

# Étude de corridor de la N18

## Bienvenue au troisième forum !

Lundi 2 décembre 2024



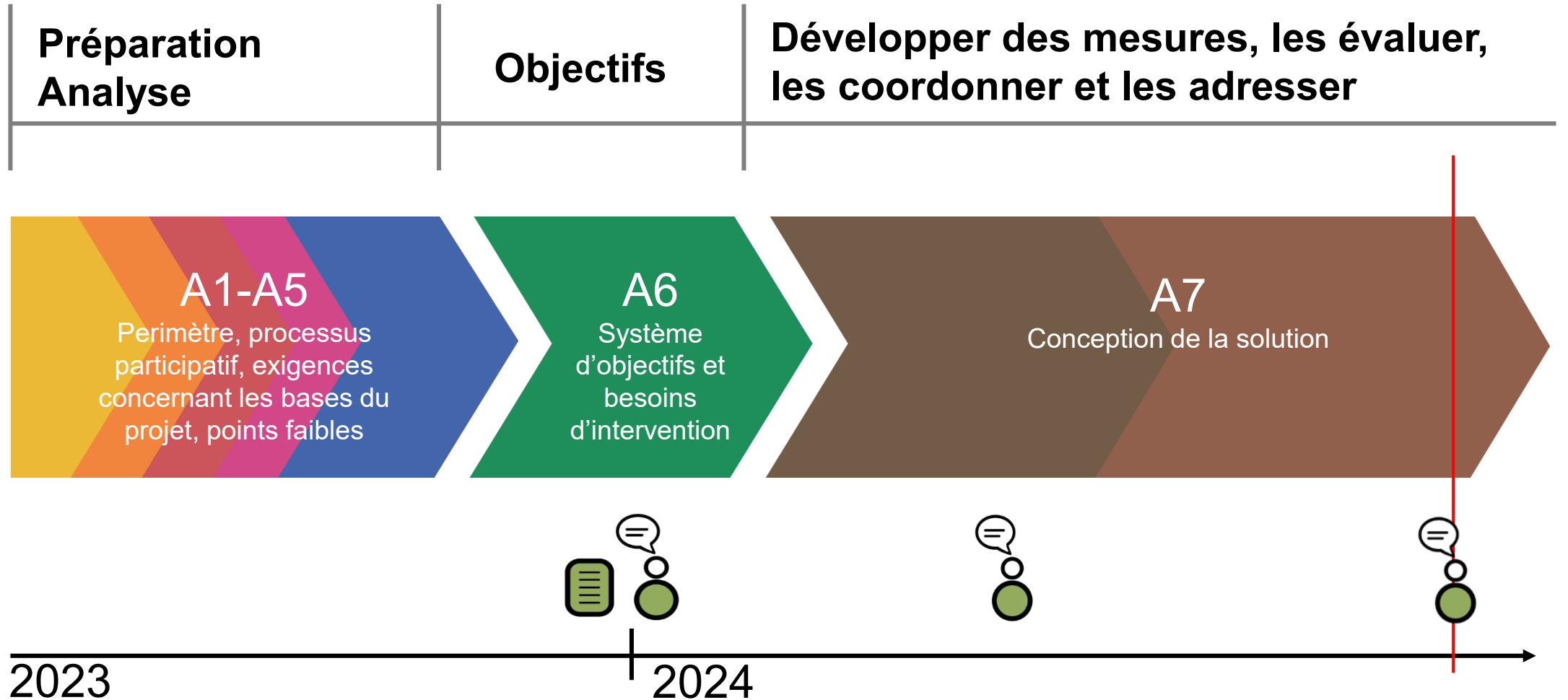
# Déroulement de la soirée

1. Mots de bienvenue
2. Contexte et déroulement de l'étude de corridor
3. Résultats de l'étude de corridor de la N18
4. Synthèse et suite des opérations

## Questions

5. Perspectives et conclusion

# Déroutement de l'étude de corridor





# Points faibles



**Surcharges** aux heures de pointe (nœuds routiers, traversées des localités),  
Points noirs au niveau de plusieurs nœuds routiers

---



Desserte par les transports publics dans le corridor : bon raccordement ferroviaire, **interconnexions train-bus insuffisantes** (vallées latérales)

---



**Trop peu de traversées** par endroit et **trottoirs étroits, lacunes du réseau, bandes cyclables parfois étroites** dans le trafic mixte

---



Nuisances sonores en traversée de localité, développement des zones d'habitation et d'emploi ainsi que l'accessibilité des pôles de développement en partie compromis

---



**Effet de morcellement du paysage** par endroits, corridors à faune perturbés

---



# Objectifs et besoins d'intervention



**Améliorer la fonctionnalité / la fluidité** (nœuds / traversée des localités)  
Assurer la sécurité du trafic en particulier dans les traversées de Delémont, Laufon et Zwingen, améliorer la compatibilité avec le milieu bâti

---



**Augmenter la part modale des transports publics**  
Améliorer la **mise en réseau de l'offre de bus** et la desserte des vallées latérales

---



**Améliorer l'attractivité des déplacements à pied et à vélo** : confort lors des déplacements, **sécurité routière**, mise en réseau, **connexion aux vallées latérales**

---



**Améliorer le confort d'habitation et limiter les nuisances sonores**, assurer le développement des lieux de travail et **l'accessibilité des pôles de développement**  
**Protéger les sites/paysages et les zones de détente de proximité**

---



**Assurer la fonctionnalité des corridors à faune**

---



# Aperçu de l'éventail de solutions envisageables

## Variantes maximales

### Mesures à (très) long terme

+ diverses mesures d'accompagnement et complémentaires dans les domaines du trafic, de l'organisation du territoire et de l'environnement

## Variante de base

### Mesures à court terme

Mesures dans le cadre du concept d'entretien et petits projets d'exécution

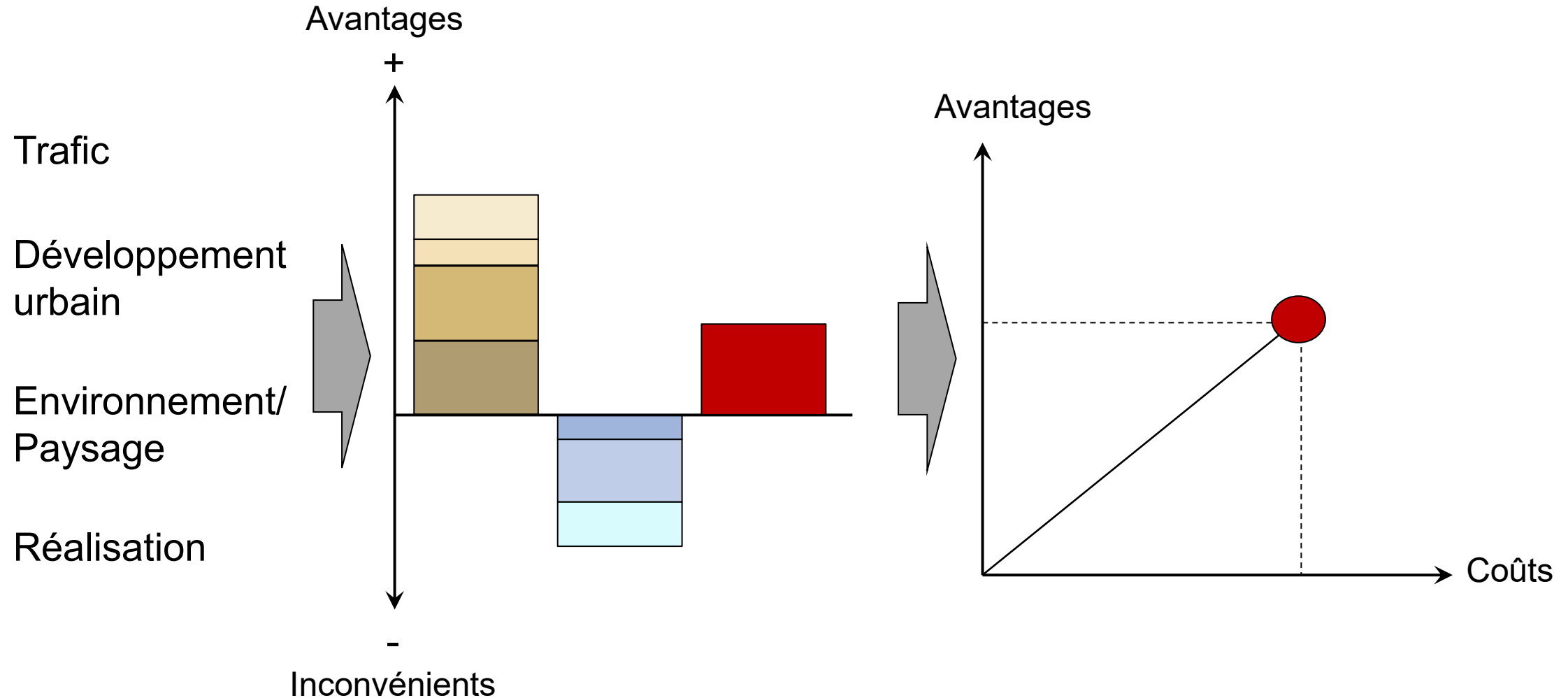
## Variantes optimisées

### Mesures à moyen (et court) terme

+ diverses mesures d'accompagnement et complémentaires



# Évaluation des variantes de solutions possibles





# Delémont : Aperçu des solutions possibles

Diverses mesures en faveur des TP, du TIM, des piétons et cyclistes

Contournement court \*)

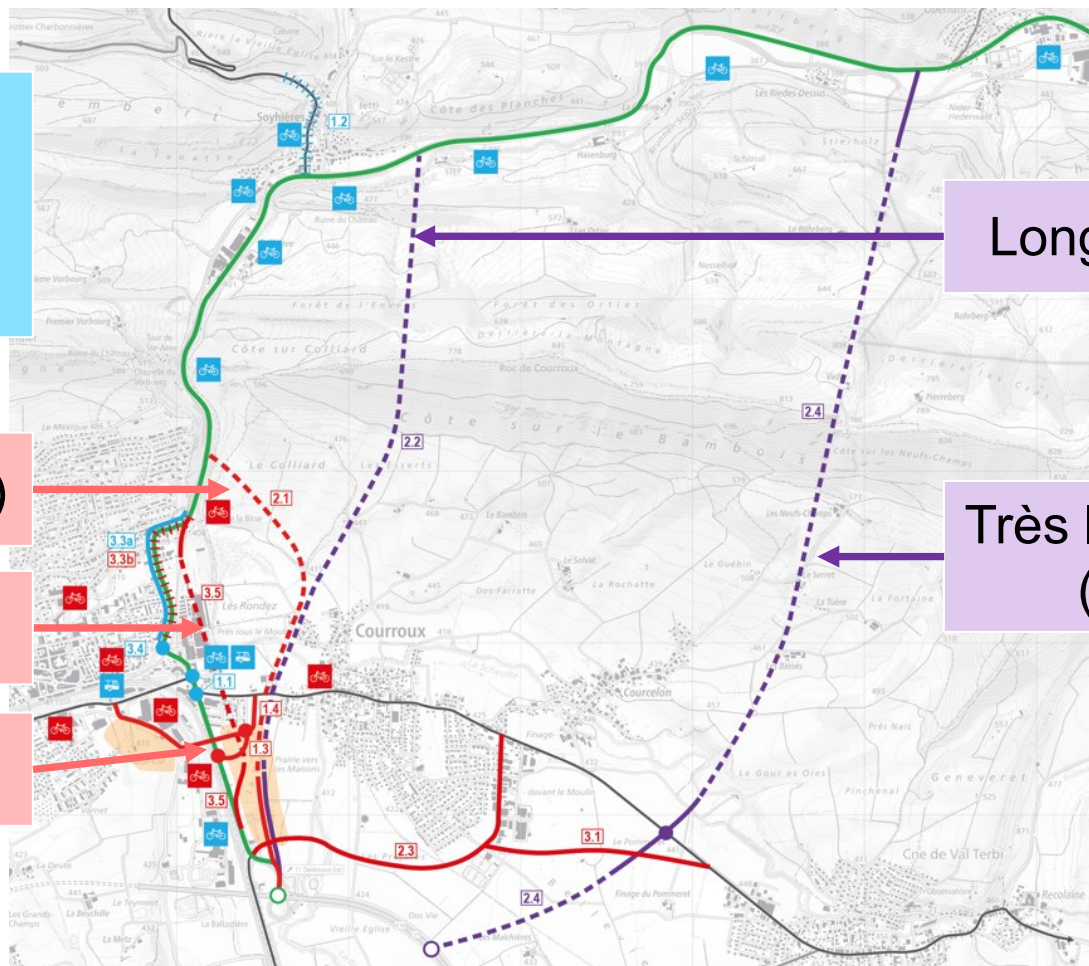
Tunnel urbain \*)

Liaison transversale

Autres mesures pour la mobilité piétonne et cycliste

Long contournement \*)

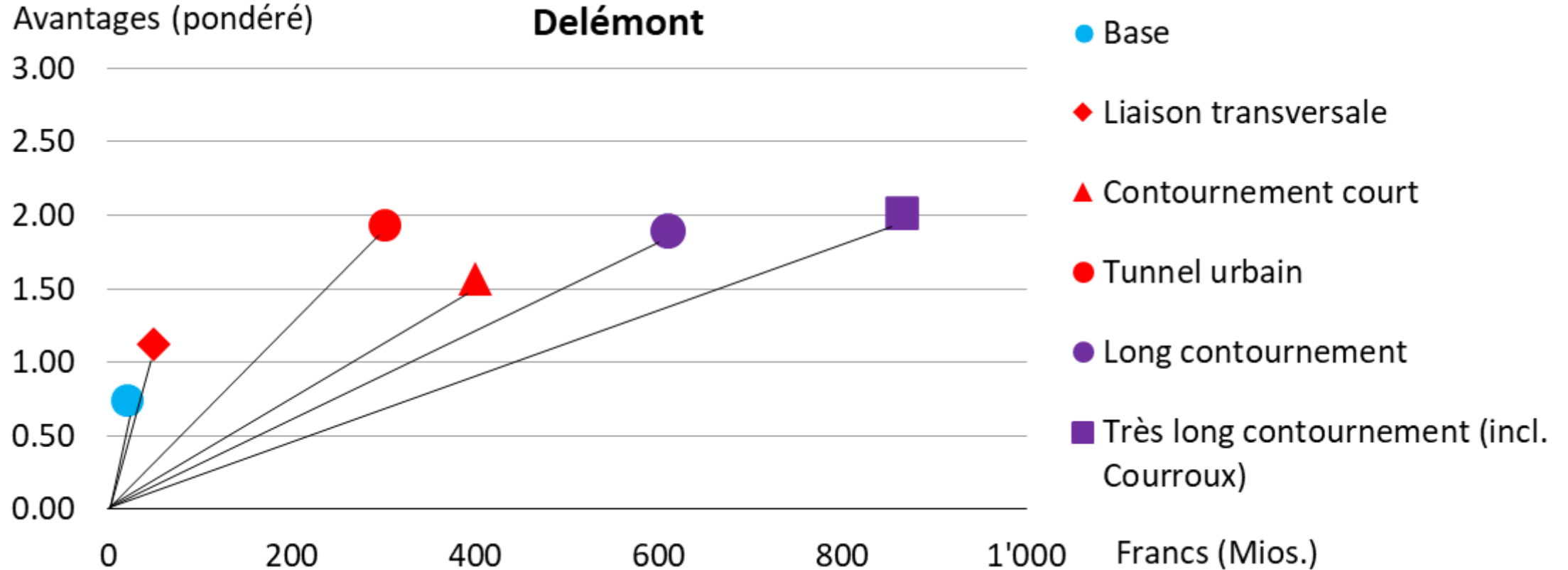
Très long contournement (incl. Courroux)



\*) y c. contournement sud de Courroux et réaménagement de la tangente urbaine

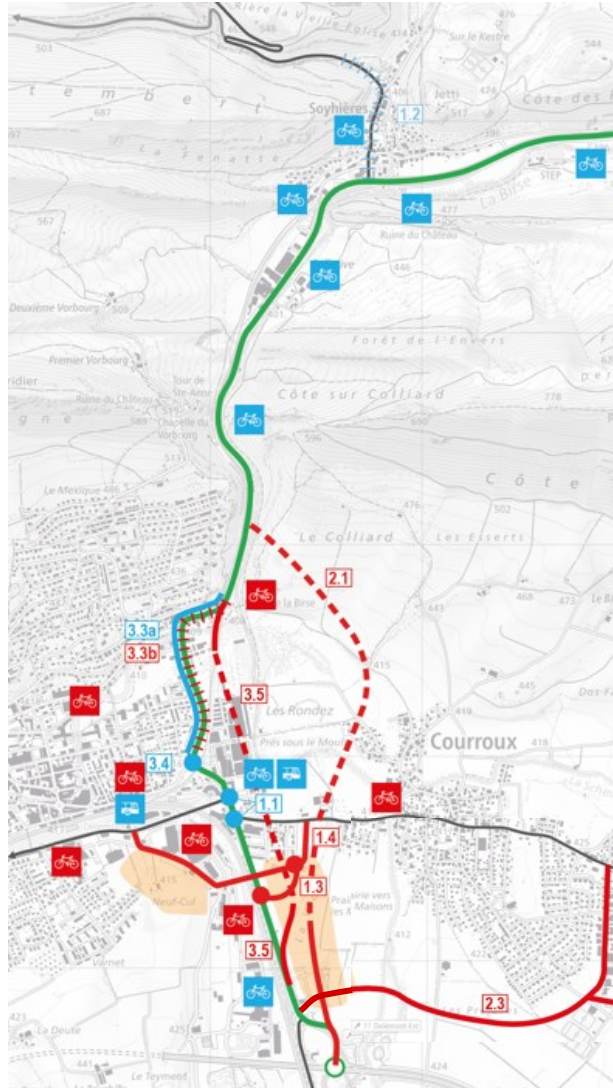


# Delémont : Résultats de l'évaluation





# Delémont : Mesures retenues



Court terme

Long terme

Diverses mesures en faveur des TP, du TIM, des piétons et cyclistes

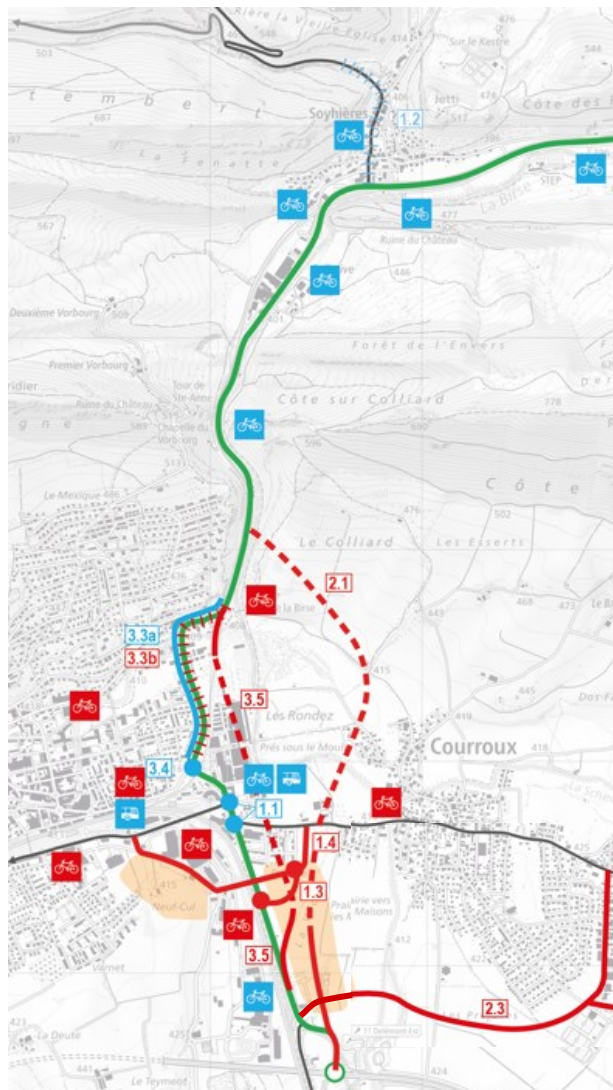
Liaison transversale

Contournement court / Tunnel urbain avec réaménagement de la tangente urbaine et contournement de Courroux

Autres mesures en faveur des piétons et cyclistes



# Delémont : Responsabilités



Diverses mesures en faveur des TP, du TIM, des piétons et cyclistes

Liaison transversale

Contournement court / Tunnel urbain avec réaménagement de la tangente urbaine et

contournement de Courroux

Autres mesures en faveur des piétons et cyclistes

Confédération	Canton / communes
<b>X</b>	<b>X</b>
<b>X</b>	<b>X</b>
<b>X</b>	<b>X</b>
<b>X</b>	<b>X</b>
<b>X</b>	<b>X</b>



# Laufonnais : Aperçu des solutions possibles

Diverses mesures en faveur des TP, du TIM, des piétons et cyclistes

Contournement Nord de Zwingen \*)

Optimisation de la traversée de Zwingen

Contournement Ouest de Laufon \*)

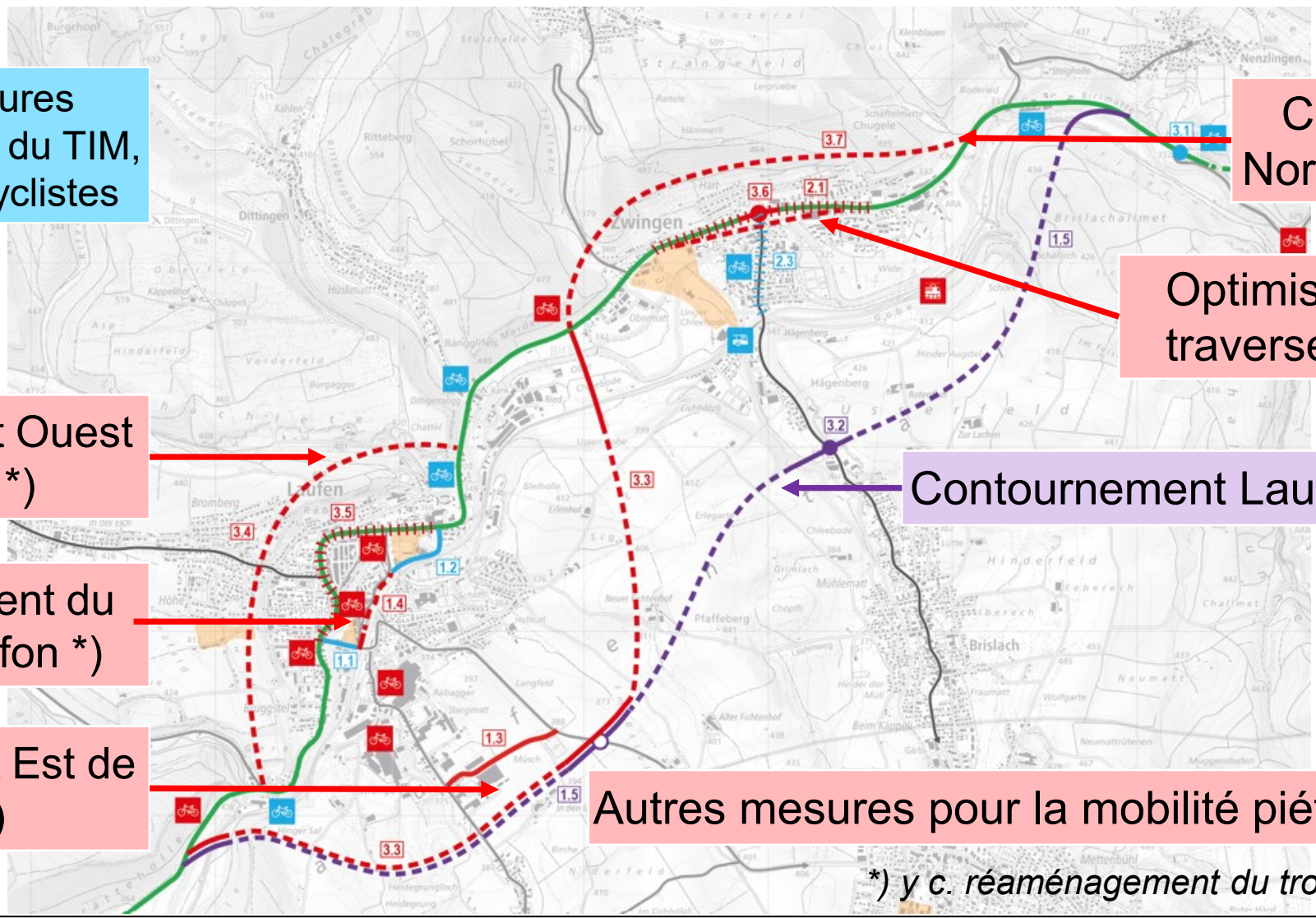
Contournement Laufon - Zwingen \*)

Désengorgement du centre de Laufon \*)

Contournement Est de Laufon \*)

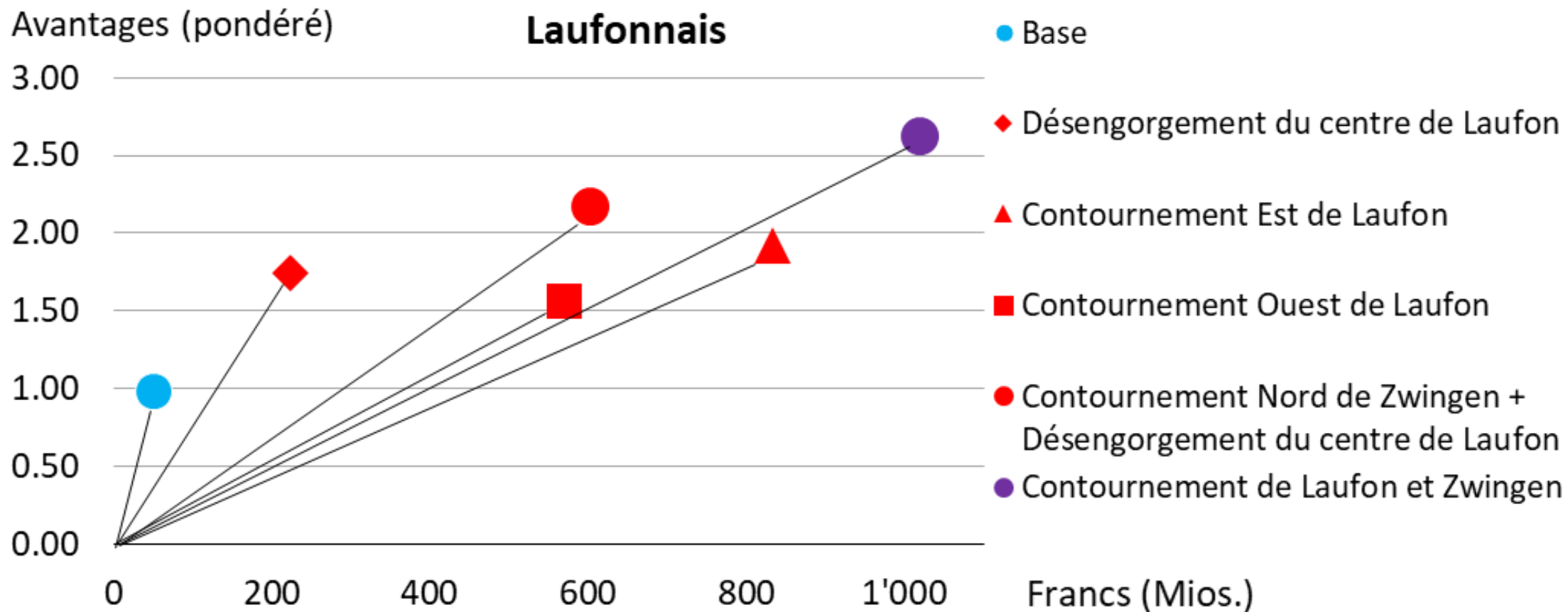
Autres mesures pour la mobilité piétonne et cycliste

\*) y c. réaménagement du tronçon routier existant





# Laufonnais : Résultats de l'évaluation





# Vallée de la Birse : Aperçu des solutions possibles

Diverses mesures en faveur des TP, du TIM des piétons et cyclistes

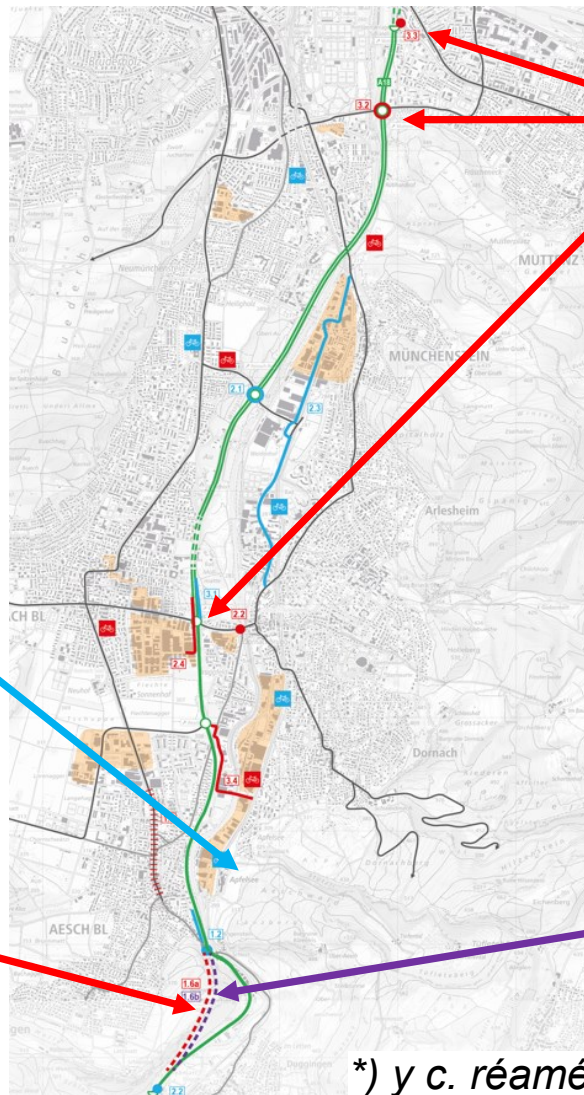
Optimisation des carrefours

Tunnel du Muggenberg (un tube) \*)

Optimisation des carrefours

Autres mesures pour la mobilité piétonne et cycliste

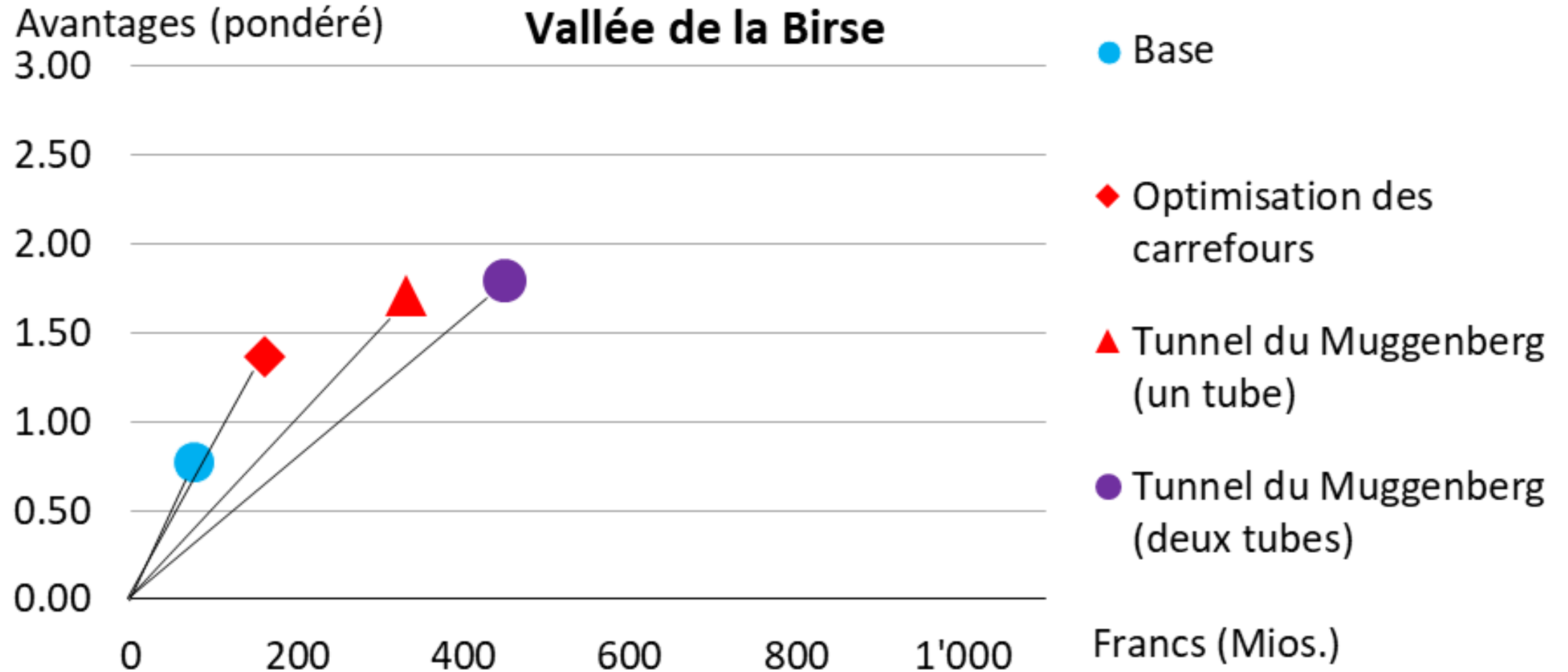
Tunnel du Muggenberg (deux tubes) \*)



\*) y c. réaménagement du tronçon routier existant



# Vallée de la Birse : Résultats de l'évaluation

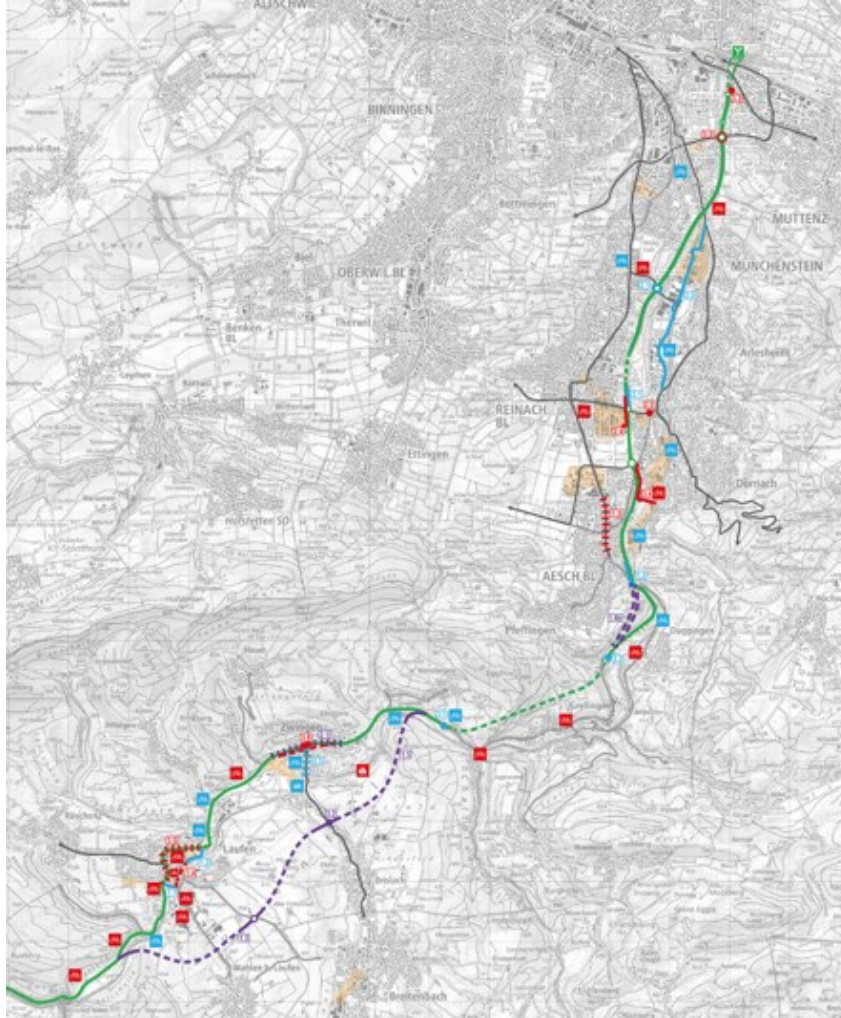




# Laufonnais et Vallée de la Birse : Mesures retenues

Court terme

Long terme



Diverses mesures en faveur des TP, du TIM, des piétons et cyclistes

Désengorgement du centre de Laufon et optimisation des carrefours

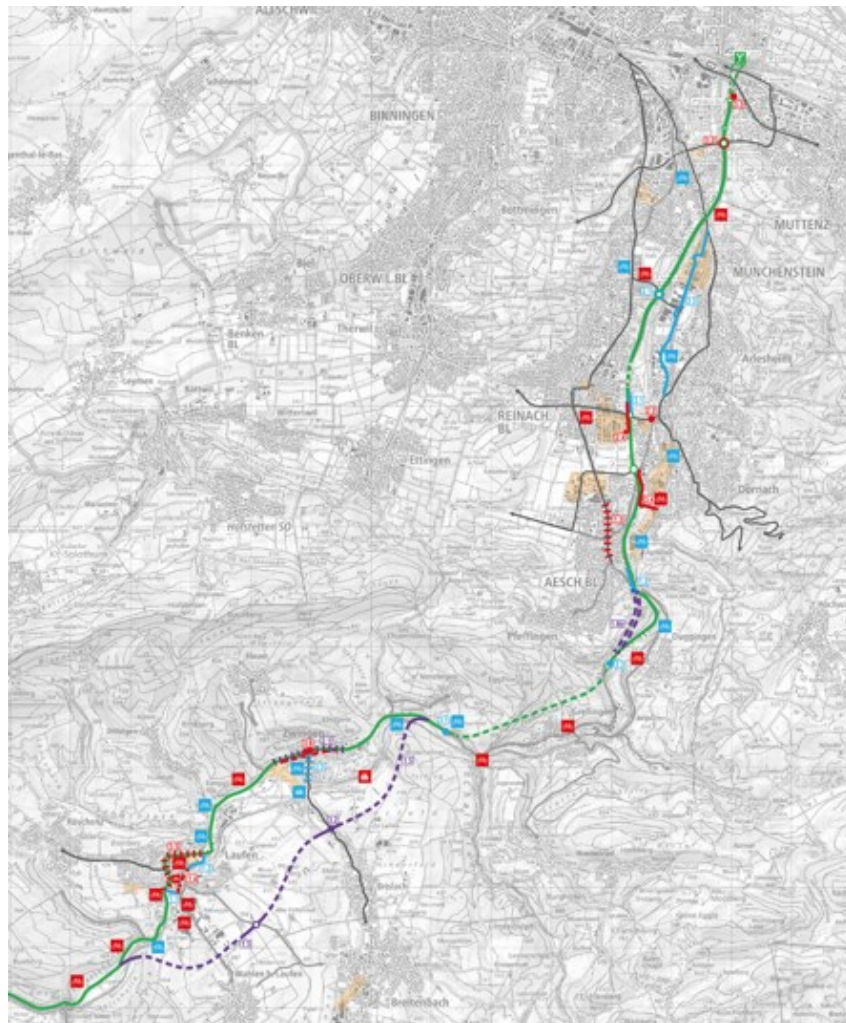
Tunnel du Muggenberg (2 tubes)

Contournement Laufon – Zwingen

Autres mesures pour la mobilité piétonne et cycliste



# Laufonnais et Vallée de la Birse : Responsabilités



	Confédération	Cantons / communes
Diverses mesures en faveur des TP, du TIM, des piétons et cyclistes	<b>X</b>	<b>X</b>
Désengorgement du centre de Laufon et optimisation des carrefours	<b>X</b>	<b>X</b>
Tunnel du Muggenberg (2 tubes)	<b>X</b>	<b>X</b>
Contournement Laufon – Zwingen	<b>X</b>	<b>X</b>
Autres mesures pour la mobilité piétonne et cycliste	<b>X</b>	<b>X</b>



# Synthèse : Mesures à intégrer dans le PRODES

Le concept de solution intègre les mesures routières suivantes dans le PRODES :

- **Contournement court ou tunnel urbain** de Delémont
- **Désengorgement du centre de Laufon**
- Possibilité à long terme de réaliser le **contournement de Laufon - Zwingen**, éventuellement par étapes
- **Tunnel du Muggenberg, à deux tubes**



# Synthèse : Autres mesures

Développer les mesures suivantes:

- Traversées pour les piétons et les cyclistes, aménagement du réseau cycliste
- Optimisation des transports publics et mesures complémentaires
- Optimisation du trafic individuel motorisé
- Coordination du développement urbain avec l'infrastructure de transport



# Qu'apporte le concept de solution retenu ?



**Amélioration** de la fonctionnalité / de la fluidité  
**Augmentation** de la sécurité routière  
**Amélioration** de la compatibilité avec l'habitat

---



**Accroissement** de l'attractivité des transports publics  
**Amélioration** des interconnexions Rail-Bus  
**Amélioration de la desserte des vallées latérales**

---



**Elimination des lacunes** du réseau pour les piétons et les cyclistes  
**Amélioration de la sécurité routière**, du confort et de la qualité des déplacements

---



**Amélioration du confort d'habitation, réduction des nuisances sonores**  
**Développement des lieux de travail** et accessibilité aux pôles de développement  
**Protection / préservation** du site et du paysage

---



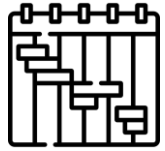
**Garantie du bon fonctionnement des corridors faunistiques**



# Prochaines étapes pour la Confédération



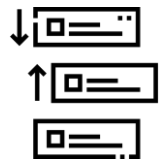
Achever la documentation de l'étude



Développer et planifier la mise en œuvre des mesures à court et moyen terme dans le périmètre des routes nationales  
Élaborer les études d'approfondissement nécessaires pour les mesures à moyen et long terme



Mettre en consultation les projets découlant de l'étude de corridor (Plan sectoriel des transports)



Évaluer les projets pertinents pour le PRODES lors de la préparation du message



# Prochaines étapes suite à la votation du référendum

Sera à définir dans le prochain  
  
message PRODES

JU	Delémont	30.4%
	Mettembert	35.3%
	Courroux	37.7%
	Liesberg	52.3%
	Movelier	42.9%
BL	Laufen	53.4%
	Röschenz	59.5%
	Zwingen	63.8%
	Brislach	61.8%
	Nenzligen	50.9%
BL	Pfeffnigen	70.3%
	Duggingen	59.3%
	Grellingen	64.0%
	Aesch	57.7%
	Basel	40.5%



# Questions ?





# Perspectives et conclusion



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

