



REPUBLIQUE ET CANTON DU JURA
COMMUNE DE DELEMONT



PLAN D'AMENAGEMENT LOCAL

PLAN DIRECTEUR

CHEMINS POUR PIETONS



LEGENDE

Existant	à améliorer	à créer	
			RESEAU CANTONAL
			Chemins de randonnée pédestre
			RESEAU COMMUNAL
			Cheminement piétonnier-site propre
			Rue à priorité piétonne
			Cheminement principal-traffic mixte
			Cheminement secondaire-traffic mixte

Rappel sommaire du diagnostic

Selon la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), « les réseaux de chemins pour piétons se trouvent en règle générale à l'intérieur des agglomérations. Ces réseaux comprennent les chemins pour piétons proprement dits, les zones piétonnes, les rues résidentielles et autres voies du même type, judicieusement raccordés. Les trottoirs et les passages pour piétons peuvent servir de jonction.

Les chemins pour piétons desservent et relient notamment les zones résidentielles, les lieux de travail, les jardins d'enfants et les écoles, les arrêts de transports publics, les établissements publics,

les lieux de détente et les centres d'achat ».

Le plan directeur sectoriel des chemins pour piétons vise à assurer la mise en place d'un réseau continu et cohérent sur l'ensemble du territoire communal relié directement au réseau des chemins de randonnée pédestre. La définition, cas par cas, des mesures de détail reste à établir avec les milieux concernés (notamment l'Association de parents d'élèves, l'Association Transports et Environnement - ATE, la commission d'école, etc.).

Objectifs d'aménagement	Principes d'aménagement	Mesures et commentaires
A.1 <i>Accroître la sécurité (vécue et perçue)</i>	a.1.1 Protéger les piétons aux endroits sensibles (traversées dangereuses notamment).	La modération de la circulation (4.1.2) est probablement le moyen le plus performant pour assurer aux piétons un cadre de déplacement agréable et sûr. Elle améliore la convivialité entre tous les usagers dont le piéton est fortement dépendant.
	a.1.2 Améliorer l'attractivité des endroits ressentis comme « dangereux ».	L'insécurité ressentie par les piétons a des conséquences directes sur la vie sociale et la vie des quartiers : les lieux où ils ne peuvent aller en toute tranquillité sont peu à peu délaissés.
A.2 <i>Améliorer l'accessibilité</i>	a.2.1 Garantir un accès aisé aux principaux générateurs.	Les générateurs sont à la fois l'origine et le but du mouvement. Il importe de prendre en compte leur capacité, la demande de déplacements qu'ils génèrent ainsi que le type de piétons touchés (par exemple, enfants ou adultes).
A.3 <i>Augmenter le confort</i>	a.3.1 Promouvoir l'aménagement d'espaces publics réservés prioritairement aux piétons.	La notion de confort est interdépendante de celles de sécurité et d'accessibilité. Il importe toutefois, en plus, d'exploiter les potentialités offertes par le cadre urbain (mise en valeur d'un monument, d'un espace vert, d'une place de détente agrémentée de bancs, d'un arrêt de bus, etc.)
A.4 <i>Améliorer la complémentarité intermodale</i>	a.4.1 Assurer un accès aisé aux arrêts des transports publics. a.4.2 Veiller à une bonne desserte des aires de stationnement.	En matière de transports publics, il importe non seulement de veiller à une implantation correcte des arrêts de bus mais aussi de traiter judicieusement les trajets liés aux aires d'influence des stations.
A.5 <i>Promouvoir la marche</i>	a.5.1 Assurer aux piétons un cadre de déplacement agréable et sûr.	Pour améliorer le sort du piéton, il importe de veiller à la mise en place d'un réseau continu de cheminement, en évitant d'y installer ou de laisser s'y installer des obstacles.