

TYPE DE MANDAT: Appel d'offre sur invitation

ADJUDICATEUR, MAÎTRE DE L'OUVRAGE: municipalité de Delémont par le service de l'urbanisme et travaux publics.

ARCHITECTE: Burri et Partenaires SARL, Delémont

PARTENAIRES DU MANDAT:

URBANISME: Urbaplan, plan directeur centre gare et aide au concept.

INGÉNIEURS GÉNIE CIVIL: M. Jobin (AF Toscano) Stampbach SA, ATB Delémont.

TRAVAUX EXECUTÉS: Elaboration du concept, rapport pour projet d'agglomération à la confédération, projet d'ouvrage, devis général (parties surfaces, mobilier urbain) Pilote de projet.

DEBUT DES TRAVAUX: à définir

DURÉE DU MANDAT: 2 ans (travaux, prévisions 20 mois)

Le projet d'agglomération de Delémont présenté à la Confédération en décembre 2007, vise à coordonner au mieux urbanisation et transports.

Sur le secteur des rues du centre-gare, il a pour but d'assurer un développement cohérent de la mobilité douce et un respect des contraintes architecturales et urbanistiques existantes.

Dans ce contexte, le projet imaginé s'inscrit dans la continuité du développement de la Ville de Delémont en redéfinissant les rues et les secteurs stratégiques du centre-gare avec un concept précis et des aménagements propices à l'amélioration du cadre et de la qualité de vie des usagers. Une place prioritaire est donnée, dans ce sens, à la mobilité douce en général.

#### DONNÉES DE BASE DU PROJET

Le projet s'inscrit dans le périmètre du mandat défini dans le cahier des charges comprenant l'avenue de la Gare, la rue de la Molière, le Quai de la Sorne, la route de Moutier, le passage de la Maltière.

Le chemin de Bellevoie est également abordé en rapport au concept de circulation retenu.

Il s'agit de valoriser les axes principaux des rues du centre-gare et de mettre en avant le potentiel de chaque espace par le développement intégrant :

- La circulation des automobiles et la desserte des commerces, restaurants et logements du centre.
- La mobilité douce, la promotion de la sécurité et du confort des usagers.
- Des espaces publics favorables à la qualité de vie des habitants et des visiteurs, mais aussi et surtout à l'essor des activités économiques en général et commerciales en particulier.

#### PROBLÉMATIQUE

Actuellement, les rues et les espaces publics sont prioritairement dédiés au trafic motorisé. Les rues et carrefours témoignent encore du temps où le transit à travers la ville devait s'effectuer par le centre-gare. Depuis quelques années, la route de distribution urbaine (RDU) en 1999 et la Transjurane en 2005, entre les échangeurs de Delémont Est et Ouest, offrent des alternatives de choix pour le trafic de transit.

Cependant, nombreuses sont encore les personnes transitant à travers le centre-gare et ce plus par habitude que par gain de temps.

Aussi, les axes piétonniers et cyclables, peu visibles et diffus, sont sous dimensionnés et manquent de linéarité, sur le tracé de la gare à la Vieille Ville par exemple. Les cheminements sont interrompus par les différentes routes et les emplacements des passages piétons sont implantés en fonction du trafic et non des tracés piétonniers. La présence des écoles à l'extrémité Nord du périmètre d'étude appelle aussi à une revalorisation de la mobilité douce et de la sécurité des écoliers en particulier. A noter également que le mobilier urbain est disparate et sans identité particulière.





La situation actuelle impose la mise au point d'un nouveau concept de circulation qui permette de supprimer le trafic de transit et de réduire la perméabilité du centre-ville en général. L'un des objectifs principaux est de revaloriser les espaces publics en général et, en particulier, les tracés piétonniers, ainsi que de définir ou de renforcer ces axes. Le premier axe majeur est celui de l'avenue de la Gare. Avec un langage urbain, il reste la colonne vertébrale du développement des rues du centre-gare. La densité du bâti et sa géométrie pourraient être renforcées en complétant les friches urbaines, en particulier sur le secteur Nord de l'avenue, mettant ainsi à profit un pôle de développement fort pour les commerces et les activités de la ville. Le second parcours est sensiblement différent. Dans un cadre plus pittoresque se dessine un cheminement de la Place de la Gare jusqu'à la Vieille Ville. Passant par les perméabilités transversales des rues ou le long de la Sorne, il se prédestine à des aménagements plus paisibles où il serait agréable de s'arrêter et se reposer.

Le projet s'articule ainsi entre ces deux parcours qui possèdent chacun leur propre identité et leur fonction particulière. Le traitement de surface (largeur de rue) ne représentera pas forcément le statut de la rue, dans le but de garder en tout temps une flexibilité maximale et des possibilités de réversibilité. Il sera cependant tenu compte des vitesses de circulation réduites dans l'élaboration des détails et gabarits admis.

#### PRINCIPES DE CIRCULATION

L'un des enjeux prioritaires du projet est de supprimer le trafic de transit à travers le centre de Delémont. La perméabilité automobile actuelle est trop permissive et doit être réduite pour diminuer le trafic et abaisser le niveau sonore qui en résulte.

Le plan directeur communal a servi de base pour l'élaboration du concept de circulation à travers les rues du centre-gare. La Ville de Delémont possède à présent deux routes de déviation à l'extérieur de la ville. En empruntant les différents itinéraires de transit possibles, par l'autoroute, par la RDU ou par le centre de la ville, il s'avère que les temps de parcours sont identiques. Cependant, au niveau de la sécurité et des nuisances engendrées, le transit par l'autoroute ou par la RDU sont bien plus favorables.

La variante retenue se veut moins perméable que la situation actuelle afin de réduire le nombre de véhicules dans le centre-gare. La restriction de trafic souhaitée permettra également de réduire les nuisances sonores et d'atteindre les objectifs du cadastre du bruit en évitant de devoir prendre des mesures d'assainissement actives, telles que le remplacement des fenêtres ou la création de murs anti-bruit. L'ensemble des rues seront traitées en zone rencontre, limitées à 20 km/h. Certaines rues seront réglementées; il est toutefois prévu que les commerces et autres établissements restent accessibles, en particulier pour les livraisons et les riverains.