

PLAN SECTORIEL DES ITINERAIRES CYCLABLES (PSIC)

2017



Delémont, le 4 juillet 2017

L'essentiel en bref

Le plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC) constitue une des bases de la politique cyclable jurassienne. Il définit le réseau d'itinéraires et leur hiérarchie, ainsi que les mesures à prendre sur les itinéraires d'importance régionale ou locale pour garantir aux cyclistes les meilleures conditions de sécurité et de confort possible.

La première version de ce document de planification date de 1994. Une grande partie des itinéraires identifiés à l'époque a été réalisée jusqu'à aujourd'hui, et le crédit-cadre a été épuisé. Entre-temps, les visions et pratiques ont évolué et de nouvelles tendances se dessinent déjà. L'évolution démographique et le développement touristique de certaines régions ont fait naître de nouveaux besoins en termes de réseau cyclable. Le financement de ces projets doit être redéfini. Le Gouvernement a ainsi décidé, en février 2015, d'actualiser le PSIC.

L'actualisation du PSIC a été réalisée sur la base d'une consultation ciblée, menée auprès d'acteurs-clés représentant tant les usagers que les experts de la branche. Les propositions recueillies ont été évaluées, puis priorisées. Un tableau et des cartes présentent le résultat de ce travail. Le réseau cyclable initial, « en étoile », a été complété par :

- des connexions tangentielles entre les communes situées autour des chefs-lieux,
- des connexions avec les régions limitrophes
- des itinéraires alternatifs hors des routes à fort trafic
- des itinéraires de loisirs complémentaires

Sur ce réseau, les améliorations des infrastructures identifiées sont de natures diverses :

- balisage d'un itinéraire
- sécurisation / amélioration d'un tronçon
- sécurisation d'un point noir
- recherche d'un itinéraire alternatif à une route fréquentée
- réalisation d'un tronçon manquant

Seuls des principes d'intervention généraux ont été définis à ce stade. Chaque mesure jugée réalisable dans un délai proche débouchera sur le lancement d'une étude de détail, permettant ainsi d'estimer les coûts de manière plus précise et de lancer les différentes coordinations nécessaires. Ces coûts, ainsi que la répartition financière, devront être validés par les autorités compétentes et inscrites aux budgets en fonction des disponibilités financières et des priorités de l'Etat.

La réalisation d'infrastructures sûres, directes et attractives constitue la base indispensable de toute politique d'encouragement à la pratique du vélo, mais ne suffit pas en soi : des mesures d'accompagnement (promotion et services) sont indispensables pour augmenter l'utilisation de ces infrastructures. Ces mesures seront à étudier dans les années à venir.

Trois enjeux majeurs sont associés à la pratique du vélo : attractivité touristique de la région, préservation de la qualité de vie (notamment dans les centres urbains soumis à des charges de trafic croissantes) et santé publique (nombre croissant d'enfants et d'adultes en surpoids).

Liste des abréviations

PI :	Passage inférieur
PSIC :	Plan sectoriel des itinéraires cyclables
RC :	Route cantonale
TIM :	Transports individuels motorisés
TP :	Transports publics
VAE :	Vélo à assistance électrique

TABLE DES MATIERES

A) PSIC – VERSION 2017	5
1. BASES.....	5
1.1. Le PSIC, c'est quoi ?.....	5
1.2. Pourquoi une actualisation en 2017 ?.....	5
1.3. Les bases du PSIC.....	5
2. LES ELEMENTS-CLES	7
2.1. La hiérarchie du réseau.....	7
2.2. Modifications apportées au réseau.....	7
2.2.1. Principes de base	7
2.2.2. Nouveaux tronçons.....	7
2.2.3. Tronçons supprimés	8
2.3. Mesures infrastructurelles	9
2.4. Mesures d'accompagnement	9
2.5. Priorités et calendrier de réalisation	10
2.6. Coûts et financement	11
2.7. Responsabilités.....	11
2.7.1. Instances de validation	11
2.7.2. Instances responsables du PSIC.....	11
2.7.3. Partenaires	11
B) PARTIE EXPLICATIVE	12
3. PSIC 1994 : BILAN.....	12
3.1. Du PSIC 1994 au PSIC 2017 : moments-clés	12
3.2. Tronçons réalisés : bilan financier	13
3.3. Tronçons non réalisés	14
3.4. Changements dans la pratique du vélo et les politiques cyclables	15
3.4.1. Importance du vélo à des fins de loisir et au quotidien.....	15
3.4.2. Autres tendances et défis	16
4. PRINCIPES DE MISE EN ŒUVRE DU PSIC 2017.....	17
4.1. Aménagements-types	18

4.1.1. Principe général d'intervention.....	18
4.1.2. Gabarits.....	19
4.1.3. Carrefours.....	21
4.1.4. Signalisation	23
4.1.5. Stationnement	24
4.2. Entretien et maintenance.....	25
5. PROCESSUS D'ACTUALISATION DU PSIC	26
5.1. Consultation ciblée.....	26
5.2. Consultation interne	26
5.3. Groupe de travail.....	26

6. ANNEXES 27

6.1. Détail des réalisations 1994-2015	
6.2. Economies réalisées sur le crédit-cadre (priorités 1)	
6.3. Tableau des mesures infrastructurelles	
6.4. Extraits cartographiques.....	
6.5. Tronçons retirés du PSIC de 1994	
6.6. Loi sur les itinéraires cyclables du 21 décembre 1994 (RSJU 722.31)	
6.7. Carte de synthèse	
6.8. Arrêté du Gouvernement n°277 portant adoption du PSIC 2017	

A) PSIC – Version 2017

1. Bases

1.1. Le PSIC, c'est quoi ?

Le plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC) constitue une des bases de la politique cyclable jurassienne. Il définit le réseau d'itinéraires et leur hiérarchie, ainsi que les mesures à prendre sur les itinéraires d'importance régionale ou locale pour garantir aux cyclistes les meilleures conditions de sécurité et de confort possible.

Il est constitué d'une carte et du présent rapport. Ces deux instruments doivent permettre à l'Etat et aux communes de réaliser un réseau cyclable cantonal attractif et sûr.

1.2. Pourquoi une actualisation en 2017 ?

La première version de ce document de planification date de 1994. Une grande partie des itinéraires identifiés à l'époque a été réalisée jusqu'à aujourd'hui, et le crédit-cadre a été épuisé. Entre-temps, les visions et pratiques ont évolué, et de nouvelles tendances se dessinent déjà (plus de détails au chapitre 3).

L'évolution démographique et le développement touristique de certaines régions ont fait naître de nouveaux besoins en termes de réseau cyclable.

Le financement des futurs itinéraires cyclables doit être redéfini.

Le principe d'actualisation du PSIC a été décidé par le Gouvernement en février 2015.

Cette nouvelle version du PSIC remplace complètement la précédente.

1.3. Les bases du PSIC

Le PSIC est fondé sur la Loi cantonale sur les itinéraires cyclables du 21 décembre 1994¹.

La politique cyclable jurassienne repose également sur les bases légales suivantes :

- Loi cantonale sur les constructions et l'aménagement du territoire du 25 juin 1987² ;
- Loi cantonale sur la construction et l'entretien des routes du 26 octobre 1978³ ;
- Ordonnance cantonale sur les constructions et l'aménagement du territoire du 3 juillet 1990⁴ ;

La fiche 2.07 du Plan directeur cantonal (actualisation prévue en 2017) constitue également une base du PSIC.

¹ RSJU 722.31

² RSJU 701.1

³ RSJU 722.11

⁴ RSJU 701.11

A l'échelle régionale, le Projet d'Agglomération de Delémont¹ comprend plusieurs mesures qui concernent le réseau cyclable cantonal. Celles-ci ont été prises en compte dans la nouvelle version du PSIC.

A l'échelle nationale, « l'initiative vélo » demandant l'inscription des voies cyclables dans la Constitution fédérale (actuellement en cours de traitement par le Conseil Fédéral) aboutira certainement à une votation populaire. En cas d'acceptation par le Peuple suisse et les Cantons, la loi d'application ainsi que les ordonnances qui en découleraient pourraient avoir un impact sur le PSIC.

¹ PA1 : validé par le Gouvernement le 11 décembre 2007 ; PA2 : validé par le Département de l'environnement et de l'équipement le 28 juin 2012 ; PA3 : validé par le Gouvernement le 13 décembre 2016.

2. Les éléments-clés

2.1. La hiérarchie du réseau

La hiérarchie retenue pour le PSIC 2017 est quasiment la même que dans sa version précédente, soit :

Niveau hiérarchique	Description
Itinéraire régional	Liaisons d'importance, à l'intérieur de chaque région et entre les régions
Itinéraire local	Liaison répondant davantage à des besoins locaux
Itinéraire complémentaire	Liaisons à vocation plutôt touristique

2.2. Modifications apportées au réseau

2.2.1. Principes de base

Les compléments apportés au PSIC ont été réfléchis en fonction des critères suivants :

- répondent à un usage du vélo au quotidien ou dans le cadre des loisirs ;
- relie entre elles / eux :
 - o les localités
 - o les centres d'intérêt d'importance régionale
 - o le Jura à ses régions limitrophes.
- visent à diminuer voire résoudre certains problèmes actuellement rencontrés, notamment les lacunes (trous dans le réseau) et dysfonctionnements du réseau actuel (points et tronçons dangereux).
- cherchent à utiliser au maximum les infrastructures existantes.
- privilégient la mixité vélos-piétons-traffic agricole.
- se concentrent sur les besoins des vélos de route (par opposition aux VTT).
- prennent en compte les besoins spécifiques de vélos attelés d'une remorque, dans les profils en long retenus.
- prennent en compte leur rapport coût-utilité.

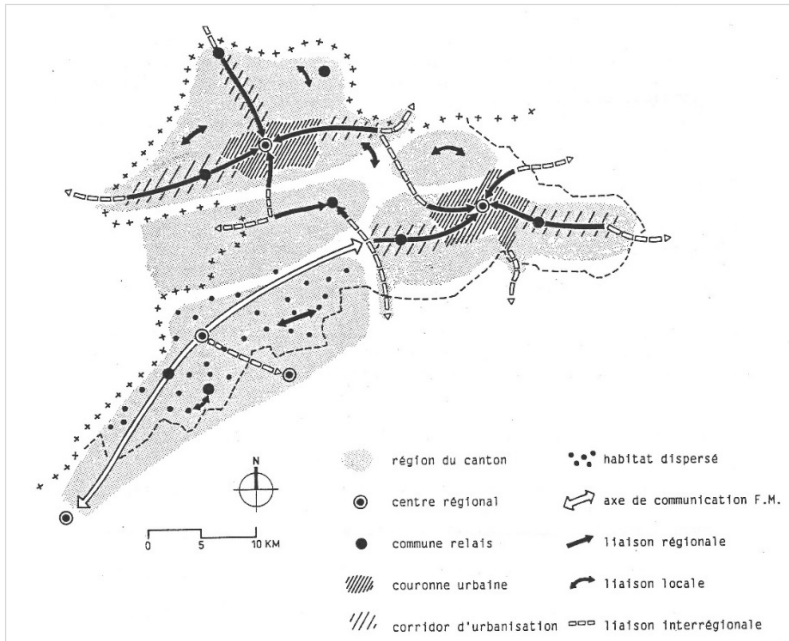
Les réflexions sur les améliorations à apporter au PSIC n'ont donc pas été menées en fonction d'un cadre financier limitant et contraignant au départ, mais plutôt dans une perspective de « recherche du tronçon pertinent ». Les coûts ont toutefois été considérés dans l'évaluation et la priorisation de chaque proposition.

2.2.2. Nouveaux tronçons

Le réseau cyclable défini dans le PSIC de 1994 présentait une structure très simple :

- en « étoile » à l'intérieur de chaque district (grandes connexions radiales à destination et en provenance du chef-lieu).
- complété de connexions entre les districts.

(voir illustration ci-après)



Structure du PSIC de 1994
(Source : Plan sectoriel des itinéraires cyclables, 1994)

Le réseau du PSIC actualisé est plus complexe à lire. Il a été complété notamment par les éléments suivants :

- Connexions tangentielles entre les communes situées autour des chefs-lieux (exemples : Courtemaître – Coeuve – Alle ou Develier - Courfaivre).
- Connexions avec les régions limitrophes (exemples : avec la France depuis Rocourt ou St-Ursanne, avec le canton de Berne depuis Courrendlin ou Les Breuleux).
- Itinéraires alternatifs hors des routes à fort trafic (exemples : Coeuve – Bonfol, Courroux – Courcelon, Montfaucon – Les Enfers).
- Itinéraires de loisirs complémentaires (exemples : Miécourt – Cornol, Montenol – Epiquez, Soulce – Courfaivre, boucles autour du Noirmont).

Toutes les modifications apportées au réseau sont présentées dans des extraits cartographiques (annexe 6.4) et détaillées dans un tableau des mesures (annexe 6.3).

Les tracés du réseau cyclable cantonal sont indicatifs. Avant l'acquisition ou la réservation de terrains destinés à la réalisation d'un tronçon du réseau cyclable cantonal, un contrôle relatif à l'opportunité du tracé et à sa faisabilité sera effectué d'entente avec la ou les communes concernées.

2.2.3. Tronçons supprimés

Certains tronçons prévus dans le PSIC de 1994 n'ont pas été retenus dans l'actualisation. Ceux-ci sont listés en annexe 6.5, avec mention de la raison de leur suppression.

2.3. Mesures infrastructurelles

Le tableau donné à l'annexe 6.3 présente les mesures à prendre pour certains tronçons à améliorer. Celles-ci sont constituées d'intervention de différents types :

Types d'intervention	Exemples
Balisage d'un itinéraire	- Courfaivre – Develier - Malettes – Caquerelle – Corniche – Franches-Montagnes
Sécurisation / amélioration d'un tronçon	- Vicques – Recolaine - Alle – Courgenay - Les Vacheries – Le Cerneux-Veusil
Sécurisation d'un point noir	- Croisement RC/voie CFF Courtételle – Courfaivre - Sortie de Beurnevésin - Carrefour Le Bémont – La Bosse
Recherche d'un itinéraire alternatif à une route fréquentée	- Courroux – Courcelon - St-Ursanne – Ocourt (rive gauche Doubs) - Les Sairains – Les Enfers – Montfaucon
Réalisation d'un tronçon manquant	- Nouveau PI sous les lignes CFF et la RC 6 (Delémont gare) - Chevenez – Rocourt (par la Combe de Goule)

Les mesures mentionnées dans le tableau 6.3 sont à considérer comme principes d'intervention indicatifs. L'analyse plus poussée (à venir) des différents points faibles relevés permettra d'identifier la nature exacte des mesures à prendre.

Les principaux aménagements-types recommandés sont détaillés au chapitre 4.1.

2.4. Mesures d'accompagnement

Les expériences menées en Suisse et partout dans le monde montrent que le développement d'infrastructures ne suffit pas, à lui seul, à renforcer la part du vélo dans les déplacements. Toute politique de promotion du vélo cherchant une certaine efficacité doit reposer sur 3 piliers indissociables :

	Infrastructure	Services	Promotion
But :	Garantir des déplacements sûrs, et attractifs	Faciliter la pratique du vélo	Faire connaître les offres existantes, inciter à faire du vélo
Mesures-types :	Itinéraires sécurisés Bornes de recharge pour vélos électriques Stations de gonflage en libre-service Balisage Places de stationnement ...	Cours de conduite Réparation et nettoyage Location de vélos Vélos en libre-service ...	Guide des itinéraires cyclables Cyclo-tours Actions slow-up Plans de mobilité d'entreprises ...

Les mesures d'accompagnement sont donc un complément indispensable, puisqu'elles permettent de renforcer l'usage des infrastructures réalisées. Ces mesures seront à étudier dans les années à venir.

2.5. Priorités et calendrier de réalisation

Chaque tronçon inscrit au PSIC a été évalué au moyen des critères suivants :

- Utilité et potentiel de l'axe : Fréquentation, résolution d'un problème important, desserte d'une zone à haute densité d'emplois / d'habitants, desserte d'équipements publics, attractivité du tronçon concerné. Tant pour les déplacements quotidiens que de loisirs.
- Faisabilité : Technique, foncière, politique.
- Opportunité à saisir : Réfection route, remaniement parcellaire, infrastructure réutilisable.
- Coût de la réalisation :
Coût élevé : > à 0.5 mios CHF
Coût moyen : de 0.1 à 0.5 mios CHF
Coût faible : < à 0.1 mio CHF

Cette évaluation a permis d'établir une priorisation des tronçons, à partir des principes suivants :

Niveau de priorité	Descriptif	Horizon de réalisation
A	Utilité / importance élevée Facilité de mise en œuvre	Court à moyen terme
B	Utilité / importance élevée, mais mise en œuvre plus difficile Utilité moyenne, mais mise en œuvre facile	Moyen à long terme
C	Autres mesures	Ultérieurement

Cette priorisation a débouché sur les résultats suivants :

- 38 mesures classées en priorité A.
- 15 mesures classées en priorité B.
- 8 mesures classées en priorité C.
- 18 tronçons nouvellement inscrits au PSIC sans priorisation, inscrits au réseau complémentaire (itinéraires sur le réseau routier existant, intéressants pour les loisirs et pouvant éventuellement faire l'objet d'un simple balisage).

Le degré de priorité défini ne s'accompagne pas d'un calendrier de réalisation précis. Celui-ci est susceptible de varier fortement en fonction des opportunités et dépendra étroitement de la planification financière cantonale, dont le volet actuel concerne la période 2017-2021.

2.6. Coûts et financement

A ce stade, les coûts d'infrastructures ont été identifiés de manière sommaire, étant donné que les mesures et le calendrier de réalisation ne sont pas encore connus en détail.

Les priorités établies pour chaque projet donnent une première idée de leur ordre de réalisation. Il est toutefois possible que celui-ci soit revu au gré d'opportunités à saisir encore non identifiées à ce jour. Chaque mesure jugée réalisable dans un délai proche débouchera sur le lancement d'une étude de détail, permettant ainsi d'estimer les coûts de manière plus précise. Ces derniers, ainsi que la répartition financière, devront être validés par les autorités compétentes et inscrites aux budgets annuels en fonction des disponibilités financières et des priorités de l'Etat.

Par anticipation, une partie des mesures a déjà été proposée dans la PFI 2017-2021.

En plus des mesures infrastructurelles, la mise en valeur du réseau cyclable cantonal, de même que l'encouragement à son utilisation (carte des itinéraires cyclables, communication, promotion, etc.) doivent faire partie des mesures soutenues par l'Etat.

2.7. Responsabilités

2.7.1. Instances de validation

Toute modification du PSIC doit être validée par le Gouvernement jurassien.

2.7.2. Instances responsables du PSIC

L'instance responsable du PSIC au sein du Département de l'environnement (DEN) est le Service du développement territorial (SDT). Il assure la coordination et la planification, mais la réalisation est du ressort du Service des infrastructures (SIN). Une étroite collaboration entre ces deux services est essentielle.

2.7.3. Partenaires

De nombreux autres partenaires sont également associés à la réalisation du PSIC (Services de l'Etat, communes, syndicats d'améliorations foncières, Agglomération de Delémont, régions voisines, associations et privés).

La bonne coordination avec les communes est fondamentale, notamment pour les améliorations à apporter sur des routes et itinéraires locaux inscrits au PSIC. Pour le canton, il s'agit en particulier :

- de profiter des opportunités de réaménagement se présentant localement
- de garantir une vision d'ensemble dans les planifications effectuées.

Il est du ressort des communes d'assurer l'accessibilité cyclable fine de leurs points d'intérêts majeurs (écoles, centres de loisirs, zones d'activité, etc.), voire de les connecter au réseau défini dans le PSIC.

B) Partie explicative

3. PSIC 1994 : bilan

3.1. Du PSIC 1994 au PSIC 2017 : moments-clés

Pour donner suite à l'arrêté du Parlement du 18 décembre 1991 (contre-projet à l'initiative « Place au vélo »), le Gouvernement jurassien approuvait le 3 mai 1994 le Plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC).

Le 21 décembre 1994, le Parlement jurassien approuvait quant à lui la Loi cantonale sur les itinéraires cyclables¹ et l'intégration du PSIC dans le Plan directeur cantonal. Un crédit cadre de 6.5 millions était également accepté pour permettre la réalisation des tronçons identifiés en priorité 1 sur la carte comme première étape. D'autres tronçons identifiés en priorité 2 devaient faire l'objet d'une réalisation ultérieure avec une nouvelle enveloppe financière correspondante.

Depuis son approbation en 1994, le PSIC a été modifié en 2002, 2008, 2009 et 2011 par le Gouvernement pour permettre l'intégration de nouvelles priorités 1 afin de pouvoir réaliser des itinéraires cyclables en synergie avec différents projets comme : l'A16, la H18, la liaison cyclable Porrentruy – Belfort, les remaniements parcellaires, l'agglomération de Delémont, etc. Les différentes adaptations et ajouts de priorités 1 ont modifié les plans mais pas le crédit-cadre de base de 6.5 millions.

Le crédit-cadre disponible dès 1996 pour une durée de 10 ans n'étant pas épuisé dans les délais prévus, le Parlement décidait en 2006 de prolonger l'utilisation de ce dernier jusqu'à fin 2015.

Le Plan directeur, approuvé par le Gouvernement le 30 novembre 2004, par le Parlement le 30 novembre 2005 et par le Conseil fédéral le 28 septembre 2007, intègre la *fiche 2.07 itinéraire cyclables* ainsi que la *fiche 2.07.1 itinéraire cyclable Porrentruy – Delle – Belfort*. La fiche 2.07 indique entre autres dans la rubrique « problématique et enjeux » les éléments suivants :

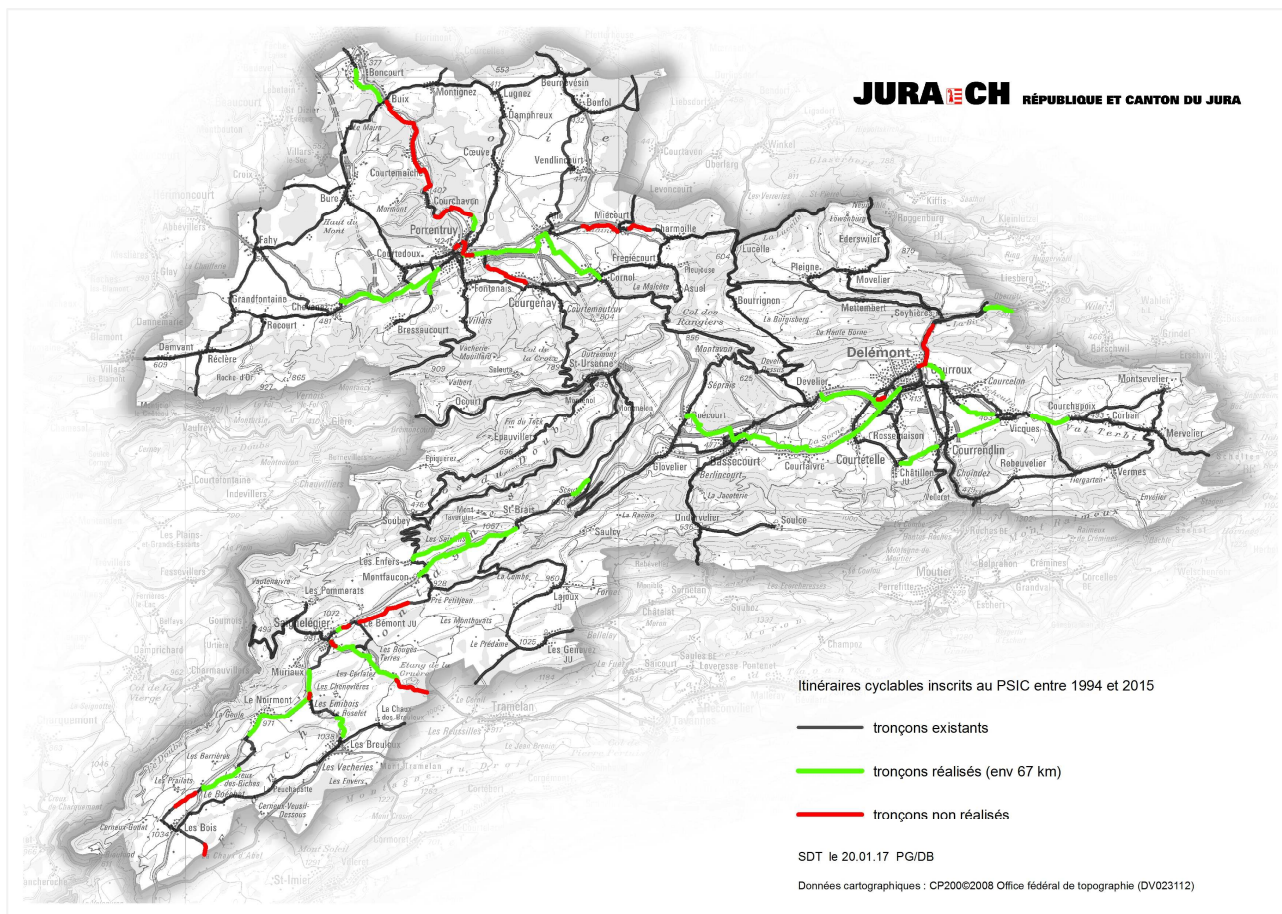
- *L'Etat jurassien entend promouvoir ce mode de déplacement favorable à l'environnement pour tendre vers une mobilité durable, conformément à une action proposée par Juragenda 21.*
- *Après l'épuisement du crédit-cadre, une nouvelle enveloppe budgétaire devra être déterminée pour finir l'ensemble du réseau cyclable jurassien.*

Lors de sa séance du 17 février 2015, le Gouvernement a donné son feu vert aux Services du développement territorial et des infrastructures pour réaliser un bilan, des perspectives et une actualisation du PSIC. Il autorise également le Service des infrastructures à inclure, dès 2016, dans ses budgets annuels et au cas par cas, de futures réalisations.

¹ RSJU 722.31

3.2. Tronçons réalisés : bilan financier

Les réalisations effectuées entre 1994 et 2015 sont représentées dans la carte ci-dessous :



Carte des réalisations 1994-2015

Le crédit-cadre de 6.5 millions a été mis à disposition du Service des ponts et chaussées début 1996. Les premiers travaux de réalisation ont, quant à eux, débutés en 1997.

Le tableau synthétique ci-dessous indique les investissements réalisés entre 1994 et 2015 et montre le solde encore disponible au 1.1.2016 (le détail des itinéraires réalisés est donné à l'annexe 6.1).

Objet	Montant (CHF)
Tronçons réalisés en priorité 1	7'013'759
PI La Communance - Participations financières de l'OFROU et des Communes de Delémont et de Courtételle	- 690'000
Total des investissements effectifs JU 1997 - 2015	6'323'759
Solde disponible sur crédit-cadre au 1.1.2016	176'241

La **répartition par district** au 31.12.2015 montre que le district de Delémont représente 64% des investissements réalisés, celui de Porrentruy 11% environ et celui des Franches-Montagnes 25% (les différences entre les montants planifiés et les montants réalisés dans chaque district sont donnés à l'annexe 6.1)

En termes de **balisage** Suisse Mobile, diverses études ont été menées et projets réalisés sur le territoire cantonal (coût 177'844 CHF).

D'autres itinéraires cyclables ont été réalisés en **synergie** avec différents projets et à ce titre ont bénéficié de financements extérieurs au PSIC (voir annexe 6.2). L'économie réalisée sur le crédit-cadre grâce à ces financements croisés a ainsi pu s'élever à 3,2 millions de CHF.

Il est également important de préciser que le montant de 6.5 millions prévu dans le crédit-cadre de 1994 n'a jamais été indexé aux augmentations des coûts de la construction durant 20 ans. On peut cependant estimer cette indexation à environ 13% du montant global, ce qui représenterait environ 0,735 million de CHF.

3.3. Tronçons non réalisés

Certains tronçons inscrits en priorité 1 n'ont malheureusement pas encore été réalisés. Ceci est dû à différents facteurs, dont les principaux sont donnés ici :

- Attente pour réaliser en synergie avec des programmes comme ceux de l'agglomération de Delémont (programme de réalisation et cofinancement avec les communes et la Confédération) ou routiers (H18 Le Bémont).
- Impossibilité d'acquérir les terrains permettant la construction (non entrée en matière de propriétaires privés).
- Difficultés à planifier des réalisations dans des zones protégées ou superposées avec d'autres réseaux protégés (zones de protection de la nature le long des cours d'eau ou conflits avec les chemins de randonnée pédestre).
- Fonction plutôt touristique de l'itinéraire en question, alors que le PSIC de 1994 souhaitait avant tout favoriser les déplacements quotidiens (exemple : Montfaucon – Pré Petitjean – Le Bémont).

Les quelques tronçons en priorité 1 et 2 non réalisés à ce jour ont tous été réévalués dans le cadre de l'adaptation du présent PSIC (2015 – 2016). Il s'agit des itinéraires suivants :

- Porrentruy – Buix (La francovélosuisse)
- Porrentruy – Courgenay
- Alle – Miécourt – Charmoille
- Delémont, secteur Vies Ste Catherine
- Delémont – Soyhières (Agglomération)
- Le Bémont – Le Pré Petitjean
- La Theurre – Etang de la Gruère
- Le Boéchet – Les Bois

Le résultat de leur évaluation se trouve à l'annexe 6.3.

3.4. Changements dans la pratique du vélo et les politiques cyclables

3.4.1. Importance du vélo à des fins de loisir et au quotidien

Le PSIC de 1994 avait pour objectif premier de développer l'usage du vélo au quotidien. Les 20 dernières années ont toutefois démontré l'importance croissante du vélo utilisé à des fins de loisirs. L'apparition des réseaux SuisseMobile, en particulier avec « la Suisse à vélo » et « la Suisse des régions à vélo », a en effet apporté sur le territoire national et jurassien une grande dynamique autour du vélo de loisir. L'offre SuisseMobile a certainement contribué pour une large mesure à la constante augmentation d'utilisateurs et de visiteurs dans notre région¹.

On trouve sur notre territoire cantonal les itinéraires suivants de « La Suisse à vélo » :

- L'itinéraire national n° 7, Route du Jura, sur environ 60 km.
- L'itinéraire régional n°23, Basel – Franches-Montagnes, sur environ 30 km.
- L'itinéraire régional n°64, Lötschberg – Jura (Belfort), sur environ 54 km.
- Les trois itinéraires liés à la francovélosuisse 645, 646 et 647, sur environ 78 km
- L'itinéraire local Mont-Soleil Tour, sur environ 20 km aux Franches-Montagnes.

Le **trafic de loisirs** occupe aujourd'hui une place de poids dans la mobilité générale en Suisse (40% des kilomètres parcourus). Le défi sera donc de continuer à développer des voies sûres et attrayantes en dehors des routes cantonales.

Ceci va de pair avec le fait que **des catégories de population toujours plus larges sont sensibles au manque de sécurité** (sentiment subjectif). Les enfants non accompagnés et les adultes peu habitués au vélo préfèrent les itinéraires sur des routes à faible circulation. Des itinéraires de loisirs optimisés offrent des conditions agréables pour s'exercer et renouer avec cette pratique, en plus de promouvoir le cyclotourisme.

Impacts possibles pour le PSIC et la politique cyclable jurassienne :

- *Développement itinéraires à l'écart des routes cantonales (sur des routes communales et privées moins fréquentées).*
- *Aménagement d'espaces de repos avec installations vélos spécifiques (bancs, pompes)*
- *Signalétique spécifique.*
- *Interfaces à rechercher avec les nouvelles technologies.*

¹ A noter que SuisseMobile couvre aussi sur notre territoire les réseaux VTT et pédestres, ce qui permet d'offrir une large palette d'offres touristiques en termes de parcours, de location en lien avec les transports publics, d'hébergements et de prestataires particuliers.

La **pratique du vélo au quotidien** se développe toutefois progressivement, en particulier dans les centres urbains. Elle concerne surtout les déplacements pendulaires et professionnels, mais aussi d'achat notamment grâce au confort amélioré par l'utilisation de vélos à assistance électrique (VAE) parfois équipés de remorques pour le transport de marchandise.

Impacts possibles pour le PSIC et la politique cyclable jurassienne :

- *Liaisons directes pour des déplacements rapides entre les grands centres d'intérêt (zones d'activités, centres commerciaux, sportifs et culturels, etc.)*
- *Prise en compte des véhicules spéciaux dans les standards de stationnement (raccordement électrique, dimensions spéciales)*

3.4.2. Autres tendances et défis

Que ce soit en lien avec les discussions autour du réchauffement climatique, la volonté de diminuer l'impact environnemental des transports individuels motorisés et de rechercher la meilleure qualité de vie possible, ou encore face à une multimodalité qui se développe toujours plus, l'univers du vélo en Suisse (et dans le monde) est en pleine ébullition, et ses potentialités sont retrouvées voire même renforcées. Voici quelques défis, potentialités et points intéressants pour le Canton du Jura :

Les cyclotouristes, récréatifs ou sportifs, ont un **impact économique important** en raison du niveau élevé de leurs dépenses (déplacements, ravitaillement, nuitées, etc.)

Dépense moyenne par cycliste et par jour (chiffres 2013 ¹)		
Voyage de plusieurs jours	Excursion d'un jour	Tout confondu
210 CHF	67 CHF	108 CHF

Impacts possibles pour le PSIC et la politique cyclable jurassienne :

- *Développer une offre d'infrastructures attractives pour les cyclistes, dans un but de promotion économique et touristique.*

Si, ces dernières années les ventes de vélos traditionnels ont stagné en Suisse, l'**essor du vélo électrique** se fait véritablement sentir (progression des ventes de VAE depuis 2008). Ceux-ci sont de plus en plus utilisés, que ce soit pour parcourir de plus grandes distances ou pour tracter une remorque.

Impacts possibles pour le PSIC et la politique cyclable jurassienne :

- *Prise en compte des vitesses augmentées et des gabarits minimaux à respecter lors de la planification (cas de dépassement entre cyclistes toujours plus fréquents)*
- *Développement d'axes directs entre les centres éloignés de 5-10 km pour une pratique au quotidien*
- *Bornes de recharge pour VAE aux endroits stratégiques (« aires de repos »).*

Des projets se développent en Suisse autour d'**infrastructures rendant les déplacements à vélo encore plus rapides et présentant un haut niveau de confort et de sécurité**, en particulier en milieu urbain : axes les plus directs possibles (le long des voies de chemin de fer notamment), carrefours et bifurcations priorisant et sécurisant les cyclistes (aide-au-tourner à gauche, feux de signalisation spécifiques, tourner à droite autorisé au rouge).

¹ SuisseMobile, Enquêtes sur l'utilisation en 2013

Impact possible pour le PSIC et la politique cyclable jurassienne :

- *Recherche d'un standard de qualité et de confort toujours plus élevé (par ex. en matière de priorités et d'aménagement des carrefours et bifurcations)*

Ces dix dernières années, en ce qui concerne les trajets quotidiens, le vélo a cédé du terrain aux transports publics, mais aussi au trafic individuel motorisé. Le **recul est particulièrement marqué en Suisse chez les enfants et les jeunes**. Il serait intéressant d'examiner plus précisément les causes de ce recul : par exemple l'amélioration des transports publics, le manque de sécurité sur le chemin de l'école ou l'absence de promotion du vélo.

Impacts possibles pour le PSIC et la politique cyclable jurassienne :

- *Sécurisation particulière sur le chemin de l'école*
- *Mesure complémentaire indispensable : promotion*

Les **nouvelles technologies** jouent un rôle croissant dans l'organisation de la mobilité quotidienne et de loisirs (carte des réseaux, itinéraires conseillés, etc). Les infrastructures existantes et planifiées pourront être toujours mieux communiquées aux différents usagers.

Impacts possibles pour le PSIC et la politique cyclable jurassienne :

- *Mesure complémentaire indispensable : communication (site internet, App, plan à distribuer)*
- *Signalétique interactive ?*

Le **recours à la mobilité combinée** est en constante augmentation (notamment vélo-transports publics). La croissance de l'offre TP dans le canton du Jura va renforcer cette tendance. Si ces pratiques sont majoritairement urbaines, on note aussi une croissance significative dans les communes périphériques et rurales.

Impacts possibles pour le PSIC et la politique cyclable jurassienne :

- *Infrastructures de stationnement de qualité aux principaux arrêts TP*
- *Accessibilité cyclable des arrêts TP*
- *Possibilité de transporter les vélos dans les TP*

Le **besoin de flexibilité et de spontanéité** dans les besoins de déplacement croît. L'offre cherche à s'y adapter, par des solutions de vélos en libre-service ou partagés.

Impact possible pour le PSIC et la politique cyclable jurassienne :

- *Développement d'une offre de vélos en libre-service à l'échelle du canton (Publibike, Velospot par ex.), si les conditions sont réunies (potentiel suffisant, financement assuré, etc.)*
- *Développement d'une offre de vélos partagés (par exemple « carvelo2go », réseau de partage de vélos-cargos à Vevey)*

Les **moyens financiers limités** et les contraintes foncières rendent difficile l'aménagement des routes principales en vue d'y intégrer des pistes cyclables.

Impact possible pour le PSIC et la politique cyclable jurassienne :

- **Recherche d'autres solutions pour sécuriser le réseau routier (itinéraires alternatifs, bandes cyclables, modération de trafic, etc.)**

4. Principes de mise en œuvre du PSIC 2017

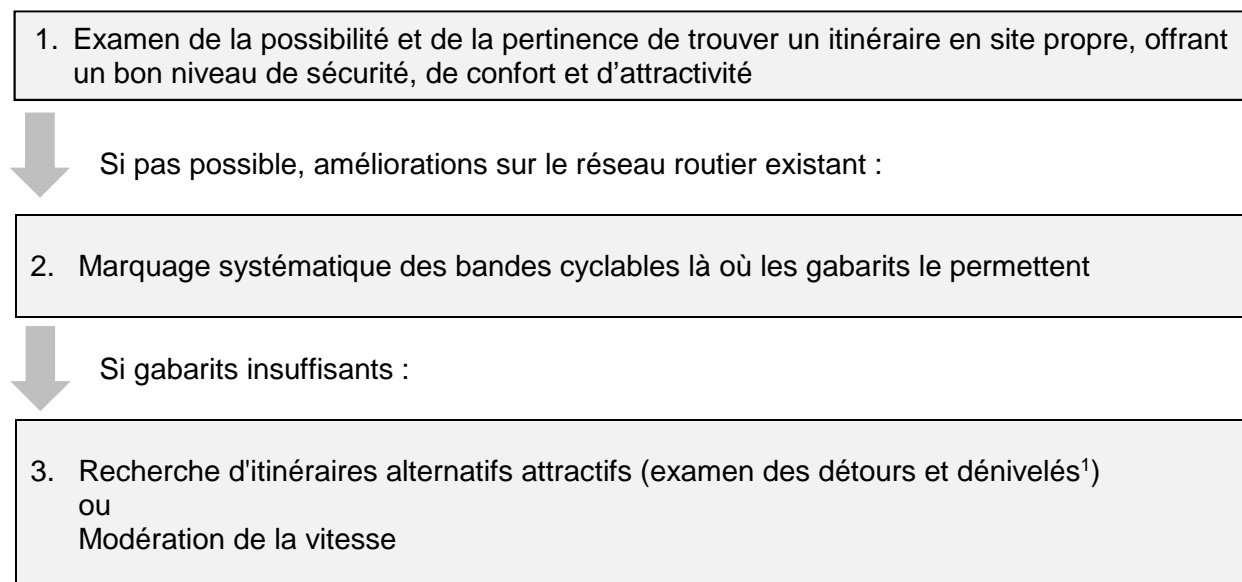
4.1. Aménagements-types

4.1.1. Principe général d'intervention

La largeur des routes cantonales est globalement faible dans le Jura et constitue une contrainte importante dans la recherche d'amélioration des itinéraires cyclables. En outre, le rapport coût-efficacité d'un élargissement routier est généralement défavorable, en raison des faibles densités de population et d'utilisateurs potentiels dans le canton.

Les spécialistes de Suisse Mobile admettent qu'il est possible de laisser les cycles et les automobilistes cohabiter si le **trafic journalier moyen (TJM) ne dépasse pas 3'000 véhicules par jour**. La vitesse de circulation ou la sinuosité du tronçon en question doivent cependant être eux aussi pris en compte.

Le principe d'intervention adopté suit généralement la logique suivante:



Le traitement des points dangereux doit être effectué en parallèle du travail sur le réseau.

La législation routière et les normes VSS en vigueur font foi.

¹ Standard pour le choix de l'itinéraire en profil: vélo équipé d'une remorque

4.1.2. Gabarits

La protection des cyclistes le long d'un tronçon répond en principe aux standards suivants :

Piste cyclable (utilisation uniquement par des vélos) :

Unidirectionnelle :

- Largeur minimale : 1.25 m
- + banquette de 0.50 m de chaque côté



Delémont, route de Courrendlin (photo : SIN)

Bidirectionnelle :

- Largeur minimale : 2.50 m
- + banquette de 0.50 m de chaque côté



Courchapoix, direction Vicques (photo SIN)

Bandes cyclables :

En localité :

- Gabarits routiers d'au minimum 7.00 m
- Largeur minimale : 1.25 m
- Au droit des murs : 1.50 m



Develier (photo SIN)

Hors localité :

- Gabarits routiers d'au minimum 8.50 m
- Largeur minimale : 1.25 m
- Au droit des murs : 1.50 m



Boécourt (photo SIN)

Itinéraires cyclables (partagés avec trafic agricole) :

- Largeur minimale : 3.00 m
- + banquette de 0.50 m de chaque côté



Courrendlin, route de Châtillon (photo : SIN)



Courrendlin, route de Vicques (photo : SIN)

Trottoirs mixtes (piétons et vélos) :

Selon conditions locales :

- Largeur minimale 2.00 m avec circulation unidirectionnelle des vélos
- Largeur idéale 3.00 m (selon recommandations Mobilité piétonne Suisse)



Courrendlin, route de Châtillon (photo : SIN)

Entrées de localité :

Aux entrées et sorties de localité, les éventuels aménagements de modération de trafic (îlots par exemple) doivent si possible garantir la sécurité des cyclistes.

4.1.3. Carrefours

Les carrefours, croisements ou lieux de réinsertion des cyclistes dans le trafic sont pensés de manière à sécuriser au mieux les cyclistes.

Dans la mesure du possible, les grands principes suivants sont poursuivis pour protéger au mieux les cyclistes :

Carrefours à perte de priorité :

- Aide pour les mouvements de tourner-à-gauche, en fonction des gabarits
Par ex. présélection clairement marquée, îlot de protection, tourner à gauche indirect, gué vélo



Porrentruy, route de Courtedoux (photo : SIN)

Secteurs sensibles pour les cyclistes / débouchés autoroutiers / traversées dans giratoire :

- Possibilité de marquer les points de conflit avec des bandes cyclables rouges (à utiliser avec parcimonie)



Boécourt – Glovelier, sortie A16 (photo SIN)

Giratoires :

- Éviter de faire transiter les itinéraires cyclables par des giratoires à deux voies
- Géométrie obligeant les véhicules motorisés à diminuer leur vitesse (déflexion la plus grande possible)



Bassecour, giratoire COOP-A16 (Photo SIN)

Carrefours à feux (pour exemple) :

- Bande cyclable avancée ou « sas » pour vélo, éventuellement vert anticipé pour les vélos



Bienne (photo : Büro für Mobilität AG)

4.1.4. Signalisation

La signalisation des itinéraires cyclables s'effectue de manière uniforme, conformément à l'Ordonnance fédérale sur la signalisation routière (OSR)¹ et à la norme SN 640 829a.

Sur la question plus spécifique du balisage, il faut relever les éléments suivants :

- À l'échelle cantonale ou régionale, le balisage cyclable concerne prioritairement les itinéraires régionaux, ainsi que les itinéraires de loisirs SuisseMobile.
- Le balisage d'itinéraires locaux est du ressort des communes. Toutefois, une coordination et une uniformité dans le type de balisage choisi doivent être garanties sur l'ensemble du territoire cantonal. Ce rôle de coordinateur revient naturellement au canton (Service des infrastructures).
- Les itinéraires complémentaires ne sont généralement pas balisés. Ceci permet d'éviter des coûts importants et la multiplication des panneaux de signalisation sur le terrain. A ce jour, le balisage pour la mobilité douce sur le territoire cantonal est déjà très important (vélo, VTT, pédestre, équestre, trottinette, sentiers à thème, etc.). Quelques itinéraires complémentaires présentent toutefois un certain potentiel (notamment en termes touristique) et ont été inscrits au PSIC afin qu'ils soient bien identifiables. Parmi ceux-ci, certains pourraient être balisés à l'avenir.



Balisage La Suisse à vélo, Develier
(photo : Büro für Mobilität AG)

¹ RS 741.21

4.1.5. Stationnement

En principe, chaque point d'intérêt d'importance cantonale / régionale – en particulier les gares, qui sont d'importantes interfaces vélo-TP – devrait être équipé d'installations de stationnement pour les vélos.

Les standards à appliquer en matière de stationnement des vélos varient selon le type d'utilisation attendue :

Stationnement de courte durée :

- Support permettant d'appuyer et d'attacher le cadre du vélo, limitant les risques de vols et de chute de vélos



Porrentruy, rue des Baïches (photo : Büro für Mobilität AG)

Stationnement de longue durée :

- Même type de support que ci-dessus, avec toiture afin de protéger le vélo des intempéries
- Stationnement surveillé dans les endroits très fréquentés et exposés au risque de vandalisme



Porrentruy, gare (photo : Büro für Mobilität AG)



Delémont, vélostation (photo : Pierre Montavon)

4.2. Entretien et maintenance

L'entretien régulier des infrastructures cyclables joue un rôle important dans leur attractivité et leur sécurité (déblai de feuilles mortes, bris de verre, terre, etc.), selon les articles 16 et 17 de la Loi cantonale sur les itinéraires cyclables¹ (voir annexe 6.7).

Sur les itinéraires cyclables partagés avec le trafic agricole, la responsabilisation et la bonne collaboration des agriculteurs sont décisives (cf. article 44 LCER²).

La maintenance (réfection des infrastructures cyclables) est réglée dans l'article 15 de la Loi cantonale sur les itinéraires cyclables³ (voir annexe 6.7).

¹ RSJU 732.31

² RSJU 722.11

³ RSJU 722.31

5. Processus d'actualisation du PSIC

5.1. Consultation ciblée

Afin d'identifier les modifications à apporter au réseau d'itinéraires cyclables jurassien, une consultation ciblée a été organisée auprès des sections jurassiennes de Pro Vélo et de l'ATE. Les services du canton, accompagnés du mandataire Büro für Mobilität AG et avec le concours de SuisseMobile¹, ont également apporté plusieurs suggestions d'amélioration.

Cette consultation a eu lieu en 2015 et 2016. Au total, près de 90 améliorations potentielles ont été identifiées par les différents partenaires consultés.

Il est à préciser que :

- Les communes n'ont sciemment pas été consultées à ce stade. Pour ce travail d'actualisation, il était important de garder une vision d'ensemble et désintéressée des compléments à apporter, et d'éviter le risque d'une « liste au Père Noël ». Toutefois, **il va de soi que les communes seront étroitement intégrées aux réflexions dès qu'une des mesures les concernant demandera à être affinée.**
- Les clubs cycloportifs n'ont pas non plus été invités à prendre part à la consultation. Les cycloportifs orientent en effet leur pratique surtout sur le réseau routier usuel et sont généralement des experts du vélo. A ce titre, leurs besoins sont moins spécifiques et les aménagements prévus pour des cyclistes moins aguerris les concernent moins (tout en leur profitant aussi indirectement).

5.2. Consultation interne

Les services et offices de l'Etat ou paraétatiques suivants ont été consultés dans le cadre de ce dossier :

- Office de l'environnement
- Office des sports
- Office de la culture
- Service de l'économie
- Service de l'économie rurale
- Service de l'enseignement
- Service de la santé
- Service juridique
- Trésorerie générale
- Jura Tourisme

5.3. Groupe de travail

L'actualisation du PSIC a été menée par un groupe de travail composé des personnes suivantes :

- David Asséo, RCJU Service du développement territorial
- Pascal Guerry, RCJU, Service du développement territorial
- Denis Barthoulot, RCJU, Service des infrastructures
- Virginie Kauffmann, Büro für Mobilität AG, mandataire

¹ Dans la perspective de « La Suisse à vélo 2030 », SuisseMobile a proposé, en 2014, une série de mesures devant permettre l'amélioration de la sécurité et l'attractivité de certains parcours. Ces propositions ont été évaluées dans le cadre de l'actualisation du PSIC.

6. Annexes

6.1. Détail des réalisations 1994-2015

Le tableau ci-dessous indique les investissements réalisés sur les différents itinéraires parfois en plusieurs étapes selon les opportunités de réalisation et des budgets annuels alloués.

<i>Tronçons réalisés en priorité 1</i>	<i>Totaux</i>	
Les Sairains - Les Enfers - Signalisation	Fr.	88'410
La Theurre - Sous Neuve Vie	Fr.	407'988
Boécourt - Bassecourt	Fr.	140'221
Delémont - Centre professionnel	Fr.	37'258
Porrentruy - Alle	Fr.	4'417
Courfaivre - Bassecourt	Fr.	54'748
Delémont - Chemin du Puits	Fr.	25'070
Boécourt - Bassecourt - Etape finale	Fr.	147'306
Courchapoix - Vicques (étude)	Fr.	7'801
Courtedoux - Chevenez (étude)	Fr.	7'036
Alle - Cornol	Fr.	46'756
Delémont - Courtételle (Rue de la Jeunesse)	Fr.	44'331
Saignelégier - Tramelan	Fr.	124'766
Les Sairains - Montfaucon	Fr.	48'135
Courtételle - La Penesse	Fr.	172'774
Buix - Boncourt	Fr.	80'386
Sous la Neuvevie - Les Cerlatez	Fr.	148'421
Courfaive / Le Bruye - Bassecourt	Fr.	145'494
Porrentruy - Boncourt / études	Fr.	76'205
Fondation "La Suisse à vélo" / Schweizer Radwand.	Fr.	59'099
Delémont / les Prés Roses	Fr.	98'128
Etudes diverses	Fr.	118'747
Delémont / Alcosuisse	Fr.	75'062
Delémont / La Grande Ecluse	Fr.	126'693
Muriaux - Les Emibois	Fr.	70'637
Le Boéchet - Le Cerneux Joly	Fr.	87'074
Courrendlin - Vicques	Fr.	146'965
Courtételle - Courfaivre	Fr.	605'393
Courroux - Delémont / Le Colliard	Fr.	46'000
PI La Communance / Travaux	Fr.	929'580

Porrentruy - Courchavon	Fr.	31'000
Vicques - Courchapoix / Travaux	Fr.	639'682
Le Roselet - Les Breuleux	Fr.	582'437
Courrendlin - Châtillon (Mesure aggro N° 27)	Fr.	674'491
Delémont - Le Colliard / Entrée Nord-Est Delémont	Fr.	260'835
Courroux - Vicques (Mesure 21 Agglo)	Fr.	252'734
Courtedoux - Chevenez - Travaux	Fr.	401'679
Dépenses totales	Fr.	7'013'759
PI La Communance - Participations financières de l'OFROU et des Communes de Delémont et de Courtételle	Fr.	- 690'000
Dépenses totales effectives 1997 - 2015	Fr.	6'323'759
Solde disponible sur crédit-cadre au 1.1.2016 Arrêté du Parlement (N° 1226) - Modification du 20 septembre 2006 - Validité : fin 2015	Fr.	176'241

Investissements par district :

District de Delémont

Montant total des investissements prévus en 1994 dans le PSIC en priorité 1	Fr.	3'396'000
Montant des travaux réalisés au 31.12.15	Fr.	3'940'565
Différence	Fr.	+ 544'565

District de Porrentruy

Montant total des investissements inscrits en 1994 dans le PSIC en priorité 1	Fr.	1'443'000
Montant des travaux PSIC réalisés en priorité 1 dans ce district au 31.12.15	Fr.	647'478
Différence	Fr.	- 795'522

District des Franches- Montagnes

Montant total des investissements inscrits en 1994 dans le PSIC en priorité 1	Fr.	1'480'000
Montant des travaux PSIC réalisés en priorité 1 dans ce district au 31.12.15	Fr.	1'557'868
Différence	Fr.	+ 77'868

Etudes diverses	Fr.	118'746
Fondation SuisseMobile (contrôles des itinéraires jusqu'en 2008)	Fr.	59'098

6.2. Economies réalisées sur le crédit-cadre (priorités 1)

		Economies réalisées	
Tronçons	Participations A16, SAF, Communes	Remarques	
AJOIE	Porrentruy - Charmoille		
	Porrentruy - Courgenay		
	Porrentruy - Chevenez	130'000	Tronçon Porrentruy - Courtedoux (Financé par SAF Creugenat)
		235'000	Tronçon Chevenez - PI Ajoulote (Financé à 50 % par SAF Creugenat)
	Alle - Cornol		
	Porrentruy - Boncourt	123'614	Tronçon Buix - Boncourt (coordination avec travaux A16)
Total	488'614		
FRANCHES-MONTAGNES	Saignelégier - Les Bois	197'926	Tronçon Le Creux-des-Biches - Le Boéchet Tronçon Les Emibois Le Noirmont réalisé par H18
	Saignelégier - Montfaucon		Entrée Est de Saignelégier réalisé par H18
	Montfaucon - Les Sairains - St-Brais	105'865	Travaux en partie réalisé par H18
	Saignelégier - La Chaux de Tramelan (Moulin de la Gruère)		
	Les Emibois / Le Roselet - Les Breuleux		
Total	303'791		
DELEMONT	Delémont - Glovelier	690'000	PI La Communance Delémont : participations A16 et Communes
	Delémont - Develier (par zone compost)	637'872	Reprise de l'ancienne piste de chantier A16
	Delémont (Pré Mochel) - Rossemaison	185'000	Reprise d'ouvrages A16
	Delémont - Courchapoix (y c. Colliard)	118'000	Travaux A16 et SAF Courroux
	Delémont / Courroux (Colliard) - Soyhières (Riedes-Dessus)		
	Courrendlin - Vicques	197'947	Coordination avec SAF Courrendlin et A16
	Boécourt - Bassecourt	357'472	Reprise de l'ancienne piste de chantier A16
	Courroux - Vicques (par Bellerive) / Projet Agglo Delémont - Mesure N° 20	102'000	Confédération - Participation - Projet Agglo - Mesure N°20
Châtillon - Courrendlin / Projet Agglo Delémont - Mesure N° 27	env. 130'000	Confédération - Participation - projet Agglo - Mesure N°27	
Total	env. 2'400'000		
Total économies réalisées sur crédit-cadre	env. 3'200'000		

Version 1 : 18 mai 2017/ SIN - SDT

Actualisation du PSIC
Annexe 6.3 - Tableau des mesures

N° de la mesure	Localisation / itinéraire concerné	Mesure à prendre (Principe d'intervention)	Trafic journalier moyen TJM (2015)	Utilité / Potentiel de l'axe <i>fréquentation, résolution d'un problème important, desserte d'une zone à haute densité d'emplois / d'habitants, desserte d'équipements publics, regroupements scolaires, etc.</i>	Faisabilité <i>technique, foncière, politique, environnementale, etc.</i>	Opportunité à saisir	Commentaires	Maître d'ouvrage principal	Partenaires (hors RCJU)	Etat de la coordination (engagée / à engager)	Niveau hiérarchique de l'itinéraire	Coût de la réalisation	Financement	Priorité	Mesures liées
-----------------	------------------------------------	--	------------------------------------	--	--	----------------------	--------------	----------------------------	-------------------------	---	-------------------------------------	------------------------	-------------	----------	---------------

District de Delémont:

1	Bassecourt-Les Lavoirs-Montavon	Ajouter cet itinéraire - existant et goudronné - au réseau complémentaire Baliser l'itinéraire (routes existantes)	150 (Montavon - Bois de Robe - RC6)	Elevée: • Route intéressante (beau parcours), en particulier pour le cyclotourisme • Peu de trafic agricole • Route pratiquée par les cyclistes aujourd'hui déjà: potentiel lié au dynamisme de la région delémontaine	Elevée	Itinéraire déjà existant pour VTT	Alternative via Delémont-Bassecourt - Montavon-Develier déjà inscrite au PSIC	RCJU	Commune de Haute-Sorne	A engager	Complémentaire	Faible	RCJU	A	-
2	Bassecourt - Boécourt	Marquer, si possible, une bande cyclable à la montée / Hangar militaire - Entrée Boécourt	3050	Moyenne: • Elèves du collège de Bassecourt • Bassin de population relativement important	Faible: • Gabarit actuel ne permet pas le marquage de bandes cyclables dans les deux sens • Talus rend difficile l'élargissement de la route (en vue de créer une présélection sécurisée)		Vitesse élevée des véhicules sur ce tronçon	RCJU	Communes de Haute-Sorne et de Boécourt	A engager	Local à améliorer	Faible	RCJU	C	-
3	Glovelier (du centre du village en direction de Bassecourt, traversée de la zone « Scierie Röthlisberger »)	Améliorer la traversée de localité (le long de cette zone, les véhicules roulent vite, très souvent sans respecter les limitations de vitesse): • Marquer des bandes cyclables dans les deux sens entre le carrefour Herzeisen et le panneau d'entrée de localité (secteur carrefour de Berlincourt)	3100	Moyenne: • Un autre itinéraire cyclable existe déjà en parallèle	Elevée		Vitesse maximale autorisée a été récemment réduite à 60 km/h	RCJU	Commune de Haute-Sorne	A engager	local à améliorer	Faible	RCJU	A	
4	Vermes-Envelier-La Rossmatte-frontière cantonale (itinéraire Delémont - Vicques - le Béclet - Corcelles BE)	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau local existant (sans balisage spécifique)	250 (Vermes - Envelier) 150 (Envelier - BE)	Elevée: • Route très courue pour les loisirs (environnement naturel très attractif) • Liaison vers canton de Berne	Elevée		Revêtement refait de neuf en 2014	RCJU	Commune de Val-Terbi	A engager	Local existant	-	-	-	-
5	Soulce - Courfaivre	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau complémentaire (sans balisage spécifique)		Moyenne: • Beaucoup d'utilisateurs aujourd'hui déjà jusqu'à Soulce pour les loisirs, mais peu au quotidien	Elevée			RCJU	Commune de Haute-Sorne	A engager	Complémentaire	-	-	-	6
6	Courfaivre - Develier (liaison complémentaire entre l'axe Delémont-Glovelier et l'axe Delémont-les Rangiers)	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau local existant Baliser l'itinéraire (route existante)		Elevée: • Itinéraire direct, situé dans la 1ère couronne de l'agglomération	Elevée			RCJU	Communes de Haute-Sorne et Develier	A engager	Local existant	Faible	-	A	5
7	Courtételle-Courfaivre	Améliorer le croisement de la piste cyclable avec route cantonale/voie CFF (projet en cours de réflexion: élargissement de la route, création d'une zone centrale protégée pour les vélos à hauteur du passage à niveau)	3850	Elevée: • Potentiel important de la région delémontaine • Passage obligé pour relier les deux centres de villages	Moyenne: • Contraintes liées à la voie de CF		Mesure 203 du PA (sécurisation des cycles à l'entrée de Courtételle) (Page 85 du PA3)	RCJU	Agglomération, Commune de Courtételle, CFF	Engagée	Régional à améliorer	Elevé (0.6 mio)	Confédération, Agglomération, RCJU	A selon PA	-
8	Courtételle	Améliorer la traversée de localité: • Améliorer l'accès côté Châtillon • Améliorer plusieurs passages délicats le long des routes communales	1450 (Châtillon) 3850 (Courfaivre - pàn CFF)	Elevée: • Zone urbaine importante	Faible: • Améliorations difficiles (géométrie peu maléable, alternatives peu évidentes)		• Plusieurs gendarmes couchés dans le village, permettant de bien ralentir le trafic • Axe La Penesse - rue de l'Eglise - Rambévaux: rue de Rambévaux est étroite avec visibilité réduite en raison du bâtiment dans l'angle au croisement, stationnement automobile le long du bâtiment situé au Nord rendant le croisement difficile le croisement des véhicules • Contacter la Commune de Courtételle pour étudier les possibilités d'améliorations	Commune de Courtételle		A engager	Régional existant et local existant	Faible	Commune de Courtételle + RCJU	B	9
9	Châtillon-Courtételle	Créer une nouvelle piste cyclable, le long de la route communale existante	1450	Moyenne: • Itinéraire cyclable destinée aux loisirs et à l'utilisation des installations sportives intercommunales • Danger lié à la visibilité et à la vitesse des voitures	Elevée	AF Courtételle	Mesure 1.48 du PA3 (itinéraire Courtételle - Châtillon)	RCJU	Agglomération, Communes de Châtillon et de Courtételle	Engagée	Local à améliorer	Elevé (0.7 mio)	RCJU Communes	A selon PA	8, 10, 26
10	Rossemaison-Châtillon	Créer une nouvelle piste cyclable (la route cantonale est étroite et fréquentée)	1150	Moyenne: • Accès direct et sécurisé au centre de l'agglomération depuis Châtillon	Faible		• Mesure 2.202 du PA3 (itinéraire cyclable Châtillon - Rossemaison) • Etude de variantes en cours - Choix d'un tracé attractif et sécurisé	RCJU	Agglomération, Communes de Châtillon et Rossemaison	Engagée	Local à améliorer	Elevé (0.7 mio)	RCJU Agglomération Confédération	A selon PA	26

N° de la mesure	Localisation / itinéraire concerné	Mesure à prendre (Principe d'intervention)	Trafic journalier moyen TJM (2015)	Utilité / Potentiel de l'axe fréquentation, résolution d'un problème important, desserte d'une zone à haute densité d'emplois / d'habitants, desserte d'équipements publics, regroupements scolaires, etc.	Faisabilité technique, foncière, politique, environnementale, etc.	Opportunité à saisir	Commentaires	Maître d'ouvrage principal	Partenaires (hors RCJU)	Etat de la coordination (engagée / à engager)	Niveau hiérarchique de l'itinéraire	Coût de la réalisation	Financement	Priorité	Mesures liées
11	Courchapoix-Corban(-Mervelier)	<ul style="list-style-type: none"> Intérieur de localité de Courchapoix: marquer des bandes cyclables depuis entrée village côté Vicques jusqu'au carrefour de Montsevelier Courchapoix-Corban: problème de visibilité et d'étroitesse de la route; trottoir entrée Ouest de Corban à laisser aux piétons. Itinéraire alternatif possible par chemin du remaniement parcellaire au Sud (toutefois moins direct et traversant un quartier d'habitation délicat à Corban Etude nécessaire pour trouver une solution sur la route cantonale (risque de coût élevé en raison de la situation en talus) 	1950 (Courchapoix - Corban) 1150 (Corban - Mervelier)	Elevée: <ul style="list-style-type: none"> Avant tout loisirs, mais aussi quotidienne (bassin de population relativement important) 	Elevée (par chemin Sud - AF) Faible (si tracé parallèle à la RC)		<ul style="list-style-type: none"> Choix du tracé Courchapoix - Corban : à définir en fonction de l'attractivité (terrain) et partenaires Corban: aucune possibilité d'amélioration à l'intérieur du village Sortie Corban direction Mervelier: peu de problèmes au niveau de la sécurité des cyclistes (TJM limité, bonne visibilité) 	RCJU	Communes de Courchapoix et de Corban	A engager	Régional à améliorer	Faible (à élevé en fonction des conclusions de l'étude à mener)	RCJU	A	12, 13
12	Courchapoix-Montsevelier-Mervelier	<ul style="list-style-type: none"> Convertir une partie de l'itinéraire local existant en itinéraire régional : secteur Courchapoix - Montsevelier Courchapoix - Mervelier : par la route cantonale existante <p>Etudier la possibilité de marquer des bandes cyclables (sens montant)</p>	900 (Courchapoix - Montsevelier) 250 (Montsevelier - Mervelier)	Elevée: <ul style="list-style-type: none"> Bassin de population relativement important Forte utilisation par cyclistes circulant entre les villages ou effectuant le tour du Val Terbi 	Elevée		<ul style="list-style-type: none"> Route cantonale vient d'être élargie, revêtement sera amélioré prochainement Itinéraires alternatifs sont trop indirects pour être attractifs Remaniement AF terminé récemment : difficulté de renégocier des emprises ! 	RCJU	Communes	A engager	Régional existant (local existant entre Montsevelier et Mervelier)	-	-	-	11, 13
13	Courchapoix	Prolonger la piste cyclable dans le village	3750 (Entrée Ouest) 1950 (Sortie Corban)	Elevée: <ul style="list-style-type: none"> Itinéraire très utilisé par le cyclotourisme et les cycloportifs (tour du Val Terbi) Liaison attractive pour les écoliers (collège de Vicques) 	Elevée pour marquage de bandes cyclables (largeur route = 7 m)		<ul style="list-style-type: none"> Sortie de la piste cyclable à l'entrée de Courchapoix récemment réaménagée, fonctionne bien Pas de projet de réfection de la route cantonale prévu Utilisation de la route en l'état 	RCJU	Commune de Courchapoix	A engager	Régional à améliorer	Faible (bandes cyclables)	RCJU	A	11, 12
14	Vicques sortie Courchapoix (itinéraire régional existant) Traversée de Vicques	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer la sécurité des cyclistes depuis la route de Rochefort, en direction de Courchapoix. Marquer des bandes cyclables sur la route cantonale 	4200	Elevée: <ul style="list-style-type: none"> Zone urbaine importante Fait partie du Tour du Val Terbi, très prisé pour les loisirs 	Elevée		Impossibilité de prolonger la piste cyclable jusqu'à la route de Rochefort (pas le gabarit nécessaire)	RCJU	Commune de Vicques	A engager	Régional à améliorer	Faible (bandes cyclables)	RCJU	A	-
15	Courrendlin - Moutier (itinéraire régional existant)	Marquer des bandes cyclables sur la route cantonale entre Choindez et la frontière bernoise (y compris dans le tunnel)	11050 (Courrendlin - Choindez) 10550 (Choindez - Frontière BE)	Elevée: <ul style="list-style-type: none"> Cyclotourisme (route régionale 64 "La Suisse à vélo") Route cantonale très fréquentée, attractivité sera améliorée avec l'ouverture de l'A16 	Elevée	Réaménagement de la traversée de Courrendlin (mesure 26a du PA)	<ul style="list-style-type: none"> Bandes cyclables existent déjà entre Courrendlin et Choindez Pas de site propre possible 	RCJU	Commune de Choindez, Canton de Berne	Engagée	Régional à améliorer	Faible (bandes cyclables)	RCJU	A	16, 17, 18
16	Courrendlin-La Ballastière-Delémont	Améliorer ce tronçon, qui offre une alternative importante pour Courrendlin - Delémont - gare, mais dangereuse en raison du trafic de camions: <ul style="list-style-type: none"> Selon projet d'agglomération et plan directeur de la mobilité douce: aménager un itinéraire cyclable associé à la réalisation d'un trottoir continu pour les piétons. Solution à étudier sur le tronçon Sud (éventuellement bandes cyclables) 		Elevée: <ul style="list-style-type: none"> Zone de fort intérêt régional (Croisée des Loisirs, ZARD) 	Moyenne: <ul style="list-style-type: none"> Route en partie privée (Matériaux Sabag) 		En partie Mesure 1.14a du PA3 (aménagement d'un itinéraire cyclable sur les rues Emile-Boéchat et de la Ballastière entre la gare Sud et une future halte CFF à la ZARD). Veiller à la coordination avec les projets communaux dans le secteur.	RCJU Communes Delémont et Courrendlin	Agglomération, Matériaux Sabag	A engager	Local existant et à améliorer	Moyen	Confédération, Agglomération, RCJU	B selon PA	15, 17, 18
17	Courrendlin itinéraire vers Vicques	Améliorer la traversée de localité en direction de Vicques (route cantonale à emprunter): <ul style="list-style-type: none"> Problème d'étroitesse (5m50, trottoir env. 2m, murs en bordure de route), solution devra être étudiée 	2550	Elevée: <ul style="list-style-type: none"> Bassin de population important Centre scolaire 	Faible: <ul style="list-style-type: none"> Gabarit trop étroit pour marquage de bandes cyclables Patrimoine bâti contraignant ne permettant pas d'élargir la route Trottoir à réserver aux (nombreux) piétons et fréquemment coupé par des sorties de véhicules privées 		Avec l'ouverture de l'A16, le TJM va fortement diminuer à Courrendlin.	RCJU	Commune de Courrendlin	A engager	Local à améliorer	Moyen	Commune de Courrendlin, RCJU	B	15, 16, 18
18	Courrendlin direction Delémont et Choindez	<ul style="list-style-type: none"> Traversée Nord-Sud de Courrendlin > aménagement de portes d'entrée avec passage piétonnier sécurisé (rétrécissement, îlot central), élargissement des trottoirs, réorganisation des accès aux écoles et transports publics, éclairage et signalisation des itinéraires cyclables et de randonnée pédestre) 	14150 (Courrendlin-Delémont) 12750 (Courrendlin-Choindez)	Elevée: <ul style="list-style-type: none"> Bassin de population important 	Elevée	Projet communal et cantonal de traversée de localité / réfection route cantonale	Mesure 1.26a du PA3 Avec l'ouverture de l'A16, le TJM va fortement diminuer à Courrendlin.	RCJU Commune	Agglomération	Engagée	Régional à améliorer	Elevé	Confédération, Agglomération, RCJU, Commune	A selon PA	15, 16, 17
19	Delémont sortie de la ville, direction Bâle	Améliorer l'entrée dans la localité: <ul style="list-style-type: none"> Selon PA: aménagement d'une porte d'entrée avec passage piétonnier sécurisé (rétrécissement, îlot central), élargissement des trottoirs et aménagement d'une bande cyclable en direction du centre-ville, réorganisation des accès à l'Auberge de jeunesse. Projet de giratoire au carrefour "Gygax" 	7400	Elevée: <ul style="list-style-type: none"> Bassin de population important Accès à l'Auberge de Jeunesse 	Elevée	Travaux H18 - Travaux Ville de Delémont	Mesure 1.9a du PA (itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est)	RCJU + Commune de Delémont	Agglomération	Engagée	Régional à améliorer	Moyen	Confédération, Agglomération, RCJU	A selon PA	20

N° de la mesure	Localisation / itinéraire concerné	Mesure à prendre (Principe d'intervention)	Trafic journalier moyen TJM (2015)	Utilité / Potentiel de l'axe fréquentation, résolution d'un problème important, desserte d'une zone à haute densité d'emplois / d'habitants, desserte d'équipements publics, regroupements scolaires, etc.	Faisabilité technique, foncière, politique, environnementale, etc.	Opportunité à saisir	Commentaires	Maître d'ouvrage principal	Partenaires (hors RCJU)	Etat de la coordination (engagée / à engager)	Niveau hiérarchique de l'itinéraire	Coût de la réalisation	Financement	Priorité	Mesures liées
20	Delémont - Soyhières	Créer un nouvel itinéraire en parallèle de la Birse: aménagement d'un itinéraire cyclable et d'un chemin de randonnée pédestre sur cheminement existant. • Secteur Colliard - Ferme de Bellerive : sur chemin pédestre placé en rive droite de La Birse. • Secteur Bellerive - Soyhières : en rive gauche de la Birse (nouveau + existant)	7400	Moyenne: • Alternative à la route cantonale • Connexion vers le Laufental	Moyenne: • Itinéraire pédestre imposant un revêtement en grise entre le Colliard et Bellerive / Choix à valider • Aménagement des accès au PI sous les voies CFF (à la hauteur de la halte de Soyhières)		Mesure 1.10 du PA	RCJU	Agglomération, Communes de Delémont et de Soyhières, CFF	Engagée	Régional à améliorer / à créer	Elevé (0.6 mio)	Confédération, Agglomération, RCJU	A selon PA	19
21	Courroux - Courcelon (itinéraire Delémont - Courroux - Val Terbi)	Ajouter ce tronçon existant au réseau complémentaire		Elevée: • Très pratiqué aujourd'hui déjà • Potentiel important de la région delémontaine	Elevée			RCJU	Communes de Delémont et Courroux	A engager	Complémentaire	-	-	-	-
22	Courroux	Améliorer la traversée de localité: • Solution actuellement à l'étude (selon PA): aménagement de portes d'entrée et mesures de modération du trafic et bandes cyclables, réaménagement de la chaussée du centre du village en faveur des modes doux (zone 30, arrêts bus, abris vélos), modération et sécurisation dans les rues adjacentes et nouveaux cheminements piétonniers	12850	Elevée: • Fort développement du Val Terbi	Elevée		Mesure 1.20 du PA3	RCJU	Agglomération, Commune de Courroux	Engagée	Régional à améliorer	Moyen	Confédération, Agglomération, RCJU	A selon PA	23, 24, 25,
23	Delémont-Courroux: porte d'entrée Est de Delémont	Itinéraire cyclable sur route cantonale, sécuriser le secteur constituant un grand point noir du réseau (12'500 véh/j, double giratoire) : modération du trafic avec séparation des transports publics et de la mobilité douce	12850	Elevée: • Bassin de population important • Sécurisation nécessaire en attendant la réalisation de la mesure 14b du PA	Moyenne: • Difficulté de trouver une solution améliorant significativement la sécurité des cyclistes dans les carrefours à l'entrée de la ville		Mesure 1.12 du PA3	RCJU	Agglomération, Commune de Delémont	Engagée	Régional à améliorer	Elevé (2.5 mios)	Confédération, Agglomération, RCJU	A selon PA	22, 24, 25
24	Delémont - Courroux	Créer un nouvel itinéraire cyclable entre les routes de Delémont et de Courroux	12850	Elevée: • Bassin de population important • Connexion O-E de l'agglomération delémontaine • Alternative à la route cantonale très fréquentée et dangereuse par endroit	Faible à élevée (en fonction de la variante choisie)		Mesure 1.12 du PA3	RCJU	Agglomération, Communes de Delémont et de Courroux	A engager	Régional existant / à créer	Faible à élevé (en fonction de la variante de tracé choisie)	Confédération, Agglomération, RCJU	B selon PA	22, 23, 25
25	Courroux-ZARD	Ouvrir un itinéraire entre Courroux et la ZARD par la création d'un franchissement de la Birse Nord pour les cycles et piétons		Moyenne: • Bassin de population important • Connexion de la ZARD à l'agglomération (en particulier communes du Val Terbi) • Connexion O-E de l'agglomération • Priorité est donnée au passage sous-voie prévu plus au Nord (mesure 14b du PA)	Moyenne		Mesure 1.16a du PA3	RCJU	OFROU, Agglomération, Communes de Courroux et Courrendlin	A engager	Local à améliorer / à créer	Elevé (0.8 mio)	Confédération, Agglomération, RCJU	B selon PA	22, 23, 24
26	Liaison cyclable au Nord de Châtillon	Améliorer la sécurité des cyclistes entre la ferme de La Claverie et les intersections avec les routes de Courtételle et de Rossemaison	1800 (Châtillon - Courrendlin) 2050 (Châtillon - Rossemaison) 1450 (Châtillon - Courtételle)	Moyenne: • Itinéraire très utilisé par le cyclotourisme et les cycloportifs • Liaison attractive pour les écoliers (collège de Vicques)	Moyenne Aménagement du carrefour des routes Châtillon - Rossemaison - Courrendlin à étudier		Mesure 3.42 du PA3	RCJU	Commune de Châtillon, Agglomération	A engager	Local à améliorer	Moyen (0.3)	Confédération, Agglomération, RCJU	B	9, 10
27	Delémont	Créer un nouveau passage cyclable sous les voies CFF reliant le Nord et le Sud de la gare de Delémont		Elevée: • Bassin de population important • Connexion vers commerces, centre de sports et loisirs, centre de congrès, zones d'activité (pôles de développement économique majeurs) • Amélioration des liaisons cyclables entre la ville et les communes au Sud de l'agglomération	Moyenne: • Contraintes imposées par le CF		Mesure 1.2 du PA3	Commune de Delémont	Agglomération, CFF	? - Ville	Régional à créer	Elevé (à définir)	Confédération, Agglomération, RCJU, CFF	B selon PA	28, 30
28	Delémont : passage sous les lignes CFF et RC6	Aménager un passage inférieur pour cycles et piétons sous les lignes CFF et la RC 6		Elevée: • Bassin de population important • Connexion des liaisons cyclables du Sud de la gare avec celles de l'Est delémontain	Moyenne à faible: • Contraintes imposées par le CF		• Mesure 3.02 du PA3 • Etude d'un PI (autos/ vélos) mandatée par la Ville de Delémont	RCJU	Agglomération, Commune de Delémont, CFF	Engagée	Régional à créer	Elevé (2 mios)	Confédération, Agglomération, RCJU, CFF	B selon PA	27, 30
29	Delémont, Vies Ste-Catherine	Réaménager complètement les Vies-St-Catherine en itinéraire réservé aux piétons et aux cyclistes		Elevée: • Bassin de population important • Accessibilité aux terrains de football et au camping	Elevée		Mesure 1.36a (Page 79 du PA3)	Commune de Delémont	Agglomération	A engager	Régional à améliorer / à créer	Moyen (0.5 mio)	Confédération, Agglomération, RCJU	A selon PA	-
30	Delémont, Communance	Aménager un itinéraire cyclable sur la route communale afin de permettre un accès sécurisé à la zone industrielle		Elevée: • Bassin de population important • Accès à la zone industrielle (pôle d'activité régional) • Connexion O-E de l'agglomération delémontaine	Elevée		Mesure 1.39a du PA3	Commune de Delémont	Agglomération, Commune de Delémont	? - Ville	Local à améliorer	Moyen	Confédération, Agglomération, RCJU	A selon PA	27, 28

N° de la mesure	Localisation / itinéraire concerné	Mesure à prendre (Principe d'intervention)	Trafic journalier moyen TJM (2015)	Utilité / Potentiel de l'axe fréquentation, résolution d'un problème important, desserte d'une zone à haute densité d'emplois / d'habitants, desserte d'équipements publics, regroupements scolaires, etc.	Faisabilité technique, foncière, politique, environnementale, etc.	Opportunité à saisir	Commentaires	Maître d'ouvrage principal	Partenaires (hors RCJU)	Etat de la coordination (engagée / à engager)	Niveau hiérarchique de l'itinéraire	Coût de la réalisation	Financement	Priorité	Mesures liées
-----------------	------------------------------------	--	------------------------------------	--	--	----------------------	--------------	----------------------------	-------------------------	---	-------------------------------------	------------------------	-------------	----------	---------------

District de Porrentruy :

31	Alle - Courgenay	Aménager les chemins/routes existants: Mesures possibles mais sous-optimales (voir sous "commentaires") : • Sortie Alle: élargissement de la route côté Ouest pour réalisation d'une bande cyclable • Sur le pont: peu de piétons sur ce tronçon, trottoir pouvant être affecté aux cyclistes (aussi utilisé par trottinettes) • à l'entrée de Courgenay, dévier les cyclistes par l'intérieur du village • Besoin d'aménager les carrefours devra être examiné plus en détail	2750	Moyenne • Gare (accès à la gare de Courgenay important pour les villages alentours) • Cyclotourisme • Zones à forte densité d'habitat et d'emplois	Elevée		Coordination éventuelle avec le projet de la SEDRAC • Question ouverte: le rapport coût-utilité est-il favorable? • Demi-mesure si marquage de bande cyclable uniquement dans le sens Alle - Courgenay (le gabarit routier actuel ne permet pas le marquage de 2 bandes cyclables à l'extérieur des localités (larg. min. de 8.50 m nécessaire si le marquage central est conservé). • Elargissement de la route cantonale = emprises foncières à négocier avec les milieux agricoles • Dans Courgenay, route de quartier étroite (Le Breuil - l'Armeratte) avec nombreuses sorties privées et priorités de droite	RCJU	Communes de Alle et Courgenay	A engager	Local à améliorer	Elevé	RCJU	B	-
32	Alle-Coeuve	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau local (liaison directe entre les deux villages)	1200	Moyenne: • Villages assez importants en Ajoie • Liaison directe attractive • Profil en long acceptable	Moyenne: • Route un peu dangereuse aux heures de pointe (raccourci pour les frontaliers)			RCJU	Communes de Alle et Coeuve	A engager	Local existant	-	-	-	-
33	Alle-Miécourt	Créer un nouvel itinéraire en site propre au Sud de la route cantonale (route cantonale très fréquentée avec vitesses élevées, gabarits ne permettant pas le marquage de bandes cyclables, alternative nécessaire)	4950 (Alle - Giratoire Landi) 2400 (Giratoire Landi -Miécourt)	Moyenne: • Centrée sur les loisirs et le tourisme	Faible • Pas d'opportunité foncière pour un itinéraire à Miécourt			RCJU	Commune de la Baroche (Miécourt)	A engager	Régional existant / à créer	Elevé		C	-
34	Miécourt - le Fater - Cornol (itinéraire complémentaire sur l'axe Courgenay - Cornol - Miécourt - France)	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau complémentaire (sans balisage spécifique)		Elevée: • Liaison assez directe entre deux villages dont l'un d'eux (Cornol) présente une bonne dynamique • Environnement attractif	Elevée		Chemins en partie refaits dans le cadre des améliorations foncières. Un tronçon problématique.	RCJU	Communes de Cornol et de La Baroche	-	Complémentaire	-	-	-	-
35	Charmoille-Miécourt (itinéraire régional existant)	Créer une nouvelle piste cyclable par le Nord, en alternative à la route cantonale très étroite et fréquentée	2400 (sur RC)	Moyenne: • Centrée sur les loisirs et le tourisme (boucle de la Francovélosuisse, itinéraires 645 et 646)	Mauvaise: • Pas d'opportunité foncière pour un itinéraire par le Nord • Gabarits trop faibles pour marquer des bandes cyclables sur la route cantonale		• Pas d'aménagement prévu sur la route cantonale. • NB : La Commune de Miécourt n'a pas souhaité réaliser cet itinéraire dans le cadre des AF réalisées ces dernières années. Opportunités futures ?	RCJU	Commune de La Baroche	A engager	Régional à créer Régional à améliorer	Elevé	RCJU	C	-
36	Coeuve - Beurnevésin Coeuve - Bonfol	• Ajouter au réseau complémentaire • Améliorer un tronçon de 400 m env. actuellement en groise, sur la commune de Vendlincourt • Marquer une aide au tourner-à-gauche sur la route cantonale à la sortie de Beurnevésin • Mise en dur du chemin existant sur la commune de Bonfol (par les AF)		Faible: • Bassin de population limité	Moyenne • Beaucoup de trafic agricole • Risque de trafic de transit (à minimiser par une restriction de circulation) • Bandes de roulement peu attractives pour les cyclistes (ne pourront être améliorées en raison du chemin pédestre passant par là)	Remaniement parcellaire de Bonfol	Le chemin Bonfol - point 460 sera bétonné dans le cadre du remaniement parcellaire de Bonfol	RCJU	Communes de Coeuve, Vendlincourt, Bonfol et Beurnevésin	Engagée	Local existant / à améliorer entre Bonfol et Coeuve; liaison sur Beurnevésin en complémentaire	Moyen		A	-
37	Coeuve-Courtemaîche	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau local (liaison directe entre les deux villages)		Moyenne: • Villages assez importants en Ajoie	Moyenne: • Profil pas idéal (sortie de Coeuve) • Trafic aux heures de pointe (raccourci pour les frontaliers)			RCJU	Communes de Coeuve et de Basse-Allaine	A engager	Local existant	-	-	-	-
38	Coeuve - Damphreux	Ouvrir une liaison entre ces deux villages via le chemin agricole grâce à l'amélioration d'un tronçon de 450 m sur Damphreux	1600	Moyenne: • Bonne alternative à la route cantonale	Elevée		• Itinéraire déjà au PSIC et en bonne partie réalisé par les améliorations foncières de Coeuve et Damphreux • Itinéraire pédestre devra rester en groise	RCJU	Communes de Coeuve et de Damphreux	A engager	Local existant	Moyen	RCJU	B	-
39	Bonfol-Pfetterhouse	Créer un nouvel itinéraire le long de la route de la décharge	200	Moyenne: • Avant tout cyclotouristique (boucle 645 de la Francovélosuisse)	Moyenne: • Dépend de la réalisation du tronçon côté français (Sundgau)	Travaux d'assainissement de la décharge	• Obtention (si nécessaire ?) des autorisations de passage de la frontière (CH + F) • Coordination avec futur plan spécial Escalpe Bonfol	RCJU	Commune de Bonfol, Association Escalpe Bonfol et France (Commune de Pfetterhouse - F)	A engager	Local existant / à créer	Moyen (tronçon de 150 m env. à construire)	RCJU, Association Escalpe Bonfol?	B	-
40	Villars-sur-Fontenais - Fontenais	Ajouter le tronçon Est (passant par le point 514) au réseau complémentaire pour relier Villars-sur-Fontenais à Courgenay (sans balisage spécifique)	550	Moyenne à faible: • Attractivité du village de Courgenay • Mais faible demande potentielle depuis Villars-sur-Fontenais	Elevée: • Utilisation des chemins existants		• Traversée de Fontenais vient d'être améliorée • Itinéraire Est très excentré par rapport aux deux villages en question, mais intéressant pour relier Villars-sur-Fontenais - et Courgenay	RCJU	Communes de Fontenais et de Courgenay	A engager	Complémentaire	-	-	-	53
41	Bressaucourt - rond-point autoroute	Ajouter une variante à l'itinéraire actuel (sur route étroite difficilement sécurisable), via la route d'accès à l'aérodrome de Bressaucourt	950	Moyenne: • Tourisme (aérodrome de Bressaucourt) • Déplacement quotidien d'écoliers possible à l'avenir (hors route cantonale = itinéraire sécurisé)	Faisabilité politique à vérifier			RCJU	Commune de Fontenais-Bressaucourt	A engager	Local existant	Faible	RCJU	B	-

N° de la mesure	Localisation / itinéraire concerné	Mesure à prendre (Principe d'intervention)	Trafic journalier moyen TJM (2015)	Utilité / Potentiel de l'axe fréquentation, résolution d'un problème important, desserte d'une zone à haute densité d'emplois / d'habitants, desserte d'équipements publics, regroupements scolaires, etc.	Faisabilité technique, foncière, politique, environnementale, etc.	Opportunité à saisir	Commentaires	Maître d'ouvrage principal	Partenaires (hors RCJU)	Etat de la coordination (engagée / à engager)	Niveau hiérarchique de l'itinéraire	Coût de la réalisation	Financement	Priorité	Mesures liées
42	Damvant - Réclère- carrefour Roche d'Or	Créer une nouvelle piste cyclable au Sud de la route cantonale actuelle (tronçon Réclère - Rocourt prioritaire)	1450	Moyenne: • Liaison vers Préhistoparc • Boucle 647 de la Francovélosuisse jusqu'à Réclère)	Moyenne		• Route étroite, beaucoup de circulation rapide aux heures de pointe • Pas d'itinéraire alternatif possible	RCJU	Commune de Haute-Ajoie (Damvant, Réclère et Rocourt)	A engager	Régional à améliorer	Elevé	RCJU	C	43
43	Chevez-Rocourt (par la Combe de Goule direction Chevez Entrée Est de Rocourt)	Créer un nouvel itinéraire par la Combe de Goule	2200	Moyenne à élevée: • Surtout touristique (Préhistoparc, boucle 647 de la Francovélosuisse)	Elevée	Améliorations foncières de Rocourt	Réalisation envisagée avec AF: 2016 - 2017 (à confirmer)	AF Rocourt	Communes de Haute-Ajoie et Rocourt	Engagée	Régional à améliorer Local à créer	Elevé	RCJU (AF?)	A	42
44	Buix - Grandgourt (Itinéraire La francovélosuisse)	Améliorer la sécurité des cycles en les sortant si possible de la route cantonale	2150	Moyenne à élevée : • Liaison transfrontalière surtout touristique	Moyenne: • Etroitement liée aux problèmes fonciers (en cours de négociation)		Selon fiche 2.07.1 du Plan directeur cantonal (Itinéraire cyclable Porrentruy - Delle - Belfort)	RCJU	Commune de Basse-Allaine (Buix, Grandgourt)	Engagée	Régional à créer	Elevé	RCJU	A	45, 46, 47
45	Grandgourt - Courtemaîche (Itinéraire La francovélosuisse)	Améliorer la sécurité des cycles en les sortant si possible de la route cantonale	2400	Moyenne à élevée : • Liaison transfrontalière surtout touristique	Elevée		Selon fiche 2.07.1 du Plan directeur cantonal (Itinéraire cyclable Porrentruy - Delle - Belfort)	RCJU	Commune de Basse-Allaine (Grandgourt, Courtemaîche)	Engagée	Régional existant / à améliorer / à créer	Moyen	RCJU	A	44, 46, 47
46	Courtemaîche - Courchavon (Itinéraire La francovélosuisse)	Améliorer la sécurité des cycles en les sortant si possible de la route cantonale	2650	Moyenne à élevée : • Liaison transfrontalière surtout touristique	Elevée		Selon fiche 2.07.1 de Plan directeur cantonal (Itinéraire cyclable Porrentruy - Delle - Belfort)	RCJU	Communes de Basse-Allaine (Courtemaîche) et de Courchavon	Engagée	Régional existant / à créer	Elevé	RCJU	A	44, 45, 47
47	Courchavon - Porrentruy (Itinéraire La francovélosuisse)	Améliorer la sécurité des cycles en les sortant si possible de la route cantonale	2950	Moyenne à élevée : • Liaison transfrontalière surtout touristique • Accès à la ferme du Bonheur de Porrentruy	Elevée		Selon fiche 2.07.1 du Plan directeur cantonal (Itinéraire cyclable Porrentruy - Delle - Belfort) Secteur Ferme du Bonheur - Porrentruy : chemin non revêtu = pas adapté aux vélos de course (petits pneus ou boyaux)	RCJU	Communes de Porrentruy et de Courchavon	Engagée	Régional existant / à améliorer / à créer	Elevé	RCJU	A	44, 45, 46
48	Les Malettes - St Ursanne (itinéraire Delémont - Les Rangiers - St Ursanne - France)	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau complémentaire (sans balisage spécifique)	300	Moyenne: • Elevée pour les cycloportifs (qui connaissent déjà l'itinéraire et n'ont pas besoin d'un balisage spécifique), mais limitée pour les cyclotouristes (profil en long défavorable, trafic important)	Faible: • Gabarits insuffisants pour marquage de bandes cyclables (même pour une seule à la montée) • Course automobile contraignante sous l'angle des aménagements possibles		Volonté de ne pas encourager cet itinéraire par un balisage spécifique	RCJU	Commune de Clos-du-Doubs	-	Complémentaire	-	-	-	-
49	Le Chaufour - Epiquerez - Chez-le-Baron (axe touristique intéressant plateau de Maîche - St Ursanne)	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau complémentaire (sans balisage spécifique)		Moyenne à faible: • Liaison vers la France et intérêt touristique du Clos-du-Doubs • Attractivité limitée depuis St-Ursanne notamment pour les familles, en raison du profil en long	Elevée		Chemin agricole et pédestre, revêtement en dur	RCJU	Communes de Clos-du-Doubs et de Soubey	-	Complémentaire	-	-	-	-
50	St-Ursanne - Ocourt	• Nouvel itinéraire St-Ursanne - Ocourt - France (en rive gauche du Doubs comme alternative à la route cantonale). • Sur cet itinéraire, amélioration du revêtement en groise nécessaire (sur 3 km env.)	750 (St-Ursanne Ouest - Carrefour Seleute) 650 (Carrefour Seleute - Ocourt)	Moyenne: • Potentiel surtout pour cycloportifs et touristes • Potentiel d'utilisation au quotidien limité	Moyenne: • Route cantonale fréquentée par un nombre important de frontaliers, vitesses de circulation élevées, largeur insuffisante pour marquage de bandes cyclables (5.50 m) • Revêtement en dur pas prévu sur l'itinéraire rive gauche (beaucoup de randonneurs)			RCJU	Commune de Clos-du-Doubs	A engager	Régional existant sur la route cantonale (St-Ursanne - La Motte); local existant / à améliorer sur la rive gauche du Doubs	Moyen (amélioration du revêtement en groise)	RCJU	C	-
51	St-Ursanne - Seleute - Sur La Croix	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau complémentaire (balisage SuisseMobile - Route N° 7)	150 (Carrefour St-Ursanne - Seleute)	Moyenne: • Potentiel surtout pour cycloportifs et touristes • Potentiel d'utilisation au quotidien limité	Elevée		Route N° 7 de La Suisse à vélo				Complémentaire			A	-
52	Cornol - Courtemaury	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau local existant (Cornol - Paplemont) et complémentaire (Paplemont - Courtemaury)		Moyenne: • Potentiel surtout pour cycloportifs et touristes • Potentiel d'utilisation au quotidien limité	Elevée		Route N° 7 de La Suisse à vélo				Complémentaire			A	-
53	Courgenay - Fontenais	Itinéraire local existant à améliorer. Secteur Combe Vatelain : remise en état de la chaussée		Moyenne	Elevée	A16 - Remise en état du secteur de la Combe Vatelain		A16 RCJU	Commune de Courgenay	Engagée	Local existant			A	40
54	Courgenay - Porrentruy	Itinéraire régional existant à sécuriser	3600	Elevée Amélioration de la sécurité (sur la route cantonale) nécessaire	Elevée		Le gabarit actuel ne permet pas le marquage de bandes cyclables de chaque côté de la route. Etudier la possibilité de marquer une bande cyclable dans le sens montant.	RCJU	Municipalité de Porrentruy Commune de Courgenay	A engager	Régional existant	Faible	RCJU	A	-
55	Coeuve - Porrentruy	Itinéraire local à améliorer	2300	Moyenne Amélioration de la sécurité (sur la route cantonale) nécessaire	Moyenne		Le gabarit actuel ne permet pas le marquage de bandes cyclables de chaque côté de la route. Etudier la possibilité de marquer une bande cyclable dans le sens montant.	RCJU	Municipalité de Porrentruy Commune de Coeuve	A engager	Local à améliorer	Moyen	RCJU	B	-

N° de la mesure	Localisation / itinéraire concerné	Mesure à prendre (Principe d'intervention)	Trafic journalier moyen TJM (2015)	Utilité / Potentiel de l'axe <i>fréquentation, résolution d'un problème important, desserte d'une zone à haute densité d'emplois / d'habitants, desserte d'équipements publics, regroupements scolaires, etc.</i>	Faisabilité <i>technique, foncière, politique, environnementale, etc.</i>	Opportunité à saisir	Commentaires	Maître d'ouvrage principal	Partenaires (hors RCJU)	Etat de la coordination (engagée / à engager)	Niveau hiérarchique de l'itinéraire	Coût de la réalisation	Financement	Priorité	Mesures liées
56	Bure - Villars-le-Sec	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau complémentaire (avec balisage spécifique)	200	Moyenne: • Potentiel surtout pour cyclosporifs et touristes • Potentiel d'utilisation au quotidien limité	Elevée		Route N° 647 de La Suisse à vélo	RCJU	Commune de Bure	Engagée	Complémentaire			A	-
57	Porrentruy - Rue Gustave-Amweg (Gare - Librairie Le Pays)	Inscription au réseau local existant		Elevée	Elevée		Route N° 647 de La Suisse à vélo	Municipalité de Porrentruy		Engagée	Local existant			A	-
58	Les Malettes - La Caquerelle - La Corniche - Les Franches-Montagnes	Baliser l'itinéraire (chemins/routes existants)		Elevée : • Potentiel avant tout "loisirs"	Elevée		• Le gabarit routier actuel ne permet pas le marquage de bandes cyclables à l'extérieur des localités (larg. min. de 8.50 m en conservant le marquage central) • Depuis Sceut-Dessus, possibilité de rejoindre St-Brais par la route N° 7 (Route du Jura): tronçon d'env. 2 km sur chemin non revêtu pas adapté aux petits pneus et boyaux • Tronçon "Corniche" est ajouté au PSIC comme complémentaire, sans toutefois être balisé	RCJU		A engager	Complémentaire	Faible	RCJU	A	-

District des Franches-Montagnes:

59	Les Sairains - Les Enfers - Montfaucon	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau local Les Enfers - Montfaucon : problématique du bétail à traiter (barrières - bovi-stop), ainsi que qualité du revêtement		Elevé	Elevée		Tracé Les Sairains - Les Enfers - (La Bosse) : itinéraire N° 7 SuisseMobile.	RCJU	Communes de Montfaucon - Les Enfers	A engager (Secteur Les Enfers - Montfaucon)	Local existant	Faible	RCJU	A	-
60	Les Enfers - La Bosse - Le Bémont	• Ajouter ce tronçon - existant - au réseau local existant • Carrefour Le Bémont - La Bosse : augmenter la sécurité par la réalisation d'un tourner à gauche indirect	5000 (Montfaucon - Le Bémont)	Elevé	Elevée	H18	• Utilisation essentiellement touristique (Village Reka) • Tracé Les Enfers - La Bosse - Le Bémont : itinéraire N° 7 - SuisseMobile • Traversée du Bémont : coordination avec les travaux H18	RCJU	Communes des Enfers - Le Bémont	Engagée	Local existant	-	RCJU (H18)	A	-
61	Le Bémont - Saignelégier	Poursuivre la sécurisation du tracé en parallèle de la route cantonale (H18)	5450	Elevé	Elevée	H18	• Utilisation essentiellement touristique (Village Reka) • Tracé Le Bémont - Saignelégier : itinéraire N° 7 - SuisseMobile • Traversée du Bémont : coordination avec les travaux H18	RCJU	Commune du Bémont	Engagée	Régional à améliorer	Moyen	RCJU	A	-
62	Montfaucon - Pré-Petitjean	Ajouter ce tronçon au réseau régional existant		Moyen	Elevée		• Utilisation essentiellement touristique (Village Reka) • Itinéraire existant (chemins agricoles)	RCJU	Commune de Montfaucon	A engager	Régional existant	-	-	-	-
63	Pré-Petitjean (Le Pêché) - Le Bémont	Offrir une alternative à la route cantonale (Montfaucon - Le Bémont)	5000	Moyen	Moyenne		• Utilisation essentiellement touristique (Village Reka) • Tracé superposé au parcours trottinettes. • Chemins agricoles et forestiers existants. • Forêt du Pêché pas praticable toute l'année (zone humide)	RCJU	Communes du Bémont et Montfaucon	A engager	Régional à améliorer	Moyen	RCJU	C	-
64	Pré-Petitjean - Bois-Derrière - Etang de la Gruère	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau complémentaire	400 Montfaucon - Pré Petitjean)	Moyenne: • Touristique (Etang de la Gruère)	Elevée		Coordination nécessaire avec le Canton de Berne pour assurer un raccordement sur territoire bernois	RCJU	Canton de Berne	A engager	Complémentaire	-	-	-	-
65	La Pâturatte - itinéraire SuisseMobile N° 23 (Itinéraire Montfaucon-Les Genevez)	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau complémentaire		Moyenne: • Touristique	Elevée			RCJU	Canton de Berne	A engager	Complémentaire	-	-	-	-
66	La Theurre - La Gruère (Frontière BE)	Améliorer le tracé existant	3550 (Saignelégier - la Theurre) 2600 La Theurre - Frontière BE)	Elevée: • Forte utilisation touristique (haut-lieu jurassien)	Elevée : • En lien étroit avec le concept global "Etang de la Gruère".	Coordination selon fiche 3.23.2 du Plan directeur cantonal (approuvée par le GVT le 9.12.15)	• L'itinéraire ne pourra être dissocié du projet routier (nouvelle route cantonale) • Coordination avec BE pour une liaison sécurisée avec Les Reussilles	RCJU	Commune de Saignelégier, Canton de Berne	A engager	Régional à améliorer	Elevé	RCJU	A	-
67	Les Genevez - frontière bernoise - Bellelay	Améliorer le tronçon Les Genevez - Bellelay (via Le Pré Flageolet)	800	Moyen	Moyen • Coordination intercantonale indispensable		• Secteur : Les Genevez - frontière BE superposé au chemin pédestre = pas de mise en dur • Coordination avec réseau cyclable du Canton de Berne	RCJU Canton de Berne	Communes des Genevez et Bellelay (BE)	A engager	Local à améliorer	Moyen	RCJU Canton de BE	C	-
68	[Bellelay] - Fornet - Lajoux	Ajouter au réseau complémentaire	900 (Frontière BE - Fornet) 1000 (Fornet - Lajoux)	Moyenne: • Utilisation par élèves école de Bellelay (toutefois, peu d'élèves concernés et vraisemblablement déjà servis par le ramassage scolaire en bus) • Potentiel un peu meilleur sous l'angle touristique (axe Delémont - le Pichoux - Lajoux, très fréquenté) • Profil en long défavorable sur l'entier du tronçon Bellelay - Lajoux	Elevée		Route cantonale étroite (tronçon rectiligne sur partie JU)	RCJU	Commune de Lajoux et Communes bernoises	A engager	Complémentaire	-	-	-	-
69	Les Emibois - Les Cerlatez	Ajouter au réseau complémentaire		Moyenne à élevée: • Région présentant plusieurs points d'intérêt touristiques (colonie de vacances, étang, etc.)	Moyenne : • Barrière problématique à résoudre à hauteur des Chenevières; solution "bovi-stop" pas idéale	Tronçon Cerlatez - Chenevières a été goudronné récemment		RCJU	-	A engager	Complémentaire	-	-	-	-
70	Le Noirmont - Sous le Terreau - Le Peu-Péguignot	Ajouter ce tronçon - existant - au réseau complémentaire: • Intéressant en complément (NB: et pas en remplacement) de la traversée du Noirmont • Alternative rassurante pour les cyclistes moins expérimentés	4750 (sur RC)	Moyenne à élevée: • Itinéraire direct direction les Bois, permettant d'éviter de passer sur la route cantonale • Environnement attractif	Moyenne: • Traversée du passage à niveau Sous le Terreau		Sous réserve d'autorisation des CJ	RCJU	CJ Commune du Noirmont	A engager	Complémentaire	-	-	-	-

N° de la mesure	Localisation / itinéraire concerné	Mesure à prendre (Principe d'intervention)	Trafic journalier moyen TJM (2015)	Utilité / Potentiel de l'axe fréquentation, résolution d'un problème important, desserte d'une zone à haute densité d'emplois / d'habitants, desserte d'équipements publics, regroupements scolaires, etc.	Faisabilité technique, foncière, politique, environnementale, etc.	Opportunité à saisir	Commentaires	Maître d'ouvrage principal	Partenaires (hors RCJU)	Etat de la coordination (engagée / à engager)	Niveau hiérarchique de l'itinéraire	Coût de la réalisation	Financement	Priorité	Mesures liées
71	Le Noirmont - Le Peu-Pequignot - Les Barrières - Le Noirmont	• Ajouter un tronçon au réseau complémentaire • Garantir la réalisation et l'utilisation du passage inférieur au Creux-des-Biches par les autres réseaux de mobilité douce	4750 (sur RC)	Moyenne: • Utilisation locale et touristique (parcours en boucle très attractif pour les touristes et les locaux; permet de relier plusieurs restaurants et lieux d'hébergements)	Elevée	A coordonner avec H18		RCJU	Commune du Noirmont	A engager	Complémentaire	Aucun si passage inférieur réalisé avec H18	-	B	-
72	Les Breuleux - Mont-Tramelan - Tramelan	Ajouter ce tronçon (via la route cantonale) au réseau régional, afin de garantir la connexion avec le réseau bernois et en particulier avec l'itinéraire N° 54 La Suisse à vélo, au carrefour du col du Mont-Crosin (Mont-Tramelan)	3650	Moyen	Elevée		Connexion au réseau bernois par la route cantonale : seule possibilité	RCJU	Commune des Breuleux Canton de BE	A engager	Régional existant	-	-	-	-
73	Les Breuleux - Les Envers - Frontière BE	Ajouter au réseau complémentaire, sur chemins existants		Faible	Elevée		Connexion au réseau bernois	RCJU	Commune des Breuleux Canton de BE	-	Complémentaire	-	-	-	-
74	Les Breuleux - Cerneux-Veuil-Dessus - Frontière BE - Mont-Soleil	Ajouter itinéraire régional à améliorer et à réaliser	2300 (sur RC)	Elevée	Elevée		Sous réserve de la réalisation du tronçon situé territoire BE	RCJU Canton de Berne	Communes des Breuleux, de Muriaux, Canton de BE	A engager	Régional à améliorer / à créer	Elevé	RCJU	A	-
75	Les Bois - Le Bousset	Améliorer les 150 mètres avant la frontière cantonale		Moyenne : • liaison au réseau BE	Moyenne			RCJU	Commune des Bois, Canton de Berne	A engager	Régional à améliorer	Faible (coté JU): Itinéraire par le Bousset: existant sur JU, sauf 150 m à réaliser en dur	RCJU	C	-
76	Les Bois - La Large Journée (itinéraire Les Bois - La Ferrière - La Cibourg)	• Améliorer le tronçon entre la STEP et la route cantonale • Sécuriser la traversée de la route cantonale et du CJ à la hauteur de La Large Journée • Aménager un nouveau tronçon au Su de la STEP (chemin agricole)	4000 (Les Bois - Frontière BE)	Moyenne à élevée: • Connexion directe avec le réseau neuchâtelois	Moyenne: • Contraintes environnementales à résoudre (emprises liées au nouvel itinéraire)	En lien étroit avec les travaux de réfection de la H18	• La traversée de la route cantonale à la hauteur de La Large Journée n'est, à ce jour pas garantie : projet H18 n'a pas encore défini ce qui sera réalisé à cet endroit (passage inférieur, suppression du carrefour actuel ?) • Tracé superposé en partie sur le réseau pédestre cantonal = pas de mise en dur. • Connexion avec Berne aussi prévue via le Bousset • Coordination avec le canton de Berne nécessaire • Coûts élevés si: - nouvel itinéraire entre La Large Journée et giratoire (Sur les Rochats), le long de la route cantonale - passage inférieur sous la route cantonale (H18) à la Large Journée	RCJU	Commune des Bois, Canton de Berne, CJ	A engager	Régional à améliorer	Elevé (voir commentaires)	RCJU, CJ	B	-
77	Le Boéchet - Les Bois	Amélioration du tracé entre Le Boéchet et Chez Chailat (Les Bois)		Moyenne Touristique	Elevée	AFS Les Bois	Coordination réalisée dans le cadre des AFS des Bois	Commune des Bois		Engagée	Régional à améliorer	Moyen	RCJU, Commune des Bois	A	-
78	La Chau-des- Breuleux - La Theurre	Ajouter au réseau complémentaire, sur chemins existants	400	Moyenne Touristique	Elevée		Itinéraire N° 7 de La Suisse à vélo	RCJU	Communes de Saignelégier et de La Chau-des-Breuleux	Engagée	Complémentaire	-		A	-
79	Bas du Cernil - Tramelan	Ajouter au réseau complémentaire, sur chemins existants	2300	Faible	Elevée		Connexion au réseau cyclable bernois Liaison touristique Les Genevez - Tramelan	RCJU		Engagée	Complémentaire			A	-
80	Les Emibois - Derrière La Tranchée	Amélioration du chemin existant		Elevée	Elevée	AFS Muriaux	A réaliser si possible avec projet AFS de Muriaux	Commune	Commune	A engager	Régional à améliorer	Faible	RCJU et commune	B	-

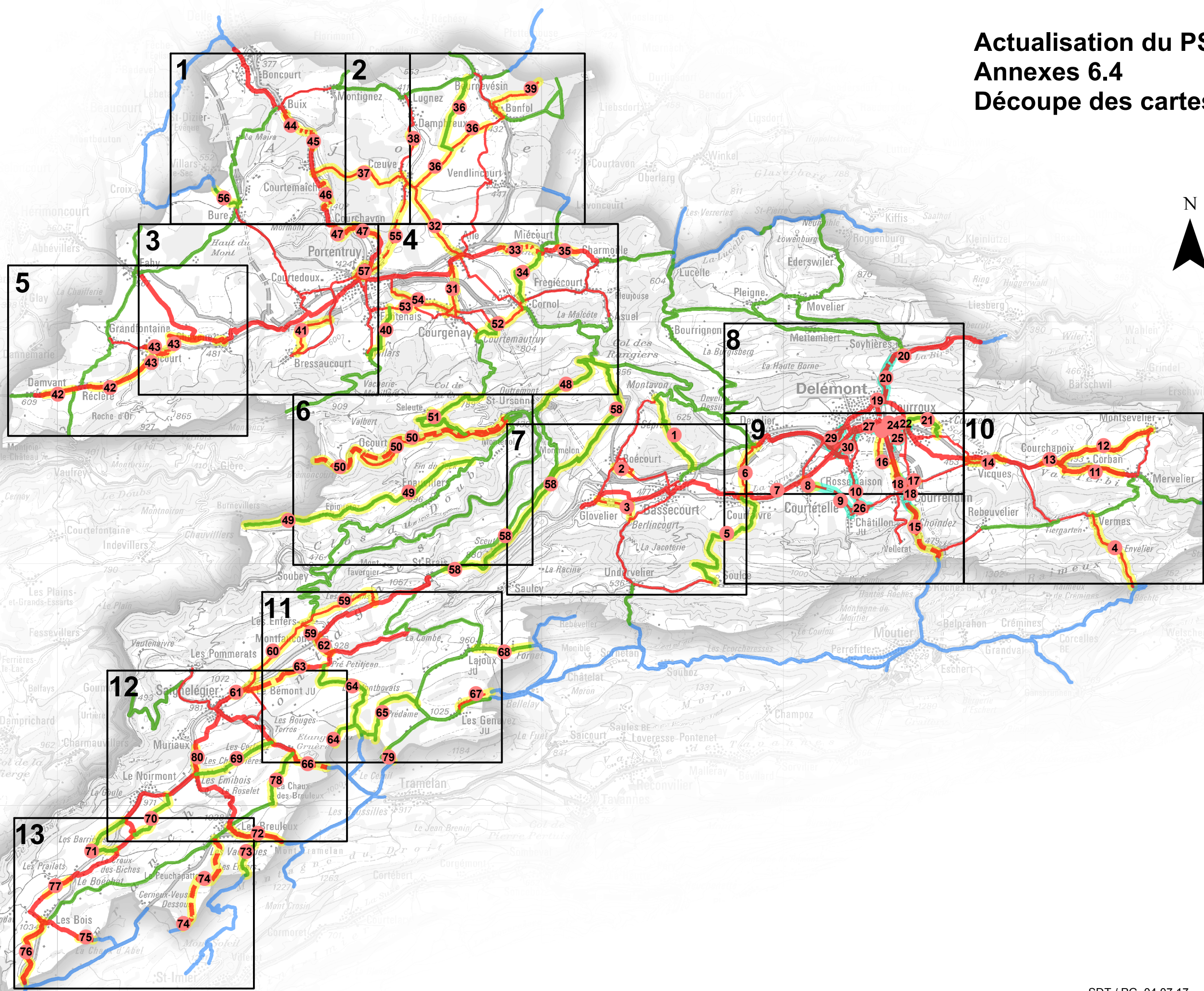
Niveau de priorité	Descriptif	Horizon de réalisation indicatif
A	Utilité / importance élevée Facilité de mise en œuvre	Court à moyen terme
B	Utilité / importance élevée, mais mise en œuvre plus difficile Utilité moyenne, mais mise en œuvre facile	Moyen à long terme
C	Autres mesures	Ultérieurement

Coût de réalisation	Niveau	Montants (CHF)
	Faible	< 100'000
	Moyen	de 100'000 à 500'000
Elevé	> 500'000	

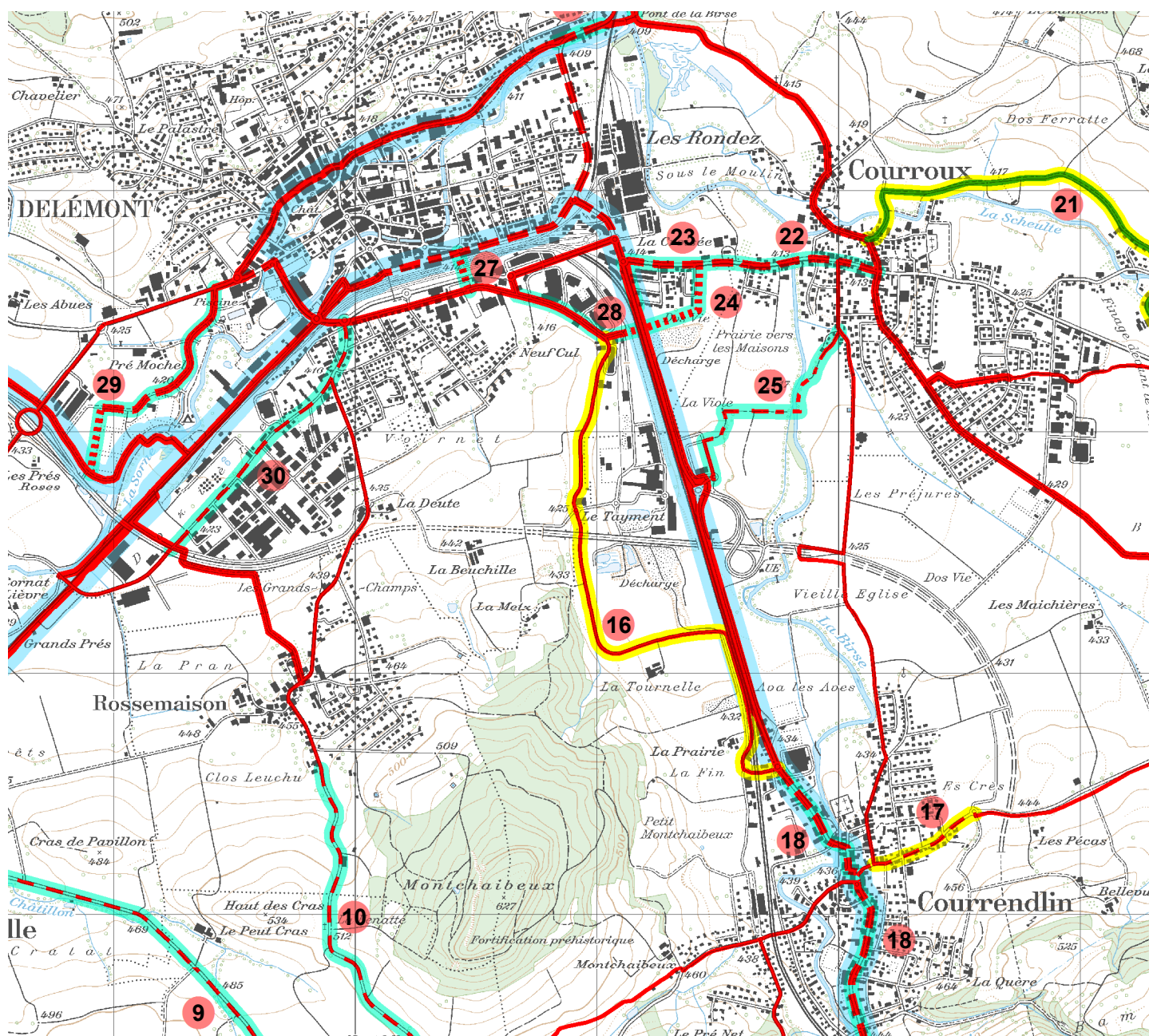
Actualisation du PSIC

Annexes 6.4

Découpe des cartes 1:25'000



Actualisation du PSIC Légende



JURACH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

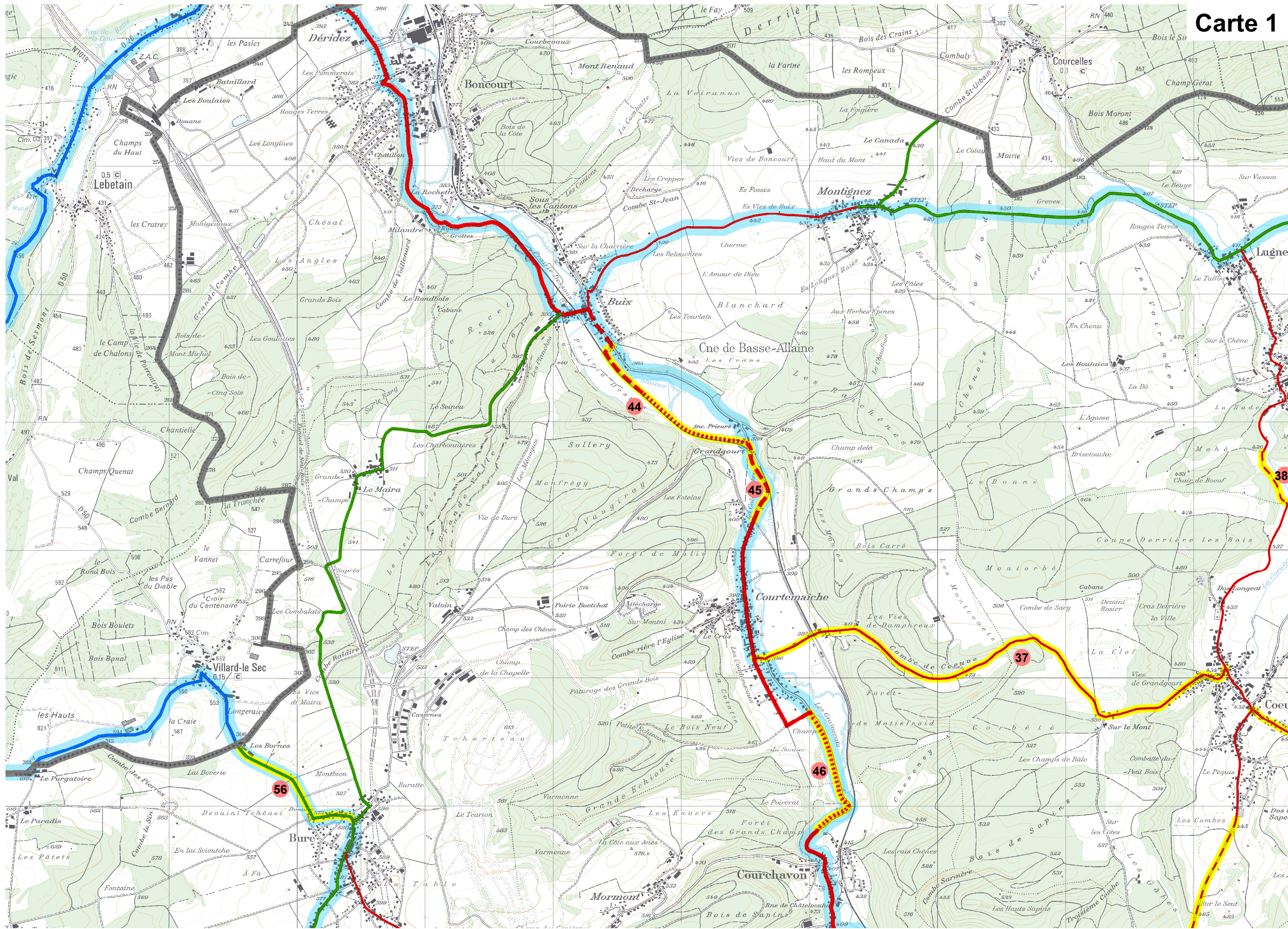
Département de l'environnement
Service du développement territorial

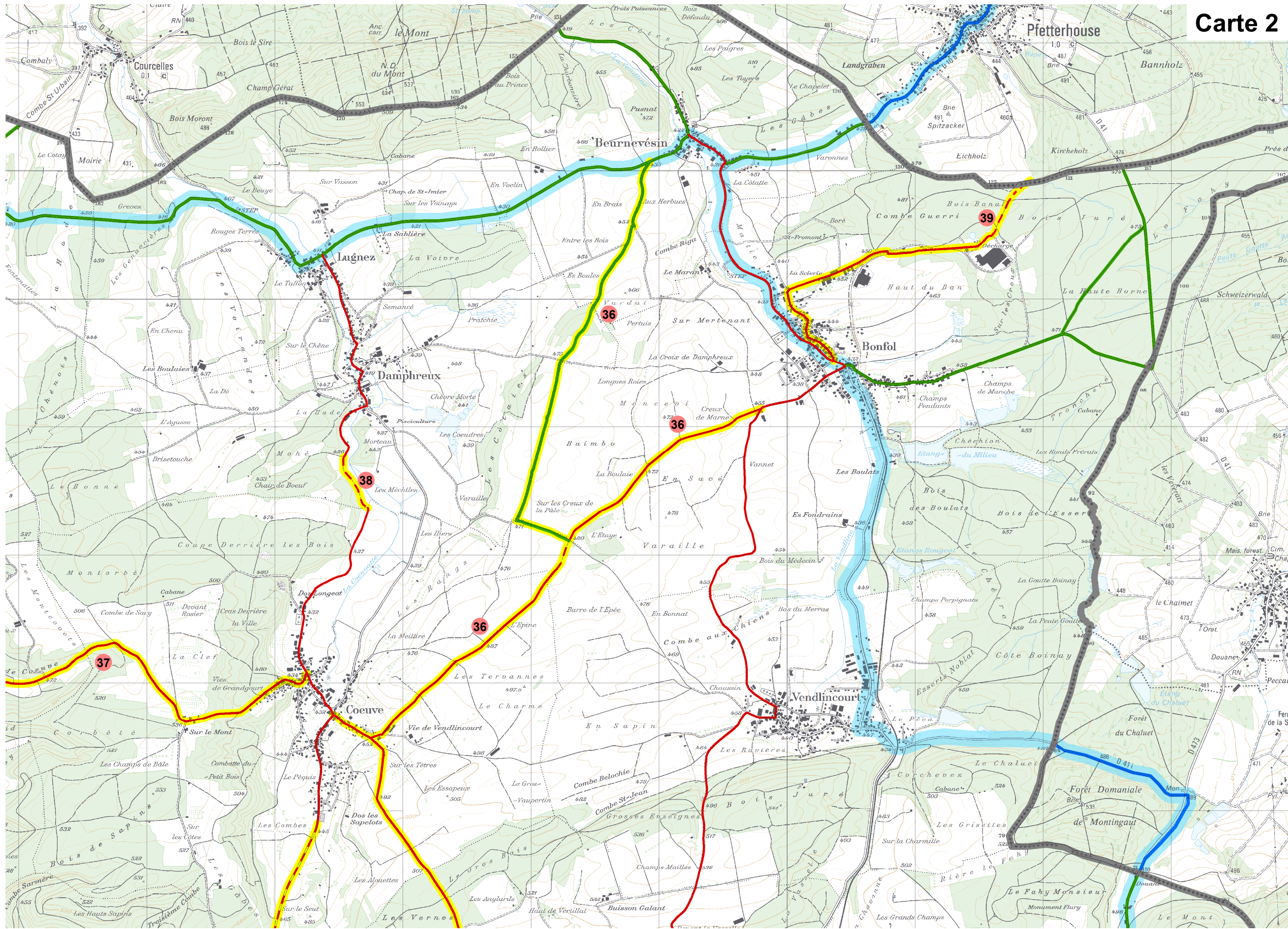
Actualisation des itinéraires cyclables (PSIC)

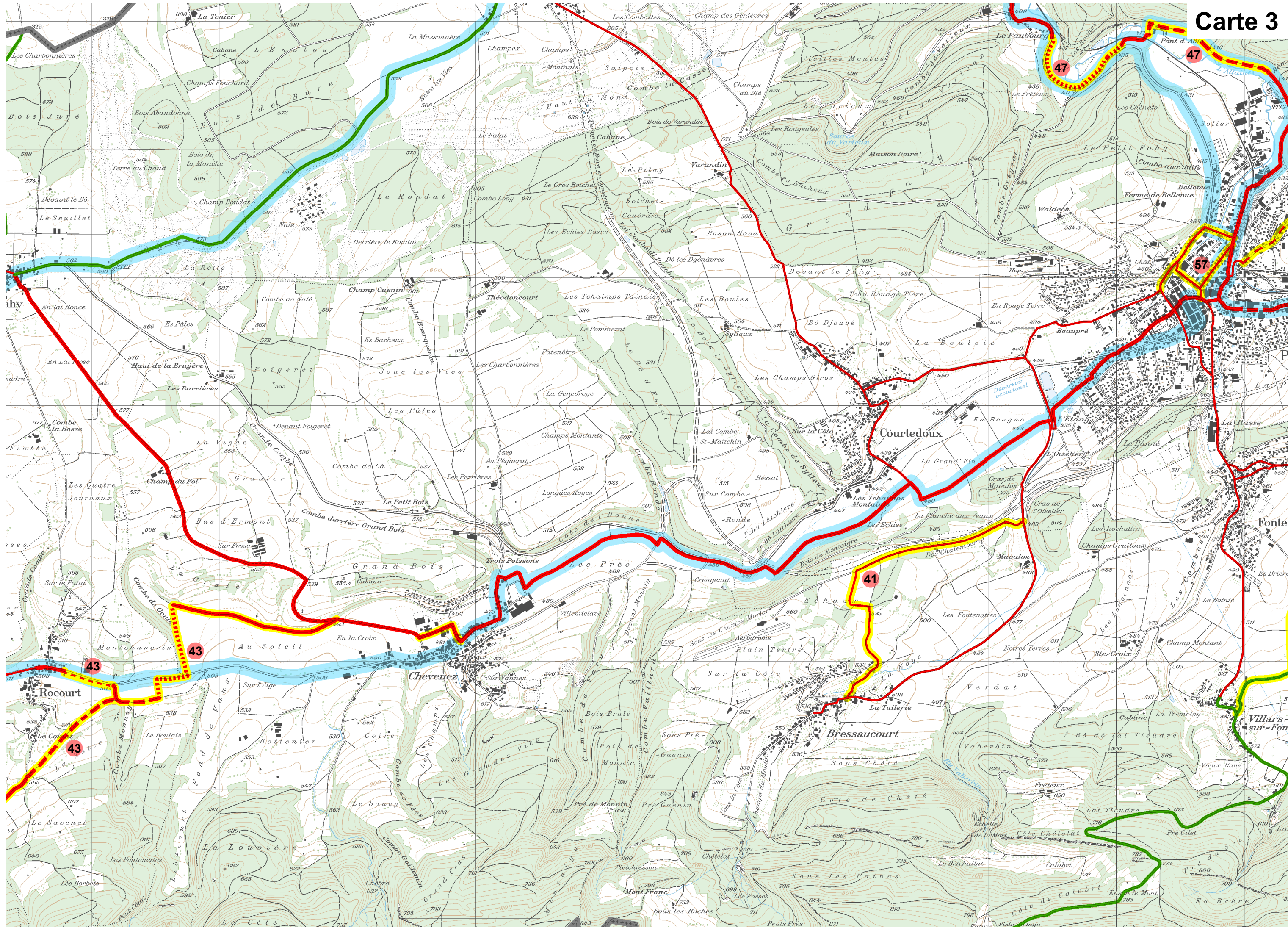
Plan échelle 1:25'000 SDT 04.07.17 PG
Données cartographiques: CP25©2011 Swisstopo (5704000640)

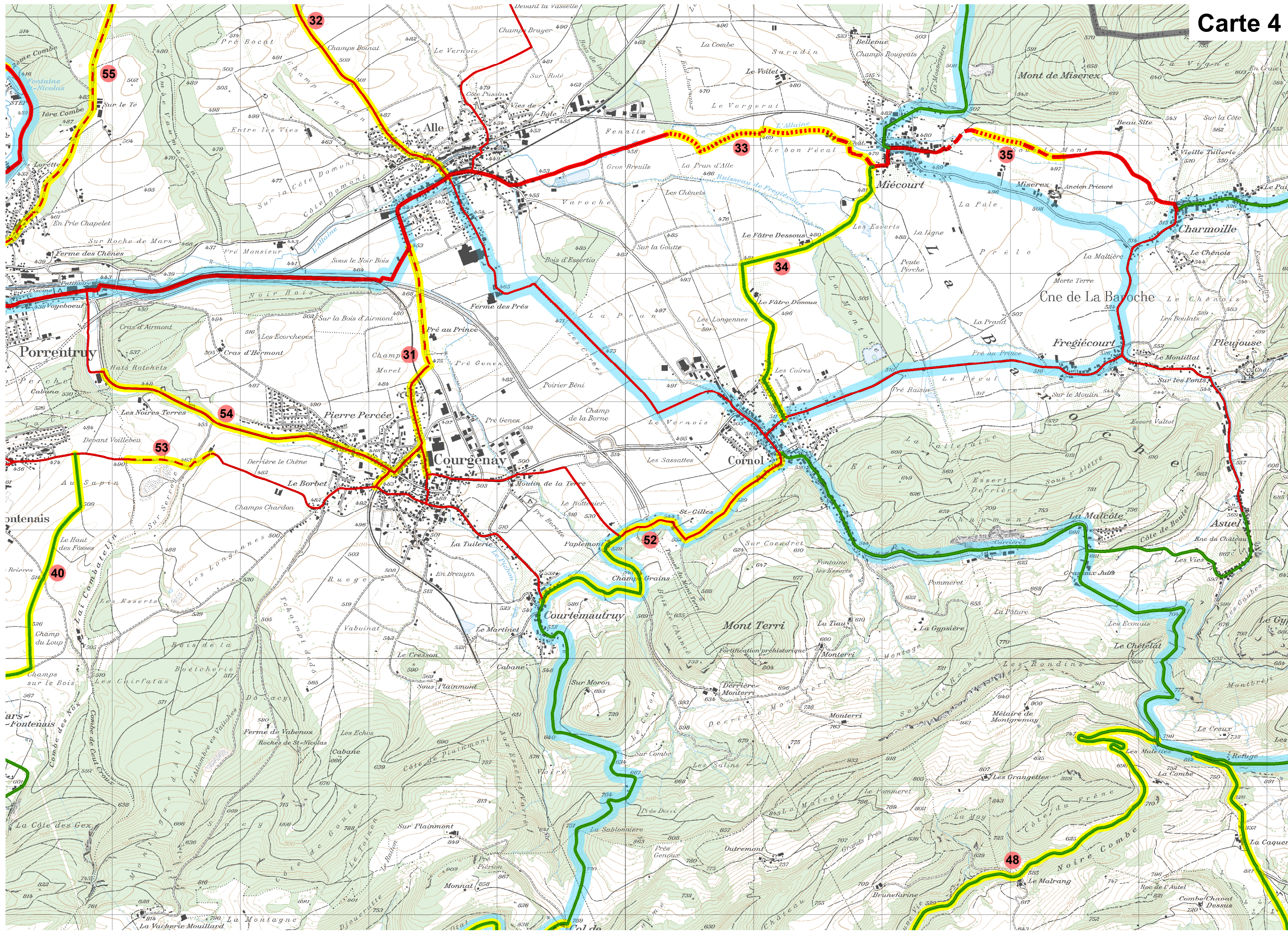
- 39 numéro de la mesure
- Itinéraire régional existant
- Itinéraire régional à améliorer
- Itinéraire régional à créer
- Itinéraire local existant
- Itinéraire local à améliorer
- Itinéraire local à créer
- Itinéraire complémentaire
- Réseau cyclable des régions voisines
- Tracé actualisé, modifié ou ajouté en 2017 au PSIC
- Tracé des mesures de l'Agglomération de Delémont
- Itinéraire SuisseMobile

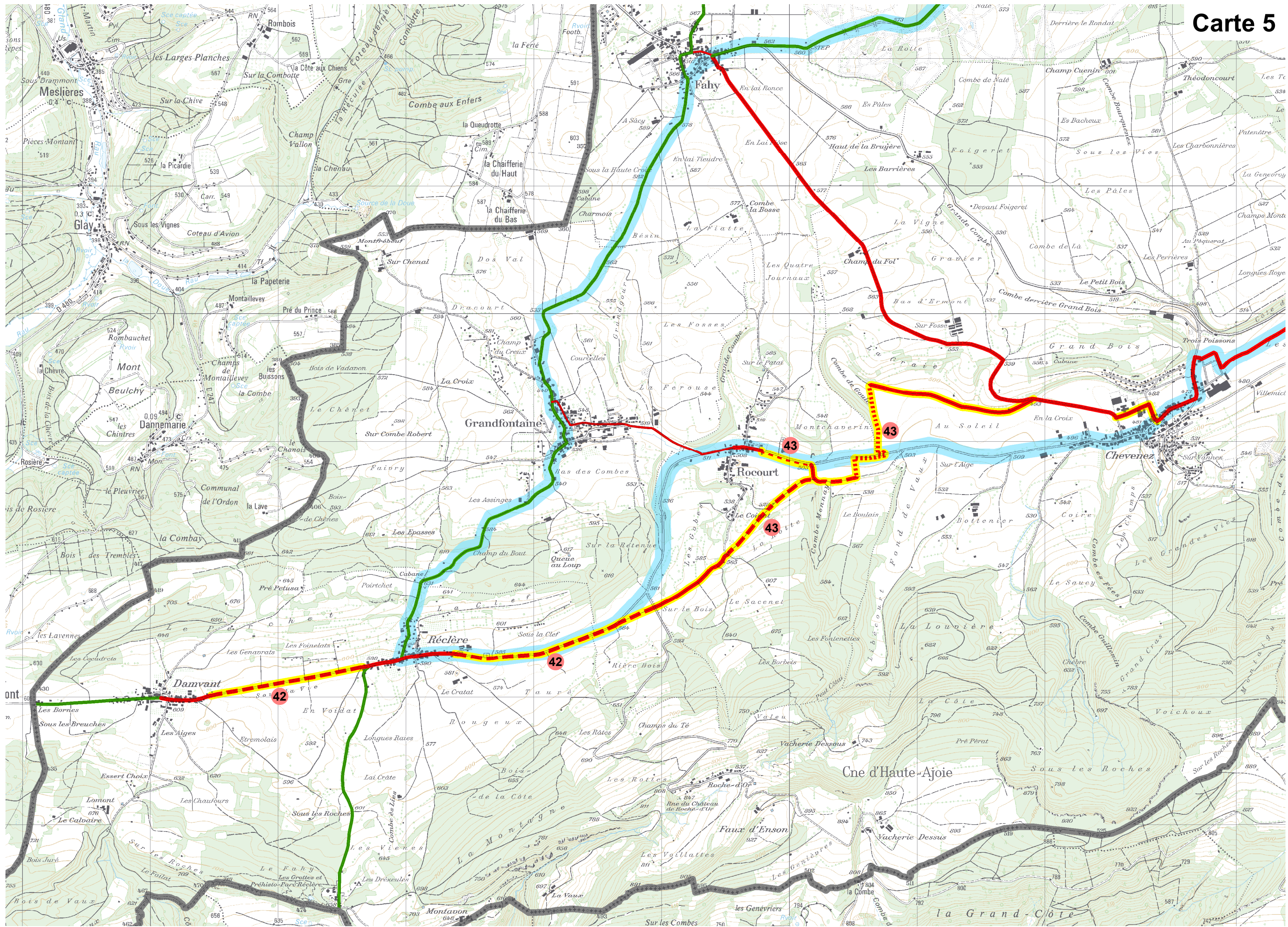


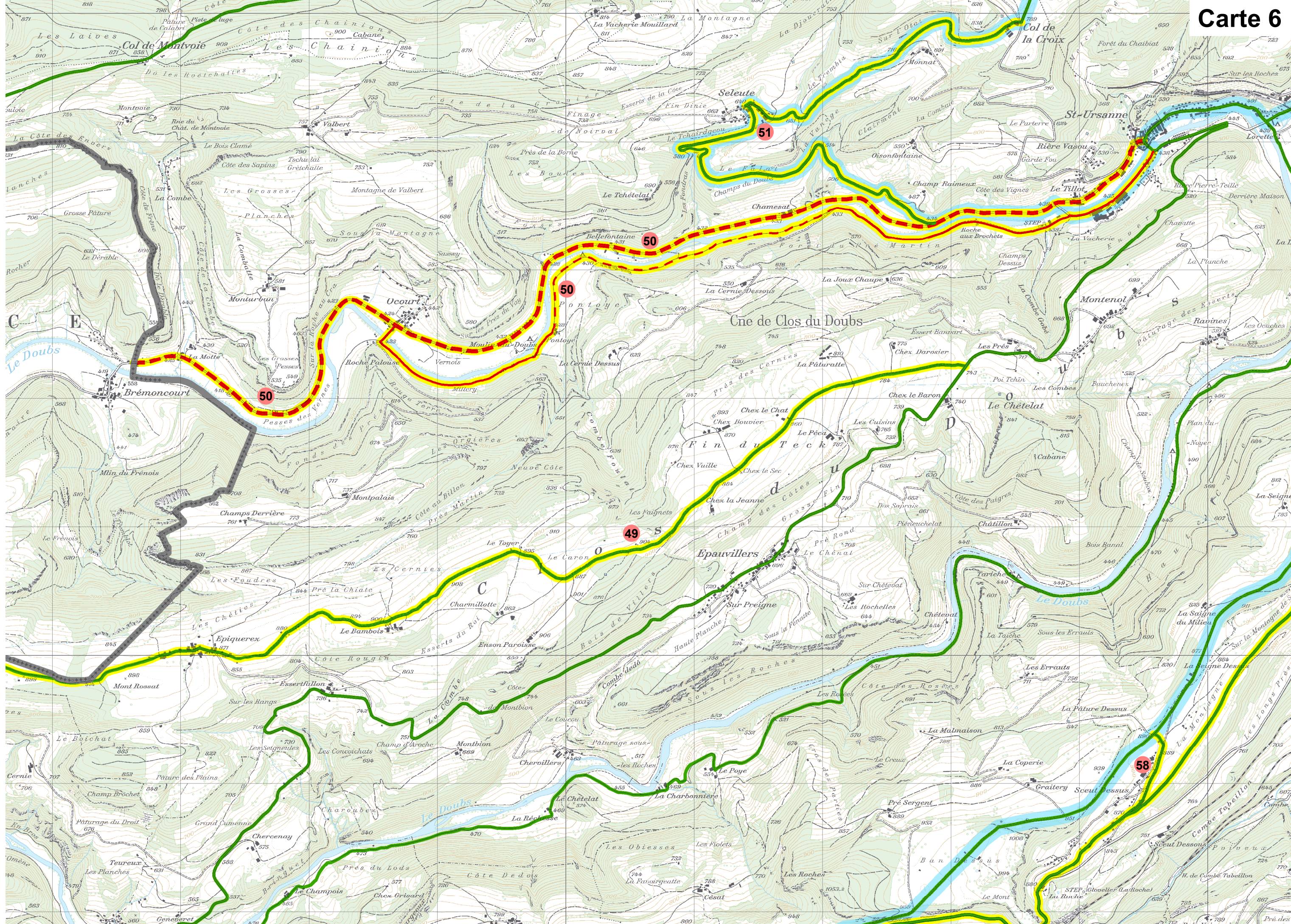


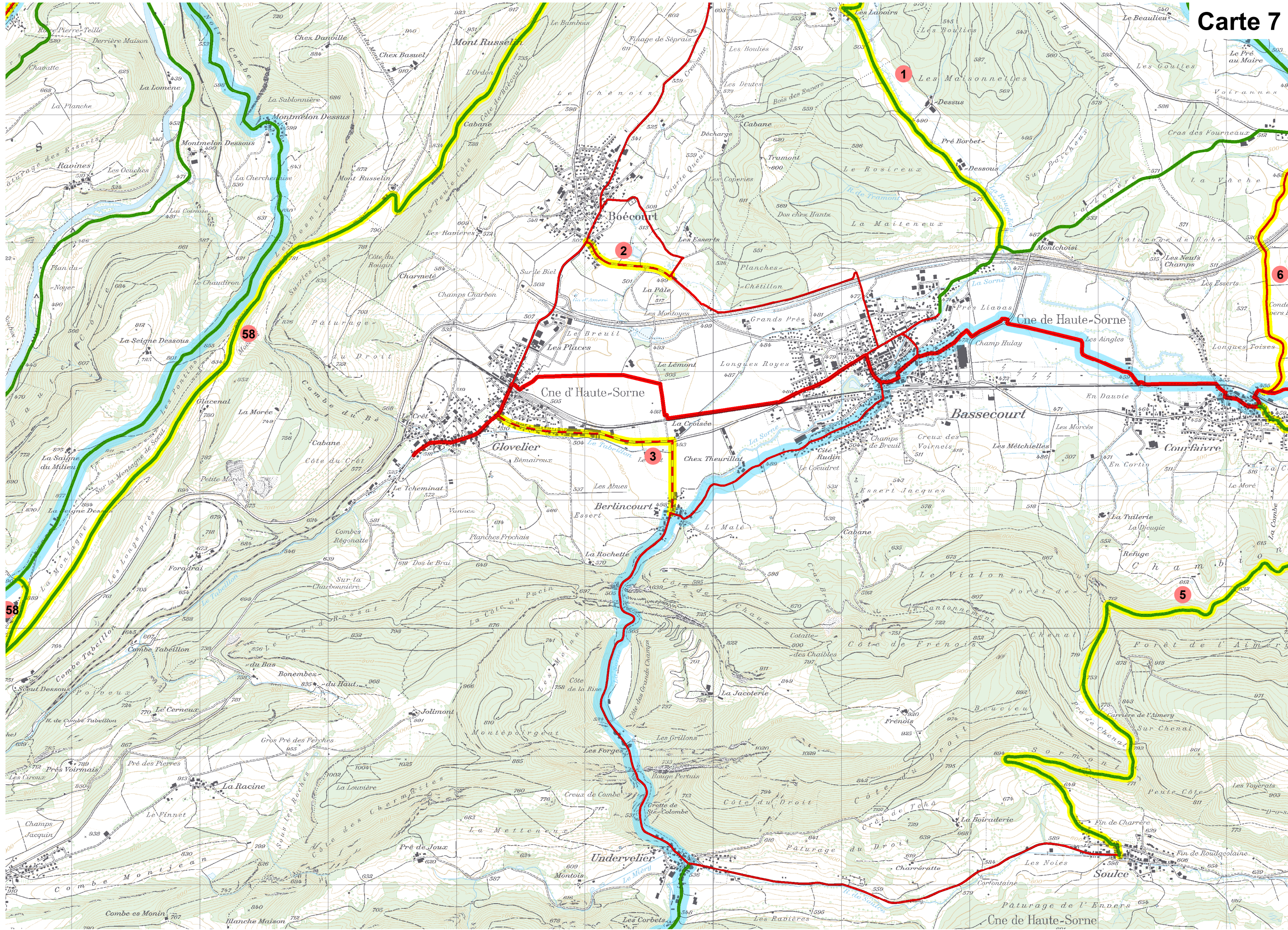


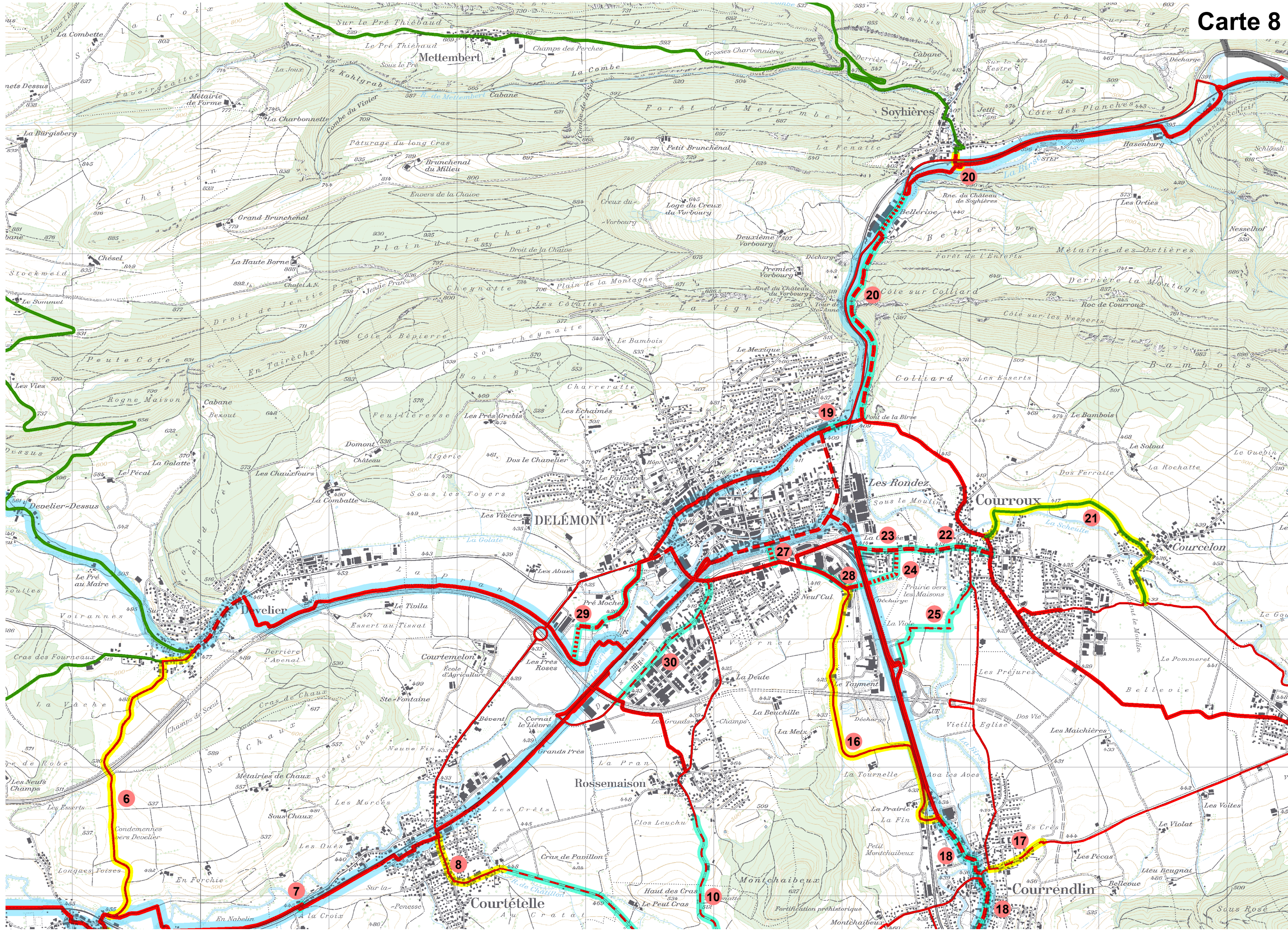


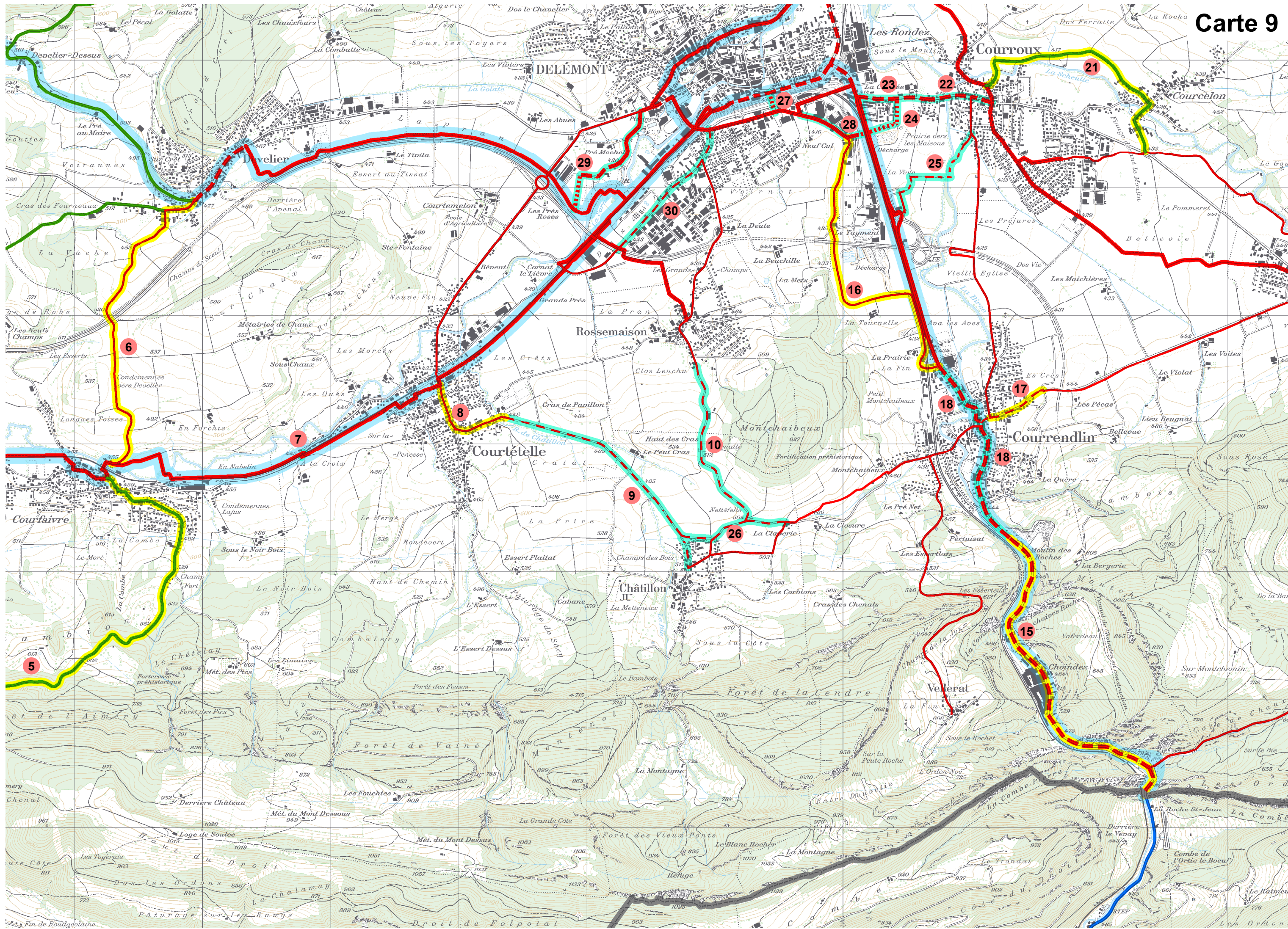


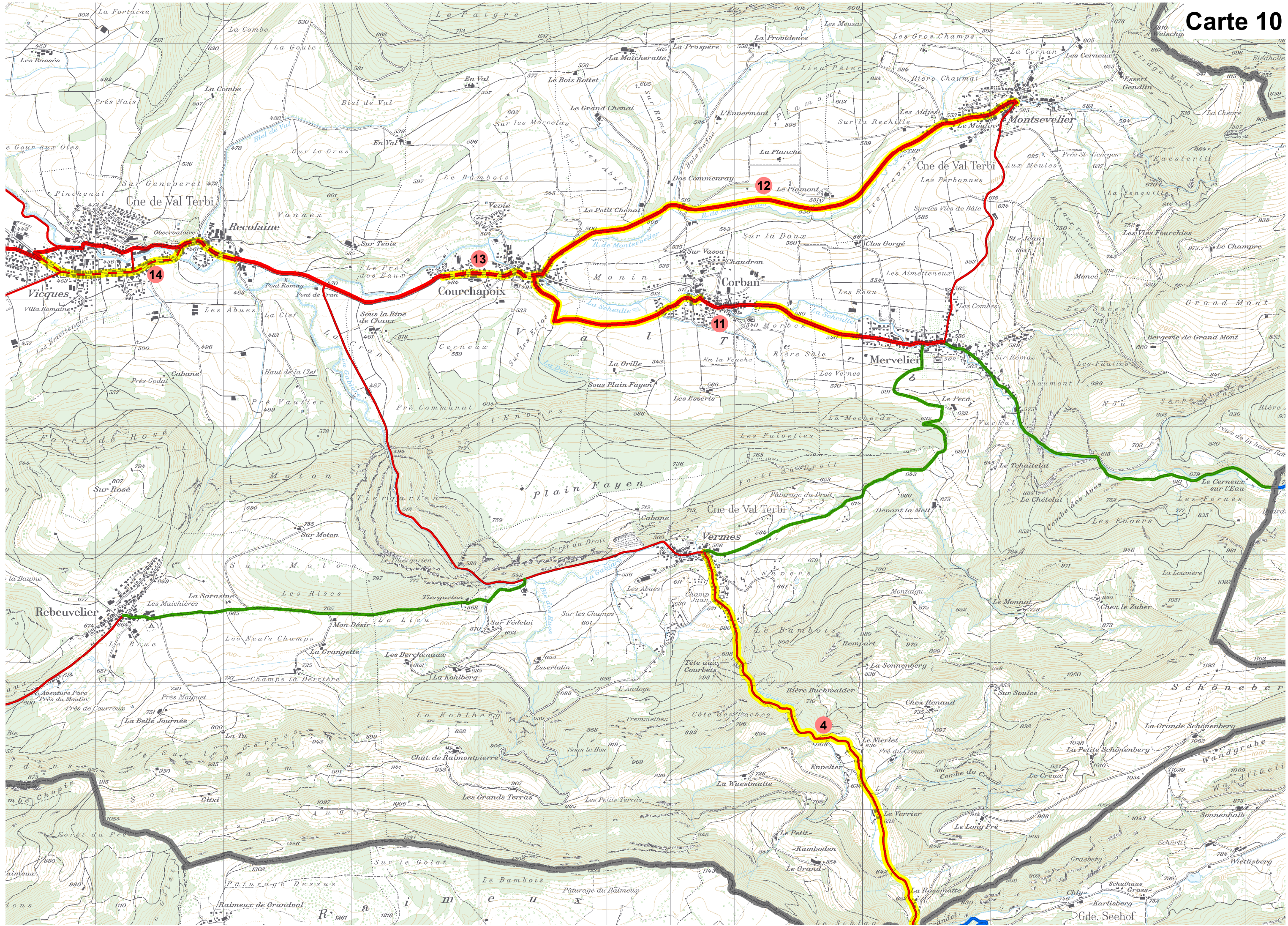


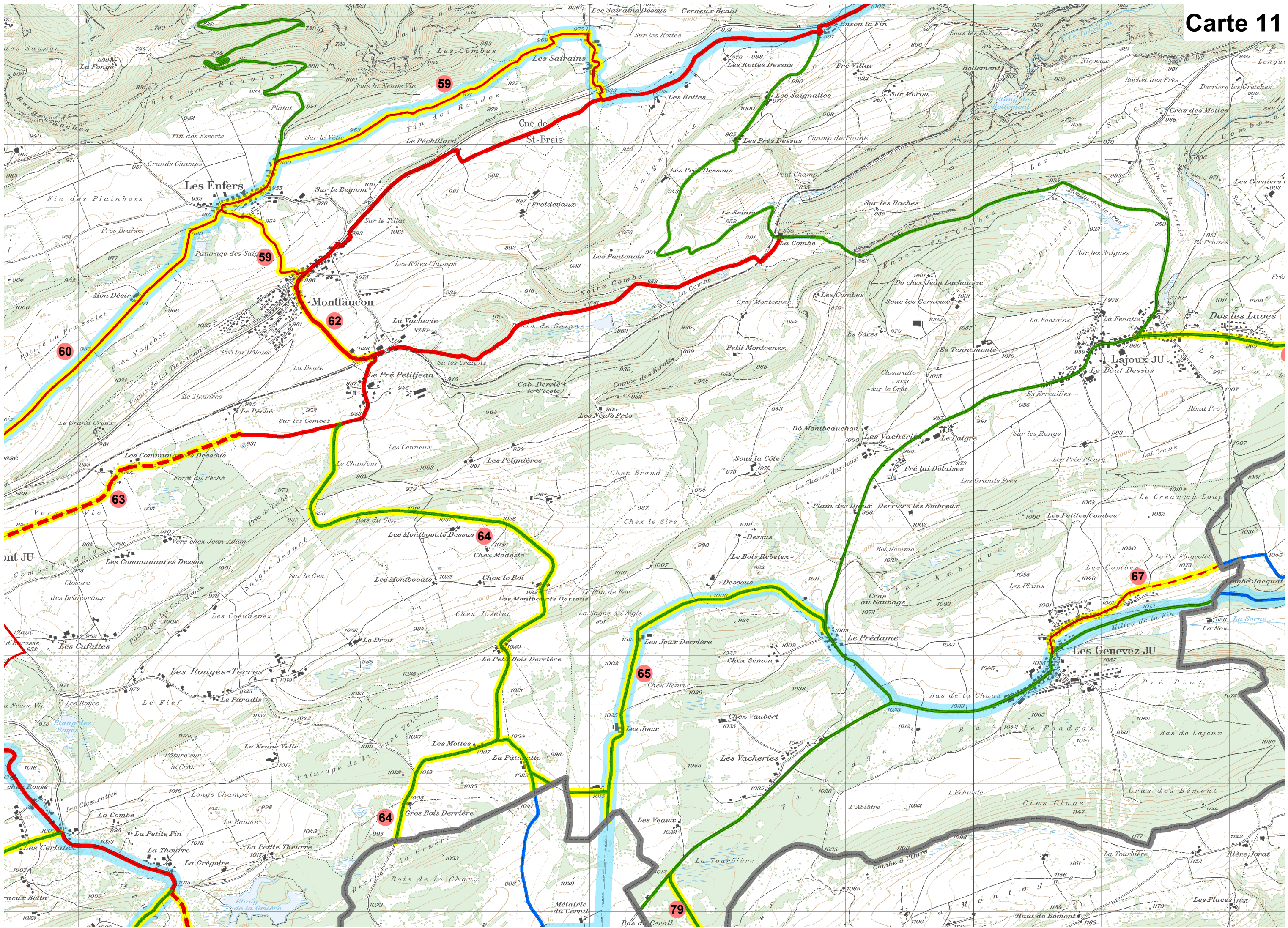


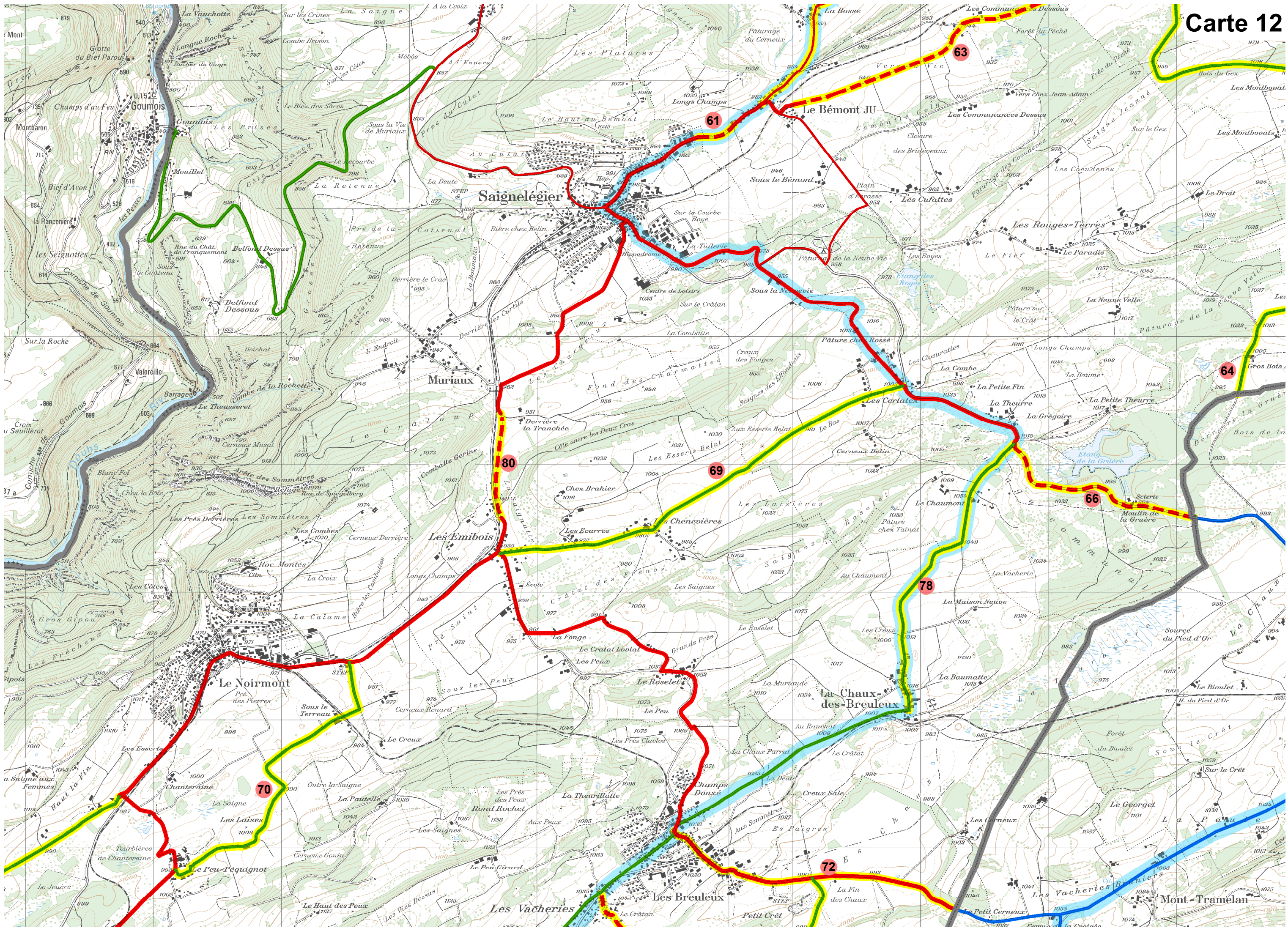


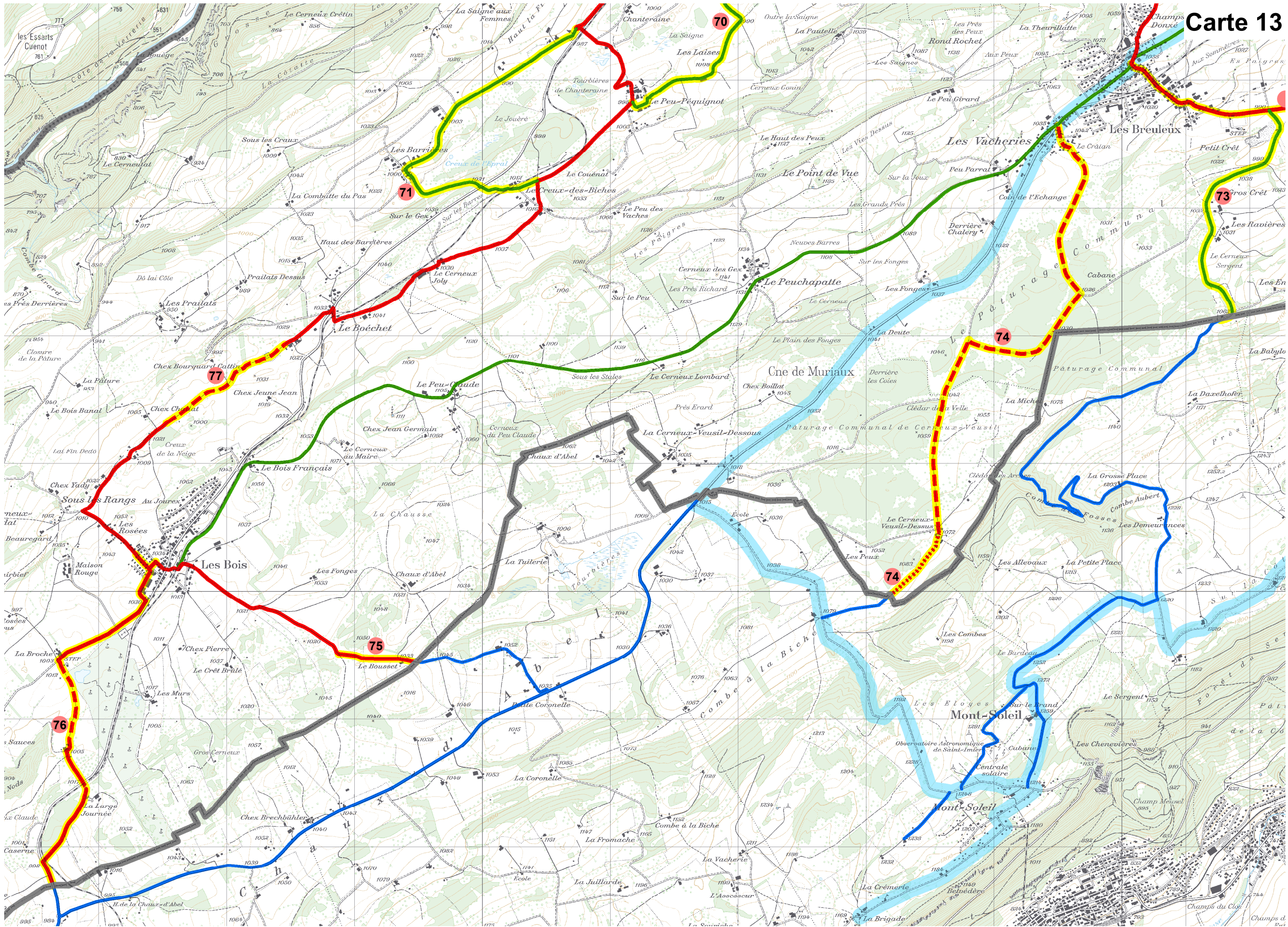












Actualisation du PSIC

Annexe 6.5

Tronçons retirés du PSIC de 1994

Les tronçons prévus dans le PSIC de 1994 et non repris dans l'actualisation sont les suivants :

- Tronçon le long de l'Allaine à Porrentruy (gare – Collège Saint-Charles) : passage à travers une parcelle privée, débouché sur une route avec peu de visibilité, potentiel utilisateurs limité, problème de cohabitation piétons – vélos sur un chemin étroit
- Chevenez – Rocourt : abandon du tracé par la route cantonale au profit d'un chemin AF
- Rocourt traversée nord sud du village : abandon au profit d'un chemin AF sur demande de la commune de Rocourt.
- Bure – Croix en France : abandon du tracé au profit de l'itinéraire 647 Suisse Mobile Bure balisé – Villars le Sec en France
- Courgenay – Porrentruy : abandon de l'itinéraire prévu en site propre au travers du secteur « Derrière le Chêne » (problème de faisabilité du tracé)
- Cornol – Paplemont : abandon de l'itinéraire au profit de l'itinéraire N° 7 Suisse Mobile balisé par St-Gilles
- Sur La Croix - St-Ursanne : abandon de l'itinéraire par la route cantonale au profit de l'itinéraire N° 7 Suisse Mobile balisé par Sur la Croix- Seleute – St-Ursanne
- Vicques – secteur Rues Courbes Raies et des Andains : sortie dangereuse sur la route cantonale Vicques – Courrendlin
- Courchapoix – Corban : abandon de l'itinéraire par la route cantonale au profit d'une liaison plus au sud par des chemins agricoles.
- Bassecourt village : abandon de plusieurs liaisons internes à la localité au profit d'autres itinéraires déjà balisés.
- Glovelier – Combe Tabeillon – Sceut – Dessous – La Roche : abandon de l'itinéraire trop peu attractif et déjà balisé en partie pour le VTT, les cavaliers, trottinettes et randonneurs.
- Montfaucon – Les Enfers : abandon de l'itinéraire par la route principale au profit d'une liaison par un chemin agricole.
- Montfaucon – Le Pré Petitjean : abandon de l'itinéraire par la route principale au profit d'une liaison par un chemin agricole.
- La Chaux-des-Breuleux – Le Cernil : abandon de l'itinéraire peu attractif en l'état au travers des pâturages. Parcours balisé pour les VTT et les randonneurs et inscrit en partie dans une réserve naturelle.
- Les Bois - Le Bousset – Chaux d'Abel : abandon de la liaison Le Bousset – Chez Brechbüler au travers des pâturages au profit de la liaison Le Bousset – Petite Coronelle par un chemin existant. Ceci correspond aux intentions du PSIC bernois.

Loi sur les itinéraires cyclables

du 21 décembre 1994

Le Parlement de la République et Canton du Jura,

vu les articles 46, alinéa 3, et 48 de la Constitution cantonale¹⁾,

arrête :

But	<p>Article premier ¹ La présente loi a pour but de promouvoir le trafic cycliste et d'en assurer la sécurité sur le territoire de la République et Canton du Jura.</p> <p>² A cet effet, l'Etat et les communes établissent un réseau cyclable cantonal attractif et sûr.</p>
Plan sectoriel	<p>Art. 2 ¹ Le réseau cyclable cantonal est déterminé par le Gouvernement selon un plan sectoriel intégré au plan directeur cantonal.</p> <p>² Il est constitué d'un réseau de base et d'un réseau complémentaire auquel les articles 10 à 17 ne s'appliquent pas.</p>
Réseau cyclable cantonal a) Définition	<p>Art. 3 Le réseau cyclable cantonal est constitué d'itinéraires propices au déplacement des cycles à l'intérieur et à l'extérieur des localités.</p>
b) Objectifs	<p>Art. 4 ¹ Le réseau cyclable cantonal favorise prioritairement l'usage quotidien du cycle en tant que moyen de transport individuel.</p> <p>² Il tient également compte de l'usage des cycles dans les activités de loisirs.</p>
Définitions	<p>Art. 5 ¹ Sont considérés comme itinéraires cyclables au sens de la présente loi:</p> <ul style="list-style-type: none">a) les chemins à vitesse lente tels que pistes cyclables, chemins agricoles et forestiers et autres chemins dont l'accès au trafic est limité;b) les routes secondaires ouvertes au trafic mais peu fréquentées ainsi que les routes en localité pour autant qu'elles soient attractives et sûres;c) les autres routes pour autant qu'elles soient équipées de bandes cyclables ou de trottoirs à usage mixte. <p>² Sont considérés comme cycles les vélos et les cyclomoteurs.</p>

³ Est considéré comme maintenance l'entretien propre à maintenir l'ouvrage en bon état.

⁴ Est considéré comme entretien ordinaire le nettoyage.

⁵ Sont considérés comme entretien hivernal le déneigement, le salage et le sablage.

⁶ La limite entre l'intérieur et l'extérieur de la localité est fixée par la limite de la zone à bâtir au moment de la réalisation de l'ouvrage.

Coordination **Art. 6** ¹ Le réseau cyclable cantonal doit être cohérent et coordonné dans la mesure du possible avec les réseaux des régions voisines.

² Il tient compte des autres activités du Canton, des cantons voisins et de la Confédération qui ont des effets sur l'aménagement du territoire.

Collaboration **Art. 7** Les autorités compétentes collaborent avec les organisations privées qui œuvrent en faveur du trafic cycliste, ainsi qu'avec la Fédération jurassienne du tourisme.

Haute surveillance, mesures d'exécution **Art. 8** ¹ Le Gouvernement exerce la haute surveillance sur le domaine régi par la présente loi.

² Il prend les dispositions d'exécution nécessaires.

Surveillance **Art. 9** Le Département de l'Environnement et de l'Équipement (dénommé ci-après : "Département") surveille l'exécution de la présente loi.

Propriété **Art. 10** ¹ Les pistes et bandes cyclables situées sur le domaine de l'État ainsi que les routes secondaires cantonales faisant partie du réseau cyclable cantonal appartiennent à l'État.

² Sous réserve de l'alinéa 3, les autres itinéraires cyclables appartiennent aux communes.

³ Si nécessaire, les communes affectent à l'usage général les routes privées en application de la loi sur la construction et l'entretien des routes²⁾.

Acquisition des terrains **Art. 11** ¹ L'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation des itinéraires cyclables incombe aux communes.

² L'Etat rembourse aux communes les 50 % des frais d'acquisition des terrains pour les tronçons à l'extérieur des localités. Demeure réservé l'article 14, alinéa 2.

Construction,
aménagement

Art. 12 ¹ La construction et l'aménagement du réseau cyclable cantonal à l'extérieur des localités incombent à l'Etat. Les articles 13 et 14 demeurent réservés.

² La construction et l'aménagement du réseau cyclable cantonal à l'intérieur des localités incombent aux communes.

³ L'Etat rembourse aux communes un tiers des coûts de construction ou d'aménagement du réseau cyclable cantonal à l'intérieur des localités.

Chemins
agricoles et
forestiers
a) existants

Art. 13 Lorsque des itinéraires cyclables à l'extérieur des localités empruntent des chemins agricoles ou forestiers existants, l'Etat finance l'aménagement de ces chemins de la façon suivante :

- a) la totalité du coût d'un revêtement bitumeux;
- b) 50 % des renforcements nécessaires et du reprofilage du chemin avant la pose du revêtement, le solde étant à la charge des communes.

b) réalisations
projetées à
coordonner

Art. 14 ¹ Lorsque la construction d'itinéraires cyclables à l'extérieur des localités doit être coordonnée avec d'autres réalisations projetées telles que chemins d'améliorations foncières, chemins forestiers ou autres dessertes, l'Etat participe financièrement à l'aménagement de ces chemins au prorata des avantages qu'il en retire.

² Ce principe s'applique également à l'acquisition des terrains par les communes.

Maintenance

Art. 15 La maintenance du réseau cyclable cantonal incombe au propriétaire du fonds.

Entretien
a) ordinaire

Art. 16 ¹ L'entretien ordinaire du réseau cyclable cantonal à l'extérieur des localités incombe à l'Etat.

² L'entretien ordinaire du réseau cyclable à l'intérieur des localités incombe aux communes sauf en ce qui concerne les itinéraires situés sur le domaine de l'Etat; dans ce cas, l'entretien ordinaire incombe à l'Etat.

b) hivernal

Art. 17 ¹ L'entretien hivernal du réseau cyclable cantonal n'est pas assuré.

² Les communes peuvent, à leurs frais, organiser l'entretien hivernal partiellement ou totalement.

Signalisation

Art. 18 ¹ Le réseau cyclable cantonal fait l'objet d'une signalisation.

² La mise en place et la maintenance de la signalisation de l'ensemble du réseau cyclable cantonal incombent à l'Etat.

³ Pour d'autres itinéraires communaux ou des circuits de loisirs, cette tâche incombe aux propriétaires de ces réseaux ou à l'organisation qui les met en service.

Itinéraires
cyclables
communaux

Art. 19 ¹ Les communes peuvent créer des itinéraires cyclables communaux.

² Ils sont en principe coordonnés et rattachés au réseau cyclable cantonal.

³ La réalisation, l'entretien et la signalisation en incombent totalement aux communes.

Abris et
stationnement

Art. 20 ¹ Les communes pourvoient, selon les besoins et à leurs frais, à l'aménagement de places de stationnement et d'abris pour les cycles.

² Demeurent réservées les dispositions de la loi sur les constructions et l'aménagement du territoire³⁾ pour ce qui concerne les obligations des particuliers en ce domaine.

Délai et plan de
financement

Art. 21 ¹ Le plan sectoriel des itinéraires cyclables devra être adopté dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la présente loi.

² Il devra définir des priorités dans la réalisation du plan et estimer leurs coûts.

Procédure
applicable

Art. 22 La procédure applicable en matière d'adoption de plans pour la réalisation d'itinéraires cyclables est :

- a) à l'extérieur des localités : celle de la loi sur la construction et l'entretien des routes;
- b) à l'intérieur des localités : en principe, celle de la loi sur les constructions et l'aménagement du territoire.

Référendum
facultatif

Art. 23 La présente loi est soumise au référendum facultatif.

Entrée en
vigueur

Art. 24 Le Gouvernement en fixe l'entrée en vigueur⁴⁾.

Delémont, le 21 décembre 1994

AU NOM DU PARLEMENT DE LA
REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Le président : Claude Schlüchter
Le vice-chancelier : Jean-Claude Montavon

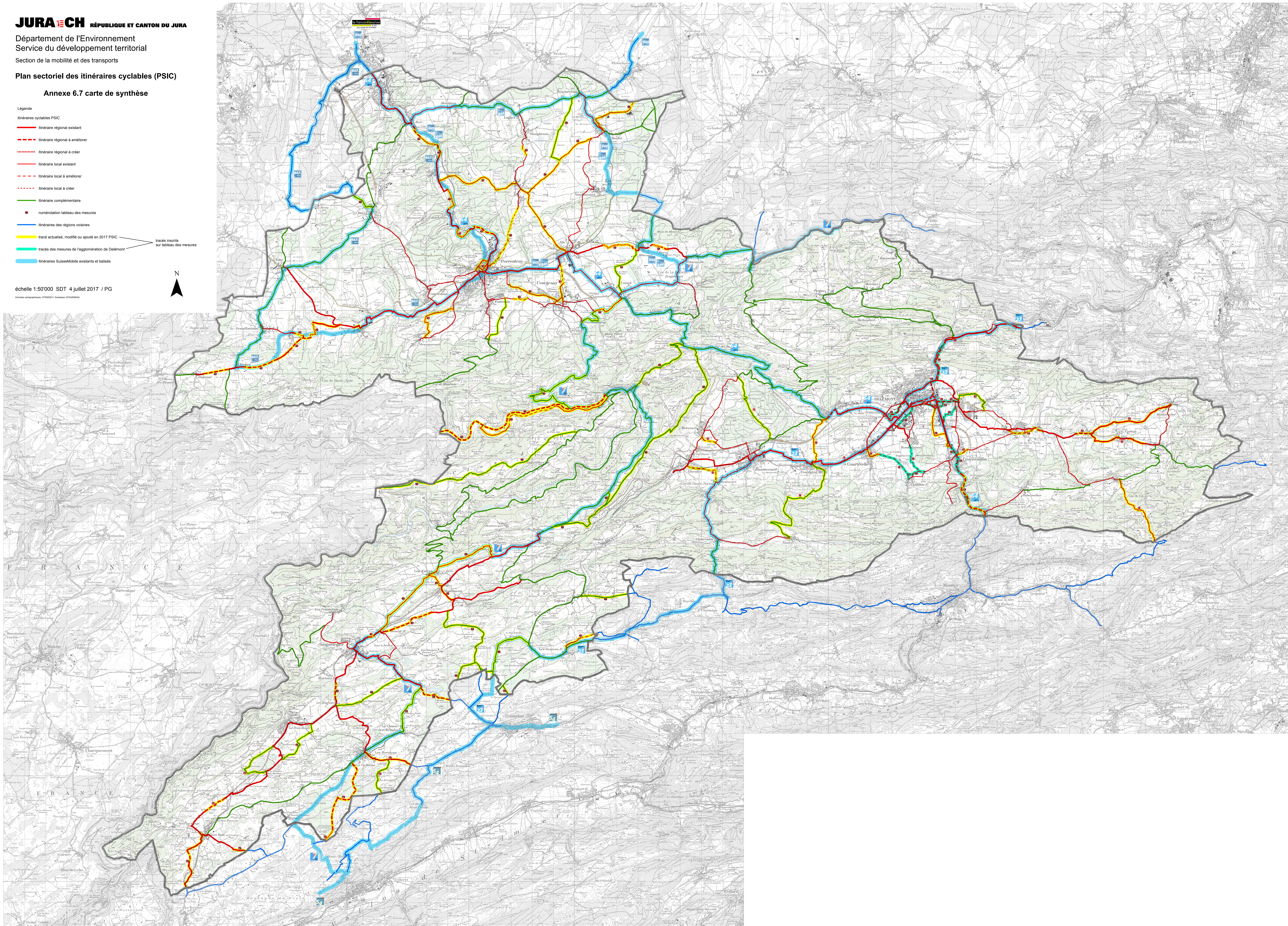
- 1) [RSJU 101](#)
- 2) [RSJU 722.11](#)
- 3) [RSJU 701.1](#)
- 4) 1^{er} janvier 1996

Plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC)

Annexe 6.7 carte de synthèse

- Legende
- Itinéraires cyclables PSIC
 - Itinéraire régional existant
 - - - Itinéraire régional à améliorer
 - ⋯ Itinéraire régional à créer
 - Itinéraire local existant
 - - - Itinéraire local à améliorer
 - ⋯ Itinéraire local à créer
 - Itinéraire complémentaire
 - numérotation tableau des mesures
 - Itinéraires des régions voisines
 - tracé actualisé, modifié ou ajouté en 2017 PSIC
 - tracés des mesures de l'agglomération de Delémont
 - Itinéraires SuisseMobile existants et balisés

échelle 1:50'000 SDT 4 juillet 2017 / PG



277

ARRETE PORTANT ADOPTION DU PLAN SECTORIEL DES ITINERAIRES CYCLABLES (PSIC) 2017

Le Gouvernement de la République et Canton du Jura,

vu l'article 6, alinéa 3, lettre b, de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (1),

vu les articles 76, lettre b, et 80 de la loi du 25 juin 1987 sur les constructions et l'aménagement du territoire (2),

vu l'article 2 de la loi du 21 décembre 1994 sur les itinéraires cyclables (3),

vu le plan sectoriel des itinéraires cyclables du 21 décembre 1994,

vu la fiche n°2.07 « Itinéraires cyclables » du plan directeur cantonal,

arrête :

Article premier Le plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC) du 21 décembre 1994 est abrogé sur l'ensemble du territoire jurassien.

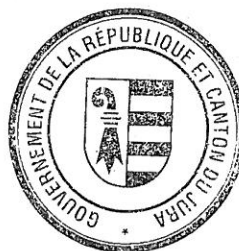
Art. 2 ¹ Il est remplacé par le plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC) du 4 juillet 2017, indiquant notamment les tracés actuels et les adaptations apportées (nouveaux tracés) au réseau cyclable.

² Ce plan sectoriel des itinéraires cyclables se compose d'un rapport, de cartes détaillées 1 : 25'000, de tableaux de mesures et d'une carte de synthèse 1 : 50'000.

Art. 3 ¹ Le présent arrêté entre en vigueur immédiatement.

² Il est communiqué :

- au Département de l'environnement ;
- au Service du développement territorial ;
- au Service des infrastructures ;
- à l'Office de l'environnement ;
- au Journal officiel pour publication.



Adopté en séance du Gouvernement
du - 4 JUL. 2017

Jean-Christophe Kübler
CHANCELIER D'ÉTAT

JCK

(1) RS 700
(2) RSJU 701.1
(3) RSJU 722.31