

# Étude de corridor de la N18

## Bienvenue au premier forum !








# Mot de bienvenue

- Participants au forum
- Représentants des communes et des cantons, membres du comité d'organisation de l'étude de corridor
- Représentants de l'OFROU
- Mandataire étude technique (Infras / moveIng)
- Mandataire modération (Kontextplan)

1  
2  
3  
4  
5



# Déroulement de la soirée

-  1. Mot de bienvenue
2. Conditions-cadres et méthodologie des études de corridor, questions
3. Procédure et état d'avancement de l'étude de corridor de la N18, questions
-  1<sup>er</sup> Feedback : points faibles, objectifs et besoins d'intervention
-  4. Stratégies de solution globales selon la méthodologie des études de corridor
-  2<sup>e</sup> Feedback : solutions possibles
5. Évaluation et perspectives
-  **Apéritif**



# Objectifs de la soirée

- Présenter les objectifs et le déroulement de l'étude de corridor.
- Fournir des informations concernant l'état d'avancement de l'étude de corridor de la N18.
- Partager les résultats pertinents de l'enquête.
- Répondre aux questions sur le contenu présenté.
- Recueillir les commentaires concernant les points faibles, les besoins d'intervention et les objectifs.
- Recueillir les commentaires concernant les solutions possibles.

1

2

3

4

5



# Déroulement de la soirée



1. Mot de bienvenue

**2. Conditions-cadres et méthodologie des études de corridor, questions**

3. Procédure et état d'avancement de l'étude de corridor de la N18, questions



1<sup>er</sup> Feedback : points faibles, objectifs et besoins d'intervention



4. Stratégies de solution globales selon la méthodologie des études de corridor



2<sup>e</sup> Feedback : solutions possibles

5. Évaluation et perspectives



Apéritif

1

2

3

4

5

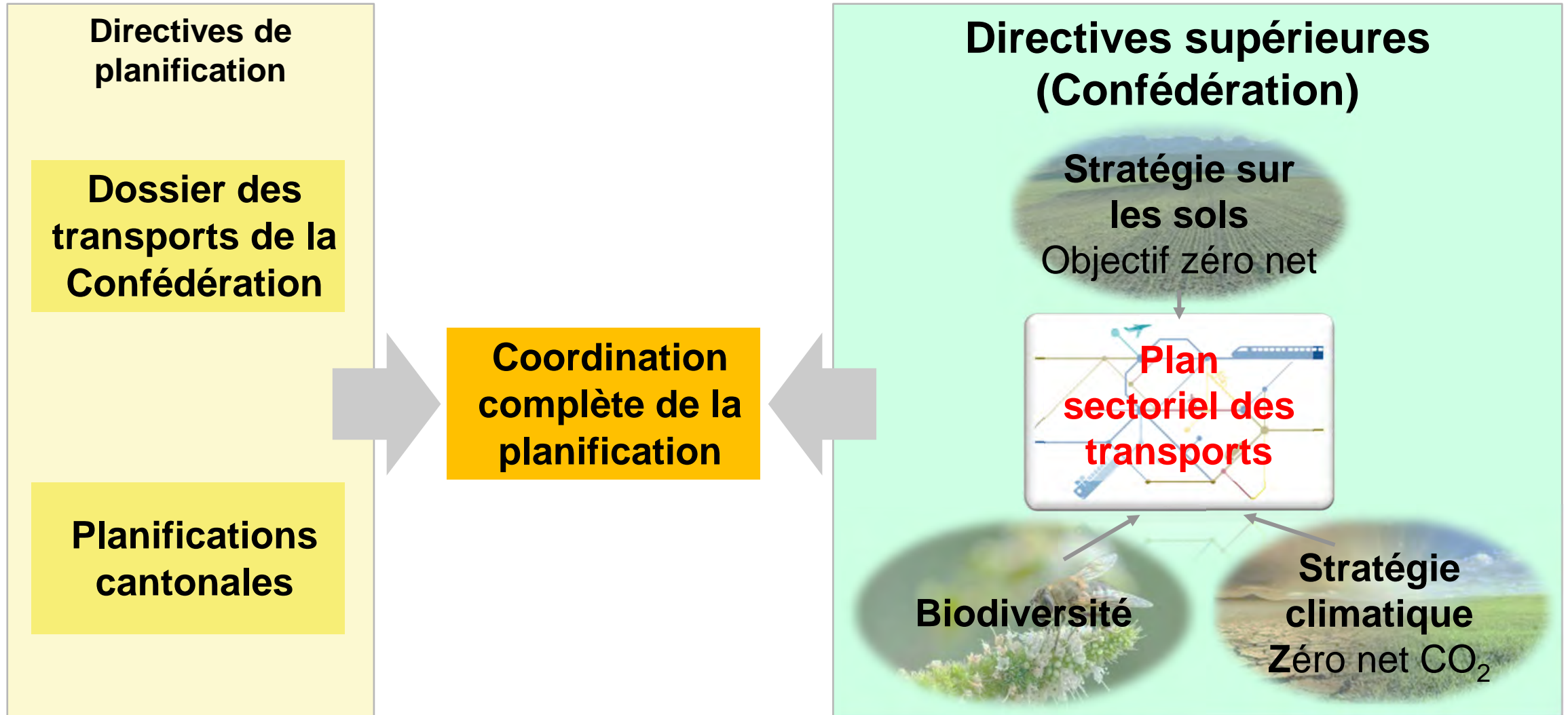
# Le long chemin vers la réalisation...



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



# ... avec une coordination complète de la planification





# Situation particulière du dernier programme

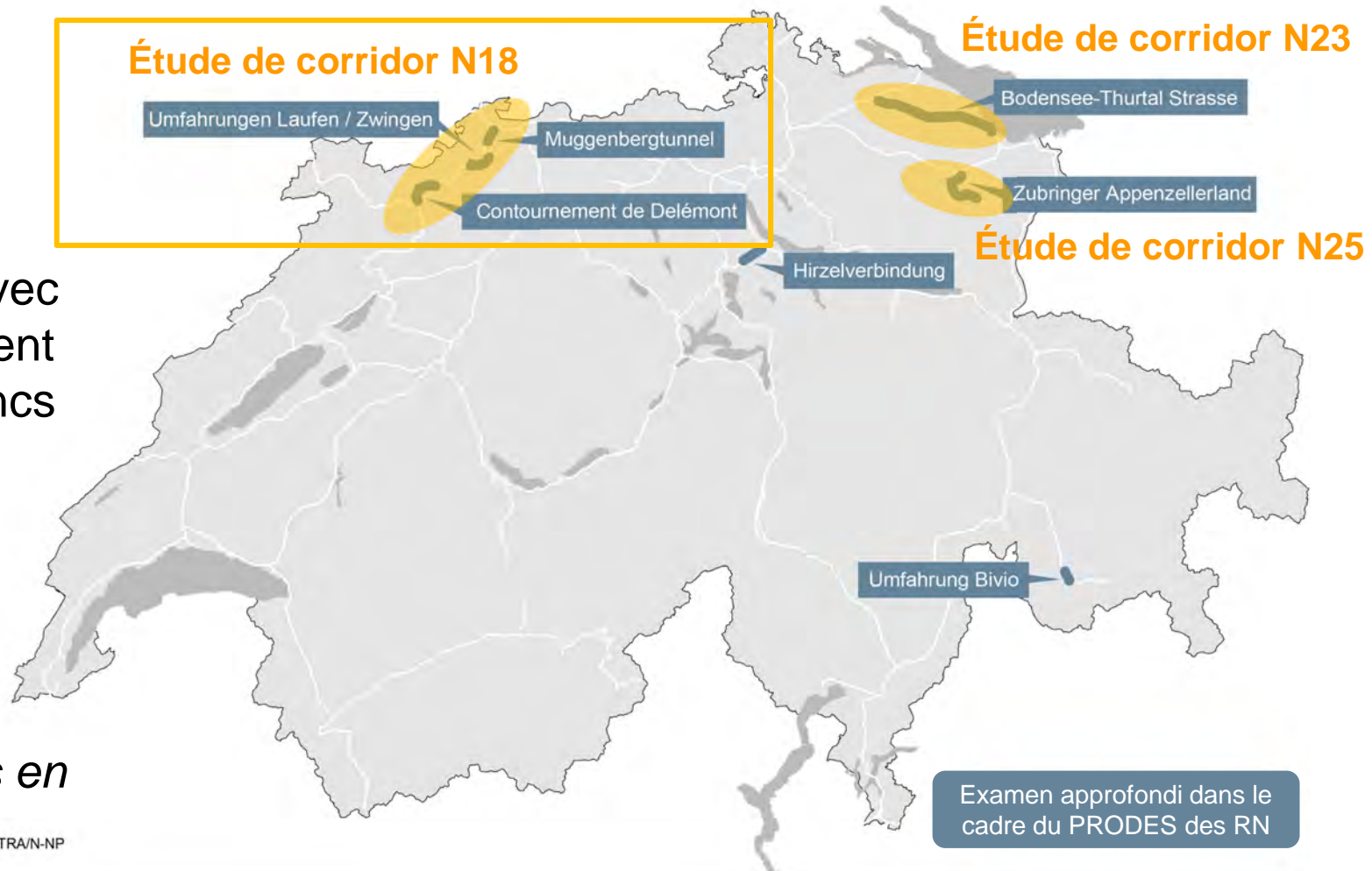
## En 2020, reprise de :

- 400 km de routes cantonales environ, comprenant
- 16 projets d'extension, avec un volume d'investissement d'env. 10 milliards de francs

## Décisions de 2023 :

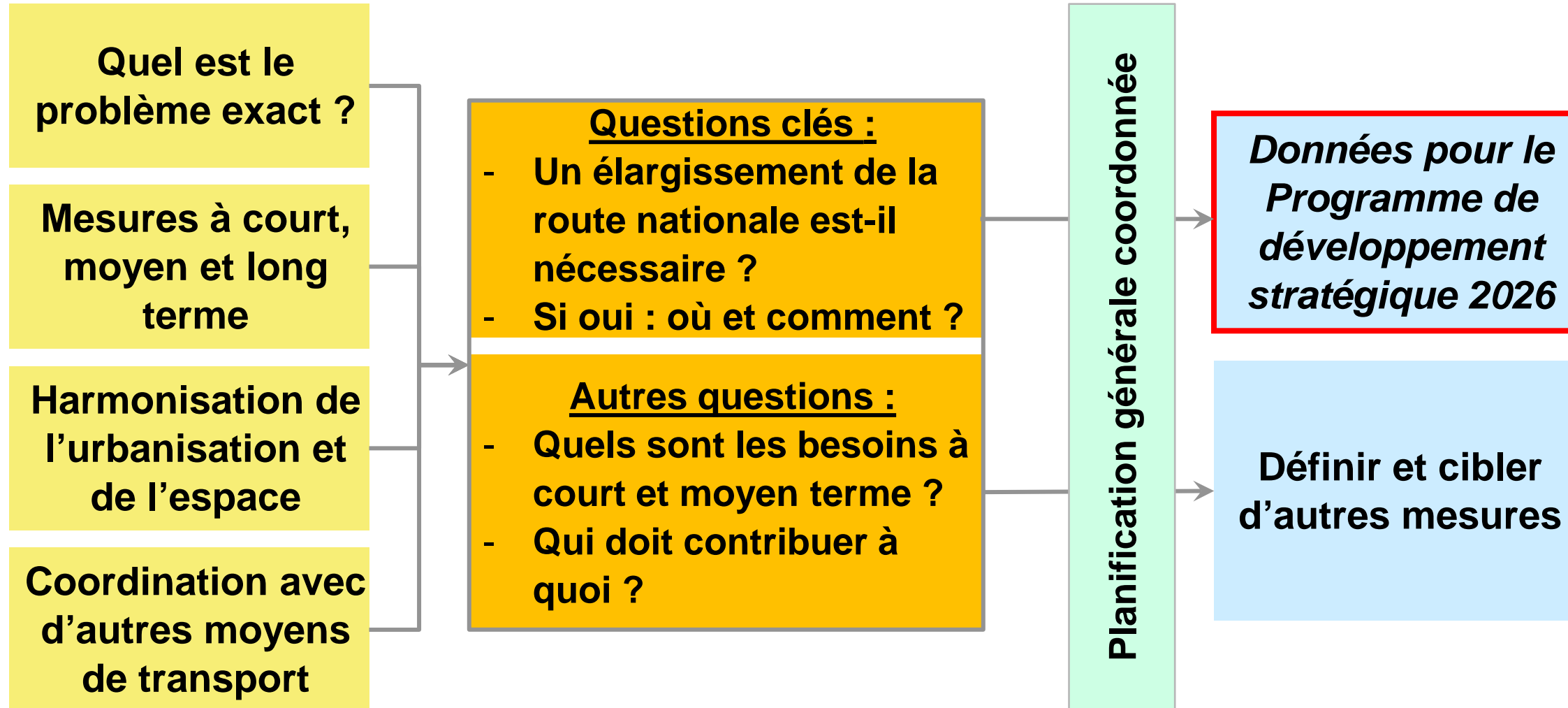
- 3 projets adoptés
- 6 projets non poursuivis
- 7 projets à examiner plus en détail (voir illustration)

©ASTRA/N-NP





# Objectif de l'étude de corridor





# Conception de solutions possibles (principe)

Mesures	court terme	moyen terme	long terme	Responsable (globalement)
Trafic cycliste et piéton N18	3 - 5	5 - 10		Confédération
Trafic cycliste et piéton (autre)	3 - 5	5 - 10		Canton, communes
Coordination du développement territorial		5 - 10	10 - 20	Canton, communes
Offre de TP (route)	5 - 10	10 - 15		Canton, Confédération
Offre de TP (rail)		10 - 15	> 25	Canton, Confédération
TIM sur la N18	3 - 5	5 - 15		Confédération
<i>Extension(s) de la N18</i>			> 25	<i>Confédération ; PRODES-RN</i>

## Conception de solutions =

... déclaration d'intention commune

... ensemble de mesures adaptées pour améliorer la situation

... attribution des responsabilités

... base pour les aménagements routiers à long terme dans le PRODES-RN



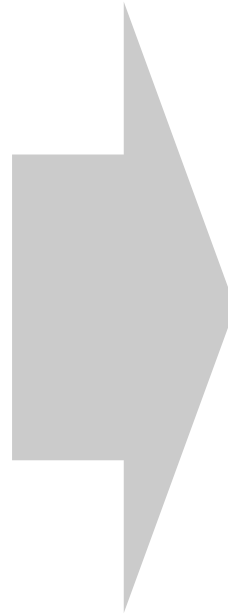
# Cadres pour la mise en œuvre

**Grande complexité**

**Un long passé**

**Attentes élevées dans la région**

**Résultats attendus au second semestre 2024**



**Prendre du recul :  
«De l'ensemble au particulier»**



**S'appuyer sur ce qui existe déjà**



**Adopter une approche nette et méthodique**

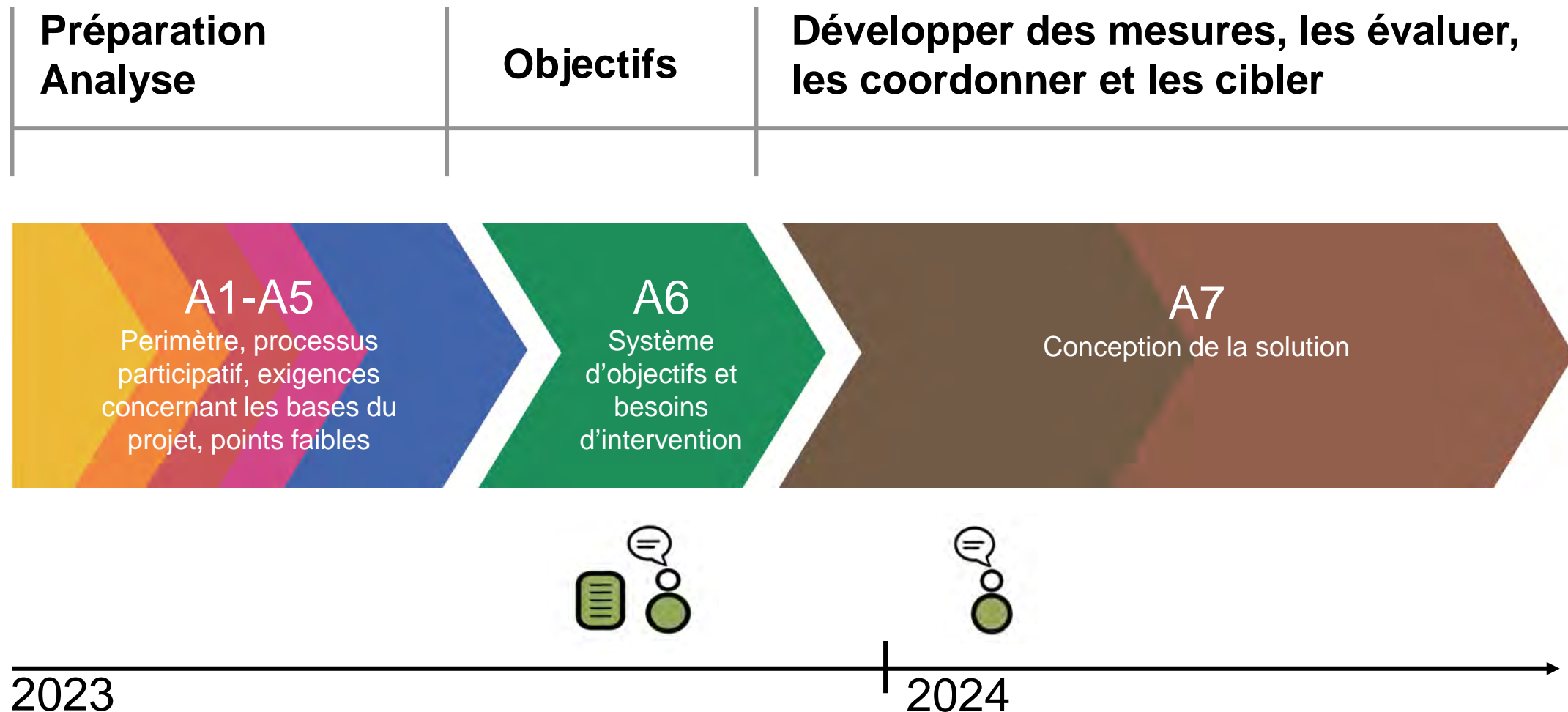


**Ouvert quant aux résultats**

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



# Déroulement d'une étude de corridor





# Données de l'enquête

Personnes pouvant participer 64

Réponses reçues 49

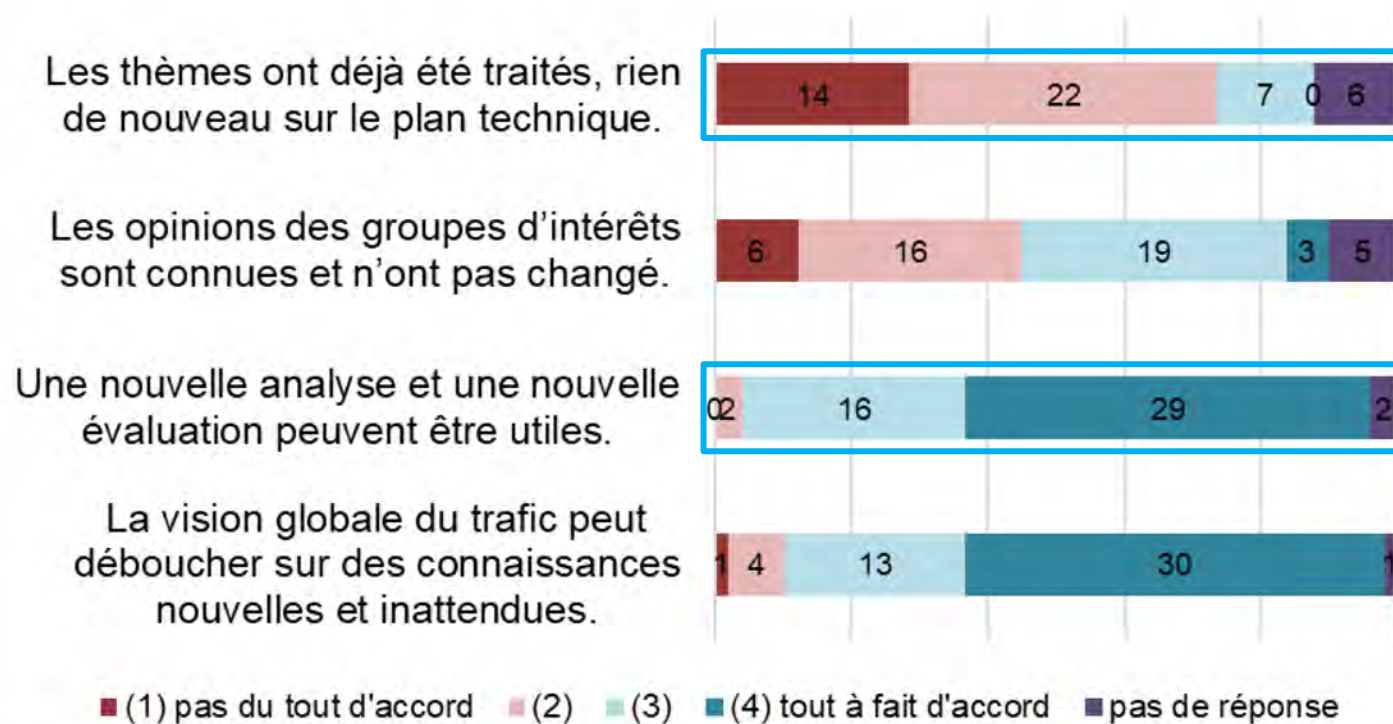
**Taux de participation 77 %**

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



# Enquête : avis concernant l'étude de corridor

Une forte majorité estime qu'il est possible de trouver de nouvelles solutions sur le plan technique. Plus de 90 % des sondés sont favorables à une nouvelle analyse et à une réévaluation.



1

2

3

4

5



# Questions



1

2

3

4

5



# Déroulement de la soirée



1. Mot de bienvenue

2. Conditions-cadres et méthodologie des études de corridor, questions

**3. Procédure et état d'avancement de l'étude de corridor de la N18, questions**



1<sup>er</sup> Feedback: points faibles, objectifs et besoins d'intervention



4. Stratégies de solution globales selon la méthodologie des études de corridor



2<sup>e</sup> Feedback: solutions possibles

5. Évaluation et perspectives



Apéritif

1

2

3

4

5



# Définition du périmètre



1

2

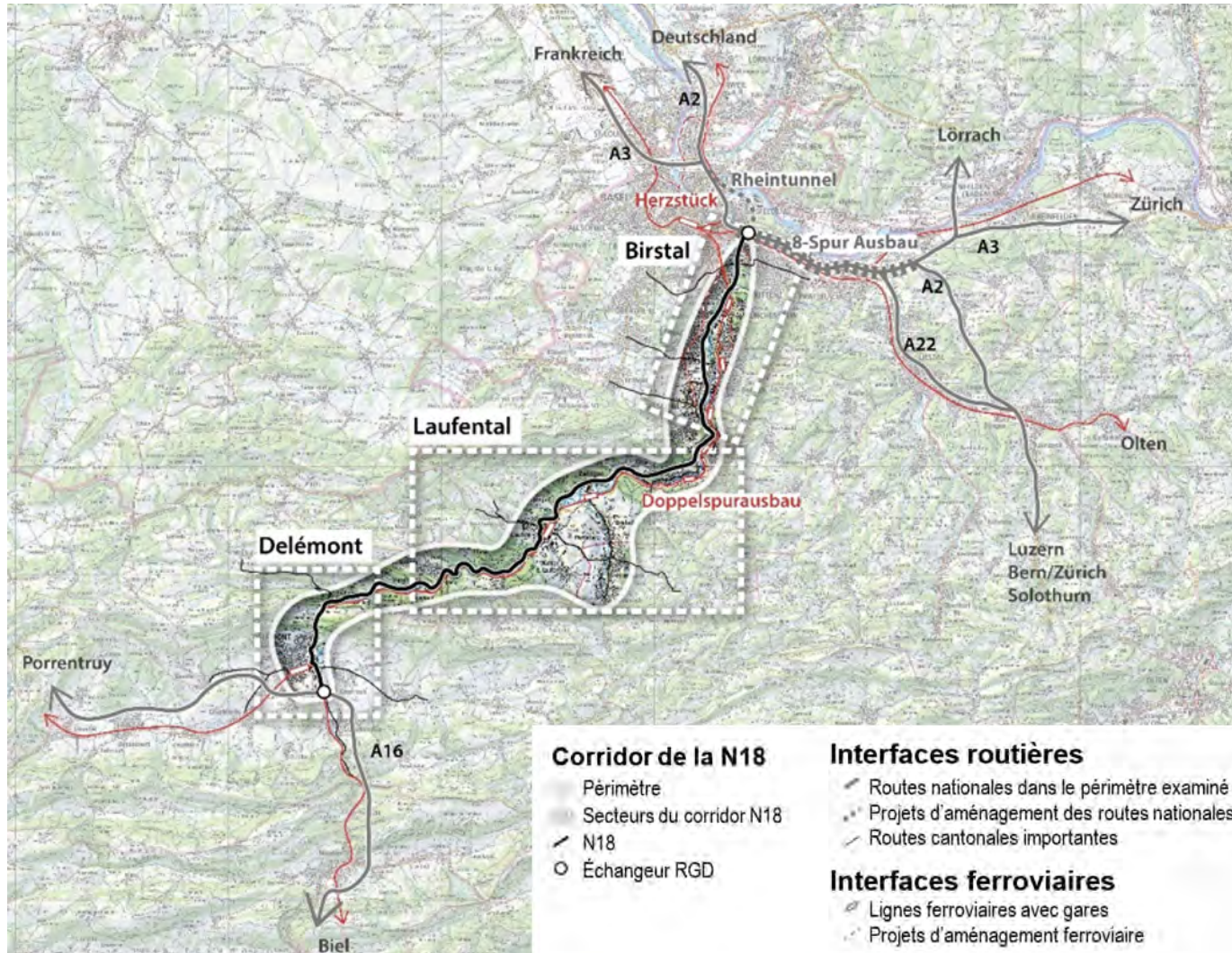
3

4

5



# Définition du périmètre



- Le périmètre de planification, intègre les principales vallées latérales de la N18 actuelle.
- Corridor caractérisé par deux agglomérations à chaque extrémité, ainsi que par quelques villes et villages de taille moyenne, des zones commerciales et industrielles, des surfaces agricoles et un paysage fluvial.
- Trois secteurs (Delémont, Laufonnais et vallée de la Birse).



# Définition du processus participatif



1

2

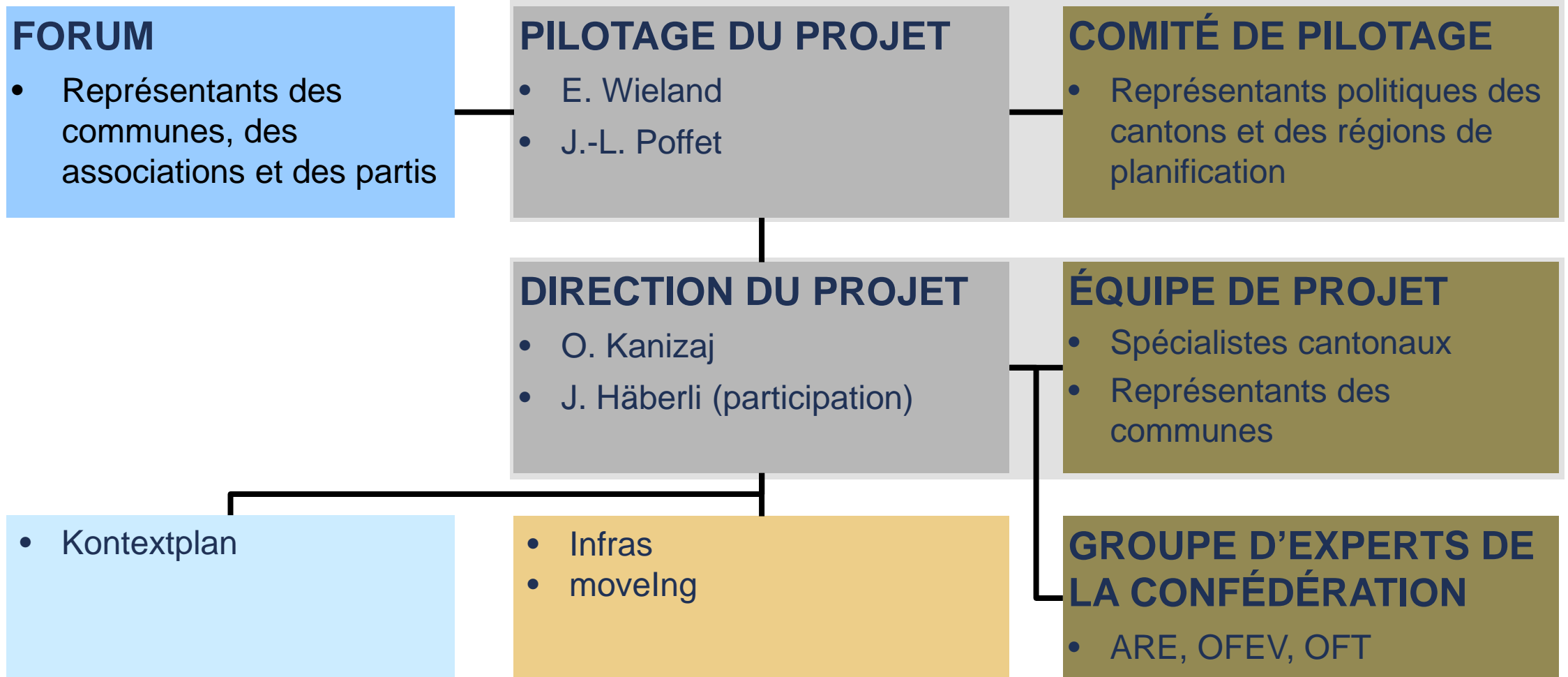
3

4

5



# Organisation de l'étude de corridor de la N18



1

2

3

4

5



# Exigences pour le corridor de la N18



1

2

3

4

5



# Exigences spécifiques au corridor

- Assurer ou améliorer la fonctionnalité des réseaux de transport principaux et la liaison entre Delémont et Bâle : *route et rail*
- Valoriser les centres (régionaux) : *Delémont, Laufon, Breitenbach, Aesch, Dornach*
- Limiter le mitage dans les espaces « intermédiaires » : *Laufonnais et alentours de Delémont*
- Assurer l'accessibilité des pôles d'activités, tenir compte de l'accroissement constant de la coopération économique entre Delémont et Bâle
- Augmenter la part des transports publics dans la répartition modale : *mise en valeur des aménagements ferroviaires*
- Encourager les déplacements à vélo et à pied : *potentiel considérable et encore inexploité de l'axe N18 pour le trafic cycliste quotidien*
- Améliorer la fonction de mise en réseau écologique : *faune et flore, animaux sauvages*
- Préserver le paysage : *constructions sans incidences majeures*

1

2

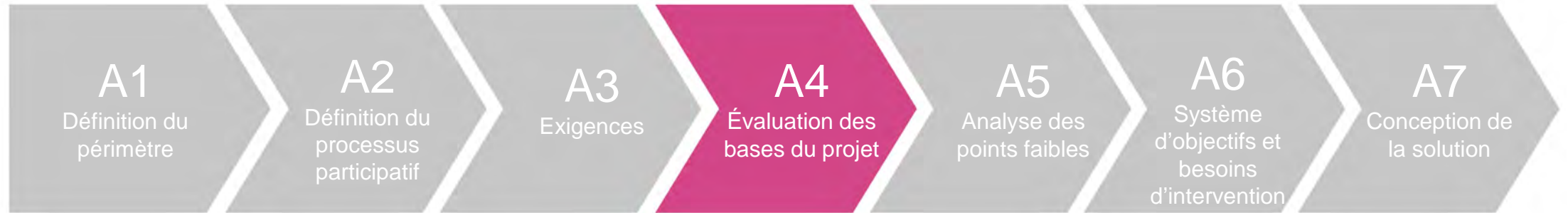
3

4

5



# Évaluation des bases du projet



1

2

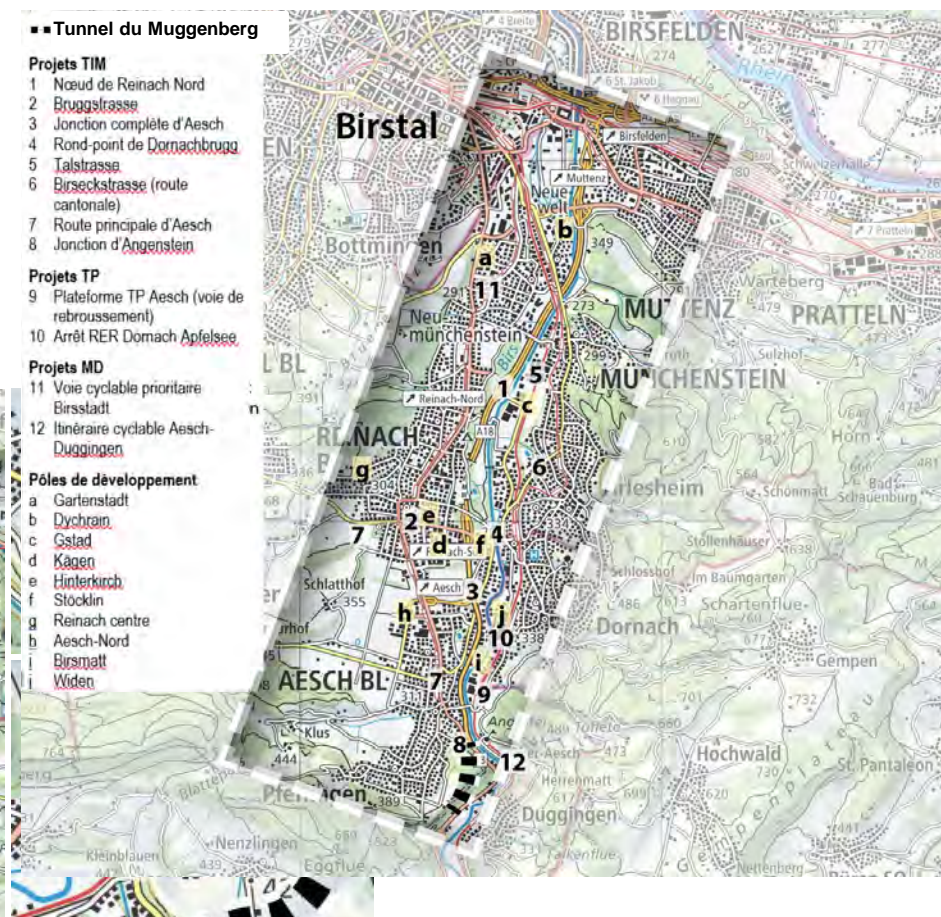
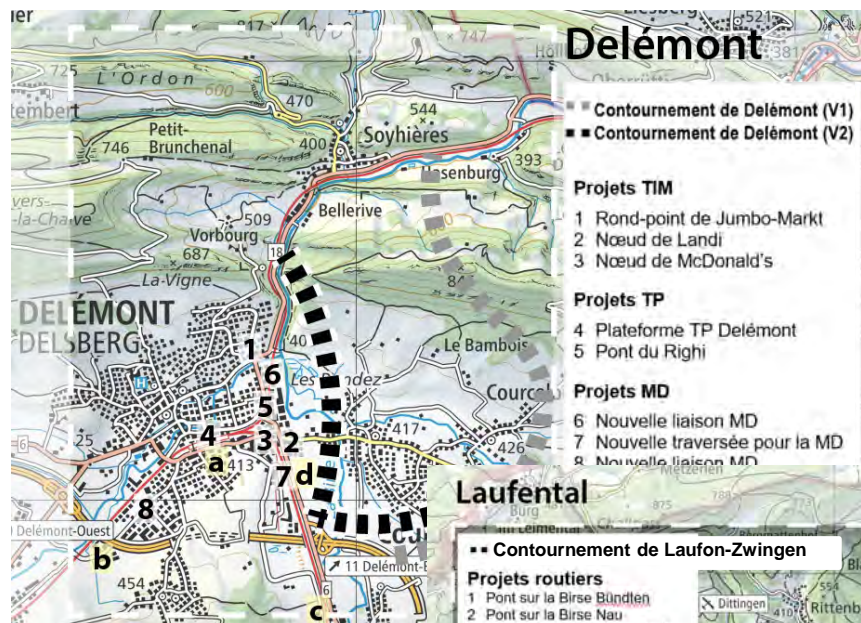
3

4

5



# Aperçu des planifications antérieures



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



# Analyse des points faibles



1

2

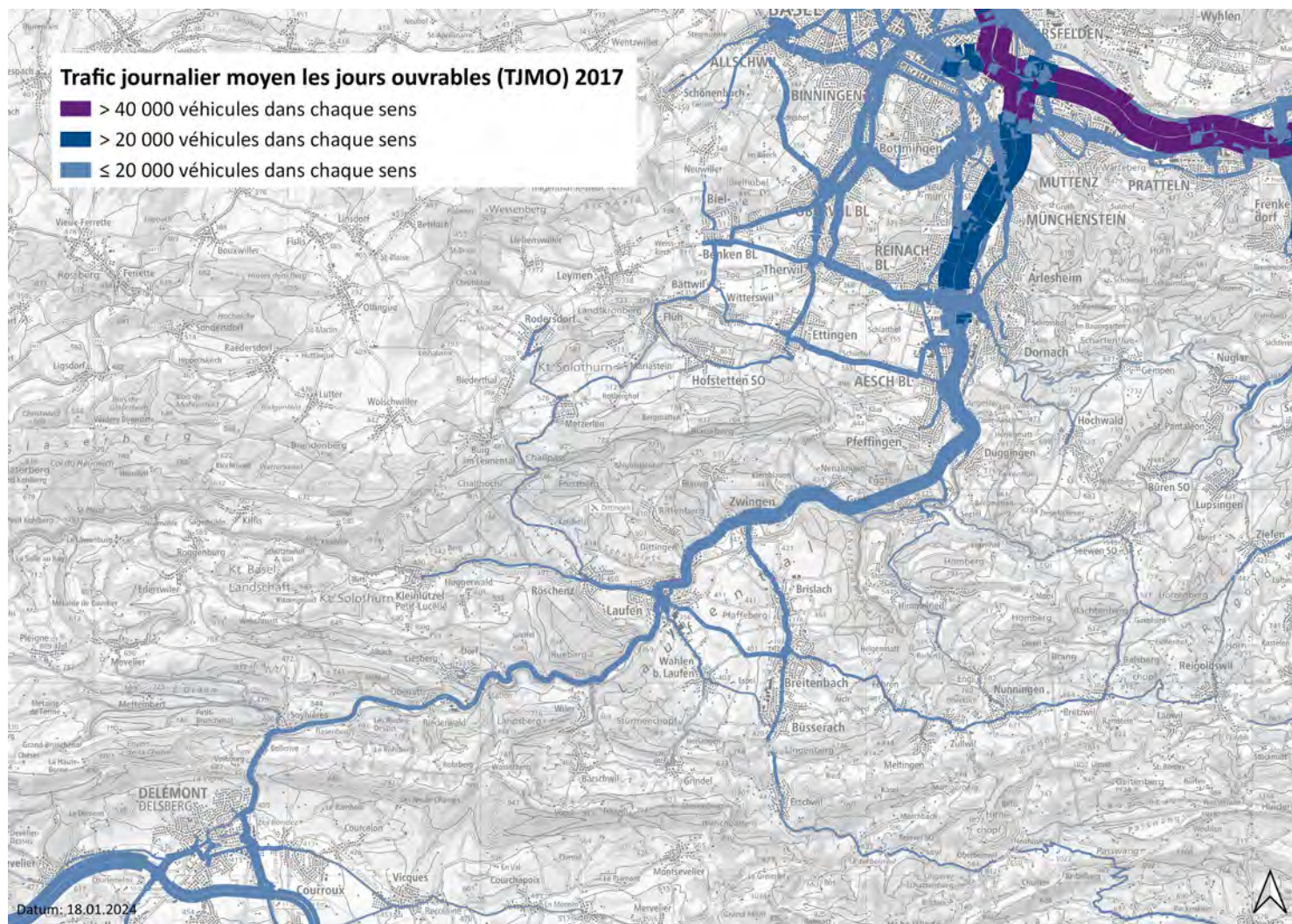
3

4

5



# Points faibles pour le trafic individuel motorisé

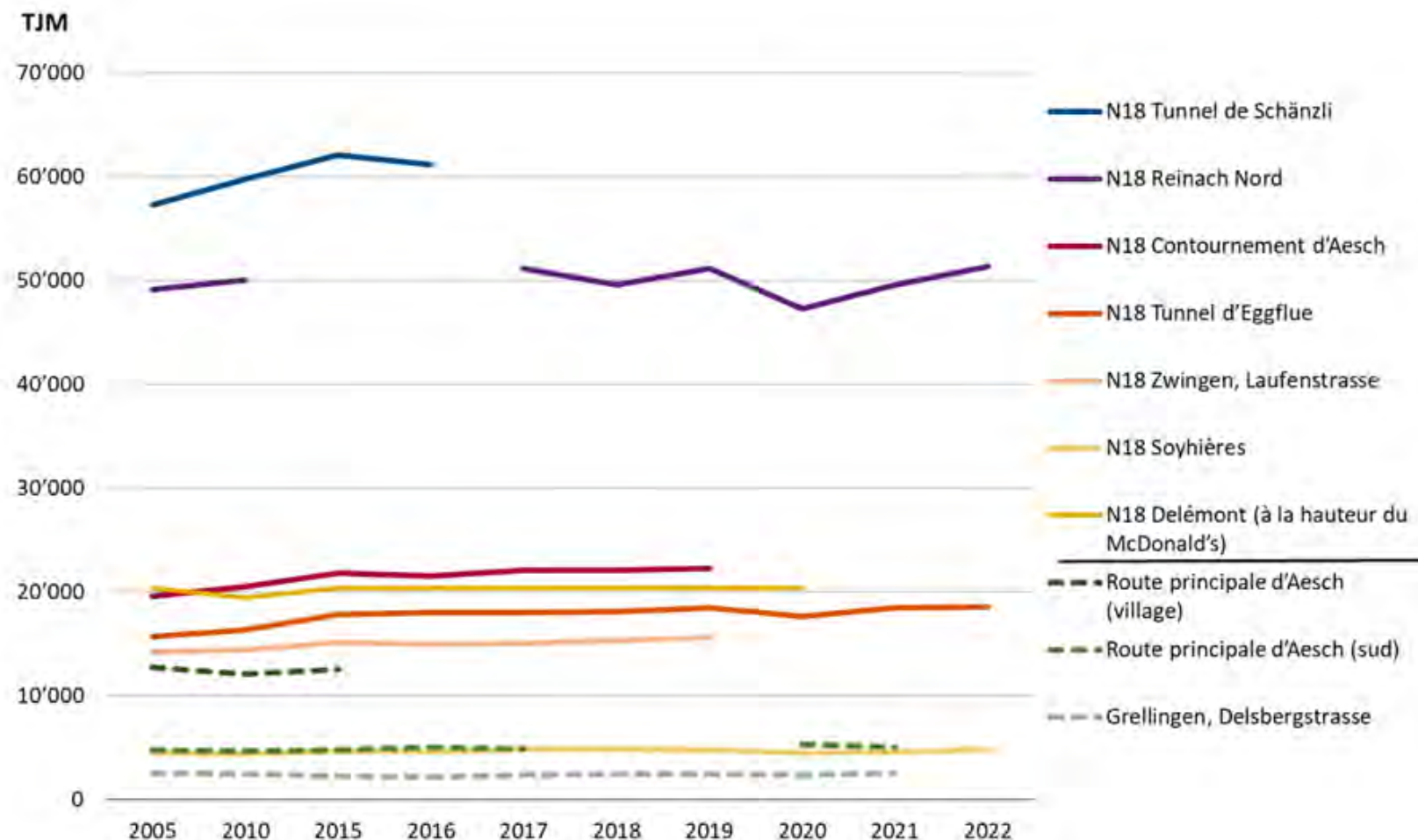


- Plus on s'approche de la ville de Bâle, plus le volume de trafic est important
- Peu de trafic de transit à travers le périmètre entre Delémont et Bâle
- Part du trafic de marchandises pas beaucoup plus élevée que sur d'autres tronçons de RN. Présence toutefois de nombreux trains routiers, en raison du trafic de transit, qui influencent négativement la perception subjective.

1  
2  
3  
4  
5



# Points faibles pour le trafic individuel motorisé





- Croissance du trafic globalement modérée, plus forte dynamique dans la vallée de la Birse

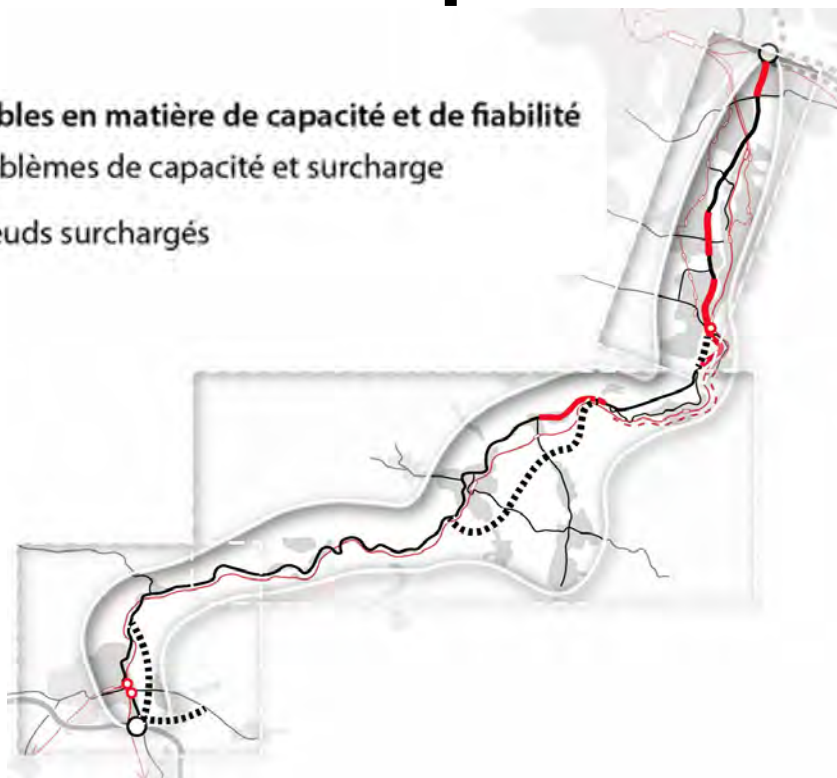


# Points faibles pour le trafic individuel motorisé


## Points faibles en matière de capacité et de fiabilité


 Problèmes de capacité et surcharge

 Nœuds surchargés



## Points faibles en matière de sécurité routière

 Points noirs

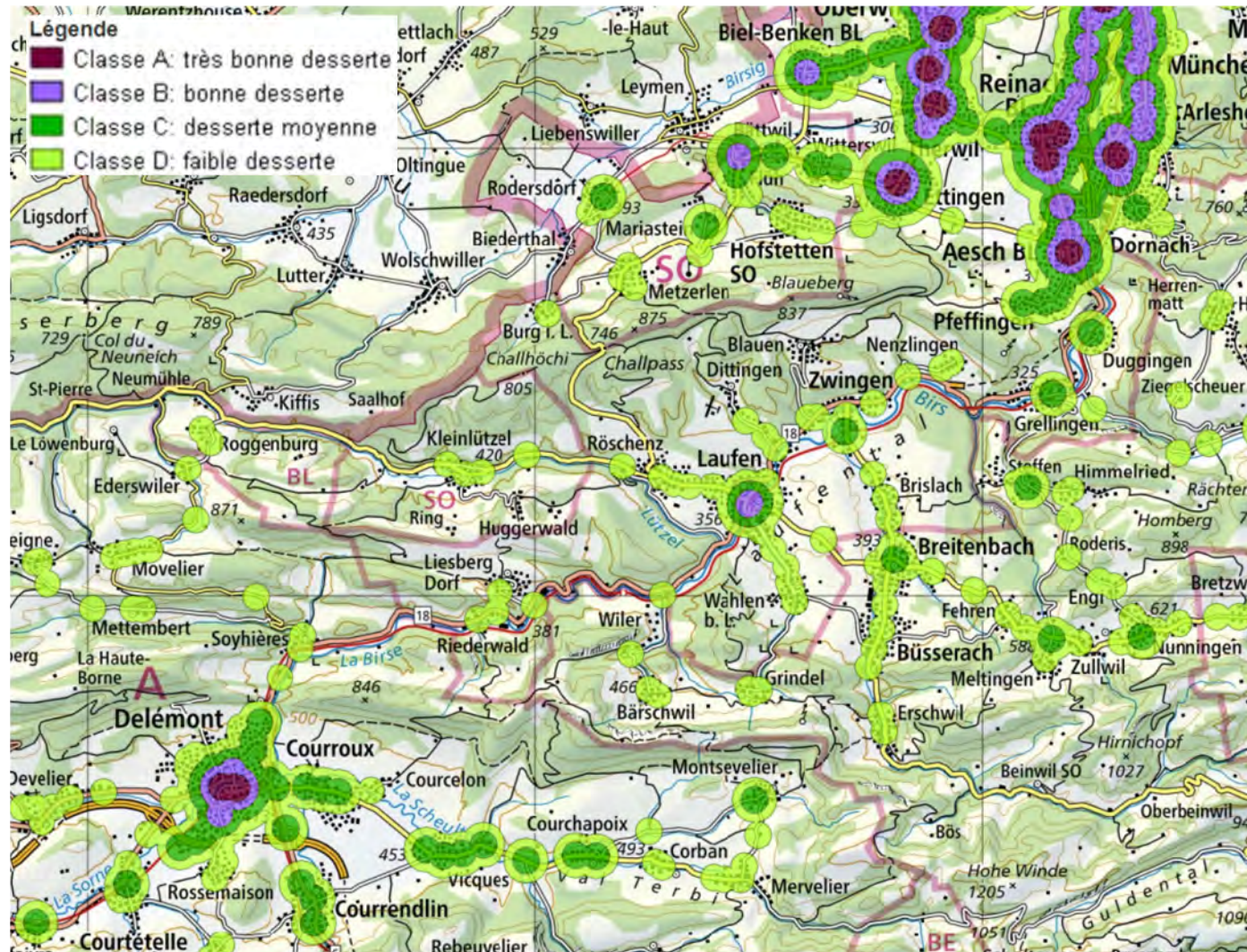
 Taux d'accidents élevés



- Engorgements aux heures de pointe : en particulier Delémont, Eggflue Sud, Angenstein et jonctions dans la vallée de la Birse
- Traversées de localités surchargées : Delémont Est, Laufon, Zwingen, (Aesch)
- Quatre points noirs (concernent principalement le trafic individuel motorisé) : secteur de Grellingen Ouest, carrefour d'Angenstein, tronçon nord de l'autoroute dans le secteur des jonctions de MuttENZ Sud et MuttENZ Nord



# Points faibles pour les transports publics




- L'offre ferroviaire dans le corridor de la N18 est aujourd'hui à la limite de sa capacité. Fort développement prévu d'ici 2030 (cadence d'1/2h pour le trafic longue distance, cadence d'1/4h pour le RER jusqu'à Aesch).
- Dès qu'un changement de train/bus est nécessaire (vallées latérales), le temps de trajet en TIM est plus avantageux.
- La part des transports publics est généralement plus importante dans les agglomérations et plus faible dans les zones rurales.

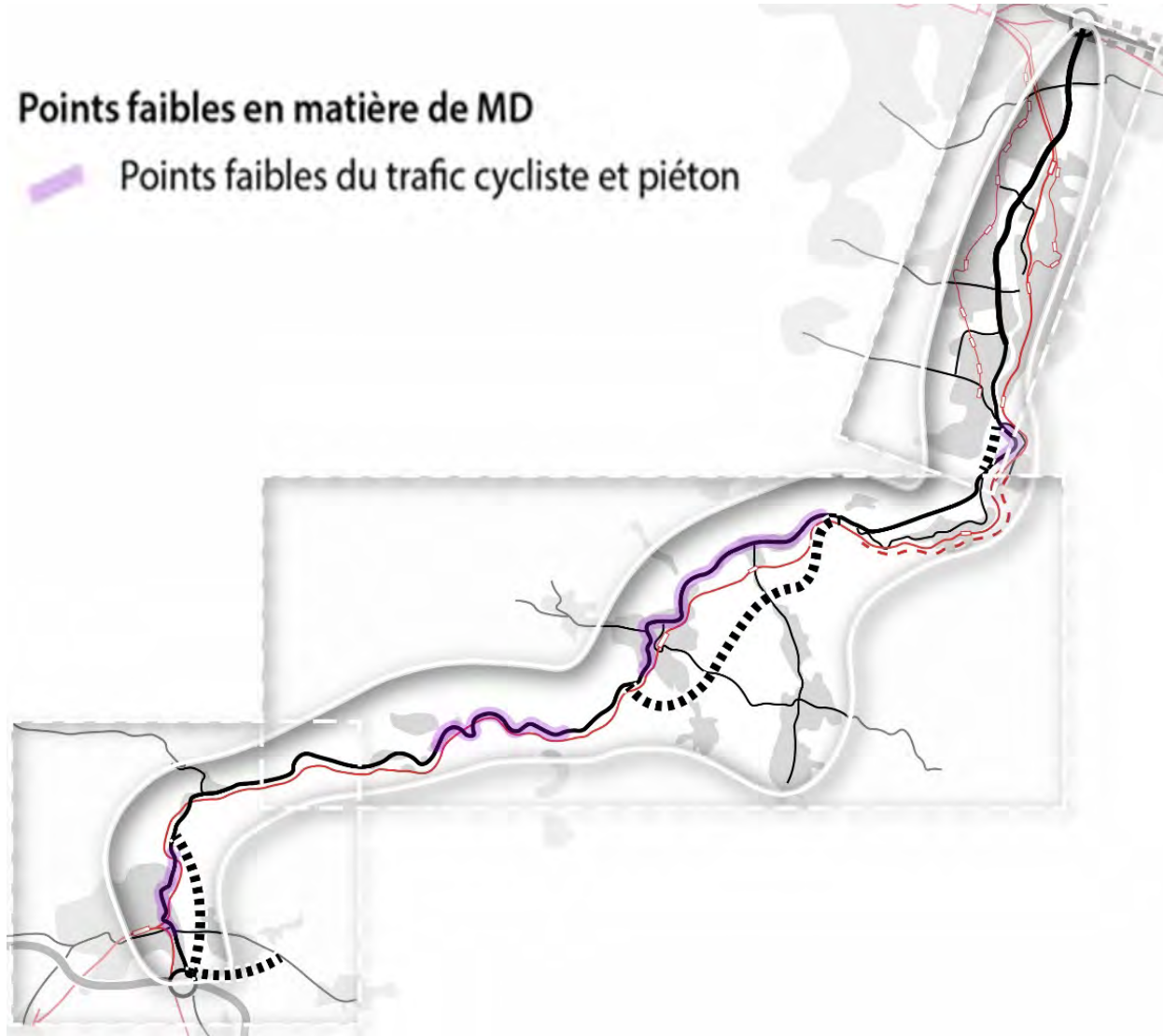
1  
2  
3  
4  
5



# Points faibles pour le trafic cycliste et piéton

Points faibles en matière de MD

 Points faibles du trafic cycliste et piéton



- **Trafic cycliste** : lacunes dans le réseau sur certains tronçons et fortes perturbations dues à la circulation en trafic mixte et à l'étroitesse des bandes cyclables sur la N18
- **Mobilité piétonne** : parfois d'importantes perturbations le long des traversées de localités très chargées (Delémont, Laufon et Zwingen)
- **Piétons et cyclistes** fortement impliqués dans les accidents à l'intérieur des localités

1

2

3

4

5



# Enquête : commentaires choisis

1/2

## • Aménagement et amélioration du réseau cyclable

« Sur les routes très fréquentées, voie séparée pour les vélos/vélos électriques »

« Suffisamment de places de stationnement B+R sécurisées dans les gares »

« Voies cyclables séparées avec des normes d'aménagement adéquates »

« Voies cyclables directes pour les pendulaires »

## • Soucis en matière de sécurité des voies cyclables

« Manque de voies cyclables à l'écart de la route ou de bandes cyclables marquées en continu sur la route »

« Promouvoir le vélo sans pénaliser les piétons »

« Vitesses élevées du TIM et des camions, manque de voies cyclables sûres »

1

2

3

4

5



- **Manque d'infrastructures pour les piétons**

« ..... aménagement de l'espace routier largement inadapté.... »

« Il faut aménager des traversées de la N18 dans les petits villages. »

« Itinéraires adaptés aux familles et aux personnes âgées »

- **Trottoirs trop étroits**

« ..... largeur des trottoirs nettement insuffisante.... »

« ..... suffisamment d'espaces piétonniers assez larges.... »

1

2

3



4

5



# Points faibles pour le domaine bâti et le bruit

## Points faibles en matière d'urbanisation et de bruit

-  Altération de la structure urbaine (faible – élevée)
-  Lacunes au niveau de la desserte des régions d'emploi



- À **Delémont**, fortes perturbations dans les zones d'habitation le long de la tangente urbaine ; développement des zones d'emploi de plus en plus affecté à mesure que l'on se rapproche du centre (Gare-Sud).
- Dans le **Laufonnais**, fortes perturbations dans la traversée des localités de Laufon et Zwingen ; inscriptions importantes à l'ISOS pour le centre régional de Laufon, quelques perturbations dans les zones d'habitation et d'emploi.
- Dans la **vallée de la Birse**, malgré la forte densité de population, zones résidentielles et zones d'emploi peu affectées en raison de la séparation de la N18.

1

2

3

4

5



# Points faibles pour le paysage et l'écologie

Conflits d'objectifs potentiels au niveau du paysage et de l'écologie (lors de l'aménagement du réseau)

- Corridors à faune affectés
- Réserves naturelles
- IFP et zones prioritaires « paysage »



- À **Delémont**, le tracé actuel de la N18 ne porte pratiquement pas atteinte à l'écologie. Cependant, les zones protégées qui bordent la route sont pour certaines d'importance nationale.
- De grandes parties du **Laufonnais** sont considérées comme des zones prioritaires cantonales pour le paysage. Aujourd'hui, ce sont surtout les couloirs à faune qui sont affectés.
- Dans la **vallée de la Birse**, l'effet de morcellement du paysage par la N18, dont les chaussées sont séparées par sens de circulation, est important. Les atteintes écologiques directes sont toutefois faibles.

1

2

3

4

5



# Synthèse de l'analyse des points faibles de la N18 1/2

- **Trafic motorisé :**
  - Circulation sur la N18 perturbée seulement ponctuellement, mais parfois de façon considérable aux heures de pointe
  - Traversées des localités parfois très chargées
  - Quatre points noirs hors agglomérations, traversées des localités présentant des taux d'accidents parfois élevés
- **Transports publics :**
  - Offre de transports publics globalement bonne (en particulier après l'aménagement du réseau ferroviaire dans le cadre du PRODES, étape d'aménagement 2035)
  - La desserte des vallées latérales (rurales) constitue un défi (bus)
- **Trafic cycliste et piéton :**
  - Points faibles importants dans l'ensemble du corridor : lacunes du réseau, largeur étroite, sécurité routière parfois insuffisante
  - Traversées des localités très chargées

1

2

3

4

5



# Synthèse de l'analyse des points faibles de la N18 2/2

- **Domaine bâti / traversée des localités :**
  - Nuisances importantes lors des traversées de localités, en particulier le long de la tangente de Delémont et à Laufon/Zwingen
  - Zones d'emploi plus ou moins touchées
- **Paysage et écologie :**
  - Effet de morcellement de la N18 plus ou moins important selon les tronçons
  - Quelques couloirs à faune fortement perturbés
  - Les zones de protection de la nature et des eaux avoisinantes à prendre en considération lors du développement éventuel du réseau

1

2

3

4

5



# Systeme d'objectifs et besoins d'intervention



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



# Objectifs de l'étude de corridor de la N18

## Société

Sécurité routière

Offre de mobilité  
Attractivité des TP, du TIM,  
du vélo, de la marche

## Économie

Coûts

Qualité  
Risques liés à  
la construction  
Autorisations

## Environnement

Compatibilité avec l'environnement  
Protection des milieux naturels  
Utilisation de moins de surface et de sol

Qualité de l'espace de vie  
Protection contre le bruit  
Pôles de développement  
Préservation du milieu bâti et  
du paysage

1

2

3

4

5



# Besoins d'intervention de l'étude de corridor de la N18

## Trafic routier

Objectifs	Besoin d'intervention	Motif / localisation
Fonctionnalité de la route et fluidité du trafic	moyen	Trafic important aux heures de pointe (surtout Delémont, Angenstein, carrefours/jonctions de la vallée de la Birse)  Sur l'ensemble du corridor, la fonctionnalité est cependant assurée.
Allègement du trafic à travers les localités	élevé	Compatibilité avec le milieu bâti fortement compromise à Delémont Est, Laufon et (dans une moindre mesure) Zwingen  Part du trafic lourd parfois significative
Sécurité routière	élevé	Taux d'accidents élevé le long des traversées de localités  Quatre points noirs (Grellingen Ouest, carrefour d'Angenstein, jonctions de Muttenz)

1

2

3

4

5



# Besoins d'intervention de l'étude de corridor de la N18

## Transports publics

Objectifs	Besoin d'intervention	Motif / localisation
Augmenter la part des TP dans la répartition modale	moyen	Définition des objectifs conformément aux projets d'agglomération de Delémont et de Bâle ainsi qu'aux concepts de mobilité régionaux
Attractivité de l'offre ferroviaire	faible	Avec le PRODES (étape d'aménagement 2035), très bonne offre ferroviaire (longue distance et RER) d'ici 2030
Attractivité de l'offre de bus	moyen	Offre de base disponible dans tout le secteur, mais la liaison avec les vallées latérales présente un potentiel d'amélioration (par ex. offres en soirée ou optimisation des correspondances)  Besoin d'intervention au niveau de la fiabilité dans les centres urbains très chargés

1

2

3

4

5



# Besoins d'intervention de l'étude de corridor de la N18

## Trafic cycliste et piéton

Objectifs	Besoin d'intervention	Motif / localisation
Attractivité du trafic cycliste	élevé	Absence d'infrastructures cyclables sûres et confortables sur une grande partie de la N18  Traversées des localités particulièrement chargées  Tronçons dangereux entre les localités
Attractivité de la mobilité piétonne	moyen	Confort limité le long des routes traversant les localités, trottoirs parfois étroits  Effet de morcellement dans la vallée de la Birse ; possibilités de traversée est-ouest limitées

1

2

3

4

5



# Besoins d'intervention de l'étude de corridor de la N18

## Domaine bâti, paysage, environnement

Objectifs	Besoin d'intervention	Motif / localisation
Qualité de l'habitat et nuisances sonores	élevé	Traversées de localités fortement chargées (Delémont Est, Laufon et Zwingen), avec simultanément une croissance démographique supérieure à la moyenne dans ces secteurs.
Accessibilité des pôles de développement	moyen	L'accessibilité locale des pôles de développement est globalement assurée, sa garantie à long terme est essentielle. L'accessibilité à grande échelle dépend des goulets d'étranglement de la N18 ainsi que de la N2 pour la vallée de la Birse.
Sites construits et paysages, zones de loisirs de proximité	faible	Atteinte aux sites construits plutôt limitée, à l'exception de Laufon (inventaire ISOS) Effet de morcellement du paysage dans la vallée de la Birse
Milieus naturels et cours d'eau	moyen	Couloirs à faune par endroits fortement perturbés Zones de protection de la nature et des eaux peu affectées (avec le tracé actuel)

1

2

3

4

5



# Questions



1

2

3

4

5



# Déroulement de la soirée



1. Mot de bienvenue
2. Conditions-cadres et méthodologie des études de corridor, questions
3. Procédure et état d'avancement de l'étude de corridor de la N18, questions



## 1<sup>er</sup> Feedback: points faibles, objectifs et besoins d'intervention



4. Stratégies de solution globales selon la méthodologie des études de corridor



## 2<sup>e</sup> Feedback: solutions possibles

5. Évaluation et perspectives



## Apéritif

1

2

3

4

5



# 1<sup>er</sup> Feedback



**Comment évaluez-vous la cohérence/l'exhaustivité**

- de l'analyse des points faibles**
- de l'évaluation des besoins d'intervention**
- des objectifs ?**

**Souhaitez-vous émettre des remarques complémentaires ?**

1

2

3

4

5



# 1<sup>er</sup> Feedback



## Points faibles

Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter en ce qui concerne les points faibles pour le domaine bâti et le bruit ?



Avez-vous des compléments ou des commentaires à apporter en ce qui concerne les points faibles pour le paysage et l'écologie ?



Les points faibles, tous thèmes confondus, sont-ils exacts et exhaustifs selon vous ?



## Objectifs

Les objectifs sont-ils exacts et exhaustifs selon vous ?



Complétez les objectifs ou commentez ceux qui figurent déjà sur l'illustration ci-après :

### Société

Sécurité routière

Offre de mobilité

Attractivité des TP, du TIM, du vélo, de la marche

### Économie

Coûts

### Environnement

Compatibilité avec l'environnement  
Protection des milieux naturels  
Utilisation de moins de surface et de sol

Qualité de l'espace de vie  
Risques liés à la construction  
Autosatis

Qualité de l'espace de vie  
Protection contre le bruit  
Pôles de développement  
Préservation du milieu bâti et du paysage

## Besoins d'intervention

### Trafic routier

Funktionsfähigkeit und Verkehrsfluss	moyens	
Entlastung Ortsdurchfahrten	grands	
Verkehrssicherheit	grands	

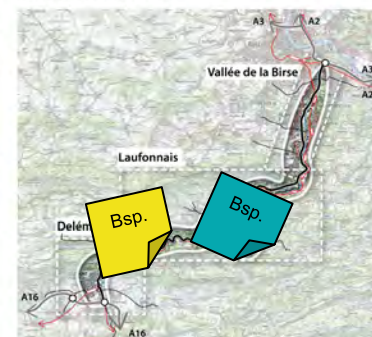
### Transports publics

Erhöhung OV-Anteil am Modal Split	moyens	
Attraktivität Bahnangebot	faibles	
Attraktivität Busangebot	moyens	

### Domaine bâti, paysage, environnement

Wohnlichkeit und Lärmbelastung	grands	
Erreichbarkeit Entwicklungsschwerpunkte	moyens	
Orts- und Landschaftsbild, Naherholungsgebiete	faibles	
Lebensräume und Gewässer	moyens	

Manque-t-il un besoin d'intervention ? Si oui, ajoutez-le sur la carte avec un post-it :



### Trafic cycliste et piéton

Attraktivität Veloverkehr	grands	
Attraktivität Fussverkehr	moyens	

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



# 1<sup>er</sup> Feedback



**Durée : 20 minutes**

Suivi d'une brève présentation en plénum.

Répartissez-vous maintenant entre les différents postes en fonction des lettres figurant sur votre étiquette nominative.

1

2

3

4

5



# Présentation en plénum



1

2

3

4

5



# Déroulement de la soirée



1. Mot de bienvenue
2. Conditions-cadres et méthodologie des études de corridor, questions
3. Procédure et état d'avancement de l'étude de corridor de la N18, questions



1<sup>er</sup> Feedback: points faibles, objectifs et besoins d'intervention



4. **Stratégies de solution globales selon la méthodologie des études de corridor**



2<sup>e</sup> Feedback: solutions possibles

5. Évaluation et perspectives



Apéritif

1

2

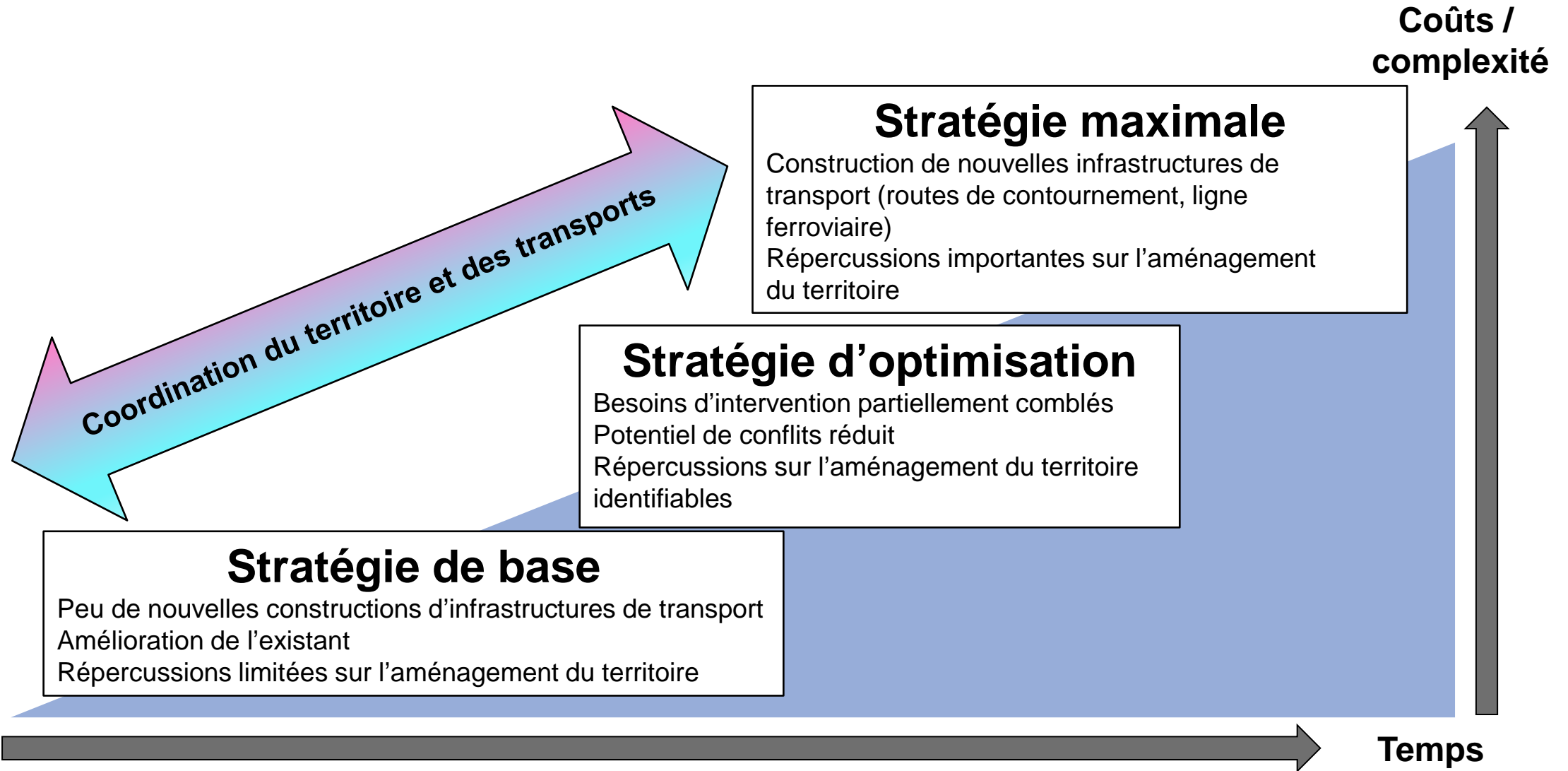
3

4

5



# Stratégies de solution globales

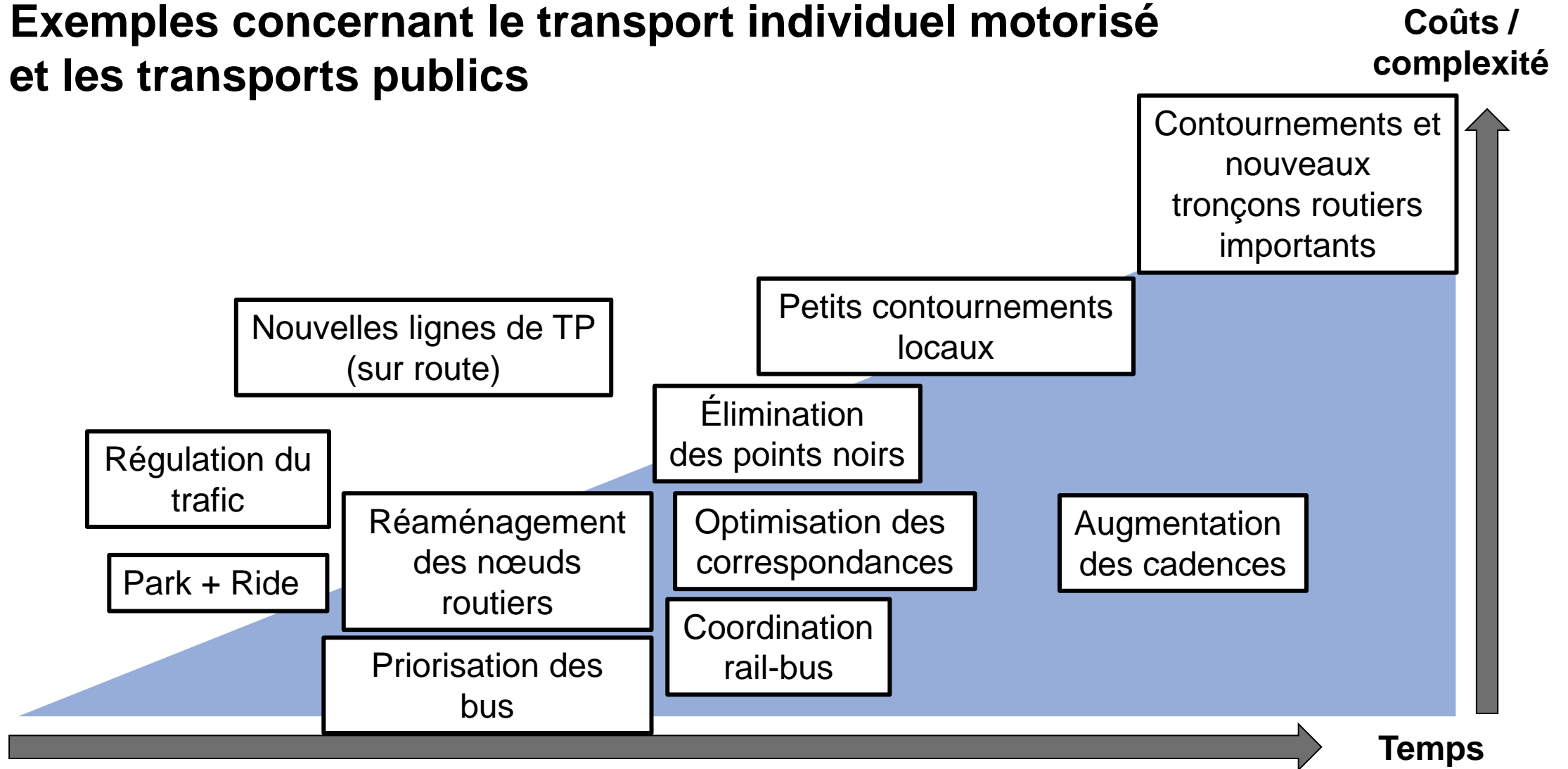


- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



# Solutions possibles

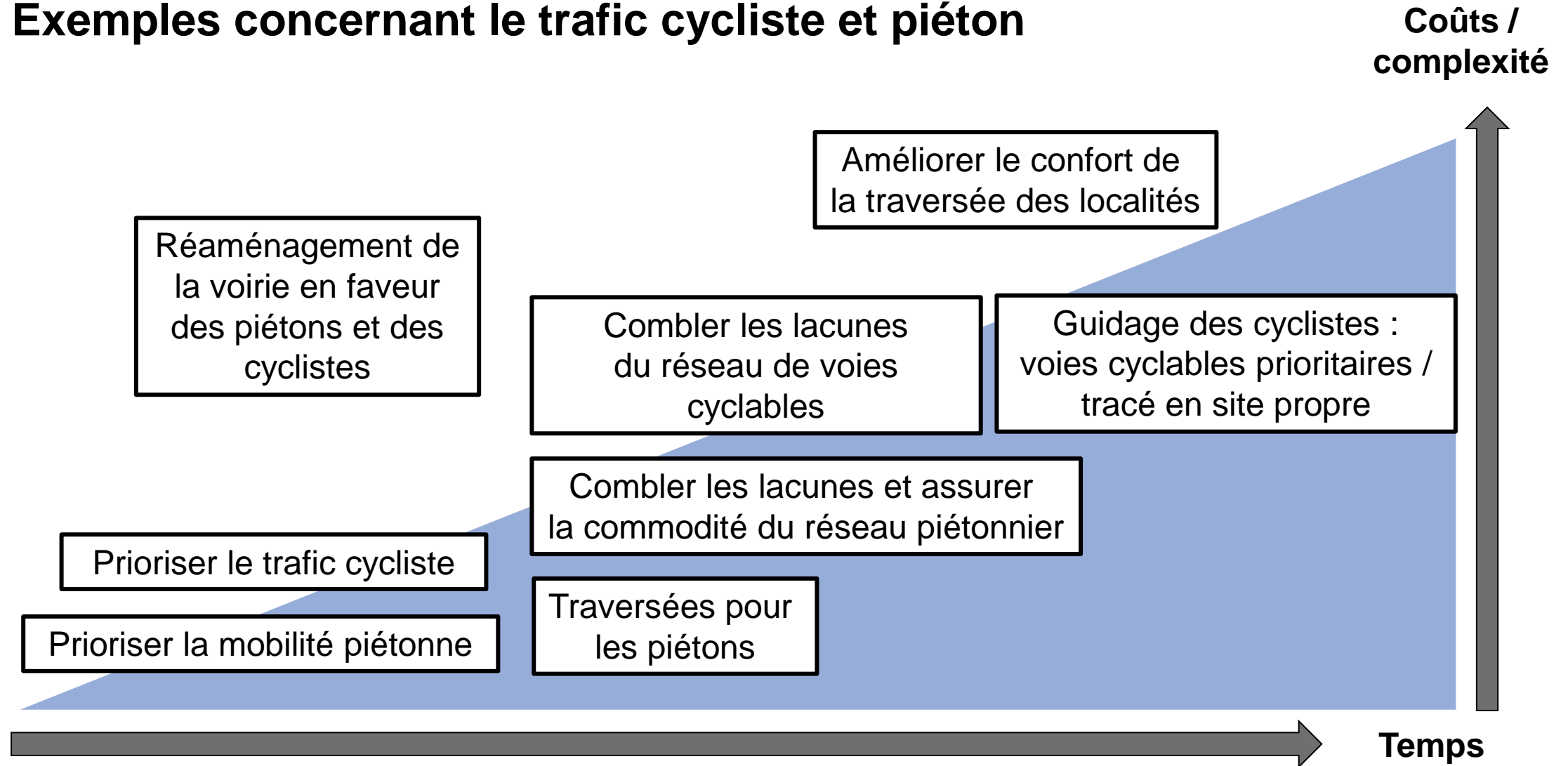
## Exemples concernant le transport individuel motorisé et les transports publics





# Solutions possibles

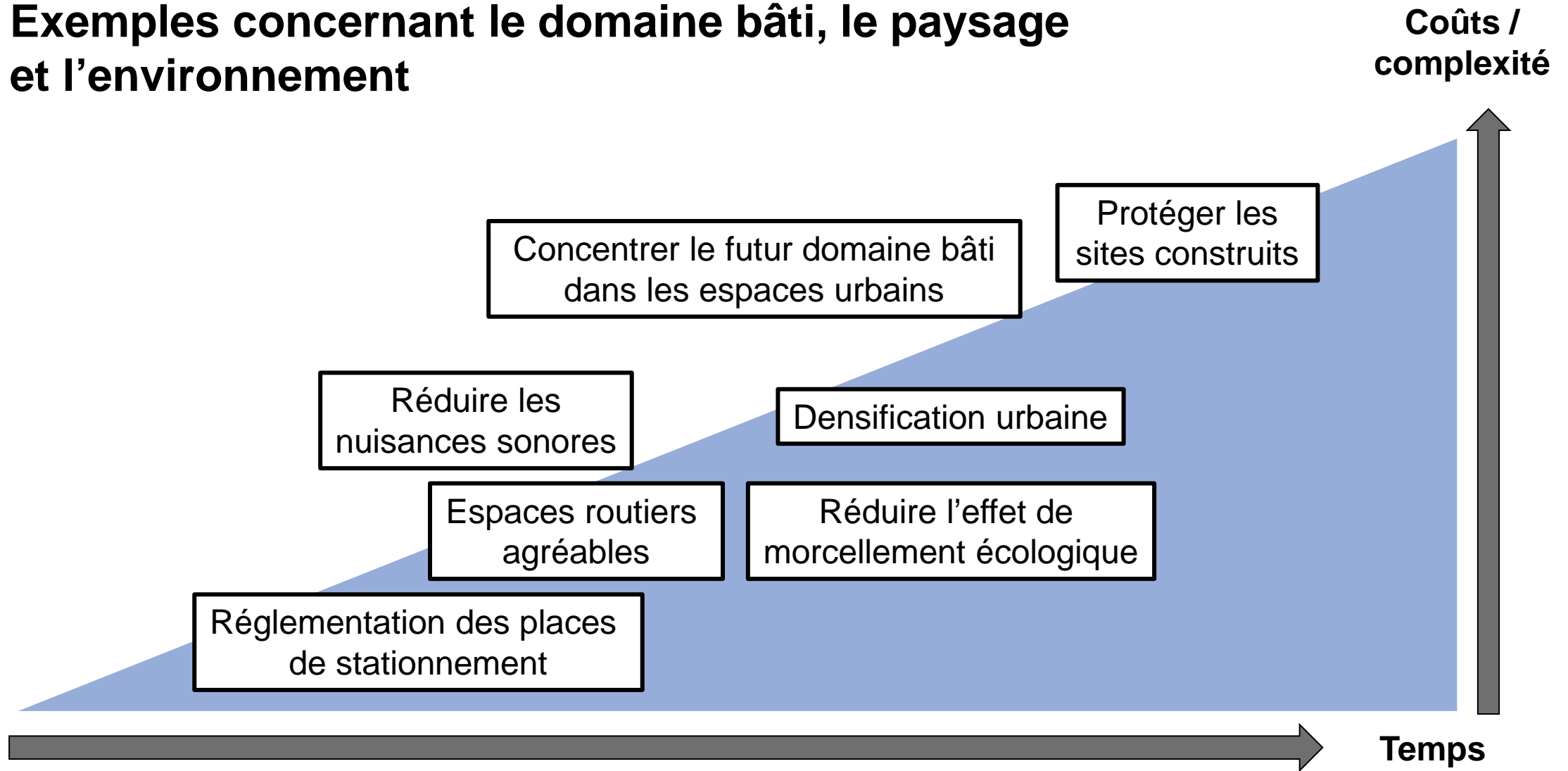
## Exemples concernant le trafic cycliste et piéton





# Solutions possibles

## Exemples concernant le domaine bâti, le paysage et l'environnement



- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



# Questions



1

2

3

4

5



# Déroulement de la soirée



1. Mot de bienvenue
2. Conditions-cadres et méthodologie des études de corridor, questions
3. Procédure et état d'avancement de l'étude de corridor de la N18, questions



**1<sup>er</sup> Feedback: points faibles, objectifs et besoins d'intervention**



4. Stratégies de solution globales selon la méthodologie des études de corridor



**2<sup>e</sup> Feedback: solutions possibles**

5. Évaluation et perspectives



**Apéritif**

1

2

3

4

5



# 2<sup>e</sup> Feedback



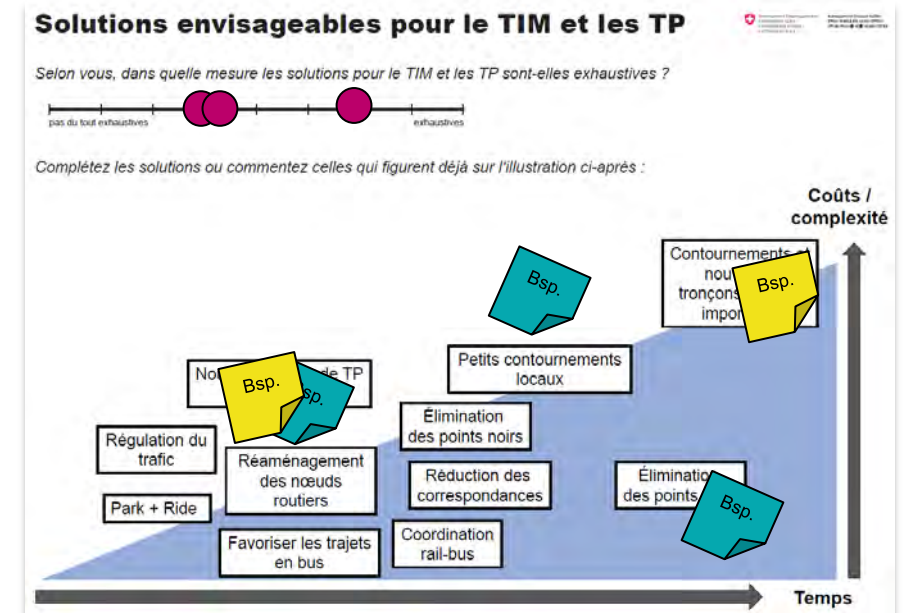
Répartissez-vous à nouveau entre les différents postes en fonction des lettres figurant sur votre étiquette nominative.

Trois posters :

- De votre point de vue, les solutions proposées sont-elles exhaustives ?
- Voyez-vous d'autres solutions possibles ?

**Durée : 10 minutes**

Suivi d'une brève synthèse en plénum





# Résumé en plénum



1

2

3

4

5



# Déroulement de la soirée



1. Mot de bienvenue
2. Conditions-cadres et méthodologie des études de corridor, questions
3. Procédure et état d'avancement de l'étude de corridor de la N18, questions



1<sup>er</sup> Feedback: points faibles, objectifs et besoins d'intervention



4. Stratégies de solution globales selon la méthodologie des études de corridor



2<sup>e</sup> Feedback: solutions possibles

## 5. Évaluation et perspectives



Apéritif

1

2

3

4

5



# Évaluation et perspectives

1

2

3

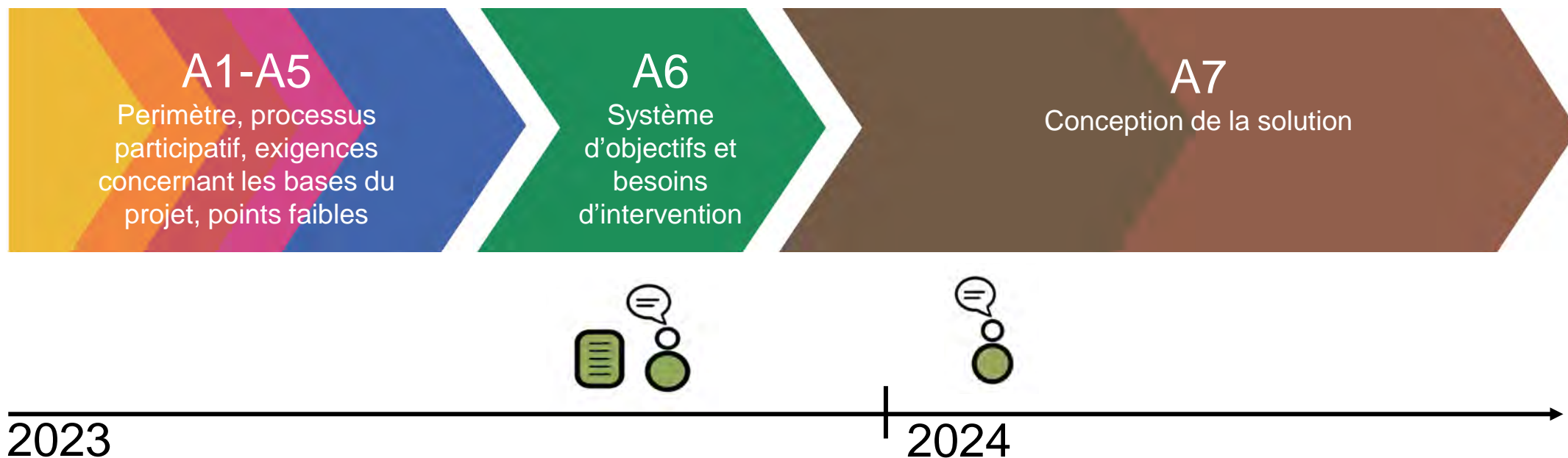
4

5



# Étapes à venir

- Analyse des retours, rédaction et mise à disposition du procès-verbal (y compris l'évaluation du sondage)
- Examen des réponses pour traitement ultérieur
- Élaboration de différentes solutions
- 2<sup>e</sup> séance du forum à l'été 2024 : discussion concernant les concepts de solution



1

2

3

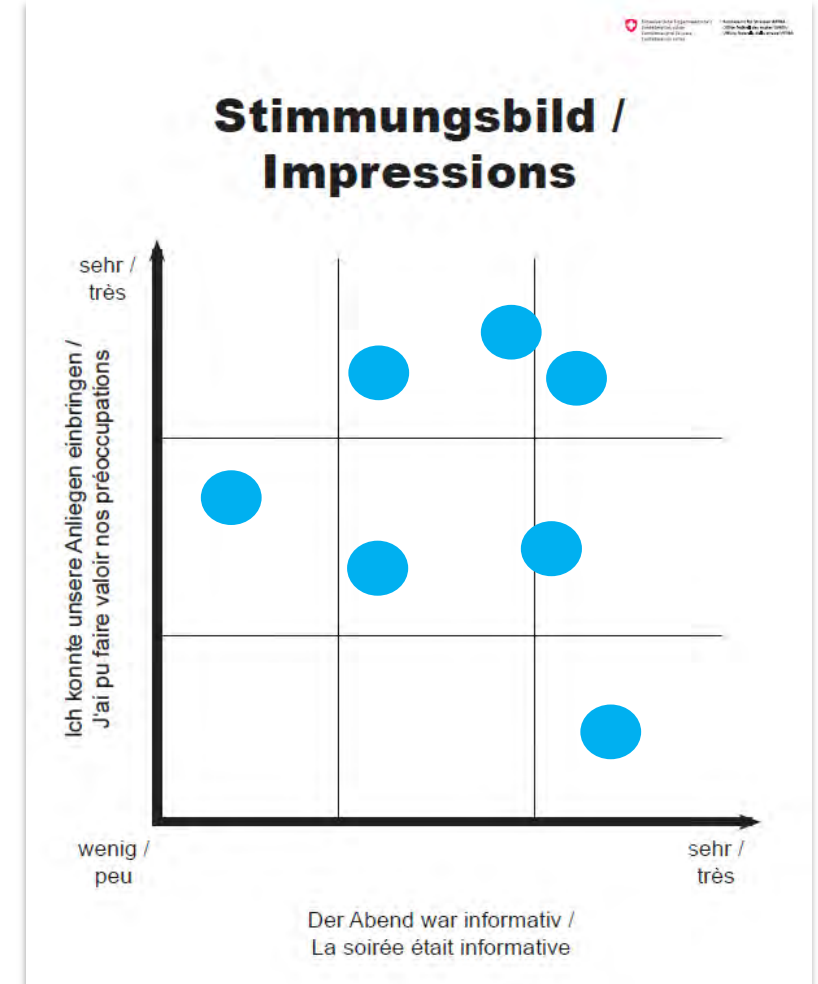
4

5



# Vos retours sur cette soirée

Faites-nous part de votre avis au moyen du poster !



1

2

3

4

5



***Merci beaucoup pour votre  
précieuse collaboration !***

