de desserte régionale :

Les routes signalées en lettres blanches sur fond bleu, au sens de l'article 51 de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR, RS 741.21), entrent dans cette catégorie. Elles doivent présenter un niveau d'aménagement aussi homogène que possible et une sécurité élevée à une vitesse moyenne. La largeur hors localité souhaitée est de 6,00 à 7,00 m.

Routes cantonales secondaires, avec une fonction de desserte locale :

**VOIR
AUSSI**

M.04

Version			Adoption Gouvernement	Ratification Parlement	Approbation Conseil Fédéral
Nouvelle fiche	1	12.03.2018	25.04.2018		

RESEAU DES ROUTES CANTONALES

M.05

Les routes signalées en lettres noires sur fond blanc, au sens de l'article 51 de l'ordonnance sur la signalisation routière (OSR, RS 741.21) sont des routes secondaires assurant une desserte locale. La largeur hors localité souhaitée est de 5,50 à 6,50 m.

Des routes de catégories supérieures peuvent également avoir une fonction de desserte locale.

Routes communales, avec entretien cantonal :

Par décision parlementaire, l'Etat entretient un réseau bien défini de routes appartenant aux communes. Les travaux d'aménagement à effectuer sur ces dernières restent à la charge des communes.

2. Toutes les communes jurassiennes sont reliées au réseau des routes cantonales.
3. L'Etat aménage et entretient le réseau des routes cantonales conformément à la loi sur la construction et l'entretien des routes (LCER, RSJU 722.11), selon un ordre de priorité établi par des auscultations régulières et un système d'analyse des données routières enregistrées.

L'Etat veille à garantir l'écoulement sûr du trafic en procédant aux mesures de protection contre les dangers naturels, aux mesures de protection liées à la présence d'arbres dangereux aux abords des routes et aux mesures de réduction des conflits avec la faune, selon une planification tenant compte notamment du degré d'urgence et du trafic journalier moyen.

4. Les réaménagements de traversées de localités qui améliorent la sécurité des habitants et de tous les usagers sont encouragés. La compatibilité des dispositifs de modération de la circulation avec le tissu bâti est garantie.
5. Lors de réaménagements de traversées de localités, un concept coordonné d'évacuation des eaux est établi en lien avec le plan général d'évacuation des eaux communal (PGEE).

U.01.3

MANDATS DE PLANIFICATION

NIVEAU CANTONAL

Le Service des infrastructures :

- a) vérifie la compatibilité des projets de réaménagements routiers avec les exigences des autres instances concernées (Service du développement territorial, Office de la culture, Office de l'environnement, Service de l'économie rurale). Les communes sont étroitement associées aux études ;
- b) définit un catalogue des priorités pour les travaux d'entretien, de réfection et d'aménagement ;
- c) établit une planification des réaménagements des traversées de localités et définit un catalogue des priorités.

L'Office de l'environnement :

- a) établit l'inventaire des points de conflit faune-traffic;
- b) collabore dans la mise en oeuvre des mesures nécessaires à la sécurité des routes (travaux forestiers, projets de protection) ;

RESEAU DES ROUTES CANTONALES

M.05

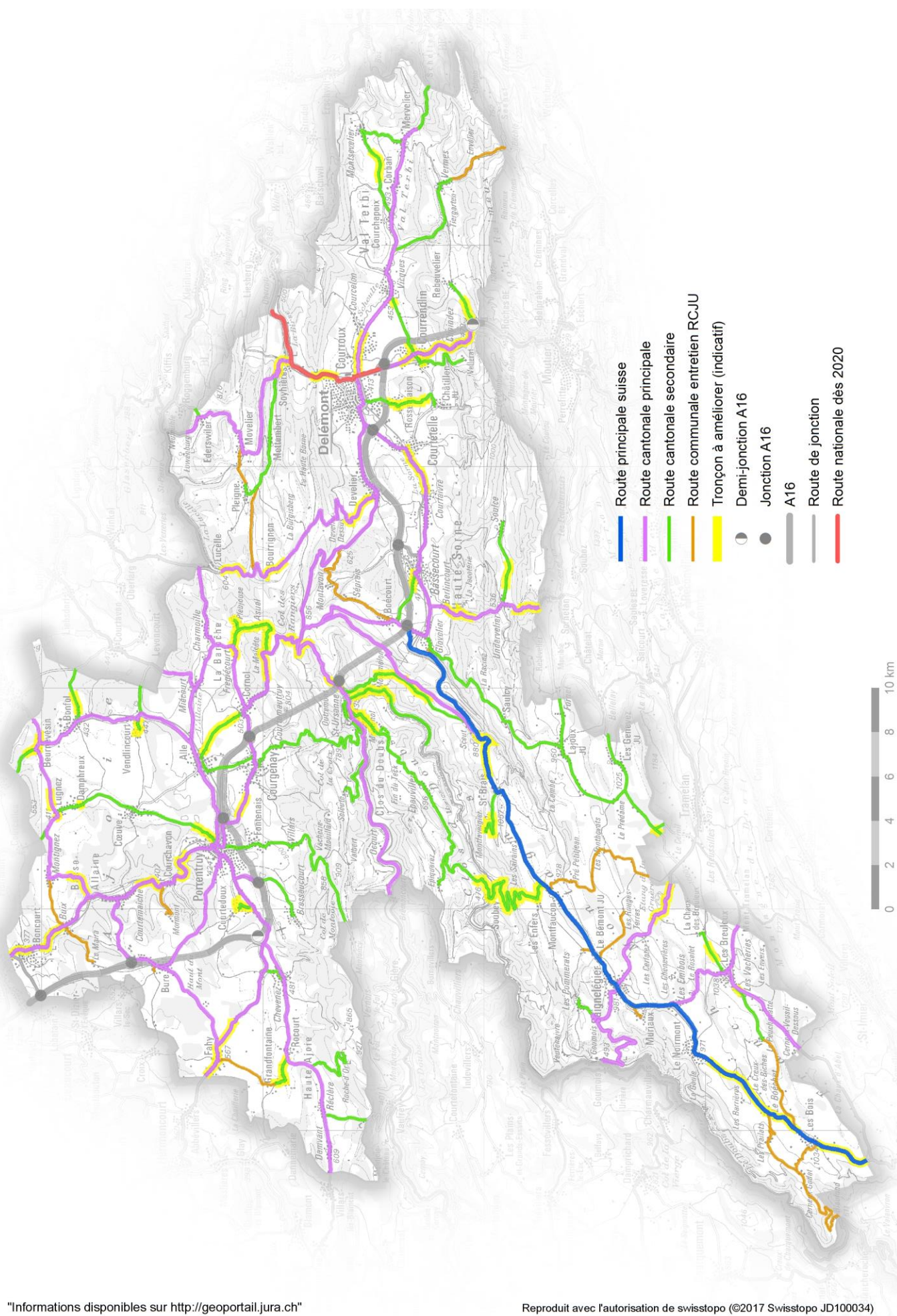
-
- c) veille au respect des normes environnementales au niveau des projets et lors des travaux de constructions.

NIVEAU COMMUNAL

Les communes exécutent à l'intérieur des localités les aménagements qui leur incombent : trottoirs et autres installations destinées à la sécurité des piétons, éclairage public, itinéraires cyclables, acquisitions de terrains pour la route, mobilier urbain, espaces publics, etc. Elles en assument également l'entretien. La participation financière de l'Etat pour l'exécution de ces tâches est fixée par la loi.

RESEAU DES ROUTES CANTONALES

M.05



RESEAU DES ROUTES CANTONALES

M.05

CONTEXTE

Le canton du Jura dispose d'un réseau d'environ 450 kilomètres de routes cantonales, particulièrement étendu. Sa longueur par habitant, trois fois supérieure à la moyenne nationale, place le Jura au troisième rang des cantons suisses, derrière les cantons alpins des Grisons et du Valais. C'est la conséquence directe de la dispersion de l'habitat sur le territoire cantonal et de la faible densité de population.

L'A16 constitue l'axe Nord-Sud principal du réseau routier jurassien. Cet axe établit la liaison entre la France et le Plateau suisse, en assurant le désenclavement du Jura. Son ouverture, par section, a modifié en profondeur le comportement des usagers et la répartition des flux de trafic sur le réseau cantonal. Les effets exacts de sa mise en service sur les différents tronçons n'ont pas encore été mesurés.

La densification de l'habitat et l'amélioration de l'offre en transports publics dans les districts de Porrentruy et de Delémont ont permis de manière générale à ralentir la tendance à la hausse du trafic journalier, voire à l'inverser sur certains tronçons. En revanche, l'augmentation du trafic routier se poursuit dans les Franches-Montagnes, du fait de l'habitat dispersé et de l'offre plus limitée en transports publics.

ENJEUX

Utilisation efficiente du réseau existant

La maintenance des routes représente des investissements importants pour l'Etat jurassien. Etant donné la densité du réseau et sa capacité suffisante, une optimisation de son utilisation doit être assurée avant de créer de nouveaux tronçons. Des reports modaux vers les transports publics ou la mobilité douce, ainsi que des déviations sont ainsi mis en place pour alléger le trafic sur les quelques tronçons présentant une surcharge de trafic aux heures de pointe. Des mesures de modération du trafic seront mises en place de manière à assurer une bonne coexistence entre usagers motorisés et non motorisés.

Limitation des impacts sur l'environnement

Des dépassements des valeurs limites d'immissions fixées par l'ordonnance sur la protection de l'air (OPAir, RS 814.318.142.1) sont constatés sporadiquement. Le trafic engendre également des nuisances sonores. Le cadastre du bruit routier est en cours de révision, cependant il est probable que les valeurs limites d'immissions selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB, RS 814.41) soient dépassées à certains endroits. Pour limiter au maximum ces nuisances, des mesures d'assainissement des routes sont nécessaires, de même que la déviation du trafic sur les tronçons présentant des valeurs d'immission excessives.

Maintien des corridors faunistiques

Le réseau de routes cantonales, comme toutes les voies de circulation, entrave de manière conséquente les déplacements de la faune. Pour limiter les dégâts à cette dernière, il est procédé à des essais de dispositifs techniques sur des tronçons représentatifs du réseau cantonal.

GESTION DU STATIONNEMENT**M.06**

INSTANCE RESPONSABLE
Service du développement territorial

AUTRES INSTANCES CONCERNEES
Service des infrastructures
Toutes les communes

LIGNES DIRECTRICES

- MOB.1 Renforcer l'intensité des connexions vers l'extérieur du canton et entre les pôles régionaux
- MOB.2 Viser une politique de mobilité durable par une offre multimodale et performante

OBJECTIFS

- Rationaliser les espaces dédiés au stationnement, dans une perspective d'économie du sol, par un dimensionnement mesuré ainsi que par une prise en compte des opportunités de mutualisation ;
- Favoriser le report modal vers les transports publics et la mobilité douce ;
- Assurer une intégration de qualité du stationnement pour automobiles et cycles en coordination avec l'aménagement de l'espace public et dans le respect du paysage et du patrimoine architectural existant ;
- Limiter les aires de stationnement en surface au profit de parkings en ouvrage.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1. Le canton favorise un dimensionnement mesuré du stationnement en tenant compte des alternatives possibles aux véhicules motorisés. Pour tout projet de construction ou d'agrandissement, le dimensionnement du stationnement de véhicules à moteur est déterminé conformément à la norme VSS et en fonction de :
 - a) la qualité de la desserte par les transports publics ;
 - b) l'accessibilité par la mobilité douce ;
 - c) les opportunités de partager l'offre existante en stationnement dans un rayon jusqu'à environ 500 m (mutualisation).

L'aménagement de stationnement pour cycles est systématiquement exigé, conformément à la législation en vigueur pour tout projet public ou privé.
2. Une intégration de qualité et une optimisation des coûts des places de stationnement sont recherchées. En particulier, il s'agit de favoriser des revêtements perméables et végétalisés des places et des allées de circulation, de prévoir des espaces verts et d'assurer un éclairage satisfaisant. Le stationnement pour cycles est localisé à proximité immédiate des infrastructures, équipé au minimum d'un système de supports et en principe couvert.
3. Le covoiturage et le report modal vers les transports publics et vers la mobilité douce pour les trajets domicile-travail sont favorisés au moyen des mesures suivantes :
 - les parkings-relais pour cycles (B+R) sont développés à proximité des gares et arrêts de bus disposant d'une bonne qualité de desserte ;
 - les parkings-relais pour automobiles (P+R) sont développés à proximité des gares et des arrêts de bus disposant d'une desserte bonne ou satisfaisante, à destination des pôles régionaux et des pôles industriels relais.
4. L'aire de stationnement ne peut dépasser en aucun cas 2'000 m². Tout excédent doit être intégré dans un bâtiment à plusieurs niveaux.

VOIR AUSSI

U.01.1

Version			Adoption Gouvernement	Ratification Parlement	Approbation Conseil Fédéral
Nouvelle fiche	1	12.03.2018	25.04.2018		

GESTION DU STATIONNEMENT

M.06

5. Une offre de stationnement public maîtrisée et en coordination avec le réaménagement de l'espace public ainsi qu'une valorisation de l'offre sur fonds privé existante sont développées, en particulier dans les secteurs clés (centres de localités, gares, installations à forte fréquentation).

Pour ce faire, il s'agit de :

- développer des parkings-relais de qualité pour automobiles et cycles selon les principes d'aménagement n°1 et 2 ;
- valoriser l'espace public des centres anciens en proposant des solutions de stationnement sur mesure en limite de centre ou incitant à une bonne cohabitation entre usages ;
- généraliser le stationnement payant et/ou à durée limitée dans les secteurs clés des pôles régionaux et pôles industriels relais.

6. Le processus de mise en œuvre d'un plan de mobilité de l'administration cantonale est poursuivi. Un dimensionnement exemplaire ainsi qu'un stationnement de qualité sont assurés pour tout nouveau projet de construction ou d'agrandissement de bâtiments étatiques ou paraétatiques.

MANDATS DE PLANIFICATION

NIVEAU CANTONAL

Le Service du développement territorial :

- a) contrôle le dimensionnement et la qualité du stationnement dans les permis de construire pour les communes non compétentes en la matière ;
- b) fournit un guide pour déterminer un dimensionnement mesuré et des solutions d'intégration du stationnement à toutes les communes et requérants d'un permis de construire ;
- c) conseille les communes en matière de stationnement public ;
- d) poursuit le processus de mise en œuvre d'un plan de mobilité global pour l'administration cantonale.

Le Service des infrastructures :

- a) assure une gestion équitable des places de stationnement disponibles dans le cadre du plan de mobilité de l'administration cantonale ;
- b) garantit un dimensionnement mesuré du stationnement dans tous les projets de construction et d'agrandissement de bâtiments étatiques et paraétatiques.

NIVEAU REGIONAL

Les planifications régionales intègrent un volet consacré à la gestion du stationnement. A l'appui d'un recensement préalable du stationnement public (et privé, si possible), elles :

- a) déterminent les secteurs nécessitant une limitation de la durée et/ou une tarification généralisées (gare, centre, installation de loisirs, installation à forte fréquentation) ;
- b) précisent l'emplacement des parkings-relais pour automobiles et cycles ;
- c) précisent les espaces publics à requalifier.

NIVEAU COMMUNAL

Les communes compétentes en matière de permis de construire contrôlent le dimensionnement et la qualité du stationnement dans les permis de construire.

GESTION DU STATIONNEMENT

M.06

Les communes :

- a) tiennent compte du guide du stationnement dans la gestion courante des permis de construire. Elles fournissent le guide aux requérants concernés.
- b) étudient les possibilités de stationnement existantes ou à développer sur fonds privé et établissent, le cas échéant, des conventions avec les propriétaires de ces parkings ;
- c) développent et dimensionnent en fonction des besoins des parkings relais pour véhicules à moteur à proximité des gares ainsi que des parkings deux-roues sécurisés et couverts aux arrêts de bus ;
- d) analysent l'opportunité d'aménager des places de parking en surface ou en ouvrage pour les besoins des habitants des centres anciens ;
- e) requalifient les places de stationnement superflues, notamment au travers de valorisation des espaces publics ou de la densification du bâti.

REFERENCES/ETUDES DE BASE

- Office fédéral des routes (OFROU) et Conférence Vélo Suisse (2008), Stationnement des vélos : Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation, Bienne.
- Union des professionnels suisses de la route VSS (2011), SN 640 065 : Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos, Zurich.
- Union des professionnels suisses de la route VSS (2013), SN 640 281 : Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme, Zurich.
- Service du développement territorial (2015), Plan B : Guide de mobilité pour entreprises et collectivités publiques, Delémont.
- Service du développement territorial - Section mobilité et transports (2015), Vers une politique cantonale du stationnement, Delémont.

INDICATEURS DE SUIVI

- Nombre de places de stationnement par équivalent plein-temps (EPT) ;
 - Taux d'utilisation des transports publics.
-

GESTION DU STATIONNEMENT

M.06

CONTEXTE

Avec un taux de motorisation de 578 voitures pour 1'000 habitants et en constante progression depuis près de 40 ans (OFS 2014), le canton du Jura présente une population fortement motorisée. Un tel développement a des conséquences néfastes sur la qualité de vie, l'environnement et l'accès aux ressources dans le canton : des embouteillages aux heures de pointe, une pollution sonore et atmosphérique, une dépendance à l'automobile au quotidien et une consommation de surfaces toujours plus importantes pour la circulation des véhicules et le stationnement. Ces effets obligent les autorités cantonales et communales à repenser la politique de stationnement sur leur territoire.

En analysant la situation actuelle, il est largement admis qu'une importante disponibilité en places de stationnement encourage l'usage de l'automobile dans la région. En effet, l'assurance de disposer ou de trouver facilement une case à destination incite fortement la population à se déplacer en voiture. En réussissant à maîtriser davantage le stationnement, des mesures permettront d'influencer le choix modal, et donc de diminuer potentiellement l'usage de l'automobile.

Afin de traduire les intentions de la nouvelle politique de stationnement, le canton met en place différentes mesures pour assurer un développement plus maîtrisé des places de stationnement sur son territoire. Dans cette perspective, des réflexions sont menées afin d'assurer ces intentions sur le plan juridique.

ENJEUX

Utilisation judicieuse et rationnelle du sol

L'objectif central consiste à rationaliser les espaces dédiés au stationnement dans une perspective d'économie du sol. La question est alors de déterminer les modalités et le dimensionnement du stationnement privé et public, tout en tenant compte de la situation de chaque projet (qualité de la desserte, accessibilité, mutualisation, coûts de réalisation, etc.). Lors de la réalisation de nouvelles places de stationnement, ces dernières sont aménagées en ouvrage ou de manière à être intégrées idéalement dans leur espace (perméabilisation, végétalisation, éclairages, etc.). Dans cette optique, l'aire de stationnement ne peut dépasser en aucun cas 2'000 m², ce qui correspond à environ 90 places de stationnement. Tout excédent à ce seuil doit être réalisé en ouvrage. Ainsi, l'impact sur le territoire des grandes surfaces de stationnement, notamment dans les zones d'activités ou pour des installations commerciales, est réduit.

Maîtrise du stationnement privé et public

D'une part, une gestion du stationnement de qualité permet de mieux contrôler le développement du stationnement privé, en maîtrisant le dimensionnement dans les demandes de permis de construire, en assurant le stationnement dans les zones d'activités ou destiné aux installations à forte fréquentation. D'autre part, il s'agit de mieux exploiter et réduire le stationnement public existant dans le canton. C'est pourquoi les politiques communales de stationnement public et la gestion du stationnement des institutions cantonales sont par exemple encouragées.

Développement d'offres alternatives au trafic individuel motorisé

Les alternatives possibles aux véhicules individuels motorisés doivent être constamment favorisées lors des déplacements quotidiens. Lorsque cela n'est pas possible, il est question de promouvoir le covoiturage, notamment en réalisant des parkings-relais à des endroits stratégiques dans le canton et en particulier aux abords des routes cantonales à destination des pôles régionaux et pôles industriels relais. De plus, quelle que soit l'affectation donnée, l'aménagement d'infrastructures de stationnement pour vélos est systématiquement encouragé pour tout projet public et privé dans un souci d'économie du sol et de promotion de la mobilité douce. Les infrastructures de stationnement pour cycles sont à aménager dans un contexte adéquat (bien placé, muni d'un système de supports, couverts, sécurisé) et à proximité des gares et des arrêts de bus.

GESTION DU STATIONNEMENT D'ENTREPRISE**M.06.1**

INSTANCE RESPONSABLE
Service du développement territorial

AUTRES INSTANCES CONCERNEES
Service des infrastructures
Service de l'économie et de l'emploi
Toutes les communes

LIGNES DIRECTRICES

MOB.2 Viser une politique de mobilité durable par une offre multimodale et performante
ECO.1 S'appuyer sur les savoir-faire spécifiques (horlogerie, microtechnique) pour déployer de nouveaux segments d'activités innovants et diversifier le tissu économique

OBJECTIFS

- Favoriser une meilleure utilisation du sol dans les zones d'activités ;
- Encourager les entreprises à élaborer des plans de mobilité d'entreprise afin d'optimiser leur mobilité ;
- Inciter les collaborateurs des entreprises à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit du covoiturage, des transports publics et de la mobilité douce ;
- Réduire significativement les nuisances générées par les flux pendulaires.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1. Afin de faciliter le report modal, une meilleure accessibilité sur le site, que cela soit à vélo, à pied ou en transports publics, est offerte. De plus, les autorités cantonales développent globalement différentes mesures afin d'inciter le report modal des employés des entreprises de la région :
 - un aménagement de qualité des espaces publics incitant à la mobilité douce est favorisé ;
 - des produits tarifaires adaptés aux entreprises en matière de transports publics sont développés ;
 - les potentiels de développement de parkings-relais (P+R, parkings automobiles dans les stations de transports publics) ou de Bike+Ride (B+R, parkings pour vélos dans les stations de transports publics) dans le canton sont analysés afin de canaliser les flux ;
 - des mesures incitatives sont proposées aux collaborateurs des entreprises afin de les encourager à la pratique du covoiturage lors de leurs déplacements quotidiens.
2. Dans les zones d'activités, l'élaboration d'un plan de mobilité est exigée pour les entreprises employant au moins 20 équivalents plein-temps (EPT).
3. Chaque plan de mobilité est conçu sur mesure selon les besoins de l'entreprise ou de la collectivité publique afin de répondre à ses particularités et aux besoins de ses collaborateurs.
4. Les aires de stationnement en surface sont limitées au profit de parkings en ouvrage, particulièrement pour les grandes entreprises ou les centres commerciaux.
5. Quand cela est possible, le principe de mutualisation des cases de stationnement est encouragé (par exemple dans un rayon jusqu'à environ 500m).
6. L'aménagement de places de stationnement de qualité pour cycles est systématiquement exigé pour toute entreprise ou tout projet.

VOIR AUSSI

M.02
M.06

U.03

U.03
U.04
M.06

M.06

Version			Adoption Gouvernement	Ratification Parlement	Approbation Conseil Fédéral
Nouvelle fiche	1	12.03.2018	25.04.2018		

MANDATS DE PLANIFICATION

NIVEAU CANTONAL

Le Service du développement territorial :

- a) contrôle le dimensionnement et la qualité du stationnement dans les permis de construire déposés pour les communes non compétentes en la matière ;
- b) s'assure de la réalisation de plans de mobilité de la part des entreprises ;
- c) apporte une réflexion sur les choix d'implantation des entreprises et leurs équipements afin d'optimiser les déplacements quotidiens engendrés par les zones d'activités.

NIVEAU REGIONAL

Les planifications régionales intègrent un volet consacré à la gestion du stationnement des entreprises. De plus, elles :

- a) précisent les parkings publics sur fonds privé existants ou à développer, qui présentent un potentiel de mutualisation pour les entreprises et les installations à forte fréquentation ;
- b) prennent en compte la gestion de la mobilité des entreprises lors du choix de nouvelles implantations ;
- c) intègrent une obligation de réaliser un plan de mobilité pour les entreprises de plus de 20 équivalents plein-temps.

NIVEAU COMMUNAL

Les communes compétentes en matière de permis de construire, contrôlent le dimensionnement et la qualité du stationnement dans les permis de construire.

Les communes :

- a) tiennent compte du guide du stationnement dans la gestion courante des permis de construire et de la mobilité des entreprises et le transmettent aux requérants concernés ;
- b) observent les possibilités de mutualisation des parkings sur leur territoire ;
- c) étudient les possibilités de stationnement existantes ou à développer sur fonds privé et établissent, le cas échéant, des accords ou conventions avec les propriétaires de ces parkings ;
- d) analysent l'opportunité d'aménager des places de parking en ouvrage et encourage ce type de réalisation ;
- e) requalifient des cases de stationnement superflues pour les entreprises en espaces publics de qualité.

REFERENCES/ETUDES DE BASE

- Office fédéral des routes (OFROU) et Conférence Vélo Suisse (2008), Stationnement des vélos : Recommandations pour la planification, la réalisation et l'exploitation, Bienne.
- Union des professionnels suisses de la route VSS (2011), SN 640 065 : Détermination des besoins et choix de l'emplacement des aménagements de stationnement pour vélos, Zurich.
- Union des professionnels suisses de la route VSS (2013), SN 640 281 : Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme, Zurich.

GESTION DU STATIONNEMENT D'ENTREPRISE M.06.1

-
- Service du développement territorial (2015), Plan B : Guide de mobilité pour entreprises et collectivités publiques, Delémont.
 - Service du développement territorial - Section mobilité et transports (2016), Vers une politique cantonale du stationnement, Delémont.
-

INDICATEURS DE SUIVI

- Charge de trafic sur les routes jurassiennes
 - Localisation et évolution des parkings-relais.
-

GESTION DU STATIONNEMENT D'ENTREPRISE

M.06.1

CONTEXTE

Les nombreux flux qui transitent quotidiennement à travers le canton du Jura pour rejoindre les différentes entreprises implantées sur le territoire occasionnent de nombreuses nuisances. Afin de réduire ces dernières, des stratégies doivent être mises en place. La conception directrice des transports publics (CDTP) entend justement assurer l'intégration des transports publics dans la politique globale des déplacements et inciter les entreprises à la mise en place de plans de mobilité. Par sa position aux portes de la France, le canton du Jura doit également tenir compte des importants flux frontaliers empruntant quotidiennement ses routes et accentuant davantage la congestion du trafic. De plus, il est à constater généralement que les entreprises ont tendance à surdimensionner l'offre en places de parking, à l'instar du stationnement affecté au logement. Un des facteurs expliquant cela est la faiblesse des prix du foncier qui incite à une consommation excessive du sol, et donc à la réalisation de vastes surfaces de stationnement en extérieur.

Limiter l'offre de stationnement sur le lieu de travail est un levier efficace pour diminuer l'usage des transports individuels motorisés en faveur des transports publics ou de la mobilité douce. Par ailleurs, cela favorise une utilisation mesurée du sol dans les zones d'activités. En effet, dans ces dernières, près de 70 % des surfaces utilisées ne sont pas directement dédiés aux activités économiques (voies d'accès, parkings, espaces verts).

A titre d'exemple régional, les réglementations les plus novatrices sont celles des plans spéciaux des zones AIC suivantes : la Communance Sud à Delémont, la ZARD à Courroux et la ZAM à Glovelier. Ces trois plans spéciaux visent clairement une meilleure maîtrise du dimensionnement du stationnement des entreprises à travers une série de mesures comportant :

- un dimensionnement mesuré des parkings qui tient compte de facteurs de réduction (qualité de la desserte en transports publics et densité des postes de travail) ;
- un plan de mobilité obligatoire pour les entreprises de plus de vingt employés ;
- des emplacements désignés pour l'aménagement de parkings communs (mutualisation) ;
- des places de stationnement en bonne intégration avec l'environnement immédiat.

ENJEUX

Amélioration de la gestion du stationnement dédié aux activités

Afin de gérer davantage le stationnement des entreprises sur le territoire jurassien, l'objectif consiste à initier des nouvelles stratégies qui permettent de répondre aux besoins actuels des différents collaborateurs en matière de déplacement et de stationnement. Le canton souhaite améliorer la gestion de la mobilité des entreprises et formule une politique contraignant les entreprises d'une certaine taille en personnel à dimensionner leur surface de stationnement de manière raisonnable et à mettre en place des mesures alternatives. Les objectifs principaux consistent à :

- favoriser une utilisation mesurée du sol dans les zones d'activités jurassiennes ;
- diminuer l'utilisation de la voiture individuelle au quotidien afin de diminuer les nuisances liées à ce mode de transport (congestion du trafic, pollution, rationalisation de l'espace, etc.) ;
- réduire les coûts d'aménagement et d'entretien de places de stationnement.

Promotion des plans de mobilité

Un plan de mobilité est exigé pour les entreprises employant plus de 20 collaborateurs. A travers l'élaboration d'un plan de mobilité, les employeurs incitent leurs collaborateurs à réduire l'usage de la voiture, au profit de modes de transport alternatifs. Quatre domaines sont généralement traités dans les plans de mobilité : les déplacements pendulaires, les déplacements professionnels, l'accueil des visiteurs et la gestion des livraisons. Il se caractérise par un panel de mesures permettant, notamment, d'optimiser les déplacements pendulaires et professionnels en favorisant la mobilité douce et l'usage des transports publics. Un dimensionnement mesuré et une bonne gestion du stationnement font également partie des mesures d'un plan de mobilité. Ce dernier est conçu sur mesure selon les besoins

GESTION DU STATIONNEMENT D'ENTREPRISE

M.06.1

de l'entreprise ou de la collectivité publique afin de répondre à ses particularités. Au final, en incitant les entreprises à élaborer un plan de mobilité, le canton entend leur conférer une image responsable vis-à-vis de leurs employés et de l'environnement. Une marche à suivre sera proposée par les autorités cantonales afin d'élaborer un plan de mobilité de qualité.

ITINERAIRES CYCLABLES

M.07

INSTANCE RESPONSABLE
Service du développement territorial

AUTRES INSTANCES CONCERNEES
Service des infrastructures
Office de l'environnement
Service de l'économie rurale
Office de la culture
Toutes les communes

LIGNES DIRECTRICES

- MOB.2 Viser une politique de mobilité durable par une offre multimodale et performante
ECO.2 Renforcer les réseaux, les structures et l'économie touristique et appuyer ses acteurs

OBJECTIFS

- Promouvoir la pratique du vélo sur l'ensemble du territoire ;
- Améliorer la sécurité des usagers sur l'espace routier ;
- Améliorer la connectivité, l'attractivité et le confort en offrant des liaisons directes hors trafic entre les points d'intérêt et des infrastructures de stationnement de qualité ;
- Renforcer l'utilisation du vélo au quotidien, pour les loisirs et le tourisme doux ;
- Prendre en compte le nombre croissant d'utilisateurs de vélos électriques (VAE) dans les déplacements quotidiens et de loisirs pour des distances plus longues.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1. La prise en considération des intérêts du trafic cycliste lors d'activités ayant des effets sur l'organisation du territoire (aménagement local, remaniements parcellaires, infrastructures routières, réseau VTT, constructions et installations publiques, etc.) est assurée, conformément au contenu du plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC).

Le réseau cyclable cantonal est destiné à satisfaire et à promouvoir l'usage du vélo au quotidien, ainsi que pour le sport et les loisirs. Il favorise des liaisons attractives et confortables pour les cycles, les cyclomoteurs et les vélos électriques avec le moins de dénivellation possible pour les déplacements quotidiens.

Le réseau cyclable cantonal permet :

- d'accéder directement aux zones centrales des localités les plus proches ;
- de relier par les itinéraires présentant un potentiel affirmé les régions entre elles, avec les autres cantons et avec la France voisine ;
- d'accéder à un moyen de transport en commun (gare, arrêt de bus) ;
- d'accéder aux équipements publics (école, sport, etc.) des centres ;
- de relier plus directement différentes localités, par exemple de mêmes groupements scolaires ;
- d'offrir, à grande échelle, des itinéraires spécifiques mettant en valeur les atouts touristiques du canton.

Le réseau cyclable cantonal est composé d'itinéraires régionaux, locaux et complémentaires :

- itinéraire régional : liaison d'importance, à l'intérieur et entre les régions ;
- itinéraire local : liaison répondant davantage à des besoins locaux ;
- itinéraire complémentaire : liaison à vocation plutôt touristique.

**VOIR
AUSSI**

Version			Adoption Gouvernement	Ratification Parlement	Approbation Conseil Fédéral
Nouvelle fiche	1	12.03.2018	25.04.2018		

ITINERAIRES CYCLABLES

M.07

2. La mise en oeuvre constructive du réseau cyclable cantonal est assurée en veillant, dans la mesure du possible, à respecter un maximum des critères prioritaires qui :
 - garantissent un axe important pour la structure régionale ;
 - permettent la pratique d'un itinéraire le plus long possible ;
 - possèdent un potentiel élevé d'utilisation quotidienne ;
 - minimisent les coûts de réalisation ;
 - constituent une amélioration de l'offre en matière de tourisme doux ;
 - optimisent au mieux la coordination avec les autres réseaux de mobilité douce (chemins pédestres, cavaliers, VTT, etc.) ;
 - garantissent la sécurité des usagers.
3. Les tracés du réseau cyclable cantonal sont indicatifs. La recherche d'un tracé optimal s'effectuera en collaboration entre les Services de l'Etat et les communes concernées. Des projets concrets peuvent s'écarter des tracés figurant sur le plan sectoriel, en respectant cependant les critères énoncés ci-dessus.
4. Les infrastructures de stationnement pour vélos doivent si possible être intégrées au réseau cyclable. De telles installations dépendent cependant des besoins locaux. Dans la conception des aires de stationnement, des aménagements de protection contre le vol et de protection contre les intempéries pour les installations principales doivent être prévus.

MANDATS DE PLANIFICATION

NIVEAU CANTONAL

Le Service du développement territorial :

- a) gère la planification cantonale du réseau cyclable et au besoin adapte les itinéraires pour autant qu'ils respectent les principes de base du plan sectoriel (PSIC). Les adaptations importantes sont soumises à l'approbation du Gouvernement ;
- b) assure la coordination des itinéraires cyclables avec les autres activités ayant un impact sur le territoire ;
- c) procède, au besoin, aux adaptations résultant de toute modification au niveau fédéral (plan sectoriel des transports) et autres bases légales ;
- d) prépare, en collaboration avec le Service des infrastructures, l'actualisation du plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC) lorsque l'apparition de nouveaux besoins la rendra nécessaire et dans le respect des bases légales fédérales et cantonales.
- e) s'assure de la mise en place de mesures d'accompagnement en particulier dans le domaine de la promotion et des services favorisant l'usage du vélo (par exemple animation, guide, plan de mobilité, locations, vélos en libre-service, vélostations, etc.).

Le Service des infrastructures :

- a) met en oeuvre le plan sectoriel des itinéraires cyclables dans le cadre de ses projets ;
- b) s'assure que les besoins des vélos sont pris en compte dans les autres projets routiers ;
- c) coordonne et assure la signalisation ;
- d) contrôle l'état d'avancement des travaux et la mise en oeuvre des éléments prévus dans le plan sectoriel, en conseillant les communes pour leurs aménagements ;
- e) assure l'entretien du réseau cantonal (balayage et fauchage) ;
- f) dialogue avec les communes sur la prise de mesures de sécurité touchant les itinéraires cyclables inscrits sur les routes communales.

ITINERAIRES CYCLABLES

M.07

NIVEAU COMMUNAL

Les communes :

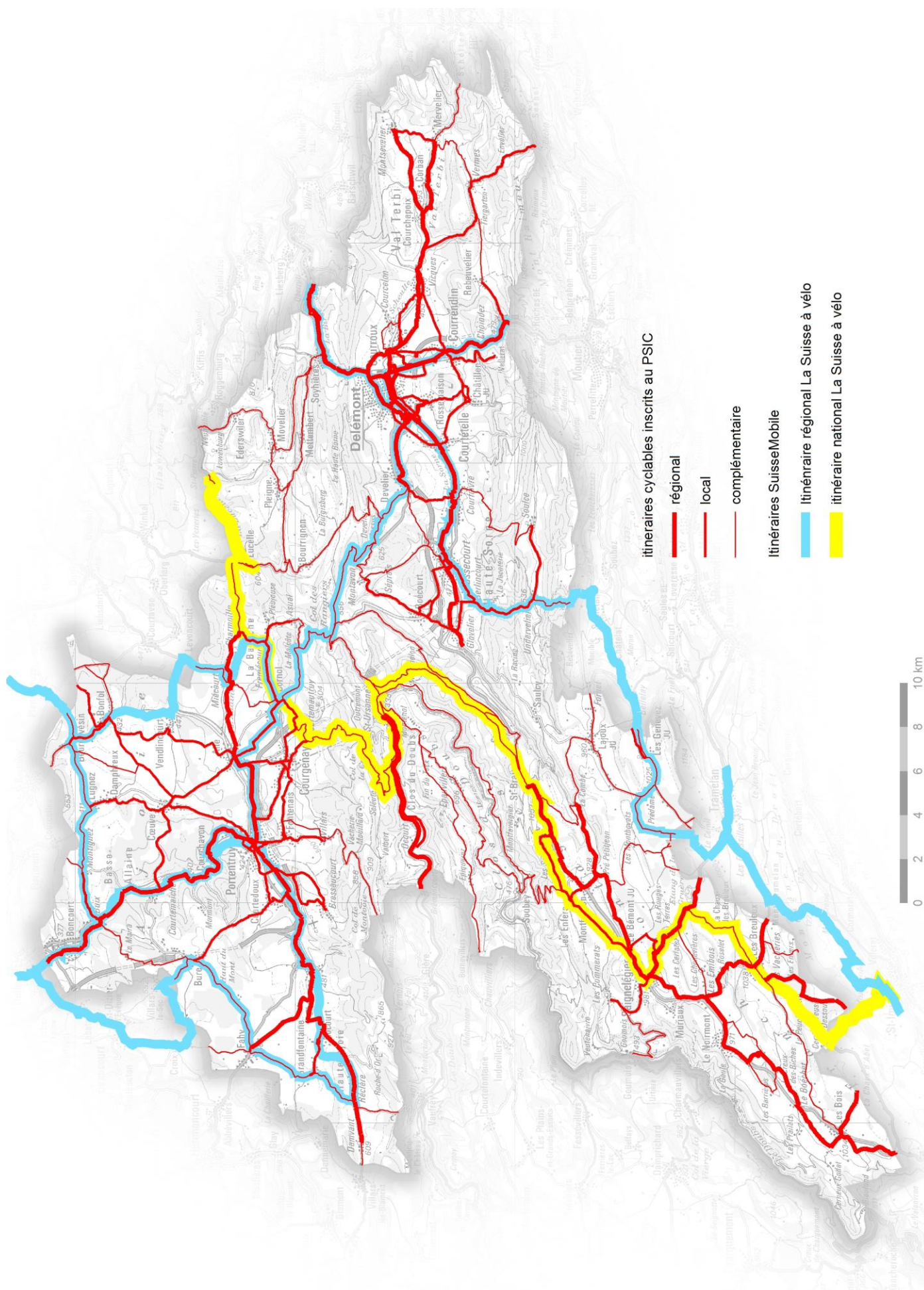
- a) intègrent la problématique des déplacements lents dans l'ensemble de leur planification, à savoir les plans directeurs communaux des circulations, le plan d'aménagement local, les plans directeurs localisés, les plans spéciaux et le réaménagement des traversées de localités ;
- b) sont responsables de la planification, de l'aménagement et l'entretien des réseaux cyclables communaux. Elles mettent à disposition des places de stationnement pour les vélos au voisinage des haltes de transports publics et à proximité des équipements publics ;
- c) collaborent à la coordination de la réalisation des itinéraires cantonaux et assurent leur maintenance ;
- d) mettent à disposition les terrains nécessaires à la réalisation des itinéraires cyclables ;
- e) adressent une revendication écrite et motivée au Service du développement territorial si elles souhaitent une adaptation du réseau ;
- f) jouent un rôle fondamental dans la mise en place des mesures d'accompagnement.

REFERENCES/ETUDES DE BASE

- Schuppisser M. et al. (Metron) (2002), Etude thématique «Mobilité et transports», Delémont: République et Canton du Jura, Service de l'aménagement du territoire.
 - Service du développement territorial et Service des infrastructures, Plan sectoriel des itinéraires cyclables du 4 juillet 2017.
-

ITINERAIRES CYCLABLES

M.07



ITINERAIRES CYCLABLES

M.07

CONTEXTE

La mobilité à vélo recèle un grand potentiel en matière de réduction des atteintes à l'environnement (pollutions sonore et atmosphérique), ainsi que d'amélioration de la santé publique (nombre croissant d'enfants et d'adultes en surpoids) et de renforcement du tourisme doux. De ce fait, elle prend de plus en plus d'importance en tant qu'alternative au trafic motorisé.

Tous les cyclistes n'empruntent pas les itinéraires cyclables au même moment et pour les mêmes raisons. Ainsi les cyclistes peuvent être divisés en trois catégories :

- les jeunes pour les trajets en lien avec l'école et les loisirs ;
- les pendulaires ;
- les amateurs de cyclisme en tant qu'activité sportive, de loisir ou de tourisme.

Les cyclistes doivent supporter certains inconvénients tels que la sensibilité aux intempéries, la faible protection en cas de choc, une voirie plutôt conçue et dimensionnée pour l'automobile. En contrepartie, ils bénéficient de plusieurs avantages tels que le faible coût d'utilisation, la possibilité de s'introduire facilement dans le trafic urbain, la facilité à stationner.

Afin de promouvoir et améliorer les conditions de déplacement à vélo, le Parlement jurassien a adopté en 1994 la loi sur les itinéraires cyclables (RSJU 722.31). Elle est accompagnée d'un plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC) qui vise à mettre en place un réseau cyclable cohérent et rendre plus confortable le trafic pendulaire entre les localités. Il définit un réseau d'itinéraires et leur hiérarchie, ainsi que les mesures à prendre pour assurer la mise en œuvre et l'attractivité des itinéraires cyclables. La première version de ce document date de 1994 et a fait l'objet de plusieurs actualisations jusqu'à aujourd'hui. En juillet 2017, une nouvelle version du PSIC a été adoptée par le Gouvernement jurassien. Considéré comme une partie intégrante du plan directeur cantonal, le PSIC est composé de deux parties :

- le plan et le rapport de synthèse comprenant les objectifs, la conception directrice et les priorités, qui constituent ensemble les documents qui lient les autorités en application des articles 8 et 9 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT, RS 700) ;
- le rapport final qui constitue une étude de base au sens de l'article 6 LAT. Il ne lie pas les autorités mais il sert de référence pour la compréhension des buts, objectifs et moyens du plan sectoriel des itinéraires cyclables.

ENJEUX

Promotion de la pratique du vélo

L'encouragement à la pratique du vélo doit être poursuivi pour tous les types d'utilisateurs, de par la réalisation d'infrastructures sûres, d'itinéraires confortables et adaptés. Le PSIC a pour but de faciliter la mise en œuvre des itinéraires cyclables face aux opportunités foncières, aux réserves affichées par certaines communes et aux différentes contraintes de faisabilité.

Accompagnement des nouveaux besoins

Il est nécessaire de développer davantage la question de la pratique du vélo à usage de loisir, cette dernière s'étant fortement développée dans le canton du Jura depuis la validation du premier PSIC. Des itinéraires régionaux et locaux SuisseMobile ont notamment été mis en place dans le canton et les demandes se sont faites plus nombreuses pour la réalisation d'itinéraires à vocation de loisirs. Des mesures d'accompagnement (promotion et services) sont également importantes pour remettre la pratique du vélo au goût du jour et donner plus efficacement lieu à un report modal vers le vélo.

ITINERAIRES CYCLABLES

M.07

Garantie d'une offre en stationnement sûre

Hormis les itinéraires en eux-mêmes, les conditions de stationnement doivent également faire l'objet d'améliorations par la mise à disposition d'infrastructures couvertes et dont la protection contre le vol est renforcée.

CHEMINS POUR PIETONS**M.08**

INSTANCE RESPONSABLE
Service du développement territorial

AUTRES INSTANCES CONCERNEES
Service des infrastructures
Office de la culture
Toutes les communes

LIGNES DIRECTRICES

MOB.2 Viser une politique de mobilité durable par une offre multimodale et performante
ECO.2 Renforcer les réseaux, les structures et l'économie touristique et appuyer ses acteurs

OBJECTIFS

- Améliorer la sécurité des piétons ;
- Prendre en considération le déplacement piéton dans les différents projets ;
- Promouvoir ce mode pour les déplacements courts.

PRINCIPES D'AMENAGEMENT

1. Les déplacements quotidiens sont facilités en assurant une bonne connexion du réseau piétonnier avec les pôles d'attraction (écoles, commerces, établissements publics, zones d'activités, équipements de sport et de loisirs, etc.) et les arrêts des transports publics.
2. Un réseau continu le plus direct possible est aménagé en combinant les chemins piétonniers séparés, les trottoirs, les voies mixtes avec modération du trafic, les passerelles ou passages souterrains, les zones piétonnes, etc.
3. Des liaisons piétonnes sûres (par rapport à la circulation motorisée et face à des agressions causées par des tiers) sont garanties pour tous les utilisateurs.
4. Le confort et l'attrait des chemins pour piétons est amélioré par :
 - un dimensionnement suffisant (largeur) prenant en compte les besoins des personnes en situation de handicap, avec une réduction des obstacles et évitant les secteurs procurant un sentiment d'insécurité ;
 - la protection contre les nuisances ;
 - un aménagement varié des tracés, tant du point de vue visuel qu'en matière de revêtements ;
 - un aménagement qualitatif des espaces publics ;
 - un soin particulier au mobilier urbain ;
 - un éclairage adéquat.
5. La coordination du réseau des chemins pour piétons est assurée avec :
 - le développement de l'urbanisation et de l'équipement des zones à bâtir ;
 - le réseau routier, les mesures de modération du trafic, les transports publics, les itinéraires cyclables et le réseau des chemins de randonnée pédestre ;
 - les chemins historiques ou sentiers à thème en les intégrant autant que possible dans le réseau des chemins pour piétons.

**VOIR
AUSSI**

Version			Adoption Gouvernement	Ratification Parlement	Approbation Conseil Fédéral
Nouvelle fiche	1	12.03.2018	25.04.2018		

CHEMINS POUR PIETONS

M.08

MANDATS DE PLANIFICATION

NIVEAU CANTONAL

Le Service du développement territorial examine le bien-fondé de la planification du réseau des chemins pour piétons dans le cadre de l'établissement des instruments d'aménagement local (plan directeur des circulations, plans spéciaux, etc.) et assure la coordination avec les autres réseaux de transport et le cadre de vie.

Le Service des infrastructures prend en compte la problématique des piétons dans tous les aménagements routiers cantonaux en milieu bâti.

L'Office de la culture est chargé de la transmission des données de l'inventaire des voies historiques de la Suisse (IVS).

NIVEAU COMMUNAL

Les communes :

- a) intègrent la problématique des chemins pour piétons dans le plan directeur communal des circulations, le plan d'aménagement local, les plans spéciaux et le réaménagement des traversées de localités ;
- b) conçoivent l'urbanisation et l'aménagement des espaces publics prioritairement en fonction des besoins de la mobilité douce ;
- c) garantissent la perméabilité du tissu urbain pour la mobilité douce et favorisent l'articulation des réseaux entre les quartiers.

REFERENCES/ETUDES DE BASE

- Burkhalter R. et al. (1988), Planification et réalisation de réseaux de chemins pour piétons. Manuel et recommandations, Berne: Office fédéral des forêts, de l'environnement et du paysage (OFEFP).
 - Lydia Bonanomi, Institut de recherche sur l'environnement construit, Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (IREC - EPFL) (1990), Le temps des rues, Lausanne: IREC-EPFL, Groupeconseil romand pour la modération de la circulation (GCR).
 - Boesch H. et al. (1983), Chemins pour piétons dans les zones d'habitation, Zurich: Association en faveur des bases légales pour les sentiers et chemins pédestres.
-

CHEMINS POUR PIETONS

M.08

CONTEXTE

Selon la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR, RS 704), les réseaux des chemins pour piétons désignent les cheminements et espaces piétons situés à l'intérieur du milieu bâti et desservant les zones résidentielles, les lieux de travail, les équipements publics, les jardins d'enfants et les écoles, les lieux de détente, les arrêts de transports publics et les centres d'achats. Ils comprennent les chemins réservés aux piétons, les zones piétonnes, les rues résidentielles et autres voies du même type, ainsi que les liaisons piétonnes empruntant les surfaces destinées au trafic mixte (transports publics, deux-roues, circulation motorisée lente dans les secteurs à modération du trafic). Par ailleurs, les trottoirs et les passages pour piétons peuvent servir de jonction.

Durant ces dernières décennies, le développement de l'urbanisation et de la motorisation s'est généralement fait au détriment des besoins du piéton. Les déplacements à pied constituent pourtant le principal « moyen de transport » à l'intérieur des milieux bâtis, aussi bien pour les loisirs que dans la vie de tous les jours, et présentent de multiples avantages. Ils sont économiques, silencieux et préservent l'environnement. L'exercice physique qu'ils impliquent a un impact positif sur la santé de la population. L'Etat jurassien entend ainsi promouvoir ce mode de déplacement pour tendre vers une mobilité durable.

Parmi les usagers de l'espace routier, le piéton est celui qui est le plus exposé à diverses influences ou risques tels que :

- les accidents en relation avec le trafic ;
- le bruit ;
- la pollution atmosphérique ;
- les intempéries ;
- les agressions causées par des tiers.

ENJEUX

Valorisation et promotion des chemins pour piétons

La planification des chemins pour piétons doit impérativement veiller à la protection des piétons, tout en fournissant un environnement aussi plaisant que possible. Le canton du Jura a élaboré une législation d'application de la loi fédérale sur les chemins piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR - RS 704) qui demande notamment aux communes d'adopter un plan directeur sectoriel des chemins pour piétons. Le plan sectoriel des transports de la Confédération est pris en considération.

Lors des projets d'urbanisation, la création de chemins pour piétons sécurisés et attractifs est encouragée. L'objectif est de maintenir et de créer des liaisons qui favorisent les déplacements piétons au cœur des localités ainsi qu'entre les quartiers résidentiels et les lieux de travail. Dans ce contexte, les nuisances liées au trafic individuel motorisé sont réduites et l'accessibilité piétonne des services et équipements publics, des commerces ainsi que des entreprises est accrue. Une coordination étroite entre chemins pour piétons et arrêts de transports publics est assurée.