

UN 3^E PROJET D'AGGLOMÉRATION POUR UN DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL DE QUALITÉ

Le Projet d'agglomération de 3^e génération (PA3) sera bientôt finalisé et prêt à être envoyé à la Confédération. S'inscrivant dans la continuité des deux premiers Projets d'agglomération et élaboré en parallèle au Plan directeur régional, le PA3 présente des stratégies et des mesures concrètes pour un développement régional harmonieux et de qualité.

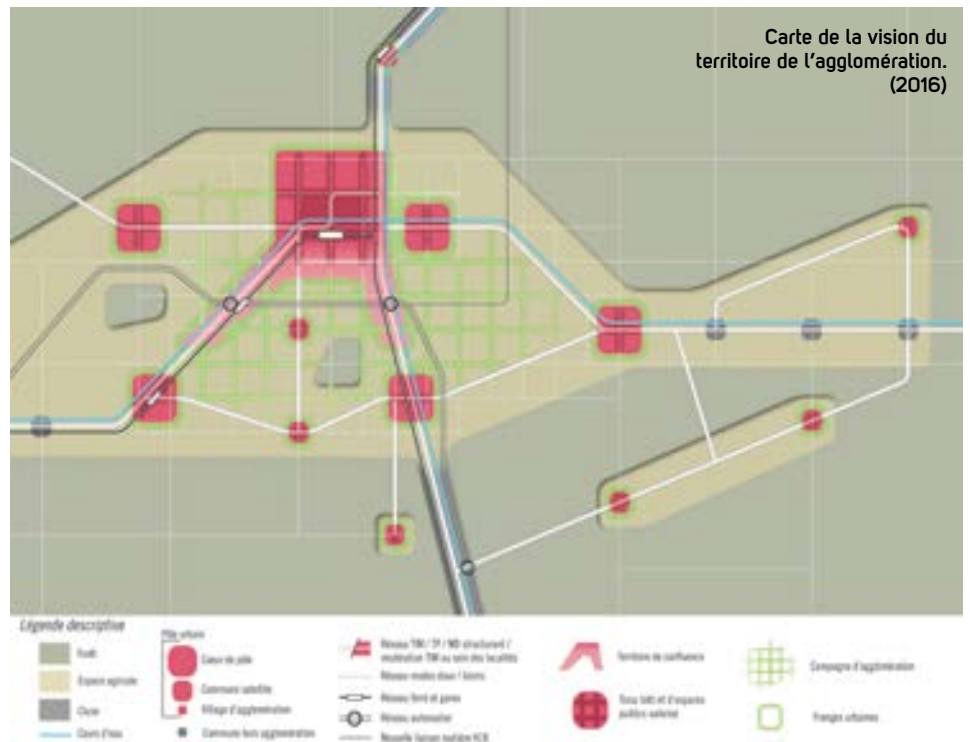
Suivant les directives fédérales, le Projet d'agglomération de 3^e génération (PA3) présente tout d'abord un état de la situation actuelle qui identifie les besoins d'actions à venir. Sur cette base, une vision globale du développement a été esquissée puis se décline en stratégies. Les stratégies concernent les domaines de l'urbanisation, du paysage et des transports.

La gestion de la mobilité dans les agglomérations suisses constitue une préoccupation majeure de la Confédération qui demande, au travers des Projets d'agglomération, de montrer comment le territoire pourra se développer de manière harmonieuse entre l'urbanisation, le système de transports et la préservation du paysage.

L'agglomération a jusqu'à la fin de l'année pour déposer son PA3 auprès de l'Office fédéral du développement territorial. Il sera ensuite évalué et, en fonction du résultat obtenu, permettra le cofinancement de certaines mesures concrètes. Par le passé, dans ce même cadre, la Confédération avait subventionné plusieurs projets dont, par exemple, la vélostation, la Gare routière de Delémont ainsi que des pistes cyclables entre différentes localités. La plupart des mesures proposées figuraient déjà dans les Projets d'agglomération de 1^{er} et 2^e génération. Le PA3 les actualise et en identifie de nouvelles.

Transports

La stratégie pour le système de transports est centrale puisqu'elle débouche sur les mesures d'infrastructures qui peuvent éventuellement être



subventionnées par la Confédération. Les objectifs visés sont le développement de la desserte et de l'utilisation des transports publics, la garantie d'une bonne connexion aux réseaux routiers et ferroviaires nationaux, la maîtrise du trafic automobile et, enfin, la sécurisation et la promotion des déplacements piétons et cyclistes.

Les mesures typiques dans ce domaine sont les itinéraires cyclables ainsi que le réaménagement

des traversées de localité. Le bon fonctionnement des transports en commun est également une préoccupation majeure: des mesures telles que des rebroussements pour les bus ou la rénovation, voire la création d'arrêts avec places de stationnement pour les vélos, notamment, sont envisagées.

Parmi les nouvelles mesures du PA3, plusieurs sont à considérer au niveau régional, comme le développement du stationnement des vélos aux



Vue sur la campagne d'agglomération depuis Courcelon (2016).

arrêts de transports publics, l'installation progressive d'infrastructures de recharge publique pour les véhicules électriques ou encore la mise en place d'un réseau de vélos en libre-service.

Les mesures localisées précisément en un lieu ont également leur importance à l'échelle de la région, notamment: la connexion avec les pistes cyclables existantes au nord de Châtillon, une nouvelle liaison routière et pour la mobilité douce au Sud-Est de Delémont (permettant de relier la route entre Courrendlin et Delémont au secteur Gare Sud) ainsi qu'un système de gestion du stationnement avec des panneaux indiquant les disponibilités dans les grands parkings.

Urbanisation

Une hiérarchie des localités de l'agglomération a été définie en fonction du nombre d'habitants et d'emplois et de leur localisation par rapport au cœur de l'agglomération, Delémont. Celle-ci permet d'appliquer l'objectif qui vise à assurer un développement localisé et coordonné pour répondre aux besoins de la population croissante. Un autre objectif prévoit de valoriser le tissu urbain existant pour assurer la qualité de vie des habitants. Il correspond principalement à la mesure «réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens», qui prévoit la rénovation d'anciens bâtiments souvent inutilisables dans leur état actuel.

Enfin, l'aspect économique est traité avec comme but le renforcement de l'attractivité économique de l'agglomération et la valorisation des sites stratégiques pour le développement des activités en particulier Communance Sud, Innodel et Courrendlin Nord.

Paysage

La composante paysagère est nouvelle dans les Projets d'agglomération. L'agglomération disposait déjà de la majeure partie des études

nécessaires grâce à la Conception d'évolution du paysage élaborée dans le cadre du Plan directeur régional.

Une mesure d'importance est proposée dans ce domaine: la «campagne d'agglomération». Cette dernière reprend la volonté de préserver le paysage, ici principalement agricole, en le protégeant des pressions dues au développement du centre de l'agglomération, tout en y proposant des activités de loisirs et de détente coordonnées avec l'agriculture et les milieux concernés. L'espace concerné se trouve dans ou à proximité du territoire de confluence (voir la carte de la vision), où le développement en activités et équipements publics sera le plus important dans l'agglomération. Une planification agricole pourrait être lancée dès 2017 et de premières réalisations concrètes pourraient voir le jour aux environs de 2019.

Pour plus d'information, les documents (version encore provisoire) sont téléchargeables sur le site internet www.agglod.ch.

ET LE PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL?

Comme prévu et indiqué dans le «Journal de l'agglomération» de février 2016, le Plan directeur régional (PDR) est également en cours de finalisation. Il était prévu de l'adopter à la fin de cette année, mais au vu de l'important travail que nécessite le Projet d'agglomération, il a été décidé de mettre ce dernier en priorité et de reporter l'adoption du PDR au premier semestre 2017. Cela permet de concentrer les énergies sur le Projet d'agglomération en vue de son envoi à la Confédération, imposé jusqu'au 31 décembre 2016, et de mieux tenir compte de la révision du Plan directeur cantonal en cours.

Depuis le retour de l'examen préalable en mai dernier, le PDR est en cours de mise au net. Parmi les adaptations majeures, des parties statistiques doivent être précisées, le chapitre sur l'urbanisation restructuré et complété, et une carte de synthèse produite.



Exemple d'un arrêt de bus offrant du stationnement pour les vélos (ici à Sohyères en 2016).

24 SEPTEMBRE 2016 : LA NOUVELLE GARE ROUTIÈRE EST INAUGURÉE

Un grand merci à la population de l'agglomération pour sa participation décisive au projet!

Un public nombreux a participé à l'inauguration de la Gare routière le 24 septembre dernier. Mesure-phare de projet d'agglomération, les nouvelles installations recueillent un avis très favorable des usagers, des professionnels des transports publics et des autorités. La Gare routière s'intègre parfaitement dans l'objectif de valorisation du secteur de la gare dans son ensemble.

Pour un coût de 3,6 millions de francs, la Gare routière de Delémont comprend de nouveaux couverts pour les voyageurs, un nouveau concept de circulation, une amélioration de son accessibilité, y compris pour les personnes à mobilité réduite, et une revitalisation de l'espace public. Elle permet une optimisation de la plate-forme d'échange multimodale.

Au nom de l'Office fédéral du développement territorial, M. Ulrich Seewer, Sous-Directeur, a manifesté son plaisir à inaugurer cet ouvrage. Il a rappelé que la Confédération verse des contributions pour rendre plus efficace et plus durable le système de transports dans les villes et les agglomérations.

M. Ulrich Seewer a d'ores et déjà lancé un appel aux Jurassiens afin qu'ils approuvent le projet FORTA en votation populaire en 2017. Le FORTA est le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération. Le soutien de la Confédération aux agglomérations est directement lié à l'approbation du FORTA.

Efforts importants pour la mobilité

M. Charles Juillard, Président du Gouvernement jurassien, a rappelé que la double gare, ferroviaire et routière, constitue le principal nœud de transports publics du Canton du Jura. En gare de Delémont, 10'000 voyageurs descendent ou montent chaque jour d'un des trains qui transitent par la



L'inauguration officielle de la Gare routière s'est conclue par le traditionnel couper de ruban. De gauche à droite, Hubert Jaquier, Chef du Service UETP, Pierre-Alain Perren, Directeur de CarPostal, région Ouest, Charles Juillard, Président du Gouvernement jurassien, Damien Chappuis, Maire de Delémont et Président du Syndicat d'agglomération de Delémont, Françoise Collarin, Conseillère communale et Cheffe du Département UETP, et Ulrich Seewer, Sous-Directeur de l'Office fédéral du développement territorial.

capitale cantonale. Une bonne partie utilise une des 10 lignes de bus desservant la Gare routière de Delémont, forte de 3'500 passagers par jour.

Pour le Gouvernement jurassien, la satisfaction est de mise. La nouvelle Gare routière de Delémont est un instrument important au service de la mobilité du Canton du Jura. Le canton a fait des efforts importants ces dernières années pour améliorer l'offre. En 10 ans, l'offre a augmentée d'environ 52%. La clientèle a très largement suivi, puisque 58% de voyageurs en plus sont venus remplir les trains et les bus financés par les pouvoirs publics.

Fierté de CarPostal

M. Pierre-Alain Perren, Directeur de CarPostal, région Ouest, a manifesté la fierté que CarPostal porte à la nouvelle Gare routière. Il a remercié les initiateurs et les financeurs de ce projet, mais également les collaborateurs de CarPostal pour leur

engagement, et surtout les voyageurs qui ont su faire preuve de patience durant les travaux.

M. Pierre-Alain Perren a rappelé que le réseau jurassien des transports publics compte parmi les plus complets de Suisse. Il a également informé que dès décembre 2016, le nombre de cars postaux en soirée augmentera pour mieux répondre aux besoins des voyageurs qui souhaitent rentrer chez eux en toute sécurité.

La nouvelle Gare routière permet d'accueillir les voyageurs dans un confort de haute qualité. Le cheminement des passagers devient plus simple et plus sûr. La signalétique est facilement compréhensible, elle aide les voyageurs à trouver rapidement leur car postal. Au total, ce ne sont pas moins de 13 écrans ont été installés sur le périmètre de la Gare routière et jusque dans la gare ferroviaire pour indiquer l'emplacement précis de chaque bus, et son heure de départ exacte.

Les moyens de communications du 21^e siècle sont intégrés au projet. Les cars postaux, les trains, les nouveaux écrans sont interconnectés avec les ordinateurs et les smartphones. Des informations peuvent être échangées pour mieux garantir les correspondances, pour assurer le fonctionnement de la chaîne de transport et pour informer les voyageurs avec précision. La qualité de cette signalétique place Delémont parmi les nœuds de correspondance les plus modernes de Suisse.

Projet modèle de collaboration

M. Damien Chappuis, Maire de Delémont et Président du Syndicat d'agglomération de Delémont, a également exprimé la satisfaction des autorités locales et régionales de voir se concrétiser un objectif initié dès les débuts du projet d'agglomération il y a 10 ans.

De plus, il s'agit d'un projet modèle de collaboration entre les niveaux institutionnels: Confédération, Canton, Agglomération, Commune et CarPostal se sont alliés pour répondre aux besoins de mobilité d'une ville en plein développement. Tous les partenaires ont encore apporté une contribution financière appréciée et décisive.

M. Damien Chappuis a encore rappelé que l'image de la gare est un pan essentiel de l'image d'une agglomération et de sa ville. «En soignant notre Gare routière, nous avons soigné notre image, tout en améliorant nos prestations et en



Les tours de ville à bord d'un car postal de 1959 et son célèbre klaxon aux trois tons ont connu un franc succès auprès de la population.

collaborant activement avec nos partenaires en même temps.» Cette fierté est également alimentée par le Campus StrateJ, inauguré le 23 septembre.

Défis relevés avec succès

Mme Françoise Collarin, Conseillère communale et Cheffe du Département de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics, a exprimé la joie de constater que la Gare routière répond aux attentes, après une longue gestation. La mise en place de 10 quais dans un endroit particulièrement exigü représentait un défi important. La col-

laboration des partenaires a été essentielle pour résoudre les défis.

Enfin, Mme Françoise Collarin a remercié chaleureusement les entreprises et les services cantonaux et communaux pour leur travail de qualité.

Les discours ont été suivis du traditionnel couper de ruban et d'un apéritif accompagnés par un quatuor de cuivres. Les visiteurs ont pu parcourir une exposition de photos historiques du quartier de la gare. Le tour de ville, avec un car postal de 1959, a connu un grand succès. Il n'est pas passé inaperçu en raison du klaxon aux trois tons retentissants.

L'ACCORD SUR LES PRESTATIONS DU PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 2^E GÉNÉRATION A ÉTÉ SIGNÉ

L'accord sur les prestations est le contrat par lequel la Confédération soutient financièrement l'agglomération. Il a été signé récemment par la Conseillère fédérale Doris Leuthard, Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, après avoir été signé en 2015 par le Gouvernement jurassien et le Conseil d'agglomération de Delémont.

Le projet d'agglomération de 2^e génération (PA2) a été déposé en 2012. Il a été examiné puis validé par l'Office fédéral du développement territorial.

Le PA2 apporte une orientation marquée sur le territoire de confluence. Situé à la confluence des réseaux naturels et des réseaux des infrastructures de transports, dans la partie Sud de l'agglomération sur les communes de Courrendlin, Courroux, Delémont, Rossemaison et Courtételle, il s'affirme comme l'espace qui offre à l'agglomération le potentiel de déve-

loppement commun pour son avenir. Ce territoire englobe la ZARD et le secteur de la Gare ainsi que la Communance.

Cette organisation exige une offre de transports publics performante et des parcours de mobilité pour les cyclistes et les piétons sûrs et agréables afin de permettre des déplacements aisés.

Enfin, la vision de cette agglomération intègre l'idée de contenir l'étalement et la dispersion des habitations pour préserver le paysage et l'espace agricole.

Le PA2 proposait 30 mesures permettant de concrétiser ces orientations. La Confédération a décidé d'en soutenir sept, avec un taux de subvention de 35%, pour un total de 4,8 millions de francs.

Les prochaines étapes seront l'étude détaillée des mesures soutenues, suivie de la procédure de décision et de leur réalisation.

Dès qu'il sera prêt à être exécuté, chaque projet fera l'objet d'une convention de financement avec la Confédération.