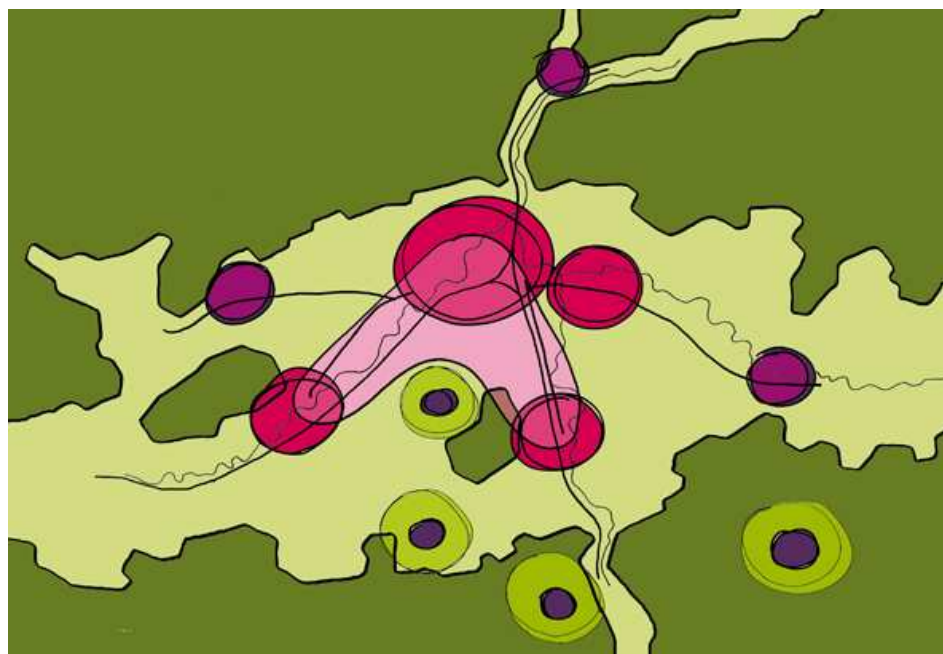


Projet d'agglomération de 2^{ème} génération



Rapport final

Adopté par l'Assemblée d'agglomération de Delémont

IMPRESSUM

Rédaction : M. Raphaël Macchi, urbaniste au Service de l'aménagement du territoire
M. Edouard Choffat, chargé de projets au Service de l'aménagement du territoire
M. Fred Wenger, urbaniste chez urbaplan

Edition : Service de l'aménagement du territoire de la République et Canton du Jura
Rue des Moulins 2
2800 Delémont

Impression : Economat cantonal

Reliure : Centre d'impression Le Pays SA

Mandants

Syndicat d'agglomération de Delémont

République et Canton du Jura par son Service de l'aménagement du territoire (SAT)

Conseil d'agglomération (Direction politique jusqu'au 28 septembre 2011)

Delémont :	M. Pierre Kohler, maire, président du Conseil d'agglomération
Courrendlin :	M. Gérard Métille, maire, vice-président du Conseil d'agglomération
Châtillon :	M. Georges Humard, maire
Courroux :	M. Yann Barth, maire (jusqu'au 31 octobre 2011), M. Alain Guédât, maire (depuis le 1 ^{er} novembre 2011)
Courtételle :	M. Jean-Louis Chételat, maire
Develier :	M. Antonio Dominguez, maire
Rebeuvelier :	M. Vincent Eggenschwiler, maire
Rossemaison :	M. Matteo Creti, maire
Soyhières :	M. Pierre Morel, maire
Vellerat :	M. Pierre-André Comte, maire
Vicques :	Mme Suzanne Maître, maire
Secrétariat :	M. Henri Erard, secrétaire du Syndicat d'agglomération

Commission d'aménagement (Comité opérationnel jusqu'au 28 septembre 2011)

Delémont :	Mme Françoise Collarin, conseillère communale, présidente de la commission M. Hubert Jaquier, Chef du service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics
Châtillon :	M. Roland Paupe, conseiller communal (jusqu'au 31 décembre 2010) M. Dominique Queloz, conseiller communal (jusqu'au 31 décembre 2010) M. Gérald Marchand, conseiller communal (dès le 27 janvier 2011)
Courrendlin :	M. Joël Burkhalter, conseiller communal M. Michel Voyame, conseiller communal
Courroux :	M. Frédéric Schneider, conseiller communal
Courtételle :	M. Bertrand Wüthrich, conseiller communal
Develier :	M. Franz Caviezel, conseiller communal ((jusqu'au 31 décembre 2010) M. Dominique Schärer, conseiller communal (dès le 27 janvier 2011)
Rebeuvelier :	M. René Wüthrich, conseiller communal (jusqu'au 30 septembre 2011) M. Richard Holzer, conseiller communal (depuis le 1 ^{er} octobre 2011)
Rossemaison :	Mme Marjorie Connoles, conseillère communale
Soyhières :	M. Ulrich Gerber, conseiller communal Mme Eliane Zuber, conseillère communale
Vellerat :	M. André Gafner, conseiller communal (dès le 27 janvier 2011)
Vicques :	M. Jean-Robert Dobler, conseiller communal (jusqu'au 10 mars 2011) M. Michel Brahier, conseiller communal (dès le 12 mai 2011)

Direction de projet

SAT	M. Dominique Nusbaumer, Chef du SAT jusqu'au 30 avril 2012, Chef de projet M. Raphaël Macchi, urbaniste M. Edouard Choffat, chargé de projets Mme Melihate Hoxha, secrétaire
TEN	M. David Asséo, délégué aux transports M. Eric Lorenzo, ingénieur en transports
PCH	M. Jean-Philippe Chollet, chef du Service des ponts et chaussées M. Denis Barthoulot, responsable des pistes cyclables

Mandataire

urbaplan Lausanne : Fred Wenger, Igor Anderson, Sonia Curnier

Contribution Conception directrice

RWB SA Porrentruy : Roland Broquet, Arnaud Macquat

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	5
1.1 Préambule	5
1.2 Les projets d'agglomération au niveau fédéral	6
1.2.1 Rappel du cadre d'action de la Confédération	6
1.2.2 Le cadre juridique	6
1.2.3 Le cadre méthodologique des PA2	7
1.3 Historique du projet d'agglomération de Delémont	8
1.3.1 Le lancement du projet d'agglomération de Delémont	8
1.3.2 Le cadre de la politique de développement territorial du Canton du Jura	9
1.3.3 Les acquis du projet d'agglomération de 2007 (PA1)	10
1.4 Définition d'un organisme responsable	13
1.4.1 La nécessité d'une gouvernance	13
1.4.2 La constitution du Syndicat d'agglomération de Delémont	13
1.5 Le rôle de la Charte d'agglomération de 2007	14
2. LA DEMARCHE PARTICIPATIVE	17
2.1 L'ancrage du projet d'agglomération à un plan directeur régional	17
2.1.1 Les démarches convergentes d'un plan directeur régional et du projet d'agglomération	17
2.1.2 La conception directrice d'aménagement	17
2.2 La démarche d'élaboration du PA2	18
2.3 Les ateliers du PA2	19
2.4 Consultation et validation	20
2.4.1 Organisation	20
2.4.2 Consultation des communes et du Canton	21
2.4.3 Consultation publique	22
2.4.4 Validation du Conseil d'agglomération de Delémont	22
2.4.5 Adoption par l'Assemblée d'agglomération de Delémont	22
3. ANALYSE ET DIAGNOSTIC	23
3.1 Les caractéristiques générales de l'espace de l'agglomération	23
3.2 Urbanisation	24
3.2.1 Evolution démographique	24
3.2.2 Evolution de l'emploi	25
3.2.3 Evolution des besoins d'urbanisation résidentielle	26
3.2.4 Evaluation des disponibilités des terrains dans la zone à bâtir	28
3.2.5 Bilan entre besoins et réserves	29
3.2.6 Forces et faiblesses	30
3.2.7 Opportunités et risques	31
3.2.8 Besoins d'action en matière d'urbanisme	33
3.3 Paysage	34
3.3.1 Les caractéristiques paysagères de l'agglomération	34
3.3.2 Forces et faiblesses	34

3.3.3	Opportunités et risques	35
3.3.4	Besoins d'action	35
3.4	Mobilité	36
3.4.1	Les caractéristiques de la mobilité	36
3.4.2	Forces et faiblesses	36
3.4.3	Opportunités et risques	37
3.4.4	Besoins d'action	38
3.5	Réponses aux faiblesses du PA1	38
3.5.1	Amélioration de la qualité des systèmes de transport	39
3.5.2	Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	39
3.5.3	Augmentation de la sécurité du trafic	40
3.5.4	Réduction des atteintes à l'environnement	40
4.	VISION DU DEVELOPPEMENT FUTUR	41
4.1	Le projet de territoire « Vivre la ville à la Campagne »	41
4.1.1	Portée	42
4.1.2	La stratégie territoriale de la charte de 2007 « Vivre la ville à la Campagne » réaffirmée	42
4.1.3	Les principes de l'action	43
4.2	Objectifs de la conception directrice d'aménagement	44
4.2.1	Urbanisation	44
4.2.2	Mobilité	47
4.2.3	Nature et paysage	49
4.2.4	Approvisionnement et équipements techniques	50
5.	STRATEGIES SECTORIELLES	53
5.1	Urbanisation de l'agglomération	53
5.1.1	Vocation des localités de l'agglomération	53
5.1.2	Les grands établissements commerciaux	54
5.1.3	Le territoire de confluence	55
5.2	Paysage de l'agglomération	61
5.2.1	La trame paysagère du territoire de l'agglomération	61
5.2.2	Les modes d'intervention	61
5.3	Mobilité d'agglomération	64
5.3.1	Objectif d'une planification des mobilités	64
5.3.2	Mobilité par les transports publics	64
5.3.3	Mobilités douces	67
5.3.4	Mobilité individuelle motorisée	68
6.	LE PROGRAMME DE MESURES	69
6.1	Démarche	69
6.2	Liste des mesures du PA2 et fiches spécifiques	71
ANNEXES		159

1. INTRODUCTION

1.1 Préambule

La Direction politique de l'agglomération de Delémont réunissant les Maires des communes de l'agglomération a lancé au début de 2010 le processus d'élaboration du projet d'agglomération de 2^{ème} génération (PA2).

Au printemps 2010, elle a confié à urbaplan la mission de conduire ce processus sur la base d'un cahier des charges validé par le Service de l'aménagement du territoire du Canton du Jura (SAT JU) en charge de la Direction de projet et du processus d'élaboration de ce PA2.

Le PA2 a été élaboré avec l'appui du Comité opérationnel de l'agglomération de Delémont (Coper) au cours d'un processus de travail qui s'est déroulé d'août 2010 à septembre 2011. Huit ateliers successifs ont permis de traiter les multiples thématiques du PA2. Deux séances additionnelles ont été consacrées à l'actualisation du programme de mesures.

Ce rapport est réalisé à partir de présentations faites successivement dans les huit ateliers de préparation conduits avec le Coper. Les documents de présentations ont été remis au fur et à mesure au bureau du Coper. Des phases successives de validation de la part de la Direction politique ainsi que la consultation des communes et de la population ont permis d'affiner le projet.

Le PA2 s'inscrit dans le cadre de la politique des agglomérations de la Confédération et celui du Plan directeur cantonal (fiche 1.03.1). Les communes de l'agglomération de Delémont avaient répondu à l'appel de projets lancé par la Confédération et le Canton, et réalisé un premier projet d'agglomération déposé en 2007 (PA1). Ce deuxième projet s'inscrit dans une continuité d'action qui vise le développement d'une agglomération réunissant aujourd'hui 11 communes¹.

Avec la fusion des communes de Vicques, Montsevelier et Vermes sous le nom de « Val Terbi » décidée par le corps électoral en février 2012, le territoire de l'agglomération s'est étendu. Toutefois, comme l'entrée en souveraineté de cette nouvelle entité se fera au début 2013 et que l'information intervient en fin de processus d'élaboration du PA2, le projet de territoire ne prend pas en compte les localités de Vermes et Montsevelier. Compte tenu de la configuration des réseaux de transports publics, ces communes sont déjà intégrées dans les réflexions qui touchent ce domaine, tant au niveau du PA2 que du PA1.

¹ La 11^{ème} commune, Vellerat, a rejoint l'agglomération au printemps 2011

1.2 Les projets d'agglomération au niveau fédéral

1.2.1 Rappel du cadre d'action de la Confédération

La politique des agglomérations de la Confédération, engagée dès 2001 (ARE et SECO 2001), a pour mission principale de contribuer à un développement durable de l'espace urbain de la Suisse.

Les objectifs² à long terme ont été définis comme suit par les organes de la Confédération:

- > L'attractivité économique des zones urbaines doit être garantie et une qualité de vie élevée doit être assurée à leurs habitantes et habitants.
- > Le réseau polycentrique de villes et d'agglomérations doit être maintenu pour leur permettre d'assurer leur position dans la concurrence économique nationale et internationale.
- > L'extension territoriale des zones urbaines doit être limitée, en favorisant le développement de l'urbanisation vers l'intérieur et en structurant ces zones : cela doit permettre aux villes et communes d'agglomération de se développer de manière efficiente tout en soulageant l'espace rural de la pression liée à l'urbanisation.

La participation financière de la Confédération aux projets d'agglomération est conditionnée à une gestion coordonnée des transports et de l'urbanisation à l'échelle de l'agglomération.

1.2.2 Le cadre juridique³

La Confédération, pour assurer le cofinancement des infrastructures de transport au sein des agglomérations, s'appuie sur le fonds d'infrastructure⁴ qui constitue l'outil financier de la politique des agglomérations. Ce fonds résulte de la réorganisation du financement spécial pour la circulation routière. Il est alimenté par une partie des recettes à affectation obligatoire de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière de même que par les réserves du financement spécial pour la circulation routière.

² Rappel tiré de « Evaluation et suite de la politique des agglomérations de la Confédération », p 8 ARE, SECO, 4.2011

³ La base pour l'engagement de la Confédération dans le domaine des transports d'agglomérations a été créée à travers la votation populaire de 2004 concernant la nouvelle péréquation financière et la nouvelle répartition des tâches entre la Confédération et les cantons (RPT)

⁴ Dénomination conforme : fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales de même que pour les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques, selon la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFInfr) du 6 octobre 2006

Les principes généraux applicables à l'utilisation des moyens du fonds d'infrastructure sont définis à l'art. 4 LFIInfr. L'utilisation des moyens repose sur une conception d'ensemble des transports, qui entre autre :

- > intègre **tous les modes et moyens de transport**, leurs avantages et leurs inconvénients ;
- > donne **la priorité à des alternatives efficaces** plutôt qu'à de nouvelles infrastructures ;
- > englobe **la coordination avec le développement de l'urbanisation et la protection de l'environnement**.

La LFIInfr précise que les contributions financières accordées au trafic d'agglomération sont destinées uniquement à des infrastructures de transport et non à leur exploitation.

1.2.3 Le cadre méthodologique des PA2⁵

Le projet d'agglomération

Il intègre une perspective de développement territorial et un ensemble d'actions destinées à réaliser cette perspective. Il est l'instrument de planification et de gestion qui doit permettre aux agglomérations de traiter les problèmes de différents domaines de manière coordonnée, efficace et à la bonne échelle. Le projet d'agglomération doit aider les agglomérations à ne plus agir uniquement en termes sectoriels et dans le cadre des limites institutionnelles existantes, mais à partir d'une vision d'ensemble, qui dépasse les limites communales.

Le PA2 doit logiquement montrer si les orientations adoptées pour le PA1 en 2007 correspondent toujours aux besoins actuels ou, dans le cas contraire, énoncer les ajustements nécessaires. Il doit en outre apporter une amélioration pour les aspects relevés comme peu satisfaisants par la Confédération dans son rapport d'évaluation du PA1.

Le projet de territoire

Les directives formulées par la Confédération requièrent la présentation d'une «**vision**», sur laquelle se construisent les stratégies et les mesures. C'est ce qui a été dénommé « projet de territoire » pour l'agglomération de Delémont. Dans le cadre des ateliers, les questions qui ont été posées pour thématiser ce sujet de la vision étaient :

- > **Quel territoire voulons-nous façonner ?**
- > **Comment voulons-nous vivre ce territoire ?**

⁵ Directives pour l'élaboration des projets d'agglomération de 2^{ème} génération, SECO et ARE, 2010

Le programme de mesures

Les mesures proposées doivent être le produit d'une analyse logique de ce projet de territoire et des stratégies à suivre pour parvenir à le développer comme souhaité (fil conducteur). Cette relation logique permet une priorisation systématique et transparente des mesures. Elle facilite la communication du projet.

Le projet d'agglomération est ouvert à tous les domaines politiques et techniques qui peuvent tirer avantage d'une coordination dépassant des limites communales. Les exigences minimales de la Confédération portent sur la coordination entre urbanisation et transports. La Confédération encourage les agglomérations à aborder d'autres thématiques susceptibles de favoriser la réalisation des objectifs généraux d'une meilleure qualité de vie et d'une meilleure attractivité des territoires, mais elle ne finance pas ces autres mesures dans le cadre de la politique des agglomérations. Elle peut être amenée cependant à le faire dans le cadre d'autres politiques et avec d'autres sources de financement.

1.3 Historique du projet d'agglomération de Delémont

1.3.1 Le lancement du projet d'agglomération de Delémont

Le projet d'agglomération a été lancé à Delémont en 2003. Le processus s'est attaché dans un premier temps à établir une étude de base « Transports et Territoire », dans le but d'éclaircir les scénarios de mobilité à l'échelle de l'agglomération coordonnés avec le développement des zones à bâtir.

Il a été lancé à une période difficile et morose sur le plan économique pour la région, qui a caractérisé la dynamique cantonale pendant plusieurs années. Elle était marquée par :

- > la période de conjoncture économique faible qui a touché l'ensemble de la Suisse et évidemment la région jurassienne,
- > une période de stagnation démographique pour la région de Delémont en particulier,
- > un exode de la population de la ville de Delémont vers les communes de la périphérie de l'agglomération,
- > une faible intégration dans les réseaux nationaux en particulier due à l'isolement géographique.

Tous ces facteurs se traduisaient par une situation « d'arrêt sur image » d'un espace géographique. Cette situation a marqué la teneur du PA1. Le projet s'est inscrit dès 2006 dans le calendrier des projets d'agglomération défini par la Confédération. Le PA1 a été déposé à la Confédération en juin 2007. Il a été bien évalué, puisqu'il a obtenu le taux de contribution maximum de 40% accordé aux

projets qui répondaient le mieux aux attentes formulées par les offices fédéraux responsables.

Le programme de mesures décidé dans ce cadre a fait l'objet d'un accord sur les prestations, signé en juillet 2011, qui engage le Canton et la Confédération sur sa mise en œuvre.

1.3.2 Le cadre de la politique de développement territorial du Canton du Jura

Les programmes de législatures, dès 2003, comportent une mention particulière pour le soutien à la constitution d'une agglomération de Delémont. Depuis quelques années le Canton a fait de la collaboration avec les cantons de l'Arc jurassien et avec la région bâloise un des axes de sa politique. La constitution d'une entité organisationnelle, le Syndicat d'agglomération⁶, permet aux communes de l'agglomération de Delémont d'être un partenaire de ces collaborations, et de s'inscrire dans une dynamique à l'échelle régionale du Nord-Ouest de la Suisse et de l'Arc jurassien. Ces facteurs ont joué un rôle d'émulation important et progressivement consolidé le processus de constitution d'une collectivité d'agglomération de Delémont.

D'un autre côté, le Canton soutient depuis plusieurs années une politique de regroupement des communes à travers la constitution de microrégions. Ce dispositif de microrégions et la constitution d'une agglomération ont été inscrits dans les dispositions de la loi sur les communes et de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire.

Simultanément au lancement des premières études du projet d'agglomération en 2004, des mesures importantes ont été prises par le Canton pour renforcer les performances des transports collectifs avec, principalement, le raccordement au RER bâlois et le passage à la cadence semi-horaire pour les connexions avec Bâle et Bienne. A l'échelle régionale, la nouvelle agglomération a contribué simultanément à l'amélioration du réseau ferroviaire et au renforcement de la desserte par bus.

En matière économique, le Canton a favorisé et soutenu la création de la zone d'activités régionale de Delémont (ZARD), le premier pôle d'activités intercommunal de la région de Delémont. Il sera même érigé en projet modèle pour l'amélioration de la collaboration dans les agglomérations dans le cadre de la Politique des agglomérations de la Confédération. Cette constitution aura été le premier acte d'une nouvelle orientation de la politique cantonale des zones

⁶ cf chap 1.4

d'activités d'intérêt cantonal inscrites depuis 2011 dans le Plan directeur cantonal et qui a permis l'élaboration du plan directeur localisé intercommunal « Communauté Sud ».

Enfin, en matière d'urbanisation, le Canton a mis en place un dispositif dans le cadre de son Plan directeur qui lui permet, en concertation avec les communes, d'assurer une maîtrise de la dispersion de l'urbanisation. L'évolution démographique plutôt modeste à l'échelle du Canton durant les dernières années qui ont précédé le PA1 a favorisé cette maîtrise.

Le rappel de ces quelques caractéristiques de la politique cantonale de développement territorial est indispensable à la compréhension de la dynamique d'agglomération qui a caractérisé le PA1.

1.3.3 Les acquis du projet d'agglomération de 2007 (PA1)

La stratégie d'agglomération

Le climat de morosité ambiante sur les plans économique et démographique a marqué le contenu du projet d'agglomération à l'époque des années 2004-2007. Ce climat a été peu propice à la témérité quant à la teneur des projets. Le PA1 est donc caractérisé par le réalisme et une évidente réserve exigés par les circonstances.

Le projet territorial de l'agglomération s'est donné pour slogan « **Vivre la ville à la campagne** ». C'est une manière d'affirmer une qualité du cadre de vie et une qualité du mode de vie – on pourrait dire aussi un « mode de ville ».

Derrière ce slogan se décline une stratégie territoriale destinée aux acteurs du développement du territoire et une manière de concevoir le territoire : créer les conditions pour vivre la ville à la campagne. Le PA1 traduit cette aspiration selon deux principes :

- > « **Faire ville** » et pour cela favoriser le développement et l'attractivité du cœur de l'agglomération en termes d'activités, d'équipements publics et de services. Cette centralité, sa position concurrentielle, la qualité de ses services, sa prospérité constituent pour tous les habitants de l'agglomération un enjeu majeur et bien compris puisque la plupart d'entre eux y exercent un travail dont l'existence est dépendante d'une certaine prospérité.
- > « **Rester Campagne** » et préserver cette qualité première que partagent les habitants qui est de vivre une proximité forte avec la nature et à l'écart des nuisances.

Au delà des principes d'aménagement de l'espace, ce slogan veut aussi souligner une volonté de se distinguer des grandes agglomérations en valorisant les atouts spécifiques de l'agglomération de Delémont, pouvoir concilier cette apparente contradiction entre urbanité et nature, ce que les grandes agglomérations ont évidemment plus de difficulté à réaliser.

Pour soutenir ces orientations, le PA1 a reconnu en 2007 un espace commun de développement, un « espace central », qui se développe sur le territoire de plusieurs communes destiné à l'accueil des « attracteurs » à l'échelle de l'agglomération et des nouvelles activités motrices du développement. Ce centre d'agglomération offre un important potentiel d'accueil à proximité du nœud des transports collectifs régionaux que constitue la gare ferroviaire. Cet espace est aujourd'hui le premier espace économique du Canton et une plateforme très importante pour son image économique.

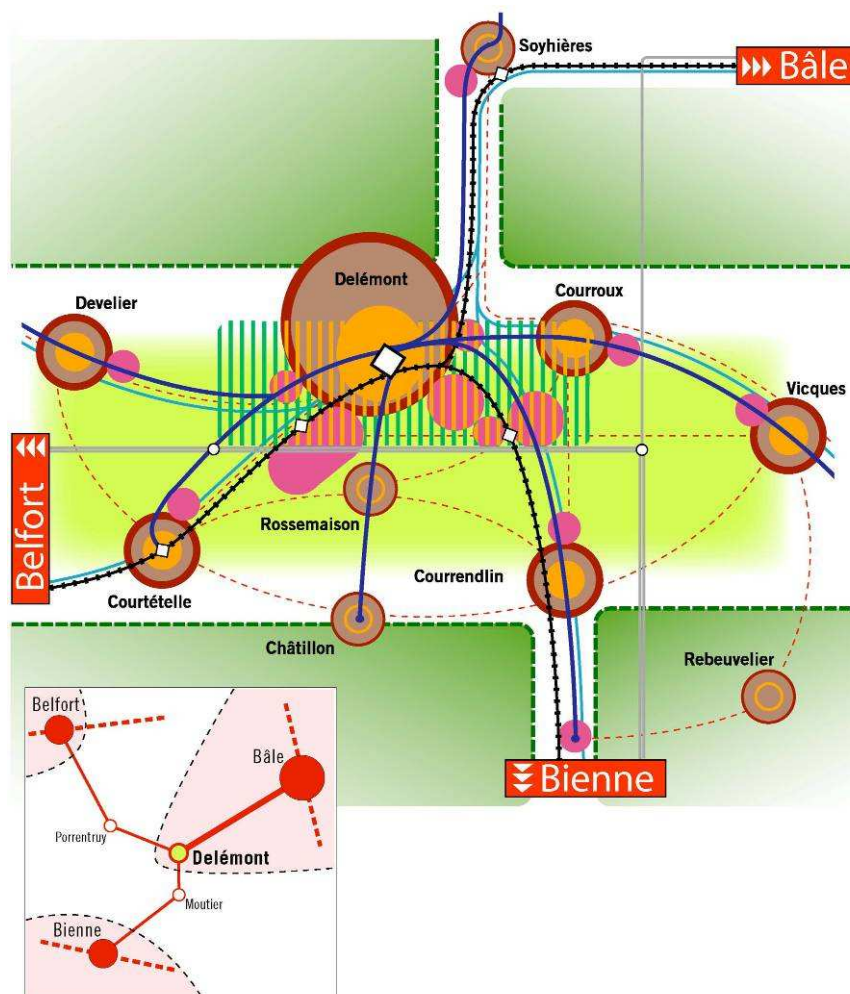


Figure 1 : Schéma d'agglomération de 2007

Ce schéma fonctionnel simplifié qui figurait dans le PA1 met en évidence « l'espace central » commun de l'agglomération (hachuré en vert) et l'autonomie spatiale et fonctionnelle relative des localités dans le territoire de l'agglomération.

Le programme de mesures du PA1

Le programme de mesures du PA1 traduit les ambitions de la stratégie en action.

En matière de mobilité, le programme de mesures a soutenu les efforts consentis par les communes et le Canton pour améliorer l'offre de transports collectifs. Les mesures ont porté principalement sur l'ouverture de nouvelles haltes ferroviaires, l'amélioration de la circulation des bus dans le trafic, et le renforcement du réseau de mobilité douce. Pour marquer cette étape du changement dans les pratiques de mobilité, l'agglomération a soutenu le lancement de l' « Agglo'Balade », un événement qui fait partie du calendrier national des slowUp depuis 3 ans.

En matière d'urbanisation, le programme de mesures a permis de partager le principe d'un développement contenu de l'urbanisation dans les limites d'accessibilité des transports publics et dans les limites des espaces légalisés en priorité. Aucune mesure de réduction des emprises de zones légalisées n'est intervenue. La dynamique récente montre que l'agglomération a eu raison de temporiser avant d'aborder ce point du dimensionnement de la zone à bâtir avec les communes. Le climat économique s'est renversé depuis 2007 et le surplus d'espaces est progressivement en voie d'être résorbé.

Parallèlement, les actions en faveur des pôles d'activités d'intérêt cantonal ont permis de concentrer les développements récents de nouvelles activités dans l'espace central de l'agglomération, à la Communance, grâce à une collaboration active entre les communes.

Les communes ont poursuivi enfin le développement qualitatif de leur cadre de vie grâce notamment au délestage du trafic généré par les réalisations de la route de distribution urbaine à Delémont et de l'autoroute A16. Le travail engagé a d'ailleurs été récompensé puisque Delémont a reçu le prix Wakker 2006 pour l'ensemble de ses réalisations en matière de développement urbain et d'espaces publics.

En matière d'environnement et de paysage, le programme de mesures n'a retenu aucune mesure particulière, si ce n'est souligner l'action nécessaire des communes et du Canton pour préserver leur patrimoine paysager qui fait la qualité de cet environnement.



Photos de l' « Agglo'Balade » (source : lettre d'information à la population de l'agglomération de Delémont du 7 juin 2010)



Le maire de Delémont, Gilles Froidevaux, et Philippe Biéler, Président de Patrimoine suisse, lors de la remise du Prix Wakker en 2006. (source: patrimoine suisse)



Logo du projet « Delémont Marée Basse » (source : www.delemont.ch)

Les communes de l'agglomération poursuivent dans ce domaine l'action dans le cadre du réaménagement des cours d'eau pour répondre aux besoins de protection contre les crues et aux exigences nouvelles de la loi sur la protection des eaux⁷. La ville de Delémont a fait œuvre de pionnier avec son projet « Delémont Marée Basse » basée sur une approche paysagère de la gestion des crues.

1.4 Définition d'un organisme responsable

1.4.1 La nécessité d'une gouvernance

Le développement des agglomérations touche une multitude de thèmes et par conséquent une multitude d'intervenants à tous les niveaux institutionnels. Pour cette raison, le dispositif de la politique des agglomérations voulu par la Confédération accorde une importance fondamentale à la mise en place de nouvelles structures de collaboration qui doivent permettre aux agglomérations de réaliser leurs projets.

Ainsi, la Confédération requiert comme condition à sa participation que les agglomérations se dotent progressivement d'organisations sur le plan institutionnel et opérationnel qui seront capables de décider des orientations et des priorités pour piloter le développement territorial.

Avec la signature de la Charte d'agglomération de 2007, les communes avaient franchi un pas important dans le domaine de l'organisation. La Charte se donnait comme objectif, au-delà des orientations du développement territorial, de concevoir et décider d'une organisation institutionnelle pour asseoir la capacité d'agir.

1.4.2 La constitution du Syndicat d'agglomération de Delémont

Ce sujet de la gouvernance a fait l'objet d'un travail politique, entrepris par les communes et le Canton dans la foulée de la signature de la Charte, avec comme résultat la création du Syndicat d'agglomération de Delémont comme organisme d'action collective.

Le dispositif du syndicat se fonde sur une modification de la législation cantonale sur les communes⁸ adoptée par le Parlement cantonal en 2010 pour permettre à l'agglomération de se doter des organes d'action qui lui sont nécessaires.

⁷ Loi fédérale sur la protection des eaux (LEaux), 2009

⁸ Loi sur les communes de 1978, modification en décembre 2009

En mai 2011, la population de l'agglomération a été appelée aux urnes ; elle a voté à une écrasante majorité (83% des votants) la constitution du Syndicat d'agglomération de Delémont. Il fonctionne comme une collectivité publique et permet donc désormais d'assumer des tâches qui lui sont déléguées par les communes-membres.

Avec cette constitution, l'agglomération de Delémont est parmi les premières de Suisse à disposer désormais d'une organisation institutionnelle décidée par un vote de ses citoyens, organe doté de compétences et de capacité d'action. Ce syndicat portera désormais les engagements des communes de l'agglomération. Il est doté des organes suivants :

- > Le conseil d'agglomération regroupant les maires des 11 localités (exécutif) ;
- > L'assemblée d'agglomération composée des 60 conseillers communaux des 11 localités (législatif) ;
- > Le corps électoral ;
- > La commission d'aménagement comprenant les responsables des dicastères communaux de l'urbanisme.

1.5 Le rôle de la Charte d'agglomération de 2007

Dans le cadre du processus de préparation du PA1 et de son programme de mesures, les communes de l'agglomération ont élaboré une Charte d'agglomération. Elle a été validée par les communes et le Gouvernement jurassien.

Le texte de cette charte décrit avec précision ce que les communes entendent partager et mettre en œuvre pour façonner le territoire de l'agglomération. Les communes ont signé la Charte en avril 2007, bien avant de déposer le projet d'agglomération et son programme de mesures en décembre 2007.

Cet engagement s'est inscrit dans une dynamique de changement. Elle a eu des effets concrets bien avant que le projet d'agglomération ne développe lui-même ses effets. Ce fût le cas avec l'introduction de la nouvelle exploitation des transports d'agglomération et avec la préparation puis le vote pour la constitution du Syndicat d'agglomération de Delémont.

La Charte a constitué, au moment de sa signature, un accord sur des perspectives. Le programme de mesures du projet d'agglomération est arrivé plus tard. De plus, étant modeste, ce programme ne nécessitait pas d'être consolidé mesure après mesure dans la Charte. Cette précision explique que, au sein de l'agglomération, on considère comme non justifié le regret formulé par la Confédération dans son rapport d'évaluation quant à la précision de la Charte.

Elle a permis de démarrer un processus d'action qui allait au-delà du paquet de mesures et visait aussi et surtout à consolider l'organisation de l'action.

Les engagements des signataires de la Charte d'agglomération de 2007 sont désormais relayés par des actes majeurs, à savoir dans l'ordre chronologique:

- > Le PA1 déposé après la signature de la Charte.
- > L'inscription dans la planification financière du Canton 2012-2016 des financements cantonaux pour la réalisation du programme de mesures de 2007.
- > La modification de la législation cantonale sur les communes (introduction de la notion de syndicat d'agglomération) et celle sur l'aménagement du territoire en 2010 (introduction d'un chapitre sur les tâches de la région, notamment le plan directeur régional).
- > La constitution du Syndicat d'agglomération de Delémont par vote populaire en mai 2011.
- > L'accord sur les prestations entre la Confédération et le Canton signé en été 2011.
- > L'adaptation de la fiche 1.06 du Plan directeur cantonal « Zones d'activités d'intérêt cantonal » qui identifie la ZARD et la Communance Sud (zones intercommunales) comme « site existant répondant aux exigences »
- > L'adaptation de la fiche 1.03.1 du Plan directeur cantonal (en cours d'approbation) qui intègre les objectifs prioritaires de la Charte dans les principes d'aménagement et les mesures URBA dans les mandats de planifications de niveau communal.
- > Le PA2, dès sa validation par les communes, le Syndicat et les autorités de la République et Canton du Jura.

Au vu des acquis, la Charte aura rempli sa fonction. Elle est désormais dépassée par la réalité des accords ultérieurs pris par les communes, mais elle reste le socle de la collaboration qui se poursuit. Il est proposé de la maintenir en l'état, et de se baser désormais sur les contenus des autres documents de projets qui engagent les communes, le Canton et la Confédération.

La Charte de 2007 reste un engagement qui lie les communes sur les orientations. Sa formulation à caractère stratégique lui permet aujourd'hui d'être réaffirmée comme document qui fonde l'action commune. Elle n'a pas lieu d'être modifiée.

2. LA DEMARCHE PARTICIPATIVE

2.1 L'ancrage du projet d'agglomération à un plan directeur régional

2.1.1 Les démarches convergentes d'un plan directeur régional et du projet d'agglomération

Pour consolider la démarche d'agglomération engagée avec le PA1 déposé en 2007, le PA2 attendu en 2012 par la Confédération constitue un document qui va s'intégrer et se fondre dans un plan directeur régional (PDR) à venir.

Dans plusieurs domaines, dont celui de l'urbanisation, les communes de l'agglomération souhaitent développer une réflexion commune et trouver des solutions à une échelle plus rationnelle. Cette ambition dépasse celle du projet d'agglomération au sens de la définition qui en est donnée par la politique d'agglomération de la Confédération.

Cette ambition explique l'élaboration d'un instrument de planification permettant de coordonner toutes les politiques sectorielles liées au territoire, soit le plan directeur régional en application des articles 75a et ss de la Loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT). Toutefois, la réalisation d'un tel instrument nécessite un processus important qui s'étalera sur plusieurs années, de l'inscription du crédit d'études au budget du Syndicat d'agglomération à la réalisation des différents documents.

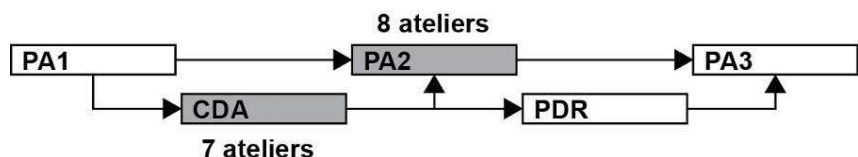


Figure 2 : Illustration de la démarche en parallèle entre projets d'agglomération successifs et préparation d'un futur plan directeur régional (PDR) par le moyen de la Conception directrice d'aménagement

2.1.2 La conception directrice d'aménagement

L'objectif de la conception directrice d'aménagement (CDA), lancée en 2009, a été d'engager la démarche de planification directrice régionale sur la base d'une adhésion des autorités communales et cantonales à une vision à long terme et sur des actions prioritaires à mener.

La CDA constitue une **vision politique spatialisée du développement souhaité** de l'agglomération de Delémont. Le PA1 proposait déjà un certain nombre de principes, objectifs et mesures.

La CDA avait pour ambition de spatialiser ces principes, objectifs et mesures, de faire en sorte que les communes s'approprient ou se réapproprient ces éléments, voire qu'elles en formulent de nouveaux en réactualisant la vision du développement souhaitée.

La Direction politique de l'agglomération a adopté le cahier des charges pour l'élaboration de la CDA en 2009. Il a confié au Comité opérationnel du Projet d'agglomération de Delémont (Coper) la mission de suivre le développement du projet avec les mandataires désignés pour réaliser ce travail⁹. Le travail s'est déroulé en 7 ateliers successifs de septembre 2009 à juin 2010 sur les thématiques suivantes : économie, habitat, équipements, nature, paysage, énergie, mobilité et espaces publics.

Ces rencontres-débats ont permis de mettre en commun les projets en cours ainsi que les problèmes et besoins de chaque commune. L'objectif visé était de partager les enjeux politiques, de dégager des synergies afin de trouver des solutions coordonnées et de développer le territoire de l'agglomération de manière rationnelle et concertée. Ces ateliers se sont inscrits en amont du processus d'élaboration du PA2 et dans la continuité des réflexions initiées dans le PA1. Il bénéficie du travail de préparation mené depuis 2009 au travers des processus d'élaboration de la CDA.

Le projet de territoire du PA2 et plus particulièrement la CDA constitueront la base stratégique à l'élaboration du plan directeur régional.

2.2 La démarche d'élaboration du PA2

Pour permettre une réflexion à partir d'une approche à la fois différente et complémentaire de celle de la CDA, il a été proposé de se donner comme perspective « **Delémont agglomération de 35'000 habitants en 2035** ». Le développement du territoire de l'agglomération a été étudié dans la perspective proposée, qui n'était pas un objectif à réaliser en soi, mais qui devait faire émerger les enjeux, les hypothèses variables et les invariables nécessaires pour développer le projet de territoire de l'agglomération.

L'idée était de mettre le territoire sous pression, comme une machine que l'on teste en surrégime pour évaluer sa résistance, ou encore comme une rivière que l'on soumet à un risque de crue improbable pour l'aménager de manière à limiter les dégâts en cas d'événement majeur.

La démarche visait à évaluer les besoins de programmation pour une population de 35'000 habitants et, à partir de cette donnée, d'évaluer les besoins d'espaces, de tester le potentiel du territoire, de proposer des scénarios de répartition des équipements et des logements.

⁹ Mandat RWB SA

Le chiffre de 35'000 habitants, improbable pour l'agglomération de Delémont, a été choisi pour rendre appréciable les enjeux spatiaux. Cette hypothèse, établie à partir d'une simple projection de la tendance que l'on sait modeste et manifestement surévaluée, permettait, dans ce cas de figure, de faire ressortir les problèmes du long terme.

La clé de ce développement futur réside principalement dans l'espace central de l'agglomération (territoire de confluence), qui couvre l'espace compris entre Courrendlin, Courroux, Delémont, Courtételle et Rossemaison.

On sait, par le PA1, que c'est dans cet espace que se concentrent les grands enjeux pour les activités, les grands équipements futurs d'échelle cantonale et régionale, les transports et les connexions entre les réseaux. Et c'est là aussi que sont mis à mal les éléments naturels qui constituent le cadre de vie des habitants de l'agglomération de Delémont et forgent l'identité de cet espace comme les cordons boisés, les cours d'eau, les chemins de promenade, les aménagements paysagers. C'est pourquoi, un accent particulier a été porté sur cet espace dans le PA2, afin d'en cerner les évolutions probables qui seront plus marquées que sur le reste du territoire de l'agglomération.

L'exercice visait aussi à tirer des enseignements sur la répartition des habitants et sur les disponibilités en zones à bâtir destinées à l'habitat dans les communes de l'agglomération.

2.3 Les ateliers du PA2

Atelier de travail n°1



La Direction politique de l'agglomération a adopté le cahier des charges pour l'élaboration du PA2. Elle a confié au Comité opérationnel du Projet d'agglomération de Delémont (Coper) la mission de suivre le développement du projet avec les mandataires désignés¹⁰.

Le travail s'est déroulé en 8 ateliers successifs d'août 2010 à juin 2011. Il a permis de forger une vision d'ensemble du PA2. Les étapes ont été les suivantes :

- > une première partie a été consacrée à formuler des scénarios de développement du territoire de l'agglomération à partir d'une hypothèse de programme ;
- > une deuxième partie a été consacrée à l'étude de l'espace central de l'agglomération devenu « territoire de confluence » pour réfléchir à la manière d'occuper ce territoire de concentration des activités dans le futur et voir comment l'intégrer dans le paysage de l'agglomération ;

¹⁰ Mandat urbaplan

- > une troisième partie a été consacrée aux besoins de l'urbanisation future toujours dans l'hypothèse « 35'000 habitants en 2035 », avec la nécessité d'évaluer les capacités d'accueil des communes et la répartition de ces populations ;
- > une quatrième partie a permis de travailler sur le paysage de l'agglomération, le caractère des localités et leur rôle dans le développement de l'agglomération.

Durant deux ateliers supplémentaires, le Coper, devenu dans l'intervalle Commission d'aménagement (CAm) suite à la création du Syndicat d'agglomération, a examiné le programme de mesures à mettre en œuvre pour réaliser le projet.

Ces ateliers ont été le lieu de réflexions sur quelques projets importants qui interpellaient les élus et qui furent soumis au travail du Coper afin d'apporter des éléments de décision. Ces projets sont :

- > le centre commercial de Courrendlin et son extension ;
- > le projet de halle pour le skaterhockey à Rossemaison ;
- > la H18, un projet de route nationale entre Delémont et Bâle et sa connexion avec l'A16 dans la plaine de Courroux et Courrendlin ;
- > la question de l'éventuelle extension de la zone à bâtir dans certaines communes.

De surcroît, le Coper a donné une mission d'exploration à un spécialiste pour examiner les potentiels de collaboration dans les domaines des services de distribution des services urbains (eau, énergie électrique, gaz et téléseu).

Ce travail a permis d'accumuler des éléments successifs et des réflexions qui constituent le socle du projet d'agglomération.

2.4 Consultation et validation

2.4.1 Organisation

L'ensemble des documents du PA2 est à remettre à la Confédération le 30 juin 2012. Dans l'intervalle, le rapport et le programme de mesures qui en découle doivent être validés par les autorités locales, par le Syndicat d'agglomération de Delémont nouvellement créé et par les autorités de la République et Canton du Jura. Toutefois, avant de valider le PA2, des phases de consultation ont été prévues et nécessaires notamment pour deux raisons :

- > le PA2 constituera la trame pour un futur plan directeur de l'agglomération ;
- > les communes et le Canton sont impliqués directement et financièrement dans le programme de mesures liés à ce projet d'agglomération.

Les différentes étapes ont été les suivantes :

- > **28 septembre 2011** : présentation des résultats intermédiaires du PA2 à l'assemblée du Syndicat d'agglomération de Delémont.
- > **25 janvier 2012** : présentation du PA2 au Comité d'agglomération.
- > **du 9 février au 9 mars 2012** : mise en consultation du PA2 auprès des communes de l'agglomération et du Canton.
- > **21 mars 2012** : validation par le Conseil d'agglomération du programme de mesures ainsi que de la synthèse des remarques et observations des communes et du Canton.
- > **23 avril 2012** : conférence de presse et lancement de la consultation publique jusqu'au 18 mai 2012.
- > **22 mai 2012** : prise de position du Conseil d'agglomération de Delémont sur les résultats de la consultation du PA2 et de son programme de mesures.
- > **20 juin 2012** : adoption du PA2 et de son programme de mesures par l'Assemblée d'agglomération de Delémont.

2.4.2 Consultation des communes et du Canton

Le PA2 a été transmis aux communes formant l'agglomération de Delémont pour consultation le 9 février 2012 ainsi qu'à quelques services du Canton du Jura.

De façon générale, les options formulées dans le PA2 sont validées et ne suscitent pas de remarques. Le fait que le PA2 s'inscrive dans la continuité du PA1 et que les communes ont pu participer à son élaboration dans le cadre de nombreux ateliers a certainement contribué à la bonne acceptation du projet. Des adaptations formelles et quelques corrections de chiffres (statistiques, estimation des coûts) ont été formulées. Les principales observations concernent surtout les mesures et sont les suivantes :

- > tenir compte de la nouvelle commune de Val Terbi issue de la fusion de Montsevelier, Vicques et Vermes (mesure URBA 216) ;
- > prévoir le réaménagement de la traversée de Develier (RC6) qui constitue la route de remplacement en cas de fermeture des tunnels autoroutiers de l'A16 (mesure INFRA 205) ;
- > intégrer la construction d'une passerelle sur la Birse à Courrendlin permettant de relier le centre de la localité (écoles, administration) avec les quartiers densément bâtis du village au Nord (mesure INFRA 206) ;
- > une étude est en cours pour déterminer des variantes de remise en état des installations permettant une utilisation du passage sous-voie ainsi que le maintien d'une partie des équipements si une réouverture de la gare de Soyhières était envisagée dans le futur (mesure 43). La suite à donner à cette mesure sera décidée lorsque l'étude sera disponible.

2.4.3 Consultation publique

Le Conseil d'agglomération a décidé d'ouvrir le projet d'agglomération à la consultation publique du 23 avril au 18 mai 2012. En préambule à cette consultation, une conférence de presse a été organisée le 23 avril.

Les organismes et personnes suivantes ont répondu à la consultation :

- > la Ville de Delémont ;
- > Mme Véronique Steullet-Rossé et M. Marcel Rossé par Me Julien Broquet ;
- > Pro Velo Jura ;
- > Combat socialiste et sympathisants.

De façon générale, les remarques émises ne nécessitent pas de modifications fondamentales du rapport. Les commentaires d'ordre formel ont directement été reportés dans le présent document. Les remarques plus fondamentales et les réponses apportées à celles-ci font l'objet de l'annexe V.

2.4.4 Validation du Conseil d'agglomération de Delémont

Dans sa séance du 22 mai 2012, le Conseil d'agglomération a pris position sur les résultats de la consultation publique du PA2 et a validé le document. Il a décidé de transmettre le dossier aux membres de l'Assemblée d'agglomération en vue de son adoption.

2.4.5 Adoption par l'Assemblée d'agglomération de Delémont

Réunie le 20 juin 2012 à Courroux, en présence du ministre du Département de l'environnement et de l'équipement Philippe Receveur, l'Assemblée d'agglomération s'est prononcée unanimement et sans discussions sur le PA2 et son programme de mesures. La direction de projet a été invitée à transmettre le dossier à la Confédération.



Conférence de presse du 23 avril 2012 à la salle du Conseil de ville de Delémont

3. ANALYSE ET DIAGNOSTIC

3.1 Les caractéristiques générales de l'espace de l'agglomération

Les limites

La géométrie de l'espace donne à cette agglomération une délimitation claire au Nord et au Sud, mais aussi à l'Est avec le resserrement de la vallée à Vicques et la colline de Sur Chaux à l'Ouest. L'agglomération s'inscrit dans cette entité géographique, un facteur favorable à l'idée d'appartenance à un espace organisationnel cohérent.

La taille

Les localités sont très proches les unes des autres. Hormis Rebeuvelier et Vellerat qui sont un peu excentrées, les distances entre les centres des localités disposées en couronne autour de Delémont (ville-centre) sont très faibles, de l'ordre de 3.0 à 3.5 km de centre à centre. Ce sont des distances très modestes à l'échelle d'une agglomération.

La distribution des localités sur le territoire

Malgré cette proximité, les localités sont restées spatialement indépendantes les unes des autres, séparées clairement par des espaces agricoles ou des cordons boisés qui bordent les rivières.

Le caractère des localités

Les localités situées en fond de vallée comme Courtételle, Courrendlin, Courroux, Vicques, Develier, Soyhières et Delémont présentent des caractéristiques marquées par leur position le long des cours d'eau – qui leur ont procuré, par le passé, l'avantage de la force hydraulique ou tout au moins de la disponibilité de l'eau – et le long des voies de communication historiques.

Les autres localités (Rossemaison, Châtillon, Vellerat et Rebeuvelier) présentent une structure plus marquée par les activités agricoles. Ces caractéristiques ont conditionné leur développement récent et vont influencer les rôles envisageables par chaque localité dans l'organisation de l'agglomération.

La contrainte des cluses

Les cluses à travers les massifs montagneux caractéristiques de toute la chaîne jurassienne procurent les débouchés vers Bâle et vers le plateau suisse via Moutier. Elles contraignent une convergence des voies d'eau et des voies de circulations routières et ferroviaires.

Le territoire de confluence

Le territoire de confluence, formé par la rencontre des cours d'eau, mais aussi par la rencontre géométrique des voies routières historiques et des voies ferrées, est constitutif du rôle de Delémont et de sa position de point d'ouverture pour toute la région jurassienne en direction de la région bâloise. Cet espace a été et sera à l'avenir le lieu où se passent les choses qui sont porteuses pour la région.

L'évolution de la population et de l'emploi dans le Canton et dans l'agglomération de Delémont

Le Canton du Jura lutte à long terme contre une décroissance démographique. Les perspectives de l'évolution de la population sont modestes à court terme, malgré le sursaut de ces dernières années.

L'agglomération quant à elle tend à attirer des populations en recherche d'une optimisation de sa localisation proche des bassins d'emplois de l'agglomération et des services à la population de niveau supérieur, de Bâle ou du plateau suisse. La population est en croissance renouvelée ces dernières années. La position géographique attractive de l'agglomération de Delémont constituera un atout majeur à l'avenir et devrait lui permettre de préserver une dynamique croissante de sa démographie.

3.2 Urbanisation

3.2.1 Evolution démographique

Le tableau ci-dessous permet de comparer les évolutions de la population du canton du Jura et des communes formant l'agglomération de Delémont. Il montre également le rôle essentiel de celle-ci dans l'évolution démographique du canton.

Tableau 1: Les chiffres de l'évolution de la démographie à l'échelle cantonale et de l'agglomération

	1995	2000	2005	2010	Evolution			
					95-00	00-05	05-10	95-10
Jura	69'261	68'923	69'110	70'032	-338 (-0.5%)	187 (+0.3%)	922 (+1.3%)	771 (+1.1%)
Agglomération	23'483	23'481	23'804	24'620	-2 (+0%)	323 (+1.4%)	816 (+3.4%)	1137 (+4.7%)
Part agglo	33.9 %	34.1 %	34.4 %	35.2 %		+172.7%	+88.5%	+147.5%

Le poids démographique de l'agglomération avec ses 24'620 habitants correspond à un peu plus du tiers de la population du canton du Jura (35.2%) qui compte en 2010 quelques 70'032 habitants.

Les tendances actuelles de l'évolution de la population sont marquées par deux caractéristiques. Les chiffres montrent d'une part, une augmentation accrue de la population de l'agglomération de Delémont ces dernières années par rapport aux périodes précédentes. Ils montrent d'autre part, que la croissance de la population de l'agglomération est largement supérieure à celle de l'ensemble du Canton sur la période 1995-2010. Cela signifie que d'autres régions du Canton perdent de la population.

A l'échelle de l'agglomération, une évolution plutôt favorable est donc à signaler. Les chiffres confirment une tendance constatée par les personnes qui travaillent sur le terrain au niveau de la ville de Delémont et dans certaines communes de l'agglomération. Il y a un intérêt croissant pour la place de Delémont. C'est visible pour les entreprises et pour l'emploi, c'est sensible pour le logement. Tout cela se confirme par le nombre de permis délivrés, par les chantiers en cours et par les projets en préparation. La mise en place d'une offre de qualité en transports publics d'agglomération n'y est certainement pas étrangère. Cette évolution s'inscrit dans ce climat changé et cette dynamique régionale nouvelle qui caractérisent la période actuelle durant laquelle est élaboré le PA2.

De son côté, le Gouvernement jurassien s'est donné un programme de législature incitatif pour doper la croissance de la population du canton et lutter contre le déficit démographique qui est l'un des soucis majeurs du Canton du Jura sur le long terme.

3.2.2 Evolution de l'emploi

Avec un peu moins de 11'000 emplois, l'agglomération de Delémont est le premier pôle d'emploi à l'échelle cantonale et le principal employeur dans les secteurs industriels et tertiaires. Selon les chiffres de 2008 fournis par le rapport démographique du SAT¹¹, les parts de l'emploi tertiaire et secondaire représentent respectivement près de 58% et 38 %. La part d'emploi dans le secteur primaire a chuté à moins de 4%.

A l'échelle du Canton, ce même rapport surprend avec le constat que les chiffres de l'emploi global n'ont guère évolué depuis 1939 (tous secteurs confondus) ! Le rapport fait par contre le constat d'une spectaculaire augmentation de 10% du nombre total d'emploi entre 2005 et 2008. Les chiffres de population semblent donc suivre la progression de l'emploi.

¹¹ Canton du Jura, Réflexion sur l'avenir démographique du Canton du Jura, CEAT et SAT, mai 2010

Cette situation favorable semble se confirmer avec les implantations récentes enregistrées dans l'agglomération de Delémont et dans d'autres régions du canton et qui s'annonce d'ores et déjà comme un véritable renouveau industriel de la place économique jurassienne.

3.2.3 Evolution des besoins d'urbanisation résidentielle

Pour la maîtrise d'un développement territorial durable, la question est de mettre en correspondance l'offre disponible de terrains à bâtir destinés à l'habitat et la demande à venir. Est-ce que l'on dispose de suffisamment de terrains pour l'avenir ou faut-il ouvrir de nouvelles zones, et si oui à quel endroit ?

La fiche 1.05 du Plan directeur cantonal table pour le canton du Jura sur une population prévisible d'environ 75'000 habitants à l'horizon 2030. Compte tenu de l'évolution statistique de la population jurassienne et de l'agglomération constatée entre 1995 et 2010, une croissance de 3'000 habitants à l'horizon 2030 pour l'agglomération peut être retenue. En considérant 1.15¹² habitants par logements créés, cela conduit à un besoin d'environ 2'600 logements.

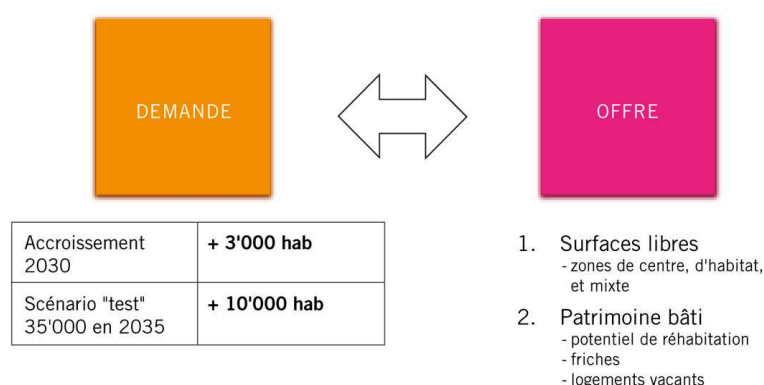


Figure 3 : Scénarios démographiques et réserves légales disponibles

L'illustration montre le niveau de la demande à l'horizon 2030. Le test « Delémont-agglomération 35'000 habitants en 2035 » montre que les perspectives sont en ordre de grandeur du triple de celle attendue en réalité. Comme précisé sur l'illustration ci-dessus, l'offre résidentielle disponible réside dans les terrains légalisés libres de constructions, le potentiel de réhabilitation, les friches et les logements vacants du marché.

Pour aller dans le sens des principes de la Charte d'agglomération de 2007 qui visent la coordination des nouvelles affectations sur le territoire de l'agglomération

¹² Entre 1990 et 2010, 2'485 logements ont été créés et la population a augmenté de 2'088 habitants ce qui représente 0.88 habitants par logement créé. Entre 2006 et 2010, ce quotient était de 1.07. Pour 2010-2030, un quotient de 1.15, soit proche de celui qu'on connaît actuellement, est pris en considération.

(principes 10 et 11), un inventaire de la capacité d'accueil de la zone à bâtir des communes membres de l'agglomération a été effectuée¹³. En ce qui concerne les terrains libres en zone centre, zone mixte et zone d'habitation, le SAT JU a mené une étude sur l'ensemble du territoire cantonal¹⁴ et fourni des résultats par micro-régions ainsi que pour l'agglomération de Delémont, notamment une estimation des réserves existantes.

	Evolution population 1993-2009	Evolution population 2004-2009	Importance des réserves en zones à bâtir par habitant
Baroche	➡	➡	●
Basse-Allaine	↘	↘	●
Clos du Doubs	↘	↘	●
Delémont	↗	↗	○
Haute-Ajoie	↘	↘	●
Haute-Sorne	↗	➡	◎
Le Noirmont	↗	↗	◎
Porrentruy	➡	➡	◎
Saignelégier	↗	↗	○
Val Terbi	↗	➡	◎
Vendline-Coeuvatte	↘	➡	●
CANTON DU JURA	↗	↗	◎
AGGLO-DELEMONT	↗	↗	○

- ↗ : tendance à la hausse
- ➡ : tendance stable
- ↘ : tendance à la baisse
- : réserves par habitant importantes, supérieures à la moyenne cantonale
- ◎ : réserves par habitant dans la moyenne cantonale
- : réserves par habitant inférieures à la moyenne cantonale

Tableau 2: Récapitulation des tendances observées sur le plan microrégional et des réserves de terrains à bâtir par habitant

Les résultats de ces inventaires montrent que les microrégions présentent des situations contrastées en termes d'évolution de la population et de réserves en zone à bâtir destinées à l'habitat. L'agglomération de Delémont est une des seules

¹³ RWB Jura SA, Agglomération de Delémont, Développement de l'urbanisation – Etudes de base, avril 2009

¹⁴ SAT, Eclairage sur les zones à bâtir destinées à l'habitat, juillet 2009

régions qui dispose de réserves inférieures à la moyenne cantonale. Il faut plus particulièrement relever la situation de Delémont dont le taux de logements vacants est tombé à 0.89% en 2011.

3.2.4 Evaluation des disponibilités des terrains dans la zone à bâtir

L'évaluation des disponibilités entreprise dans le cadre des travaux préparatoires de la conception directrice d'aménagement (CDA) montre que les disponibilités de surfaces libres sont réparties sur l'ensemble de l'agglomération. Dans toutes les localités, il y a une disponibilité de terrains libres.

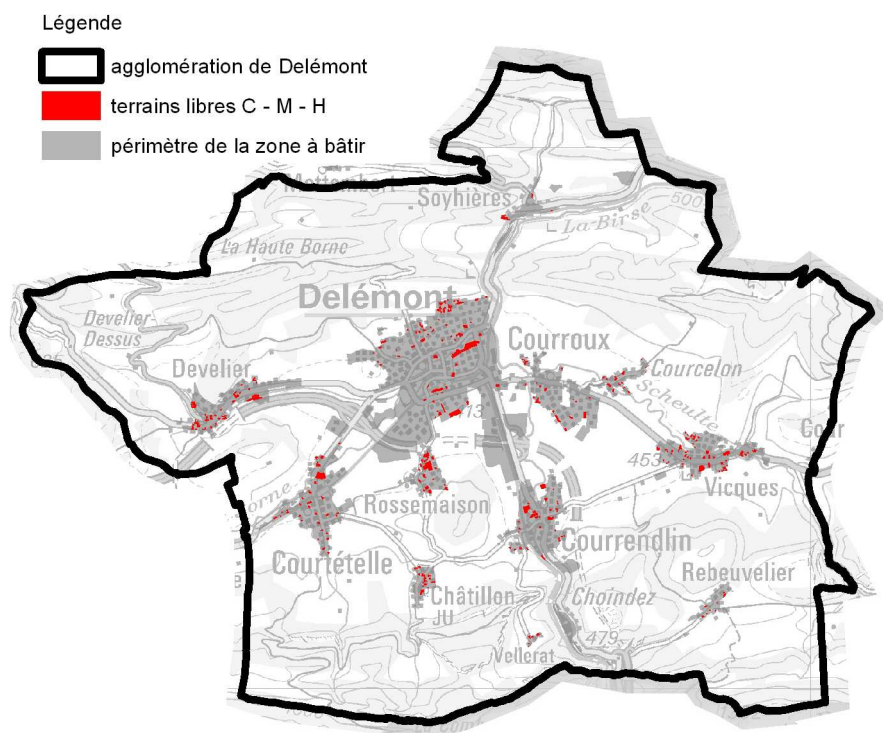


Figure 4 : Répartition des surfaces libres (état 1^{er} janvier 2012) en zones centre, mixte et d'habitation (C-M-H) dans les communes de l'agglomération (SAT 2012)

Les hypothèses de développement ont été construites avec les coefficients d'utilisation mentionnés en annexe¹⁵ selon deux tendances d'utilisation des espaces libres adaptées à l'urbanisation d'une région rurale (cf. chapitre 3.2.5) : un scénario « moyen » d'environ 12 logements à l'hectare et un scénario « dense » avec environ 20 logements à l'hectare, répondant aux exigences d'une meilleure utilisation du sol. En ajoutant à ce potentiel en lien avec les terrains libres le potentiel des logements vacants et des logements pouvant être réhabilités, les réserves de capacité dans la zone à bâtir varient entre 1'200 et 1'800 logements.

¹⁵ Annexe IV : Hypothèses d'utilisation des terrains libres

	Réserves		
		Equivalent logements	
		Scénario moyen	Scénario dense
		[log]	[log]
Zone centre (1.1.2012)	5.83	73	115
Zone mixte (1.1.2012)	19.09	229	387
Zone d'habitation (1.1.2012)	38.78	458	824
Logements vacants (1.06.2011)		149	
Réhabilitation (estimation)		300	
TOTAUX		1'209 Arrondi à 1'200	1'775 Arrondi à 1'800

Tableau 3: Evaluation des réserves potentielles actuelles en équivalent logements

	Scénario moyen	Scénario dense
Réserves [log]	1'200	1'800
Besoins [log]	2'600	
Manque [log]	1'400	800
Equivalent en surface [ha]	115	40

Tableau 4: Evaluation des besoins de surfaces à urbaniser à l'horizon 2030

3.2.5 Bilan entre besoins et réserves

Selon le scénario retenu, un manque entre 800 et 1'400 logements est estimé à l'horizon 2030. En utilisant toujours les mêmes hypothèses (12 logements par ha ou 20 logements par ha selon le scénario), le besoin d'étendre la zone à bâtir varie entre 40 et 115 ha. La pratique actuelle montre que le besoin d'extension s'approchera de la valeur basse de la fourchette. Ces surfaces ne comprennent pas les besoins supplémentaires qu'il faudra assurer pour la création d'emplois, soit environ 1'500 emplois nouveaux pour que cette population puisse travailler et si possible sur place. Ces surfaces seront disponibles en grande partie dans les zones du territoire de Confluence qui offre précisément cette flexibilité d'adaptation aux circonstances économiques.

Il a été considéré que le projet de territoire de l'agglomération de Delémont doit certes veiller à une utilisation mesurée du sol. Mais il a été admis que le développement du territoire doit aussi permettre de réaliser une occupation du sol qui

corresponde aux pratiques d'une agglomération dans laquelle l'espace et le cadre de vie constituent une caractéristique. Vivre à proximité de la nature demande une certaine générosité des espaces de vie. L'héritage des fermes et des vergers, des maisons et de leurs prolongements en jardins qui forment le tissu des villages de l'agglomération caractérise une pratique de vie plus exigeante en espace. C'est ce qui explique les chiffres de densité du bâti relativement bas en comparaison avec des régions plus urbaines du territoire suisse.

On est donc bien conscient qu'il faut urbaniser vers l'intérieur, mais on se refuse à considérer le modèle urbain usuel véhiculé par les documents traitant des grandes agglomérations comme transposable dans le territoire jurassien. La notion de rareté de l'espace n'est pas la même à Delémont et dans le Jura que dans des régions plus convoitées de la Suisse. C'est précisément ce qui fait la particularité de la région jurassienne qui espère bien tirer de cela un avantage concurrentiel par rapport à des agglomérations plus grandes qui ne peuvent pas offrir les mêmes conditions, pas seulement pour des raisons d'espace mais aussi pour des raisons de coûts. C'est à la condition de pouvoir tirer parti de cette différence que le Canton réussira à se rendre attractif pour lutter contre la décroissance démographique qui se profile et pour cela attirer des populations qui recherchent un cadre de vie différent de ce qu'elles pourront trouver dans les grands centres.

3.2.6 Forces et faiblesses

A l'échelle régionale

L'agglomération bénéficie d'une situation géographique qui est devenue plus avantageuse avec l'essor de la métropole bâloise durant ces dernières décennies. Cette situation géographique n'a pas toujours été avantageuse, mais avec la métropolisation de Bâle et son inscription dans le réseau des grands ensembles européens, les petites agglomérations en périphérie gagnent en attractivité, en positionnement et en débouchés potentiels. Les forces sont donc :

- > la proximité avec la métropole bâloise ;
- > une région linguistique francophone aux portes de Bâle, un facteur d'attractivité pour les actifs francophones qui travaillent à Bâle ;
- > une position géographique avantageuse de l'agglomération par rapport à toute la région Nord-Ouest de la Suisse (Bâle mais aussi Bienne et l'espace de l'industrie horlogère).

A l'échelle du territoire de l'agglomération

La localisation dans un espace paysager préservé est un avantage pour les habitants et aussi un argument pour attirer des populations nouvelles. Les caractéristiques majeures sont :

- > une grande disponibilité d'espace de développement dans le territoire de confluence à portée des nœuds de mobilité nationaux, régionaux et locaux ;
- > un paysage préservé et des localités clairement lisibles dans l'espace qui font l'identité de l'agglomération ;
- > une agglomération de petite taille qui facilite la proximité avec la nature, la disponibilité des services et l'échange social entre les habitants.

En contrepartie, pour inscrire le développement urbain dans la durée, l'agglomération souffre de faiblesses manifestes qui sont les inconvénients de ses avantages. Elles sont les suivantes :

- > sa situation géographique qui demeure marginale au niveau de la Suisse ;
- > sa petite taille qui rend difficile la multiplication des engagements publics et privés qui seraient nécessaires pour accroître la diversité de l'offre culturelle, associative et commerciale qui font l'attractivité d'une ville.

3.2.7 Opportunités et risques

Une dynamique nouvelle

L'agglomération de Delémont bénéficie d'un contexte favorable qui lui permet aujourd'hui de soutenir une dynamique étonnante qui contraste avec ce qu'a été le développement territorial de cet espace jurassien par le passé et en particulier au moment de l'élaboration du PA1 en 2007. Les facteurs qui favorisent ce contexte sont multiples.

L'agglomération vit une période favorable, caractérisée par :

- > une croissance des activités industrielles, commerciales et artisanales, et de services ;
- > une croissance démographique avec des migrations de population en provenance du Canton mais aussi l'arrivée de nouvelles populations qui trouvent à Delémont et sa région des conditions favorables, et bénéficient d'une connexion de qualité au réseau ferroviaire national ;
- > l'arrivée de nouveaux investisseurs en recherche d'opportunités d'investissement dans l'immobilier ;
- > la position sur un nœud ferroviaire qui fait de l'agglomération l'espace du Canton le mieux relié au réseau urbain suisse et lui assigne un rôle de pôle régional favorable pour tous les Jurassiens.

L'agglomération fait aujourd'hui le plein de ses espaces urbanisables et se trouve pour certains types de besoins en recherche de nouveaux espaces de développement.

Delémont se dote d'une visibilité nouvelle

L'intégration de l'agglomération de Delémont dans l'espace du Nord-Ouest de la Suisse et dans la métropole bâloise devient réalité. Le Canton du Jura, la ville de Delémont et l'agglomération de Delémont travaillent à développer leur attractivité et à le faire savoir :

- > Le Gouvernement jurassien multiplie les actions pour attirer de nouvelles populations et en particulier en rendant la fiscalité plus attractive.
- > Le Gouvernement a positionné Delémont dans le système de formation de l'Arc jurassien, avec l'implantation d'une partie de la formation HEP BEJUNE à Delémont (dans le secteur de la gare) qui s'ajoute au site tertiaire de la HES-SO à Delémont.
- > L'agglomération de Delémont organise un événement à caractère national, le Slow-up, désormais inscrit au calendrier annuel.
- > La ville de Delémont s'est engagée dans le domaine du cinéma avec l'objectif d'y gagner une visibilité médiatique.

Toutes ces actions se sont développées en l'espace de quelques années, preuve d'une dynamique nouvelle qui anime à la fois les acteurs politiques ou économiques et les habitants. Ce climat général plutôt positif contraste avec celui qui prévalait au moment de l'élaboration du PA1, dans lequel le territoire et sa gestion n'apparaissaient pas de manière évidente comme un enjeu de mobilisation.

Des risques liés essentiellement à la démographie

Le Canton du Jura a élaboré une prospective démographique et, depuis plusieurs législatures, les Autorités se mobilisent pour trouver des parades à ce qui s'annonce sur le long terme comme les difficultés majeures à affronter, celle du vieillissement de la population et de la décroissance démographique. Il est encore trop tôt pour dire si les facteurs de l'embellie actuelle sont de nature à changer ces perspectives. La question de la démographie ne doit pas masquer les autres risques qui pèsent sur l'attractivité de la place delémontaine.

- > Celui de la proximité des grands centres. Paradoxalement cet avantage est aussi un facteur de menace. En effet, l'amélioration des transports publics vers les grands centres que sont Bâle et Bienne constitue certes un facteur favorable pour la région, mais c'est aussi un facteur qui rend aisé les déplacements pour des achats et des activités hors de l'agglomération. Cette situation menace les performances et l'attractivité de l'offre disponible dans l'agglomération.
- > La dépendance croissante de l'horlogerie est aussi un sujet que les autorités ont en point de mire et qui est à la source de projets tels la ZARD par exemple pour œuvrer à une diversification indispensable des compétences de la main d'œuvre et des entreprises.

- > La difficulté de préserver des services de proximité dans les localités. C'est toute la structure en localité qui est en jeu avec pour menace de faire converger les populations vers les localités qui réussiront à préserver une offre de services quotidiens suffisants.
- > La situation géographique qui, malgré les améliorations, impose toujours un nombre limité d'ouvertures sur le réseau urbain de l'espace régional.

3.2.8 Besoins d'action en matière d'urbanisme

Ce descriptif du contexte permet de décliner les besoins d'actions qui sont en main des pouvoirs publics partenaires de l'agglomération pour tirer parti de la situation et éviter les menaces.

L'accueil des activités

Dans un Canton contraint à saisir ses opportunités de développement à défaut de pouvoir les choisir, comme c'est le cas dans d'autres espaces géographiques, la disponibilité des espaces, la souplesse et la rapidité d'adaptation à des projets d'implantation sont une exigence. Le Canton a développé pour cela les instruments législatifs des zones d'activités d'intérêt cantonal¹⁶. L'agglomération de son côté doit prévoir son organisation spatiale pour répondre à ce défi. Elle doit dégager des espaces de développement là où les conditions sont les plus favorables en termes de mobilités. C'est tout l'intérêt du territoire de confluence qui offre à la fois les conditions d'accessibilités et la disponibilité en terrains les plus favorables. Pour cette raison, ce territoire à enjeux nécessite une planification concertée entre les communes.

L'accueil des habitants

Pour l'accueil des habitants, l'agglomération doit viser à répartir les populations nouvelles et renforcer les localités qui la composent afin de maintenir vivant le tissu bâti existant. Et cela tout en sachant et en admettant que les contreparties à cette organisation en localités supposent pour l'agglomération :

- > de mettre en place une offre de transports collectifs et un réseau de mobilité douce attractifs, pour permettre aux familles de vivre l'agglomération au quotidien, si ce n'est sans voiture, du moins en ayant la possibilité de renoncer à la deuxième voiture ;
- > de mettre tout en œuvre pour se prémunir contre l'étalement des constructions dans le but de préserver sa campagne qui est l'un de ses atouts majeurs.

Ces besoins d'action fondent la stratégie sectorielle dans le projet de territoire ci-dessous.¹⁷

¹⁶ cf Modification de la loi sur l'aménagement du territoire et fiche 1.06 du Plan directeur cantonal, mars 2011

¹⁷ cf chap 5.1 Stratégie sectorielle : Urbanisation de l'agglomération

3.3 Paysage

3.3.1 Les caractéristiques paysagères de l'agglomération

Le paysage de proximité et le paysage de la vallée en général n'ont pas de reconnaissance forte. Ils ne sont pas valorisés à la hauteur de leur attrait potentiel parce que les habitants valorisent pour leurs loisirs et leur ressourcement des lieux plus éloignés et plus emblématique tels que la Haute Borne, le Domont, le Bérider ou encore les Franches-Montagnes. Mais le paysage de l'agglomération est celui du quotidien des habitants. Avec le projet « Delémont Marée Basse », l'aménagement des parcours cyclables et piétons à l'échelle de l'agglomération, l'extension de l'occupation de la plaine par les activités et les équipements publics, ce paysage est appelé à être parcouru davantage par tous à pied peut être, à vélo certainement, et pour les loisirs à coup sûr. Son attrait ira donc en grandissant et le paysage deviendra un élément d'attractivité qui demandera donc une maîtrise et une gestion cohérente par les pouvoirs publics.

3.3.2 Forces et faiblesses

Les éléments saillants qui dessinent ce paysage sont :

- > une proximité avec la nature que favorise une agglomération de petite taille composée de localités d'essence rurale ;
- > un paysage de campagne avec des entités agricoles fortes et préservées de constructions ;
- > des lieux majeurs d'attractivités et de loisirs le long des cours d'eau dans la plaine où sont d'ailleurs localisés la plupart des équipements sportifs de l'agglomération en formant une chaîne quasi continue ;
- > un territoire plat qui permet d'accéder aisément au paysage de plaine comme prolongement facile des espaces habités.

Les faiblesses, ce sont :

- > une relative banalité de ce paysage qui est source d'une certaine indifférence à son égard et par conséquent d'un intérêt peu ancré mais nécessaire pour cultiver sa maîtrise ;
- > la forte présence d'un bâti dédié aux activités et juxtaposé à ce paysage du quotidien, une situation qui justifie de penser « paysage » et pas seulement « activités » dans le territoire de confluence.

3.3.3 Opportunités et risques

La lutte contre les risques de crues imposée par la législation est une opportunité réelle d'améliorer la relation des espaces habités avec les cours d'eau qui traversent l'agglomération. Le projet « Delémont Marée Basse » a montré le potentiel et a suscité l'intérêt des habitants pour une approche sensible en termes de paysage qui permet de restituer des espaces riverains plus attractifs.

Les risques pour ce paysage qui sont à prendre en compte dans l'action d'aménagement sont :

- > la croissance des besoins d'espace pour le développement économique qui risque de prendre le dessus en terme de densité sur le paysage de proximité dans la plaine ;
- > la disparition progressive des vergers dans les localités qui sont constitutifs de leur image ;
- > l'appauvrissement du patrimoine bâti qui forge également le caractère des localités.

3.3.4 Besoins d'action

Le paysage de l'agglomération a fait l'objet d'une étude plus approfondie dans le cadre de l'élaboration du PA2. Ce travail est présenté dans la partie 5.2 ci-dessous. L'intention est clairement de valoriser cet environnement dans le cadre du futur Plan directeur régional envisagé. Les lignes d'action à développer pour valoriser un paysage du quotidien sont les suivantes :

- > les projets sur la Sorne, la Birse et la Scheulte en amont de Delémont sont des opportunités véritables que les communes de l'agglomération doivent saisir pour améliorer les paysages de proximité ;
- > une étude de planification sur l'ensemble du territoire de confluence (dénommée Sud Gare) est l'instrument qui doit permettre d'intégrer une réflexion paysagère et de penser ce paysage de la plaine de Delémont comme paysage de proximité d'une grande partie des habitants ;
- > le patrimoine bâti est une préoccupation dans plusieurs localités et nécessite de trouver des moyens communs de préservation.

Ces besoins d'action fondent la stratégie sectorielle dans le projet de territoire ci-dessous.¹⁸

¹⁸ cf chap 5.2 Stratégie sectorielle : Paysage de l'agglomération

3.4 Mobilité

3.4.1 Les caractéristiques de la mobilité

A l'échelle régionale, si Delémont a toujours bénéficié d'une situation favorable en termes de position sur le réseau ferroviaire national, l'agglomération souffre toujours de n'être pas reliée au réseau routier national.

A l'échelle de l'agglomération, la gare de Delémont représente un pôle déterminant. Elle procure l'ouverture sur les marchés de l'emploi extérieurs non seulement pour l'agglomération mais aussi pour une partie importante du Canton. Et la localisation de cette gare sur un axe important du réseau national entre Bâle et l'Arc lémanique est évidemment la garantie d'une bonne connexion de la région avec le réseau urbain suisse en général.

Le pôle de la gare dessine la structure des réseaux de mobilités. Les communes et le Canton ont engagé depuis 2004 des moyens peu communs pour une agglomération de cette taille pour assurer une bonne desserte en transports collectifs et favoriser les mobilités douces. Les chiffres de fréquentation de ces dernières années sont en nette croissance (cf. chapitre 5.3.2). Ils démontrent que ces améliorations répondent à un besoin. Les investissements consentis pour l'amélioration des transports collectifs par le Canton du Jura et les communes permettent aujourd'hui aux habitants de l'agglomération de tirer parti d'une position stratégique sur un nœud du réseau ferroviaire suisse. Ce positionnement met l'agglomération à une demi-heure des bassins d'emploi de centres urbains plus importants que celui de Delémont, à savoir Bâle et Bienne voire Neuchâtel.

En termes de réseau routier, l'agglomération dispose d'un réseau principal qui a permis de libérer le centre de Delémont du trafic (RDU, A16) et d'organiser l'accessibilité du sud de la ville et sa zone d'activités de la Communance.

3.4.2 Forces et faiblesses

Les facteurs qui favorisent la situation en termes de mobilité sont :

- > la position historique de la gare sur un axe important du réseau ferroviaire national ;
- > l'intensification des relations avec Bâle et l'intégration dans le RER bâlois ;
- > l'ouverture de la ligne TGV Rhin-Rhône qui fait du Canton du Jura et de l'agglomération un portail pour la Suisse sur l'espace Rhin-Rhône ;
- > un territoire plat, pour sa plus grande partie, aisément praticable à vélo.

Par contre l'agglomération souffre de faiblesses :

- > la tardive inscription dans le réseau des routes nationales qui pèse sur la dynamique régionale ;
- > une agglomération de petite taille dont les ressources sont limitées ;

> les caractéristiques de l'agglomération, avec des localités de taille relativement modestes de taille et spatialement distantes les unes des autres, imposent un réseau de transports collectifs exigeant en termes de kilomètres à parcourir et donc de coûts pour desservir de manière attractive des populations dispersées. Cette seule constatation explique les efforts de concentration de l'urbanisation que l'on doit poursuivre.

3.4.3 Opportunités et risques

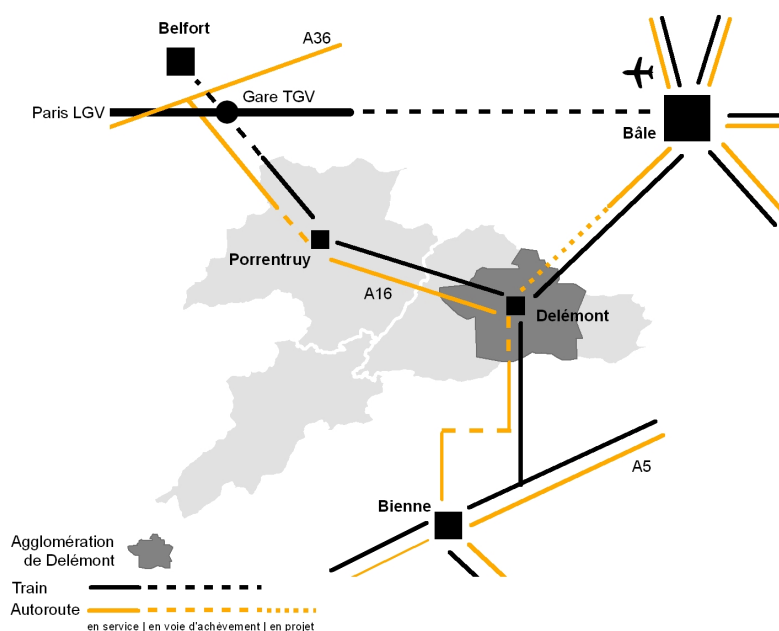


Figure 5 : Schéma des principales liaisons ferroviaires et routières de l'agglomération de Delémont

Les opportunités en termes de mobilités sont :

- > Le positionnement de l'agglomération sur la base d'un horaire cadencé à la demi-heure vers les bassins d'emploi de Bâle et Bienne voire Neuchâtel commence à intéresser des populations à la recherche d'un habitat moins cher ou mieux adapté à leurs besoins, ce qu'elles ne trouvent plus dans les grands centres.
- > L'ouverture de la ligne TGV Bâle-Paris par Belfort met le Canton du Jura et l'agglomération de Delémont en situation de connexion avec un nouvel espace Rhin-Rhône en constitution.
- > L'ouverture à l'horizon 2016 de l'A16 en direction du plateau suisse ouvre de nouvelles perspectives.
- > L'inscription de la H18 « Delémont-Bâle » dans le réseau des routes nationales finalisera à terme un dispositif de connexion déterminant pour le Canton et l'agglomération.

Le principal facteur de risque réside dans les perspectives d'un déclassement éventuel de la liaison ferroviaire Bâle-Delémont-Arc lémanique. C'est un risque très sérieux pour le Canton et l'agglomération. Avec cette possibilité, c'est le financement de la ligne Bienne-Bâle qui est en jeu et en même temps, les qualités des liaisons avec la Suisse romande.

3.4.4 Besoins d'action

A l'échelle de l'agglomération, le développement de l'urbanisation concentrée et localisée le long des axes de desserte en transports collectifs est un enjeu majeur pour le futur. C'est la condition pour contenir les coûts d'exploitation du réseau de transport collectif et assurer la qualité de la desserte. La localisation des équipements publics d'intérêt cantonal et régional près de la gare de Delémont, lieu de convergence des réseaux, est une autre priorité.

Pour améliorer encore les performances de son réseau de transport collectif, l'agglomération a entrepris de réévaluer le dispositif. Une étude a été mandatée visant à dresser un bilan du réseau TP de l'agglomération de Delémont en vigueur depuis 2009 (phase "Diagnostic") et de proposer des améliorations (phase "Propositions"). L'objectif principal est de mettre en place les conditions favorables à une augmentation de la fréquentation du réseau. L'étude vise également à anticiper les enjeux et développements urbanistiques futurs tout en articulant l'offre « bus » sur l'offre ferroviaire (scénarii d'évolution du nœud ferroviaire de Delémont).

Ces besoins d'action fondent la stratégie sectorielle dans le projet de territoire ci-dessous.¹⁹

3.5 Réponses aux faiblesses du PA1

L'évaluation du PA1 avait fait l'objet d'un certain nombre d'observations. Elles ont été prises en compte dans le cadre de l'élaboration du PA2. Certaines d'entre elles semblaient cependant peu appropriées au projet que les partenaires de l'agglomération de Delémont souhaitent développer. Les tableaux ci-après font le bilan de ces observations et montrent les réponses qu'elles ont reçues dans le cadre du travail entrepris par les partenaires de l'agglomération.

Important : Ce tableau comporte des références au Plan directeur cantonal (PDC) et aux fiches validées par le Parlement ; d'une part elles relayent les orientations de la Charte de 2007 du projet d'agglomération dans l'action des pouvoirs publics et d'autre part, elles définissent les orientations de la politique cantonale qui encadrent ou soutiennent le développement du territoire de l'agglomération.

¹⁹ cf chap 5.3 Stratégie sectorielle : Mobilité d'agglomération

3.5.1 Amélioration de la qualité des systèmes de transport

Faiblesses du PA1	Prise en compte dans le PA2
L'entier du potentiel de report de trafic sur les axes routiers extérieurs n'est pas exploité en raison du maintien partiel de la perméabilité au centre, ceci malgré les infrastructures de contournement existantes (route de distribution urbaine et autoroute).	<p>La volonté est réaffirmée de limiter le trafic, mais pas de l'interdire pour ne pas prêter un centre dont la vitalité commerciale dépend aussi de l'accessibilité en voiture.</p> <p>La ville est en train de réviser son plan directeur des circulations et de stationnement.</p> <p>(cf. Mesures INFRA 4a, 4b, 4c et URBA 214)</p>
Une vision générale du développement des transports publics d'agglomération à moyen terme, permettant d'en renforcer la lisibilité et d'orienter davantage les développements urbains en conséquence, reste à établir en fonction du développement de l'offre nationale (ZEB).	<p>Une étude engagée par le Service des transports JU (TEN) dès 2004 a permis de mettre en place l'offre actuelle qui a connu le succès que l'on sait en termes de fréquentations.</p> <p>Une nouvelle étude des transports collectifs de l'agglomération est en cours par le TEN pour optimiser le dispositif actuel (cf. chapitres 3.4.3 et 5.3.2).</p> <p>Les développements urbains ont été contenus dans l'intervalle dans les secteurs déjà urbanisés. Cet effort se poursuit.</p> <p>(cf. Mesures URBA 211, 212, 213)</p>
Outre les réaménagements de rues au nord de la gare, des mesures en faveur des modes doux font défaut au centre de Delémont. L'amélioration du franchissement des voies est notamment reportée en priorité C bien que cette relation entre le centre de Delémont et le pôle de développement situé au sud de la gare soit un élément central pour le développement des mobilités douces. Cette situation est d'autant plus importante qu'un centre commercial est prévu dans ce secteur.	<p>L'accès à la gare est l'enjeu majeur du réseau des mobilités douces et tout particulièrement le franchissement des voies. Ce réseau est articulé sur cette exigence. L'aménagement du centre gare en zone 20 se poursuit et la traversée de la gare reste dans le programme de mesures. Les coûts très importants de ces mesures ne permettent pas de programmation plus rapide de la réalisation de ces équipements.</p> <p>Une étude sur les points de conflit du réseau cyclable a été réalisée en 2011 dans le cadre d'une démarche participative avec tous les milieux concernés.</p> <p>(cf. Mesures INFRA 2, 3, 4a, 14a, 14b, 14c, 201)</p>

3.5.2 Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

Faiblesses du PA1	Prise en compte dans le PA2
Malgré l'orientation générale en faveur de la meilleure coordination entre urbanisation et transports et une identification relativement précise des secteurs de développement, une priorisation de ceux-ci en fonction des développements des systèmes de transport fait défaut.	<p>La lutte contre l'étalement urbain est inscrite dans la Charte depuis 2007. Le SAT JU et les communes travaillent à cette coordination. Elle n'était cependant pas prioritaire dans le PA1 pour une agglomération dont la croissance de la population était proche de zéro à l'époque. Dans l'intervalle, la fiche 1.05 « Dimensionnement de la zone à bâtir destinée à l'habitat » a été révisée et une fiche 1.01.1 « Développement de l'urbanisation et transports publics » a été établie.</p>
Le projet d'agglomération ne propose pas de mesures visant à concrétiser les orientations du plan directeur cantonal en matière de localisation des éventuelles nouvelles mises en zones à l'intérieur et hors du périmètre de l'agglomération.	<p>La situation actuelle, qui marque une croissance plus soutenue de la population, a nécessité des mesures nouvelles. Le Syndicat d'agglomération de Delémont a en outre décidé d'élaborer un Plan directeur régional sur la base du PA2 ce qui permettra d'organiser les espaces de développement.</p> <p>(cf. Mesures URBA 211, 212, 213)</p>
La charte d'agglomération représente un engagement politique positif en faveur d'un renforcement de la coordination entre aménagement et transport. Elle constitue toutefois un texte relativement peu précis en comparaison avec les orientations fixées dans le document intitulé "programme d'agglomération".	<p>La Charte a confirmé un certain nombre d'engagements que les partenaires (Canton et communes) avaient pris sans attendre le PA1. Sur la base de la Charte, l'agglomération a constitué le Syndicat d'agglomération de Delémont en 2011. Celui-ci a décidé de l'élaboration d'un Plan directeur d'agglomération.</p> <p>La Charte apparaît donc au contraire comme un document fondateur.</p> <p>(cf. Mesures URBA 211, 212, 213)</p>

3.5.3 Augmentation de la sécurité du trafic

Faiblesses du PA1	Prise en compte dans le PA2
Le projet d'agglomération ne comprend pas de programme spécifique concernant la sécurité.	<p>Le PA2 comporte des mesures qui contribuent à une meilleure sécurité : les mesures de réaménagement des traversées de localités, l'aménagement du centre de Delémont en zone 20, et les parcours cyclables. Ces mesures s'ajoutent à un fonctionnement qui a déjà été assaini grâce aux améliorations du réseau et au délestage qu'ont permis la route de distribution urbaine et l'autoroute A16.</p> <p>(cf. liste des mesures selon Accord de prestation et programme de mesures du PA2).</p>
Le report de l'amélioration du franchissement des voies au centre-ville en priorité C contraint les cyclistes à emprunter des itinéraires peu propices.	<p>Cette mesure est en lien avec la planification du secteur Gare Sud et la réorganisation des mesures 14 pour le franchissement des voies de chemin de fer en direction de Courroux pour la mobilité douce.</p> <p>La mesure 2 (franchissement des voies CFF) est maintenue dans le programme de mesures, mais prévue en B en raison de son coût important à l'échelle de l'agglomération de Delémont.</p> <p>(cf. Mesures INFRA 2, 14a, 14b, 14c)</p>

3.5.4 Réduction des atteintes à l'environnement

Faiblesses du PA1	Prise en compte dans le PA2
Tous les potentiels de report de trafic du centre-ville vers les infrastructures de contournement ne sont pas exploités.	<p>Le trafic dans le centre de Delémont est aujourd'hui résiduel et représente surtout du trafic « origine-destination ». Des mesures d'aménagement des espaces publics et de zone 20 dans le centre sont prévues.</p> <p>L'accessibilité au centre doit rester favorable à une attractivité commerciale fragile, le risque étant de voir la clientèle se déplacer vers d'autres pôles commerciaux plus accessibles à Bâle ou Bienne. C'était le principe admis en 2007. Il reste celui du PA2 de 2012.</p> <p>Une étude de circulation et de stationnement à Delémont est en cours. cf chapitre 5 : Stratégie sectorielle : Mobilités de l'agglomération</p> <p>(cf. Mesures INFRA 4a, 34 et URBA 212, 213, 214)</p>
Une certaine modification des parts modales est à attendre grâce aux mesures de mobilités douces et de transports collectifs. Toutefois, au vu des fréquences sur le réseau de bus (2 courses par heures, voire 3 en période de pointe) et certaines lacunes centrales dans les réseaux de mobilités douces, cette modification n'est pas sensible.	<p>Les chiffres de fréquentation des transports collectifs montre le contraire et conforte les partenaires de l'agglomération de poursuivre dans la voie engagée.</p> <p>La localisation des équipements d'intérêt régional va renforcer l'attrait des réseaux de transports publics et de mobilité douce.</p> <p>L'étude d'optimisation des transports collectifs en cours par le TEN/JU va poursuivre dans cette voie.</p> <p>(cf. chapitre 5 : Stratégie sectorielle : Mobilités de l'agglomération)</p>
L'approche paysagère n'est, pour l'heure, pas suffisamment mise à profit pour renforcer le développement de l'urbanisation vers l'intérieur.	<p>Le paysage de l'agglomération et le territoire de confluence ont fait l'objet d'études plus affinées pour le PA2 et la préparation du Plan directeur d'agglomération (conception directrice) avec l'objectif de densifier et d'occuper les vides.</p> <p>(cf. chapitre 5 : Stratégie sectorielle : Urbanisation, et Paysages de l'agglomération)</p>

4. VISION DU DEVELOPPEMENT FUTUR

4.1 Le projet de territoire « Vivre la ville à la Campagne »

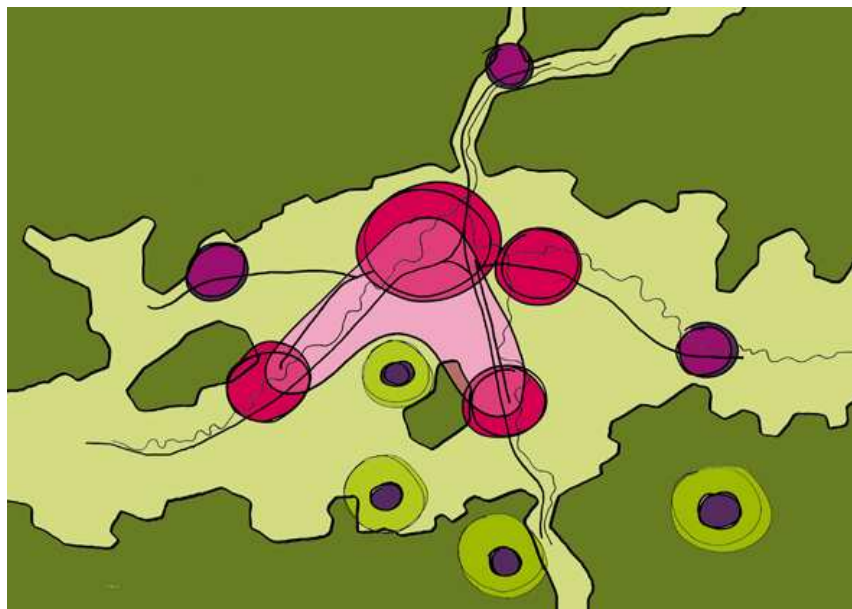
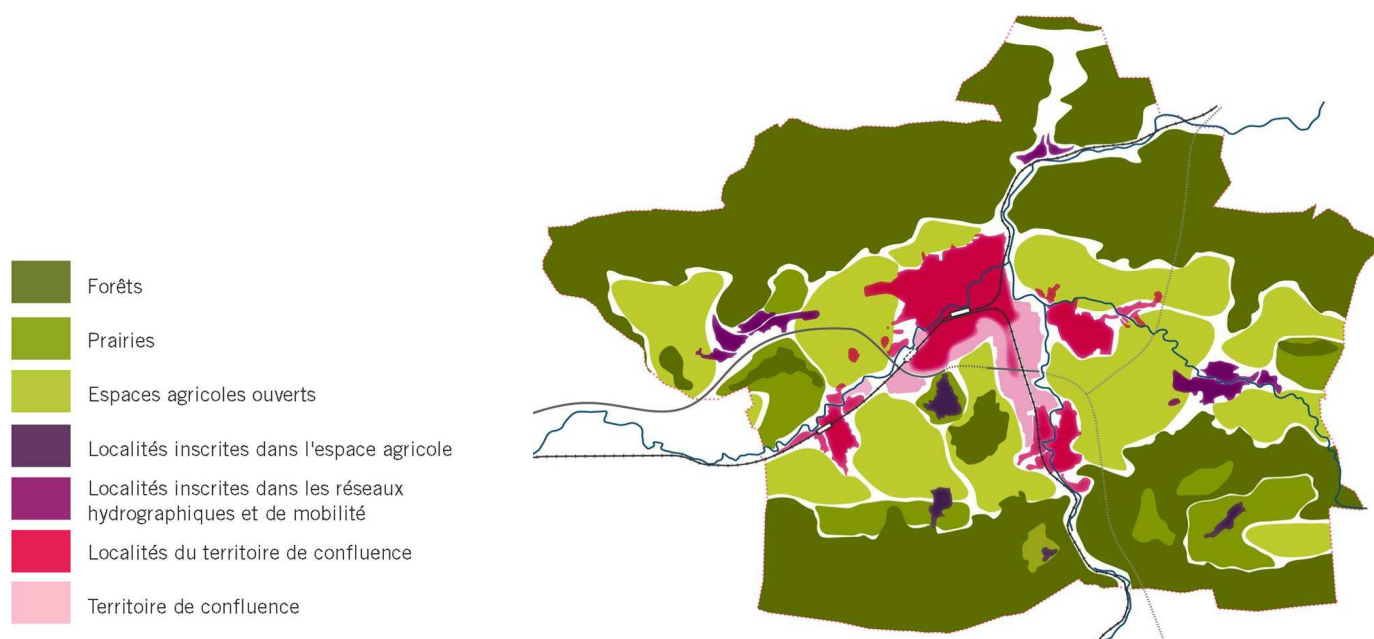


Figure 6 : Le Projet de territoire de l'agglomération traduit en schéma ci-dessus et spatialisé en plan ci-dessous explicite la vision du développement futur de l'agglomération



- Forêts
- Prairies
- Espaces agricoles ouverts
- Localités inscrites dans l'espace agricole
- Localités inscrites dans les réseaux hydrographiques et de mobilité
- Localités du territoire de confluence
- Territoire de confluence

4.1.1 Portée

Le projet de territoire exprime la vision du développement de l'agglomération. Il décrit la vision ou le projet du développement du territoire de l'agglomération que les pouvoirs publics souhaitent réaliser à travers leurs actions.

Le projet de territoire est traduit par un ensemble de représentations de cette vision qui met en évidence les caractéristiques de ce projet et un programme de mesures permettant de le réaliser.

4.1.2 La stratégie territoriale de la charte de 2007 « Vivre la ville à la Campagne » réaffirmée

La stratégie territoriale de l'agglomération engagée par la charte de 2007 et le PA1 qui en a résulté est réaffirmée. Vivre la ville à la campagne, c'est tirer parti à la fois :

- > d'un **potentiel de ville**, qui assure les activités, les services et la vie culturelle à la population de l'agglomération et à la population de la région jurassienne dans son ensemble,
- > d'un **potentiel de campagne**, qui permet à ces populations de vivre une proximité quotidienne et immédiate avec la nature quel que soit leur lieu de résidence.

C'est un objectif qualitatif que se donne ainsi l'agglomération et que l'action de maîtrise du développement de l'agglomération doit transformer en une réalité. Ce n'est pas un slogan de marketing : il s'agit d'une vision qui traduit un projet pour le territoire de l'agglomération.

Cette qualité visée par le projet est rendue possible grâce à deux caractéristiques :

- > La première est la **taille modeste** de l'agglomération. Elle met tous les habitants à portée de la nature.
- > La deuxième est la **configuration de l'agglomération constituée de localités à la fois très proches les unes des autres et spatialement indépendantes**.

L'agglomération de Delémont n'est pas un continuum bâti, contrairement à la plupart des agglomérations suisses. Elle est constituée d'un ensemble de localités séparées les unes des autres par des espaces ouverts, clairement lisibles, qui délimitent pour chaque localité une campagne, un cadre et un paysage qui lui sont propres.

Cette qualité d'être à la fois ville et campagne est une spécificité qui est aussi un facteur de positionnement pour l'agglomération. Un des enjeux cantonaux est d'attirer à Delémont une population nouvelle pour lutter contre la décroissance démographique qui menace le canton à long terme. Dans cette lutte, cette spécificité de l'agglomération est un atout, pour autant que l'action des pouvoirs publics aide à le préserver.

Au delà du développement territorial, les pouvoirs publics agissent sur d'autres domaines : l'emploi, l'école, la formation, la fiscalité, la vie culturelle, la sécurité, etc.

4.1.3 Les principes de l'action

Le développement de cette stratégie exige d'agir à trois niveaux différents pour assurer les fonctions de l'agglomération :

1^{er} niveau : Poursuivre le développement d'un espace destiné aux équipements et aux activités d'intérêt régional fort sur le territoire de confluence pour préserver à long terme le positionnement de l'agglomération et du Canton à l'échelle du Nord-Ouest de la Suisse.

Ce développement doit se situer dans l'espace central de l'agglomération, identifié dès 2007, et qui fait l'objet d'une étude spécifique dans le cadre de la préparation du PA2. Il est désigné sous le nom de « **territoire de confluence** ». Cette dénomination lui vient de sa situation de convergence des structures naturelles du paysage et des infrastructures de mobilité et de la convergence d'intérêts qu'il revêt pour l'agglomération et pour le Canton en raison de sa position sur les grands réseaux. Ce territoire accueille et dispose de réserves pour accueillir dans le futur des activités à forts enjeux tant économiques, éducatives que culturelles.

Sur le plan régional, pour assurer les perspectives futures, l'agglomération s'engage en particulier pour le maintien et le développement de l'offre ferroviaire sur la ligne Bâle-Bienne ainsi que le développement de la H18, conditions indispensables à la préservation de ses avantages de positionnement.

2^{ème} niveau : Optimiser le fonctionnement en réseau des localités et des polarités de l'agglomération pour permettre à la population de tirer parti de la diversité de l'agglomération.

L'impératif de l'efficacité de l'agglomération est de mettre en réseau ses lieux de vie et ses polarités que sont les lieux de formation du centre-gare, les pôles d'activités de la Communance et de la ZARD, les pôles sportifs et les potentiels de développement disponibles dans le secteur « Sud gare ». Cet impératif pose les exigences du fonctionnement des réseaux de mobilité mais en particulier du transport collectif et des mobilités douces à l'échelle de l'agglomération.

Cet impératif de fonctionnement se traduira aussi progressivement dans les collaborations entre les communes de l'agglomération : par exemple au niveau des services administratifs, des écoles, des services sociaux, des services urbains (eau, énergie, etc.).

3^{ème} niveau : Valoriser le cadre de vie en faveur des habitants

Cette 3^{ème} ligne d'action soutient l'ambition de proposer aux habitants un cadre de vie attractif à la fois au niveau des services de proximité et une relation privilégiée avec une nature préservée. Cela signifie de pouvoir acheter à proximité, y compris dans la localité, disposer d'un service postal, de services administratifs, etc. Cela signifie aussi de bénéficier d'un environnement naturel et paysager agréable à proximité de son lieu de vie. Enfin, cela permet la valorisation de la vie sociale riche en diversité que partagent les habitants des localités de l'agglomération de Delémont.

Ces principes confirment les engagements inscrits dans la Charte de 2007. Ils trouvent dans le projet de territoire du PA2 des précisions, des ajustements et des compléments qui permettent à l'agglomération de Delémont d'assurer les fonctions qui sont les siennes.

4.2 Objectifs de la conception directrice d'aménagement²⁰

Dans le cadre de la préparation d'un futur plan directeur régional, les objectifs de la Conception directrice d'aménagement (CDA) formulés avec les représentants des communes au sein du Coper ont été esquissés avant le lancement du PA2 proprement dit. Ces objectifs ont ensuite été finalisés selon la forme ci-dessous pour coordonner la CDA et le PA2.

Les objectifs rapportés ci-dessous sont ceux qui portent plus spécifiquement sur les thématiques concernés par la politique des agglomérations : urbanisation, mobilité, nature et paysage, mais aussi de l'organisation des réseaux d'approvisionnement moins concernée par les mécanismes de la politique des agglomérations mais dépendante de l'organisation spatiale de l'agglomération.

4.2.1 Urbanisation

Problématique

Les enjeux pour l'agglomération de Delémont sont de travailler à la gestion du domaine bâti par une maîtrise coordonnée du développement entre toutes les communes. Il s'agit en outre de se coordonner sur les surfaces et locaux disponibles et d'en faciliter la mise sur le marché pour être mieux à même de répondre aux besoins de nouveaux habitants, d'entreprises ou d'investisseurs.

L'agglomération doit orienter son développement sur son territoire de confluence comme lieu privilégié d'implantation d'activités d'intérêts cantonal ou régional, et exploiter les terrains idéalement situés au cœur des secteurs déjà bâtis.

²⁰ Cette partie a été reprise des travaux de RWB réalisés pour la Conception directrice

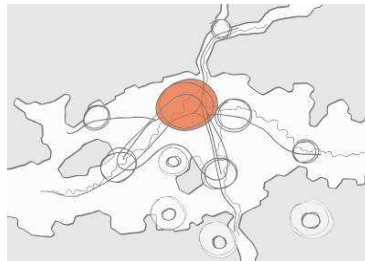
Dans les localités de l'agglomération, pour garantir la viabilité des services de proximité et de fait une excellente qualité de vie, les enjeux sont, d'une part de se donner les moyens de faciliter la réhabilitation du patrimoine bâti et de développer la qualité des espaces publics et, d'autre part de mettre en réseau des infrastructures publiques (salles de sports, salles de réunion, infrastructures culturelles, etc.) pour garantir leur disponibilité, contribuer au maintien de la qualité de ces équipements et à la réduction de leurs coûts d'exploitation.

Lignes directrices

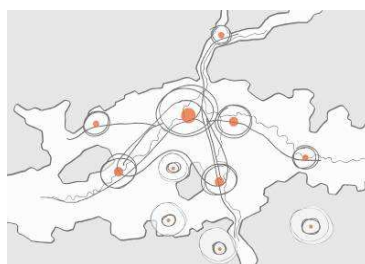
- A. L'accueil de nouvelles populations, en particulier venant de l'extérieur du Canton, est favorisé. Le développement résidentiel sera géré au fur et à mesure des besoins selon une répartition équilibrée sur l'ensemble de l'agglomération.
- B. Le développement de l'urbanisation est orienté vers l'intérieur et concentré dans les zones bien desservies par les transports publics et les réseaux de mobilité douce.
- C. L'agglomération partage un espace de développement commun, soit le territoire de confluence, destiné à accueillir de nouvelles activités d'intérêt régional, cantonal ou intercantonal. Cet espace est géré de manière à préserver des disponibilités pour les développements futurs et ainsi préserver le paysage de l'agglomération de nouvelles emprises par les activités.
- D. Le territoire de l'agglomération est organisé à partir du principe de la concentration des activités et des équipements d'importance régionale dans le territoire de confluence et, « en négatif », par la préservation de grands espaces ouverts en dehors de celui-ci.
- E. Le développement de l'emploi est soutenu en renforçant les pôles de compétences locaux et les synergies économiques avec Bâle en particulier.
- F. La vocation et les caractéristiques spécifiques des sites potentiels sont pris en compte lors de l'implantation de nouvelles entreprises ou lors de la relocalisation d'entreprises existantes.
- G. Une offre commerciale suffisante et diversifiée est recherchée afin de limiter les déplacements en voiture, en distinguant les besoins quotidiens et périodiques.
 - La localisation dans le centre de Delémont pour les commerces à forte intensité de fréquentation est privilégiée, Delémont étant le point d'accès optimal pour toute l'agglomération et le « lieu de vie » quotidien de presque tous les habitants de la région.
 - La localisation de commerces de biens pondéreux sera admise dans des lieux disposant d'une bonne accessibilité par le transport individuel motorisé. Le secteur « Sud gare » à Delémont et la transformation suggérée du centre commercial de Courrendlin participent à ce principe.

Objectifs d'aménagement

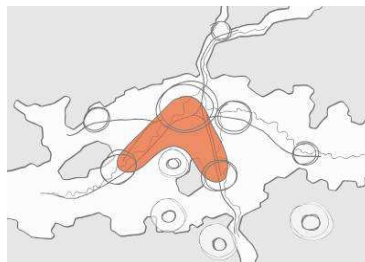
- 1 Favoriser la création d'un centre tertiaire dynamique et attractif au niveau de l'agglomération



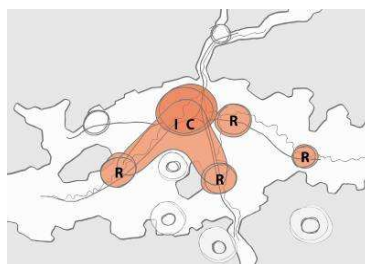
- 2 Revitaliser les centres de localités comme lieux fédérateurs de la vie locale (réhabilitation du bâti, valorisation des espaces publics, maintien et développement des services à la population) et développer un outil de promotion commun et concerté (en termes de logements et locaux vacants)



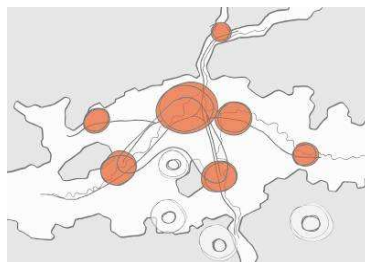
- 3 Concentrer les activités économiques et commerciales de niveau intercantonal, cantonal ou régional dans le territoire de confluence



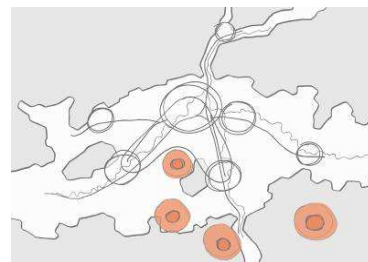
- 4 Concentrer les équipements sportifs, culturels, de loisirs et de formation de niveau intercantonal (I), cantonal (C) ou régional (R)



- 5 Maintenir et favoriser le développement du tissu économique local existant



- 6 Promouvoir une qualité de vie spécifique par une urbanisation douce en lien étroit avec la nature et le paysage (faible densité, intégration et qualité du bâti)



4.2.2 Mobilité

Problématique

Le renforcement de la collaboration intercommunale et l'appartenance à un même espace fonctionnel impliquent une bonne accessibilité des différentes entités de l'agglomération. La qualité de vie et la réduction des nuisances appellent à la mise en place de réseaux de transports publics performants couplés à des réseaux de mobilité douce confortables et sûrs.

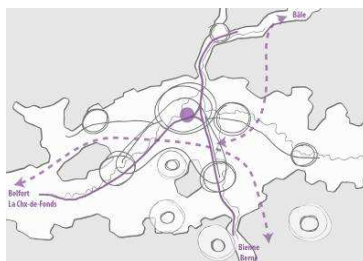
L'accessibilité de l'agglomération repose sur la qualité de la desserte ferroviaire (Bâle – Genève, Delémont – Paris, Delémont – La Chaux-Fonds), sur la liaison autoroutière A16 du plateau suisse à la France voisine ainsi que sur la future liaison routière vers Bâle par la H18. Ces réseaux confèrent à la gare de Delémont et au territoire de confluence un statut de nœud central et d'interface de communication sur la base duquel se structure le réseau de mobilité de l'agglomération.

Lignes directrices

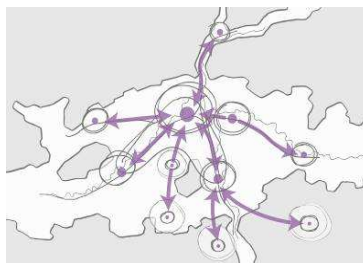
- A. Un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé, reliant les centralités, les quartiers résidentiels, les sites d'activités et les équipements entre eux est à offrir :
- Les réseaux de mobilité et les espaces publics participent à la valorisation et à la structure du paysage tant entre les localités qu'à l'intérieur des quartiers.
 - L'information et la sensibilisation de la population, des écoles et des entreprises en faveur des déplacements à pied et à vélo sont soutenues.
 - Dans le cadre des projets publics ou privés en matière d'aménagement et de construction, une offre suffisante de stationnement pour les vélos et facile d'usage, à domicile et à destination, est développée.
- B. En collaboration avec le Canton, une desserte de qualité du territoire de l'agglomération est assurée par les transports publics, en articulation avec le nœud ferroviaire de Delémont.
- C. L'agglomération promeut la réalisation rapide du réseau des routes nationales en direction de Bâle, Bienne et Belfort et des accès aux pôles d'activités en tenant compte de l'objectif de modération de trafic dans les localités.

Objectifs d'aménagement

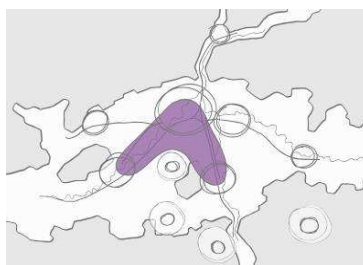
- 1 Améliorer l'accessibilité externe de l'agglomération, en particulier par une desserte optimale de la commune centre, et valoriser la fonction centrale de la gare de Delémont



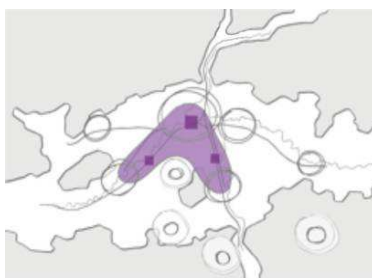
- 2 Relier les centralités entre elles et faciliter les transferts modaux



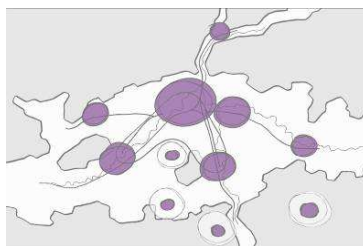
- 3 Garantir une accessibilité de qualité au niveau des transports publics et de la mobilité douce dans le territoire de confluence et favoriser la réalisation de plans de mobilité pour les entreprises



- 4 Prévoir la création de nouvelles haltes ferroviaires dans les lieux stratégiques de l'agglomération et contribuer au développement de l'intermodalité (Park & Ride, bus, vélos, etc.)



- 5 Aménager et sécuriser un maillage fin de cheminements piétonniers et cyclables à l'intérieur des localités



4.2.3 Nature et paysage

Problématique

La qualité des paysages de l'agglomération et la richesse des éléments naturels qui la constituent sont avérées. Ce patrimoine est donc inhérent à l'identité de l'agglomération et à la qualité de vie de sa population. Par conséquent, une urbanisation mesurée et sensible se doit de veiller au maintien de ces richesses et à leur valorisation par une mise en réseau judicieuse.

Le développement de l'agglomération doit donc se faire en fonction des éléments naturels et paysagers structurants (collines, cours d'eau, espaces agricoles ouverts, forêts, vergers, etc.). En plus des cours d'eau, les aménagements paysagers et les biotopes sont également des éléments à valoriser au sein du tissu bâti.

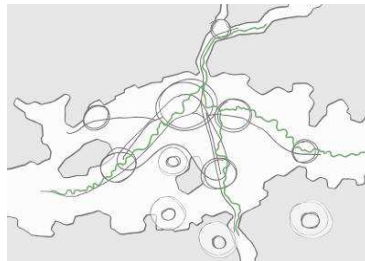
Le paysage et la nature faisant fi des limites communales, une planification d'ensemble avec des mesures de gestion est à mettre en œuvre à l'échelle de l'agglomération.

Lignes directrices

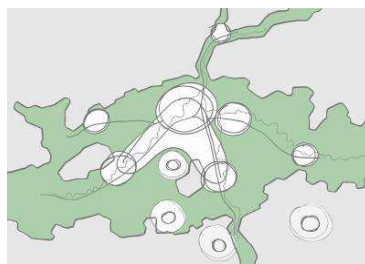
- A. Le patrimoine naturel et le paysage sont valorisés comme cadre de vie quotidien et la proximité avec la nature et la campagne est utilisée comme facteur d'attractivité extérieure.
- B. Les communes de l'agglomération, en collaboration avec le canton, protègent les milieux naturels et organisent leur mise en réseau.
- C. Les communes de l'agglomération contribuent à l'attractivité de la région au niveau du tourisme et des loisirs, en aménageant des parcours de découverte des paysages, de la nature et du patrimoine. Elles veillent à l'accessibilité publique et à l'entretien d'un réseau continu et attractif d'itinéraires de promenade et de randonnée.

Objectifs d'aménagement

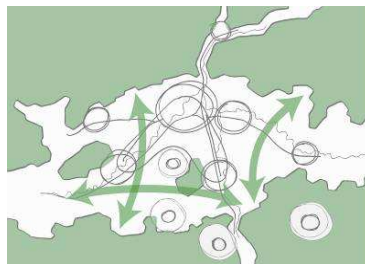
- 1 Valoriser les structures naturelles et paysagères des cours d'eau et instaurer une gestion commune de ces ensembles



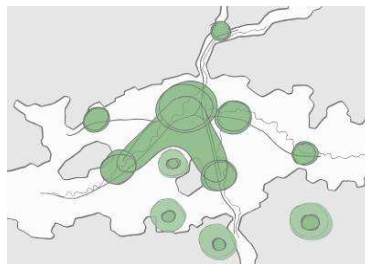
- 2 Préserver et renforcer la qualité d'image et la valeur d'usage des espaces agricoles et non bâtis en marge des zones urbanisées



- 3 Maintenir les transitions naturelles et les espaces ouverts entre les structures bâties



- 4 Favoriser les mesures d'aménagement paysager à l'intérieur et en marge des zones urbanisées, notamment aux entrées de localité, dans les espaces de transition avec les zones non bâties et le long des cours d'eau



4.2.4 Approvisionnement et équipements techniques

Problématique

Par l'impulsion donnée par la ville de Delémont qui bénéficie du label « Cité de l'Energie », l'agglomération est à même de poursuivre une politique active en termes de réduction de la consommation énergétique et de production d'énergie renouvelable. La réduction de la consommation énergétique passe notamment par une optimisation du bilan énergétique des bâtiments et équipements publics et par une sensibilisation active de la population.

Une réflexion sur les potentiels de production d'énergie renouvelable permettra de préciser les actions à entreprendre pour développer l'autonomie énergétique de l'agglomération.

Une optimisation de l'approvisionnement en eau potable par une vision d'ensemble des réseaux communaux et de leur interconnexion est également profitable à l'agglomération, ceci dans le but de garantir la sécurité de l'approvisionnement et de limiter le nombre d'installations.

Quant à la gestion des déchets, un centre de collecte et de tri des déchets doit être aménagé à l'échelle de l'agglomération. La coordination avec les réflexions menées au niveau du Canton et des districts est à assurer.

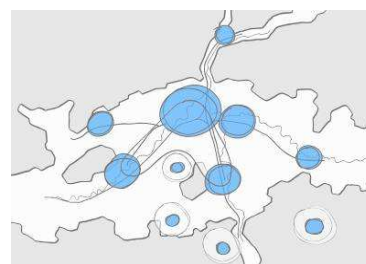
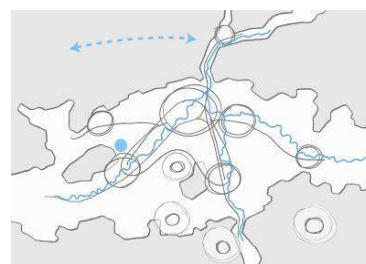
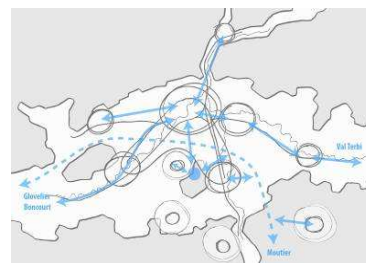
Pour ce qui est de l'évacuation et du traitement des eaux usées, la mise en œuvre des mesures des PGEE est coordonnée au niveau des communes et du syndicat d'épuration des eaux usées de Delémont et environs (SEDE).

Lignes directrices

- A. L'agglomération entend se profiler comme région modèle sur le plan des énergies renouvelables et de l'économie de l'énergie.
- B. La gestion et le développement des réseaux techniques sont coordonnés (électricité, eau potable, eaux usées, gaz, télécommunications).
- C. L'obtention du label « Cité de l'énergie » est visée pour l'ensemble de l'agglomération.

Objectifs d'aménagement

- 1 Développer les interconnexions des réseaux d'eau potable à l'échelle de l'agglomération et avec les régions voisines
- 2 Promouvoir une production variée d'énergies renouvelables (éolien, biomasse, hydraulique, photovoltaïque, etc.)
- 3 Favoriser les économies d'énergie dans tous les domaines, en particulier au niveau des bâtiments communaux et privés ainsi que sensibiliser la population à la thématique



5. STRATEGIES SECTORIELLES

5.1 Urbanisation de l'agglomération

5.1.1 Vocation des localités de l'agglomération

L'implantation des localités est marquée par les conditions de l'environnement géographique, topographique et hydrologique. L'histoire de cette implantation caractérise encore aujourd'hui des localités comme Courrendlin, Courroux, Courtételle ou encore Vicques marquées dans leur développement le long des cours d'eau et l'exploitation de la force hydraulique pour les activités artisanales. Elles se différencient des autres localités telles que Rossemaison, Chatillon, Vellerat et Rebeuvelier issues plutôt de l'activité agricole.

L'industrialisation, la route puis les voies ferrées ont apporté de nouveaux avantages de positionnement, imposés de nouvelles contraintes et de nouvelles exigences. Ces changements transforment Courroux et, pour des fonctions liées à la route, Develier, localité étape, et en moindre partie Soyhières, localité carrefour.

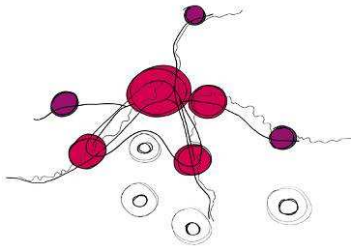
L'observation de ces localités montre qu'elles se distinguent les unes des autres par cette histoire qui a eu des impacts différents sur chacune d'entre elles. Quelles sont les conditions actuelles et comment orienter le développement de ces localités dans le cadre de l'agglomération ?

La structure de l'urbanisation est caractérisée aujourd'hui par :

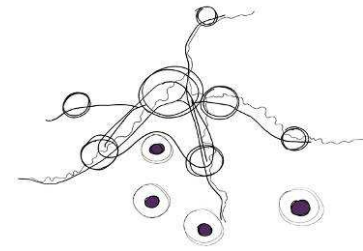
- > Des localités restées indépendantes les unes des autres, une indépendance qui donne à leur habitants un fort sentiment d'appartenance.
- > Un continuum en constitution entre Courrendlin, Delémont, Courroux et Courtételle, que l'on a dénommé « territoire de confluence ». Ce dernier fait l'objet d'un sujet spécifique dans le chapitre 5.1.3.

Cette structure d'ensemble est à préserver comme un caractère des sites d'habitat dans l'agglomération. A l'inverse, le territoire de confluence, que les communes partagent en fond de vallée, constitue un continuum qui fait office de ressource pour le développement de l'agglomération.

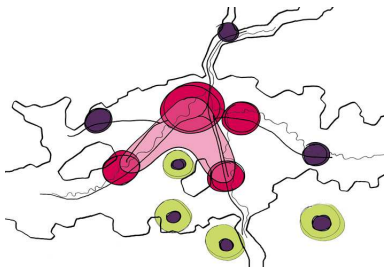
La gestion de l'emprise urbaine a clairement comme objectif de contenir principalement l'urbanisation dans les emprises existantes. Cela n'exclut pas la possibilité d'ouvrir de nouvelles zones dans des espaces appropriés selon les conditions imposées jusqu'ici par le SAT JU.



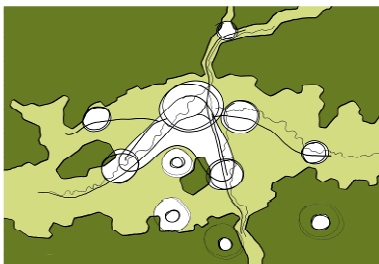
Localités inscrites dans les réseaux hydrographiques et de mobilité



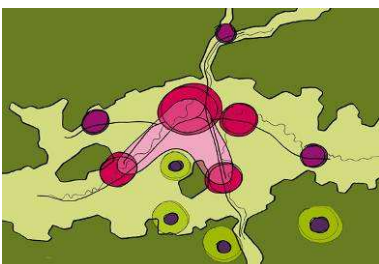
Localités inscrites dans l'espace agricole



Typologies de localités et territoire de confluence



Cadre paysager



L'ensemble « ville-campagne »

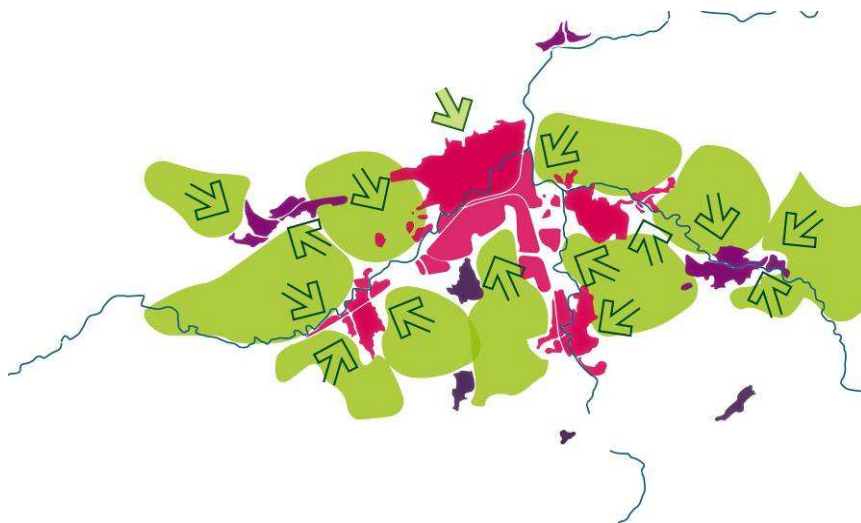


Figure 7 : Occupation de l'espace de l'agglomération

Le schéma de la figure 7 fait apparaître l'importance des grands espaces agricoles qui séparent les localités les unes des autres et constituent leur cadre paysager. Leur préservation est constitutive de l'identité des localités. Cette répartition des rôles résidentiels dans les localités et des activités à forte attractivité dans le territoire de confluence favorise une collaboration accrue entre les communes qui est désormais organisée au sein d'un Syndicat d'agglomération.

5.1.2 Les grands établissements commerciaux

Le Plan directeur cantonal impose de localiser les grands équipements commerciaux dans les centres régionaux que sont Delémont, Porrentruy et Saignelégier.

La Charte de 2007 a intégré cette préoccupation de la localisation des équipements commerciaux en faisant de ces choix de localisation une thématique commune. La Charte a défini pour principe commun de favoriser des localisations avec accès multimodal et de préserver une offre de proximité dans les localités. La structure des commerces dans l'agglomération est caractérisée de la manière suivante :

- > Les centres commerciaux de grande fréquentation sont localisés en ville de Delémont : depuis 20 ans, les autorités agissent de manière proactive pour trouver des possibilités de localisation qui permettent de maintenir la substance commerciale dans le centre de Delémont comme facteur d'urbanité. C'est un enjeu pour la ville et pour l'agglomération, et pour tout le Canton, Delémont en étant le pôle urbain principal. Et cette stratégie réussit puisque depuis le PA1, trois centres commerciaux sont venus s'installer là où ils étaient espérés, deux centres d'alimentation dans le centre de la ville et un équipement de commerces d'enseignes spécialisées au Sud des voies dans le prolongement du centre gare.

- > Le centre commercial de Courrendlin (principalement orienté alimentation), existant depuis les années 70, est en sursis sous sa forme actuelle. Dans les ateliers de préparation du PA2, un projet de rénovation et d'extension de ce centre a été débattu. Il a été admis que la rénovation du centre commercial doit **s'inscrire dans un modèle commercial qui joue la complémentarité par rapport aux commerces de Courrendlin et de Delémont-centre** pour éviter une situation de concurrence sur les cibles commerciales et sur les centralités de l'agglomération. Par contre le développement d'un centre d'achat pour des biens pondéreux ou des « showrooms » est compatible avec une localisation à cet endroit. Cette position a été transmise à la commune. Elle a été répercutée par la commune auprès du propriétaire. Elle est conforme à l'esprit de la Charte d'agglomération (art. 12).
- > Les localités sont desservies par des commerces de proximité à l'exception des plus petites, Rossemaison, Châtillon, Vellerat, Rebeuvelier, Soyhières. Delémont fonctionne pour toutes les communes comme point d'approvisionnement principal.

Il faut mentionner encore dans l'offre commerciale qui touche l'agglomération que Bassecourt, situé à environ 10 km de l'agglomération par l'autoroute, dispose d'un centre commercial de grande taille avec des commerces d'alimentation.

5.1.3 Le territoire de confluence

Enjeux

Dès le PA1, l'espace central de l'agglomération est décrit comme le lieu de tous les enjeux du développement des activités importantes à l'échelle régionale et jurassienne.

Cette situation n'est pas nouvelle. Elle s'impose dans l'histoire de l'évolution de la ville de Delémont comme le territoire d'accueil « au-delà des voies » des activités consommatrices d'espaces et de l'habitat pour les cheminots. A cette période va succéder une occupation marquée par l'ouverture des terrains industriels de la Communance, sur les terrains de la Bourgeoisie de Delémont, dont le développement va être pénalisé par une accessibilité médiocre due à un improbable franchissement des voies de chemin de fer à la fois trop étroite et limitée en tonnage pour desservir véritablement une zone industrielle.

Cette situation est à l'origine du développement du projet de la route de distribution urbaine (RDU) qui a permis enfin de sortir du centre ville l'entier du trafic de la zone industrielle et de restituer un usage plus urbain au centre-gare. La RDU, ouverte au début des années 90, a accru l'attractivité de la Communance et ouvert une nouvelle ère à la fois de développement et de réaffectation de secteurs de friches de la période initiale.

Cet espace au Sud des voies est le lieu de toutes les mutations, le lieu où tout est possible aujourd'hui pour l'agglomération afin de lui assurer son rôle régional. Il constitue le lieu de toutes les convoitises à cause de sa situation à portée de la gare et des voies d'accès routières. Cet espace constitue pour le futur de l'agglomération un enjeu très important. Il a été désigné comme territoire de confluence pour souligner la convergence matérielle des structures paysagères du territoire et des infrastructures et la convergence d'intérêts que cet espace représente pour les communes de l'agglomération.

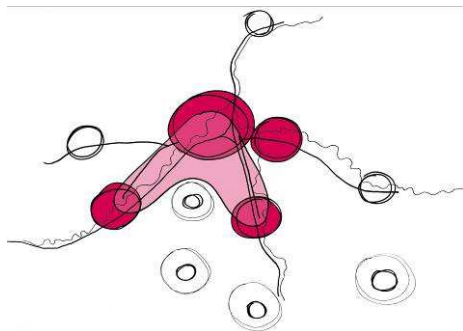
Etant donné sa position stratégique, ce territoire de confluence a fait l'objet d'une étude spécifique dans le cadre du déroulement des ateliers du PA2. Le but était de définir les limites de ce territoire, les caractéristiques de son occupation, les vocations de ses différents secteurs, son développement et les conditions de préservation de ses chances de développement. Pour cet exercice, la mise sous pression d'une occupation due à 35'000 habitants en 2035 a été révélatrice, ce que la simple évaluation des tendances n'aurait peut-être pas permis de mettre en évidence.

Le travail sur le territoire de confluence a constitué le point de départ de l'élaboration du PA2 tant les enjeux sur cet espace marquent l'évolution de l'ensemble du territoire de l'agglomération. Lors du premier atelier du Coper, un travail collectif sur les scénarios de répartition des grands équipements est venu confirmer l'importance stratégique de ce territoire.



Figure 8 : Les scénarios de répartition des grands équipements esquissés dans l'atelier de septembre 2010.

Ce territoire s'inscrit dans un espace partagé entre Courrendlin, Delémont, Courroux, Courtételle et, plus modestement, Rossemaison. Il se dessine désormais comme un continuum par addition des occupations : des voies ferrées, routières et autoroutières, des projets plus récents, la création de la ZARD et l'extension de la zone de la Communance. Ce continuum s'inscrit à l'Est et au Nord-Ouest dans les limites des cours d'eau de la Sorne et de la Birse, occupe l'espace de leur confluence et s'arrête au Sud aux limites de la topographie du Montchaibeux.



Localités du territoire de confluence

Délimitation

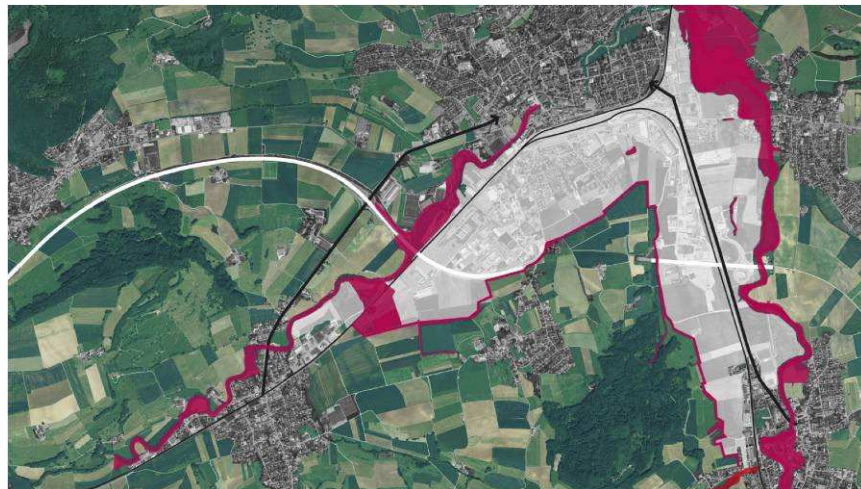


Figure 9 : Délimitation du territoire de confluence

Le secteur de la gare, au Nord et au Sud de celle-ci, est inclus dans ce vaste espace de développement et en constitue le centre de gravité.

Mode d'occupation

Le territoire « au-delà des voies » procure à l'agglomération ses réserves potentielles de développement. Avec les développements récents et les succès industriels aidant, cet espace de développement potentiel entraîne tout un territoire dans un mode d'occupation nouveau. Il se caractérise par une alternance d'utilisation et d'espaces de statut très divers : des terrains occupés, des terrains affectés mais réservés au développement des entreprises qui en sont propriétaires, des friches, des terrains libres affectés et disponibles, des espaces agricoles ainsi que des espaces naturels et protégés.



Figure 10 : Occupation des terrains dans le territoire de confluence

Ce territoire est caractérisé par l'alternance d'espaces pleins et vides. En même temps, cette situation a un statut provisoire et instable en raison de l'incertitude de son évolution qui fera changer telle parcelle en un espace construit et maintenir libre telle autre. Cette situation « d'entre deux » est ce qui forge l'unité de cet ensemble.

Disponibilités

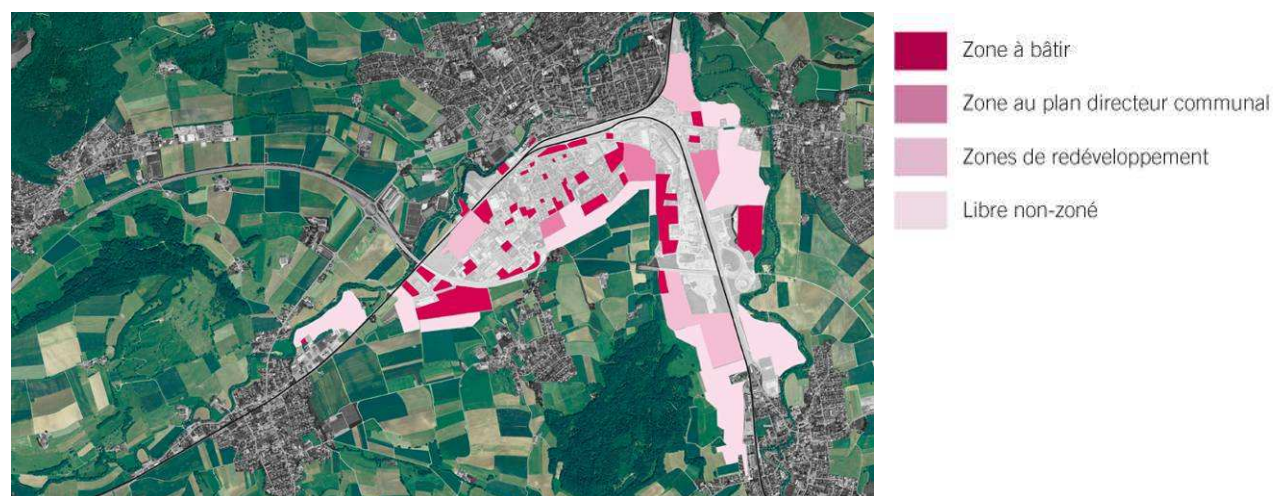


Figure 11 : Disponibilités de terrains dans le territoire de confluence

L'image ci-dessus illustre les disponibilités d'espaces selon leurs différents statuts. Elle montre l'imbrication actuelle entre les pleins et les vides. Elle permet de constater la situation durable d'instabilité qui va prévaloir. La disponibilité est grande. Elle permet d'absorber largement tous les besoins d'une agglomération de 35'000 habitants tout en préservant de grands espaces libres de construction.

Développement de l'espace

Plutôt que de tenter de clarifier, limiter et délimiter, il est proposé de considérer cette instabilité comme une réponse à l'incertitude et d'accepter ce statut « d'entre-deux » comme une forme définitive d'aménagement de l'espace, et cette situation d'évolution permanente comme un potentiel pour faire face à l'incertitude des besoins à venir.

Dans cette configuration « d'entre deux » du territoire de confluence, les espaces agricoles jouent pleinement leur rôle. Ils sont intégrés dans le dispositif et en font intimement partie. Ces espaces agricoles pourraient être affectés à la production sous serres, si le besoin devait exister un jour au niveau régional. Un accord avec les milieux agricoles devrait ainsi prévoir une localisation exclusive de ce type de production dans le territoire de confluence pour favoriser le maintien des espaces ouverts dans les autres parties du territoire de l'agglomération.

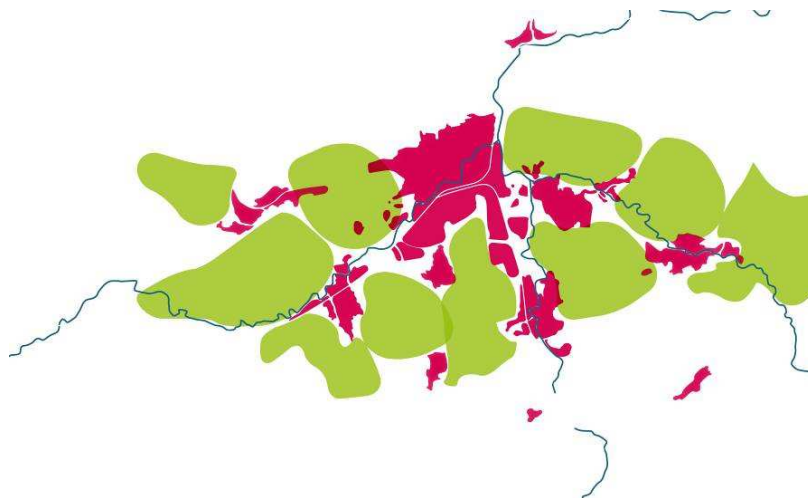
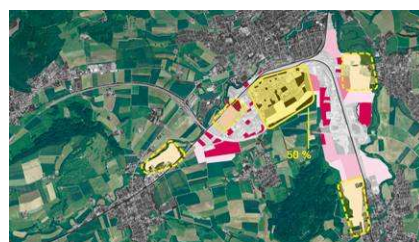


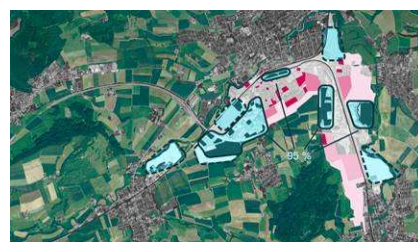
Figure 12 : Occupation de l'espace de l'agglomération

Vocation préférentielle des espaces du territoire de confluence

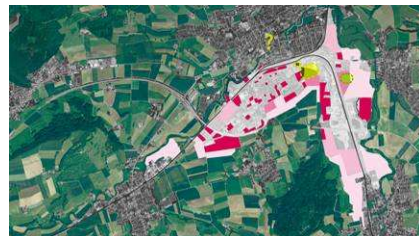
Des vocations préférentielles se définissent clairement à l'intérieur du territoire de confluence et permettent d'orienter les efforts de valorisation foncière et de planification. Ces vocations seront à affiner dans le cadre de l'élaboration d'un plan directeur localisé (mesure URBA 212). Un projet-pilote a été étudié pour le secteur « Communance Sud ». Ce plan directeur localisé intercommunal a été adopté par les trois communes de Delémont, Courtételle et Rossemaison ainsi que par le Département cantonal de l'environnement et de l'équipement.



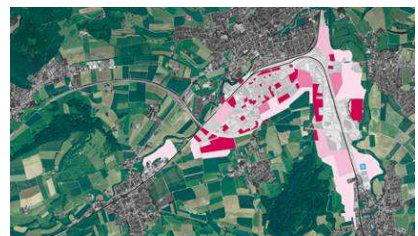
Logements, EMS.



Emplois secondaires et tertiaires



Culture et sport



Commerces

Figure 13 : Vocation des secteurs du territoire de confluence

La mise en place d'un réseau de mobilité et d'espaces publics permet de renforcer la perception du grand paysage, de valoriser la relation ville/campagne à l'intérieur des quartiers, d'améliorer la qualité des relations fonctionnelles entre les communes et de renforcer les mobilités douces. Ces principes destinés à gérer le territoire de

confluence imposent par complémentarité à l'ensemble du territoire de l'agglomération ses principes de développement.



Figure 14 : Développement des espaces de proximité et de mobilité douce

En termes de perspective pour le futur de ce vaste territoire, il faut souligner la réalisation de l'extension de la zone industrielle de la Communance sur la commune de Delémont et l'extension éventuelle sur les communes de Courtételle et Rossemaison, validée par une planification directrice (plan directeur localisé intercommunal) et un plan spécial sur une partie du périmètre défini. Cette extension a été le déclencheur d'une nouvelle stratégie de développement à l'échelle cantonale. Le Canton du Jura a en effet introduit la notion de zones d'activités d'intérêt cantonal dans son Plan directeur cantonal (fiche 1.06) et adapté ses procédures de décision en matière de permis de construire dans ces pôles. Le Canton et les communes de l'agglomération, après la ZARD à l'Est du territoire de confluence et la Communance à l'Ouest, confirment l'importance de cet espace de développement pour l'économie jurassienne. C'est une confirmation qui va dans le sens escompté de l'évaluation du PA1 qui regrettait l'absence de claires orientations quant au développement des pôles d'activités sur le territoire de l'agglomération.

Au stade actuel de la planification du territoire de confluence, il est prévu de développer un plan directeur localisé sur tout le territoire au Sud de la gare de Delémont (mesure URBA 212). Cette mesure doit permettre la maîtrise de l'évolution des terrains les plus convoités à proximité de la gare et de s'assurer, à travers les choix qui sont faits pour les espaces-clés, de la possibilité de valoriser l'ensemble du territoire de confluence à la hauteur de ses potentiels. Les principes d'action du PA2 constituent la base du cahier des charges de cette étude.

5.2 Paysage de l'agglomération

5.2.1 La trame paysagère du territoire de l'agglomération

Les représentations ci-contre révèlent les grandes composantes de ce territoire :

- > *Les montagnes et leur couverture forestière* dominent la ville de Delémont et l'agglomération (la Haute Borne, le Bérider et le Roc de Courroux au Nord, la Montagne de Vellerat et le Raimeux au Sud) ;
- > *La vallée*, selon une dénomination d'ailleurs usuelle à Delémont, et ses prolongements en direction de la Terre Sainte à l'Est et Glovelier à l'Ouest ;
- > *Les collines du Montchaibeux et Sur Chaux* : l'agglomération et ses différentes localités s'articulent autour de ces collines ;
- > *Les pâturages, leurs bosquets et leurs haies* : ils constituent un espace intermédiaire continu entre la vallée et les montagnes sur les coteaux ;
- > *Les espaces agricoles* : ils forment de vastes entités homogènes qui caractérisent la vallée ;
- > *Les cours d'eau* structurent la vallée et forment un territoire de confluence au pied de la ville de Delémont : la Birse qui traverse le territoire de l'agglomération du Sud vers le Nord et s'écoule vers Bâle et le Rhin, ses affluents que sont la Scheulte à l'Est et la Sorne à l'Ouest ; cette dernière traverse la ville de Delémont.

Dans ce cadre s'intègrent les voies de circulation avec leur convergence pour franchir les cluses en direction de Bâle et de Moutier.

C'est ce cadre paysager qui a imposé leur caractère aux localités de l'agglomération. Elles ont conservé de cette intégration des relations aux cours d'eau qui méritent d'être valorisées. C'est actuellement un enjeu qui est au centre des projets de réaménagement des cours d'eau dans le cadre de la protection contre les crues.

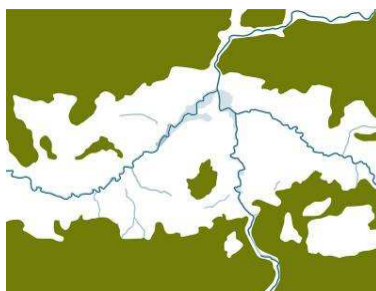
5.2.2 Les modes d'intervention

Les localités conservent aussi la marque de ceintures végétales partielles héritées des vergers d'autrefois. Ces ceintures constituent une caractéristique forte de l'image des localités et marquent une transition sous la forme d'une interpénétration riche entre espaces bâtis et les espaces ouverts du paysage. Elles sont attractives pour les habitants et source d'une variété d'usage pour les loisirs et les activités de plein air. Elles constituent aussi un espace de diversité favorable aux espèces faunistiques et floristiques. Cette richesse apparaît intéressante pour stimuler l'attractivité de l'habitat dans l'agglomération. La conservation de ces espaces de transition, voire leur reconstitution lors de projets de quartier nouveau est donc un enjeu à l'échelle de l'agglomération pour la réalisation de l'objectif général « vivre la ville à la campagne ».

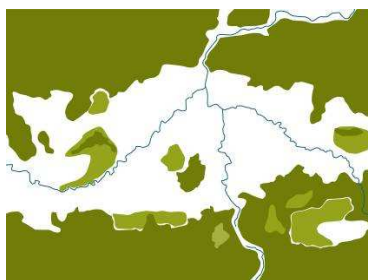
Structure forestière



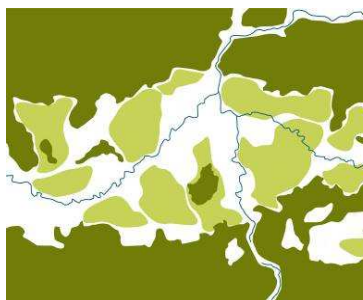
Réseau hydrographique



Espaces ouverts de prairies



Espaces ouverts agricoles



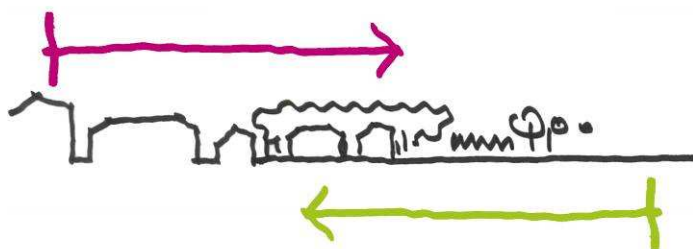


Figure 15 : Schéma de transition et d'interpénétration des espaces bâtis et espaces ouverts par un épisode de ceinture végétale

Les composantes de ce paysage sont intégrées dans les domaines de gestion de la nature à l'échelle cantonale. La mention de l'importance de ces espaces naturels et agricoles dans le projet de territoire de l'agglomération révèle à quel point ces composantes sont partie intégrante du cadre de vie des habitants de l'agglomération, forgent le caractère des localités et marquent leurs différences.

Dans ce contexte il faut souligner les points suivants :

> **L'agriculture** et les agriculteurs deviennent des acteurs du développement territorial. L'agglomération ne peut évoluer sans dialogue avec l'agriculture, parce que celle-ci a besoin d'espace pour son activité, mais aussi parce que l'agglomération a besoin d'espace pour se développer et valoriser son cadre de vie. Le dialogue est devenu nécessaire entre développement territorial et agriculture pour travailler en cohérence.

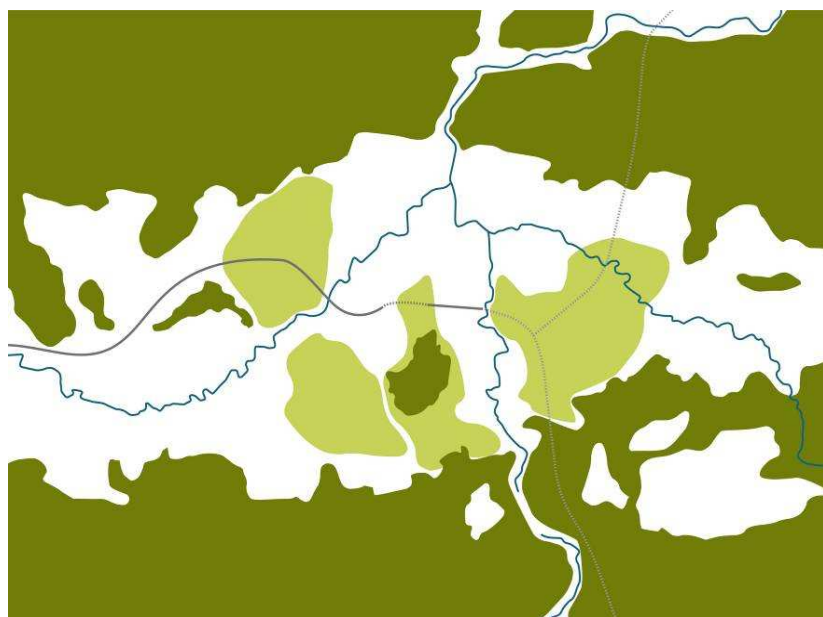


Figure 16 : Les entités agricoles majeures de l'agglomération

- > **La gestion des cours d'eau** dans le cadre de la prise en compte des risques d'inondation a été entreprise à l'échelle de Delémont dans un esprit de valorisation paysagère des rives et des réaménagements nécessaires. Le projet « Delémont Marée Basse » développé en 2009 pour le réaménagement des rives de la Sorne a reçu un accueil enthousiaste de la part des riverains et des autorités de surveillance. Il s'inscrit complètement dans l'esprit du projet paysager de l'agglomération. D'autres projets sont en préparation au niveau de la Scheulte sur les territoires de Courroux et Vicques.
- > **Les parcours de la grande vitesse**, à savoir les routes et leurs aménagements, doivent privilégier les vues sur le paysage des coteaux et des collines, plutôt que de viser, comme cela avait été imaginé lors du PA1, des plantations continues le long des routes qui se révèlent difficiles à mettre en œuvre, problématiques en termes d'emprises et de sécurité et qui « effacent » les particularités du territoire en traitant les abords des routes de manière uniforme.

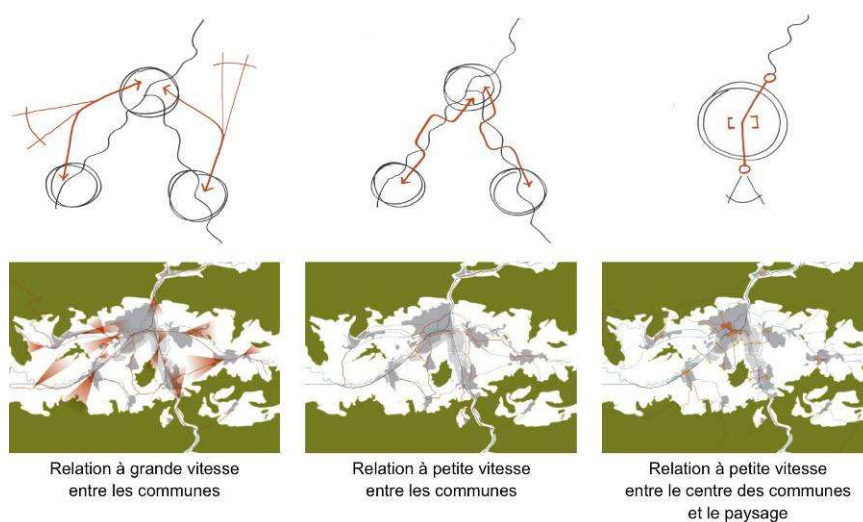


Figure 17 : Gestion des parcours à travers le paysage de l'agglomération

- > **Les tracés de la petite vitesse**, à savoir les voies cyclables et piétonnes, doivent privilégier les parcours hors des voies de circulation. Le paysage offre une variété de parcours le long des cours d'eau et des haies ou par les chemins agricoles. Chaque localité est ainsi connectée aux autres par plusieurs parcours possibles hors des routes et praticables à l'année.
- > **Pour les parcours cyclables et piétonniers** dans les localités, les aménagements favoriseront les continuités et la visibilité entre le centre et les profondeurs du paysage qui entoure chaque commune, pour offrir des ballades de proximité.

5.3 Mobilité d'agglomération

5.3.1 Objectif d'une planification des mobilités

Il a été admis lors du PA1 que ce qui devait conduire la réflexion en matière de développement des mobilités était de faire en sorte que les ménages de l'agglomération puissent renoncer à une 2^{ème} voiture. Cela signifie rendre accessible l'agglomération dans toutes ses dimensions pour les personnes, jeunes et moins jeunes, actives dans l'agglomération.

C'est un bon moteur d'évaluation de l'action à mettre en œuvre. C'est aussi la condition pour assumer le fonctionnement d'une structure de l'agglomération qui prévoit la localisation de grands équipements scolaires, culturels ou d'activités dans le territoire de confluence et qui, par conséquent, est génératrice de mobilité pour toutes les composantes de la population à l'échelle de l'agglomération.

5.3.2 Mobilité par les transports publics

Le système des déplacements de l'agglomération a connu des changements notables ces dernières décennies.

- > L'ouverture de la RDU a permis au trafic de transit de contourner le centre de Delémont. Les répercussions ont été importantes sur le quartier du centre gare qui était autrefois le passage imposé pour tout le trafic (régional et local) et théâtre d'encombrements quotidiens aux heures de pointe. Cette ouverture a favorisé la reconquête et le renouveau du centre gare, enjeu primordial pour l'agglomération (réaménagement de la place de la Gare, rénovations d'immeubles, implantation de deux centres commerciaux et d'un hôtel, construction de logements, etc.).
- > L'ouverture de l'A16 qui distribue désormais le trafic au plus près de ses lieux de destination dans l'agglomération grâce aux jonctions Est et Ouest de Delémont. Cette ouverture a eu pour effet un délestage de la RDU et de ses nœuds principaux. Ce délestage va s'accroître avec l'achèvement de l'A16 prévu en 2016.
- > Les améliorations très importantes apportées à l'offre de transports publics (TP) à la faveur des changements d'horaires, avec l'introduction de la cadence semi-horaire dans toutes les directions sur le réseau ferroviaire et sur le réseau bus régional avec des connexions en gare de Delémont ainsi que l'intégration du système de transport régional au RER de l'agglomération de Bâle.

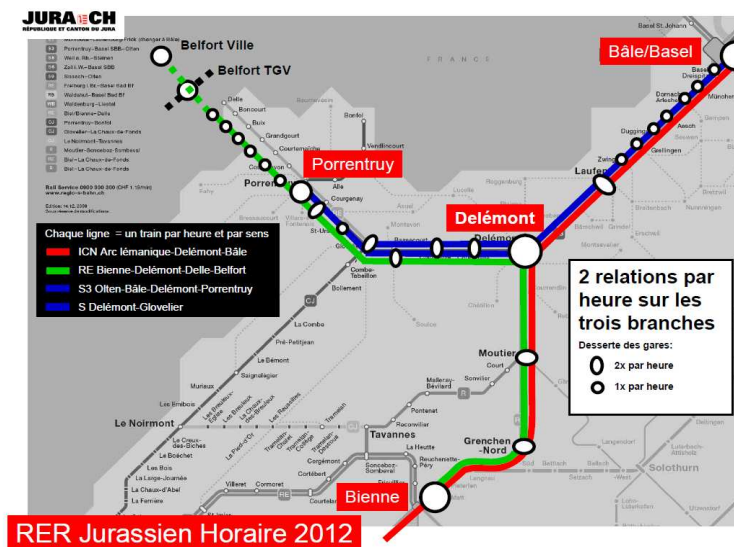


Figure 18 : Carte du réseau RER, Service des transports du Canton du Jura

> A l'échelle locale, la ville de Delémont a pu renforcer son réseau, en complétant les lignes et a introduit plusieurs arrêts nouveaux, intégrés dans le dispositif.

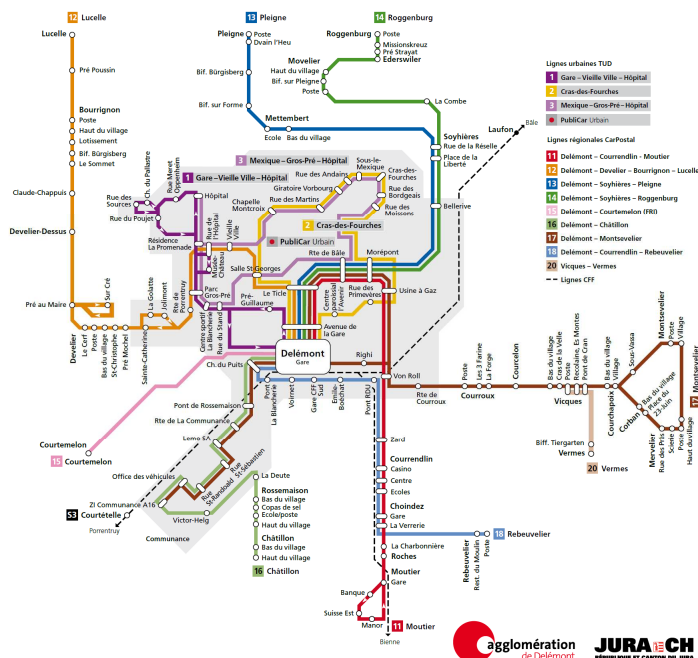


Figure 19 : Le réseau des transports publics de l'agglomération²¹

Ce réseau assure aujourd'hui une offre de qualité pour une agglomération de 25'000 habitants. La couverture du territoire de l'agglomération est très importante et quasi totale à l'échelle de la ville de Delémont pour des distances inférieures à

²¹ extrait du site Transports urbains Delémont

300 m. La performance de l'offre rend attractive des localisations dans n'importe quelle localité de l'agglomération et partie de la ville, avec des connexions cadencées à la demi-heure aux heures de pointe à la gare de Delémont. Le public a adhéré à ces changements. Cela s'est traduit par une hausse des fréquentations des TP, tous modes confondus, avec une hausse maximum sur le réseau des chemins de fer. C'est le résultat des investissements consentis par les communes et le Canton pour l'amélioration de l'offre

Tableau 5: Fréquentations 2009-2011 des lignes régionales commandées par le Canton du Jura, source Service des transports du Canton du Jura

Voyageurs-km [mio]	2009	2010	2011	↑ 09-11
Lignes CFF*	51.7	59.3	61.5	+18.9 %
Lignes CJ**	21.0	19.8	22.2	+5.5 %
Lignes CarPostal***	11.1	12.8	13.2	+18.5 %
Total lignes du Jura	83.9	91.9	96.9	+15.5 %

* Comprend l'ensemble du trafic régional CFF co-commandé par le canton du Jura sur les lignes Bâle-Laufon-Delémont, Delémont-Delle et Delémont-Bienne (trains RE Bienne Bienne-Delle, S3 Laufon-Porrentruy et R Delémont-Glovelier).

** L'ensemble du réseau de la Compagnie des chemins de fer du Jura (CJ) y compris les lignes situées sur territoire bernois et neuchâtelois.

*** Sans les déplacements par PubliCar (Ajoie, Courtine et Delémont) et sans les Noctambus, mais y compris les Transports urbains delémontains (TUD) et les lignes intercantionales en direction du Jura bernois

Ces résultats apportent un démenti à l'évaluation du PA1 faite par les experts de la Confédération. L'évaluation estimait les modifications à escompter peu sensibles en matière de report sur les TP et les autres modes. Cette remarque n'a pas pour but de dénoncer le travail des experts, mais de souligner combien la situation de l'agglomération de Delémont s'accommode difficilement, et cela dans tous les domaines du développement urbain, de modèles et de raisonnement généralement mieux adaptés à des agglomérations plus grandes et qui présentent un autre type de structure d'urbanisation.

Fort de ce constat, une étude a été mandatée par l'agglomération et le Canton visant à établir un diagnostic du réseau TP (adéquation des prestations et des besoins) et d'envisager son évolution à court et moyen terme (2014 et 2020). Un rapport de diagnostic a été établi en octobre 2011. A l'issue du diagnostic, les orientations directrices formulées concernent :

> la structure du réseau TP (simplification du réseau, lisibilité, systématique, clarification de la complémentarité de l'offre urbaine et régionale) ;

- > le développement / l'adaptation des prestations (continuité du service à encourager, extension du réseau TP aux secteurs mal desservis, prise en compte de la répartition des potentiels, redistribution partielle de l'offre dans la zone agglomérée, optimisation de la desserte dans les zones à faible densité les plus excentrées, fiabilisation des temps de parcours et stabilité de l'horaire sur certaines lignes problématiques) ;
- > l'intermodalité (coordination des réseaux TP routiers et ferroviaires).

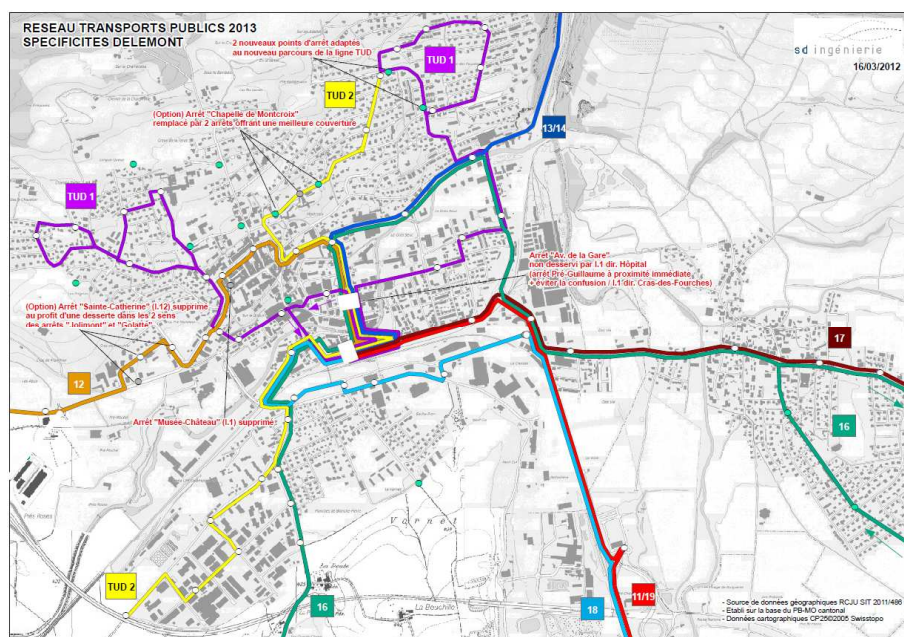


Figure 20 : Concept de desserte à court terme (2013-2014), zoom sur Delémont²²

La suite du processus prévoit la consolidation des propositions, la production des tableaux horaires, la détermination des coûts d'infrastructure, le chiffrage financier des prestations et la coordination itérative avec l'entreprise de transport exploitante en vue de la mise en place de l'offre et de la détermination du calendrier d'implémentation.

5.3.3 Mobilités douces

La région se prête bien au développement des mobilités douces parce que les distances sont courtes et la topographie favorable. Cette affirmation n'est pas valable pour toute l'agglomération. Certaines localités et une partie de la ville de Delémont se trouvent en terrain défavorable.

Un nombre important de mesures du PA1 concernait les mobilités douces. Le programme des réalisations est en cours.

²² extrait de l'étude du bureau sd ingénierie (2012)

Les enjeux sont définis par l'exigence de connecter tous les points de l'agglomération et notamment d'assurer le franchissement des voies ferrées qui constituent un obstacle majeur sur tout le territoire.

5.3.4 Mobilité individuelle motorisée

Les dispositions actuelles qui sont prises en matière de circulation dans l'agglomération le sont principalement au niveau de Delémont et du centre gare, pour tirer un bénéfice maximum des réalisations routières qui ont permis de sortir le trafic du centre de la ville et d'y ramener de la tranquillité et de l'attractivité.

La ville de Delémont poursuit sa politique de réaménagement des espaces publics. Elle vise notamment l'aménagement d'une zone de rencontre dans le quartier du centre gare²³. Cela s'est déjà concrétisé au niveau de la place de la Gare. Elle vise aussi une politique de stationnement en périphérie du centre.

Selon l'évaluation faite par la Confédération du PA1, les mesures d'organisation du trafic ne permettent pas de tirer tout le parti que fournissent la RDU et l'A16 pour assurer le report du trafic hors du centre gare. Cette appréciation doit être nuancée. En effet, la situation aujourd'hui permet de concrétiser une planification qui depuis de nombreuses années vise à sortir le trafic automobile du centre gare²⁴. Mais elle ne vise pas à l'éliminer, les automobilistes ayant compris les avantages de la RDU et évitent le centre. Une ville de la taille de Delémont doit s'accommoder d'une accessibilité mesurée pour les usagers afin de lui assurer une certaine attractivité, notamment commerciale, et lui éviter le désintérêt des populations de l'agglomération.

L'organisation des aménagements de la circulation en ville de Delémont intègre cette réalité. Les caractéristiques de l'agglomération de Delémont, sa petite taille, la discontinuité du territoire, le modeste volume de population, etc. sont des facteurs qui appellent des interventions mesurées. Dans le domaine des transports publics, l'agglomération réussit bien. Mais elle doit s'accommoder de pratiques de mobilité individuelle dues à la générosité du lien familial et social et à leur étendue sur le territoire jurassien. Elles rendent le recours à la voiture plus aisé que dans les grandes agglomérations. A Delémont, il ne s'agit pas d'interdire le trafic automobile, mais de composer avec les pratiques et les réalités locales.

²³ Etude programmée, ref. le projet de message au Conseil communal

²⁴ Une étude de trafic est lancée par la Ville de Delémont, ref le projet de message au Conseil communal

6. LE PROGRAMME DE MESURES

6.1 Démarche

Le programme de mesures du PA2 est basé sur les travaux de la Commission d'aménagement de l'agglomération effectué durant l'été et l'automne 2011. La Commission a analysé l'ensemble du programme de mesures du PA1 et pris position sur la reconduite ou non des mesures prévues à l'horizon 2015-2018, ainsi que la réinscription dans le programme de mesures du PA2 de mesures n'ayant pas été retenue dans l'Accord sur les prestations de 2011.

La Commission a également examiné la nécessité d'introduire de nouvelles mesures. Plusieurs mesures ont été identifiées (mesures 201 à 216). Le fait que très peu de mesures nouvelles aient été identifiées vient du fait que la Confédération ne finance que des mesures d'infrastructure de transports basées sur une bonne cohérence en termes de planification entre transport et urbanisation. Par rapport aux perspectives actuelles, les mesures de transports indispensables avaient déjà été identifiées dans le programme de mesures du PA1. Il a été considéré par ailleurs que le PA2 et son programme de mesures ne devaient pas être alourdis par des mesures nouvelles dans d'autres domaines que les transports et l'urbanisation que l'agglomération ne pourrait assumer.

La Commission s'est interrogée sur la pertinence de la réouverture des haltes ferroviaires de Soyhières et de Courrendlin. Ces questions ont fait l'objet d'une rencontre avec le Service des transports et de l'énergie du Canton (TEN/JU). Celui-ci juge toutes réouvertures sur l'axe Bienne-Bâle pénalisantes pour la stabilité de l'horaire sur les lignes de Bienne et de Delémont. Cette stabilité est pour l'instant la priorité au dépend de la réouverture de haltes. La halte de la ZARD s'inscrit dans une perspective de dynamique économique qui pourrait éventuellement justifier sa réalisation. Quant à la halte de la Communance, étant située sur la ligne de Delle, elle n'influence pas les horaires de l'axe « Bienne-Bâle ». Elle est donc envisageable.

Le programme de mesures est composé des éléments suivants et présentés ci-après :

- > **les fiches spécifiques des mesures du PA2** décrivant et illustrant les mesures, leur opportunité et efficacité, précisant les responsabilités, les étapes de mise en œuvre et la répartition des coûts, ainsi que la priorité et l'horizon de réalisation ;
- > **un plan de synthèse** représentant les mesures d'infrastructures du PA2 (annexe I) ;
- > **un tableau de synthèse** présentant la priorité des mesures, leurs horizons de réalisation et leurs coûts ainsi que les responsabilités (annexe II).

6.2 Liste des mesures du PA2 et fiches spécifiques

N° de la mesure	Nom de la mesure	Priorité	N° de page	
2	INFRA	Passage cyclable sous voies CFF, Delémont	B	73
3	INFRA	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont	A	75
4a2	INFRA	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Molière-Maltière, Delémont	A	77
4a3	INFRA	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier, Delémont	A/B	81
4b	INFRA	Boucle de circulation urbaine, Delémont	A	85
4c	INFRA	Parkings en périphérie du centre, Delémont	A/B	89
9a	INFRA	Itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est, Delémont	A	91
14a	INFRA	Itinéraire cyclable gare Sud – ZARD, Delémont	B	93
14b	INFRA	Passage sous les lignes CFF et RC6, Delémont	B	95
14c	INFRA	Itinéraire cyclable entre les routes de Delémont et de Courroux	B	97
16a	INFRA	Itinéraire cyclable Courroux – ZARD	B/C	99
16b	INFRA	Itinéraire cyclable Courrendlin – ZARD	B/C	103
19	INFRA	Liaison cyclable vers la rue de Bellevie, Courroux	B/C	105
25	INFRA	Accès centre commercial, passerelle sur la Birse, Courrendlin	B	109
26a	INFRA	Traversée Nord – Sud de Courrendlin	A	111
28	INFRA	Traversée de la localité, Châtillon	A	113
34	INFRA	Route A16 – Communance, Courtételle	B	115
39	INFRA	Itinéraire cyclable Delémont - Communance	A	117
41	INFRA	Halte ferroviaire à la Communance	A	119
43	INFRA	Halte ferroviaire à Soyhières	B	121
47	INFRA	Traversée de la localité, Rossemaison	B	123
56	INFRA	Passage dénivelé à Courtételle	C	125
201	INFRA	Parkings à vélo, Delémont	A/B	127
202	INFRA	Itinéraire cyclable Châtillon – Rossemaison	B	129
203	INFRA	Sécurisation des cycles à l'entrée de Courtételle	B	131
204	INFRA	Transports publics d'agglomération	A/B	133
205	INFRA	Traversée de la localité, Develier	B	139
206	INFRA	Passerelle sur la Birse, Courrendlin	A	141
211	URBA	Développement de l'urbanisation	A	143
212	URBA	Territoire de confluence	A	145
213	URBA	Plan directeur régional	A	147
214	URBA	Révision de l'aménagement local, Delémont	A	151
215	URBA	Révision de l'aménagement local, Vellerat	A	153
216	URBA	Révision de l'aménagement local, Val Terbi	A	155

ANNEXE I : Tableau de synthèse des mesures du PA2

ANNEXE II : Plan des mesures d'infrastructure du PA2

ANNEXE III : Lexique

ANNEXE IV : Calcul des scénarios de besoins en surfaces nouvelles à urbaniser

ANNEXE V : Réponses à la consultation publique du 23 avril 2012

ANNEXE III : LEXIQUE

Le projet d'agglomération

Il s'agit d'un plan de développement du territoire d'une agglomération s'inscrivant dans le cadre de la politique des agglomérations de la Confédération. Il comporte :

- > le **projet de territoire** : il décrit la vision ou le projet du développement du territoire de l'agglomération que les pouvoirs publics souhaitent réaliser à travers leur action.
- > le **programme de mesures** : il réunit l'ensemble des mesures que nécessite la vision proposée pour qu'elle devienne réalité.

La politique des agglomérations de la Confédération

La Confédération a lancé sous cette dénomination une incitation, avec des contributions financières à la clé, pour que les agglomérations suisses développent leurs collaborations sur le plan du développement territorial pour favoriser une meilleure coordination entre urbanisation et transports. Le projet d'agglomération ne se réduit pas pour autant à ces seuls domaines mais intègre d'autres domaines de coordination du territoire tels que l'énergie, l'environnement, l'agriculture ou les services.

Les contributions de la Confédération

Cette politique permet – sous réserves de conditions de cohérence de développement – d'obtenir des contributions financières fédérales pour le développement des infrastructures de transports au titre de la Loi fédérale sur le fonds d'infrastructure²⁵.

Le taux de participation

Les taux de contribution de la Confédération dépendent de la qualité du projet jugée par les organes fédéraux. Elle est de 40% pour le premier projet d'agglomération de Delémont, soit le taux de participation maximum.

Le principe de la subsidiarité

Selon ce principe, les contributions de la Confédération sont attribuées pour autant que les Cantons et les communes participent au financement des infrastructures.

Le calendrier des projets d'agglomération

S'agissant d'une politique fédérale, les projets d'agglomération s'intègrent dans un calendrier de financement valable pour toutes les agglomérations suisses et dicté par la Confédération. Les projets d'agglomération de 1^{ère} génération (abrégé PA1) ont été déposés en 2007. Pour l'agglomération de Delémont, le PA1 est aussi intitulé le projet d'agglomération 2007. Les projets d'agglomération de 2^{ème} génération (abrégé PA2), en préparation, seront déposés en juin 2012.

²⁵ LFinfr 2006

L'échelonnement des mesures

Les projets d'agglomération définissent des étapes de libération des cofinancements et de mise en œuvre des mesures qui sont échelonnées selon un calendrier quadriennal.

Tableau 6: Le calendrier des projets d'agglomération et des mesures

PA 1 (2007)	Mesures A 2011-2014	Mesures B 2015-2018	Mesures C 2019-2022	---
PA 2 (2012)		Mesures A 2015-2018	Mesures B 2019-2022	Mesures C 2023-2026
PA 3			Mesures A 2019-2022	Mesures B 2023-2026

L'Accord sur les prestations

La Confédération signe avec les Cantons un Accord sur les prestations pour chaque programme de mesures et permet de libérer le cofinancement lorsque les accords et les modalités de la mise en œuvre des mesures sont finalisés.

La Direction politique de l'agglomération

Il réunit les maires des communes de l'agglomération en un comité de pilotage politique. La République et Canton du Jura y est associée et représentée par le Chef du Service de l'aménagement du territoire. Ce comité a été l'instance de décision jusqu'à la création du Syndicat de l'agglomération de Delémont.

Le Conseil d'agglomération, depuis le 28 septembre 2011²⁶

Avec la création du Syndicat d'agglomération de Delémont, la Direction politique est devenue le Conseil d'agglomération. Il est l'organe exécutif du Syndicat.

Le Comité opérationnel (Coper), jusqu'au 28 septembre 2011²⁷

Il est chargé de l'élaboration du Projet d'agglomération 2^{ème} génération par le Copil. Il réunit les conseillers communaux des communes de l'agglomération en charge du dicastère de l'urbanisme. La République et Canton du Jura y est représentée par deux collaborateurs du Service de l'aménagement du territoire. La Ville de Delémont y délègue, en plus de son représentant, son Chef de service du Département de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics.

Le Coper a un bureau chargé de l'organisation de son propre fonctionnement et de la préparation des ateliers.

La Commission d'aménagement, depuis le 28 septembre 2011²⁸

Avec la création du Syndicat d'agglomération de Delémont, le Coper est devenu la Commission d'aménagement de l'agglomération.

²⁶ cf chap. 5.2, site internet <http://www.jura.ch/DEE/SAT/Plan-directeur-cantonal/Agglomeration-de-Delemont.html>, et www.agglod.ch

²⁷ ib id supra

²⁸ ib id supra

La République et Canton du Jura

L'Etat jurassien est l'interlocuteur de la Confédération. Cette charge est attribuée au Département de l'Environnement et de l'Equipement (DEE), respectivement au Service de l'aménagement du territoire (SAT) qui l'exerce officiellement par son chef de service.

Dans le cadre de son Plan directeur cantonal, la République et Canton du Jura a adopté la fiche 1.03.1²⁹ qui définit les principes d'aménagement visés. L'Etat soutient le projet d'agglomération de Delémont. Il s'y implique financièrement lorsque les mesures cofinancées par la Confédération relèvent également de ses attributions ; il assume la coordination, le contrôle légal et d'opportunité du projet d'agglomération et adapte au besoin son Plan directeur cantonal.

La Direction de projet

Le SAT pilote le projet. Il programme les études et veille au respect des processus. Il assure les liens et la coordination entre les différents acteurs, notamment la Confédération, le Syndicat d'agglomération par son Conseil, les autorités cantonales et ses Services et les mandataires. Il coordonne le projet d'agglomération au sein des services de l'Etat et propose les adaptations nécessaires du plan directeur cantonal, au besoin de la législation.

²⁹ Plan directeur cantonal <http://www.jura.ch/plan-directeur>

ANNEXE IV : Calcul des scénarios de besoins en surfaces nouvelles à urbaniser

Scenario moyen : 12 logements ou 24 habitants à l'hectare

C Zone centre

Proportion dédiée à l'habitat : 50 %

Indice d'utilisation (IU) : 0.50

Taux de saturation : 0.90

Surface brute de plancher (SBP) moyenne par logement : 180 m²

1 ha = 10'000 m² → (10'000 x 0.50 x 0.50 x 0.90) / 180 = 12.50 log./ha

M Zone mixte

Proportion dédiée à l'habitat : 60 %

Indice d'utilisation (IU) : 0.40

Taux de saturation : 0.90

Surface brute de plancher (SBP) moyenne par logement : 180 m²

1 ha = 10'000 m² → (10'000 x 0.60 x 0.40 x 0.90) / 180 = 12 log./ha

H Zone d'habitation

Proportion dédiée à l'habitat : 100 %

Indice d'utilisation (IU) : 0.25

Taux de saturation : 0.85

Surface brute de plancher (SBP) moyenne par logement : 180 m²

1 ha = 10'000 m² → (10'000 x 1 x 0.25 x 0.85) / 180 = 11.81 log./ha

Scenario dense : 20 logements ou 40 habitants à l'hectare

C Zone centre

Proportion dédiée à l'habitat : 50 %

Indice d'utilisation (IU) : 0.70

Taux de saturation : 0.90

Surface brute de plancher (SBP) moyenne par logement : 160 m²

1 ha = 10'000 m² → (10'000 x 0.50 x 0.70 x 0.90) / 160 = 19.69 log./ha

M Zone mixte

Proportion dédiée à l'habitat : 60 %

Indice d'utilisation (IU) : 0.60

Taux de saturation : 0.90

Surface brute de plancher (SBP) moyenne par logement : 160 m²

1 ha = 10'000 m² → (10'000 x 0.60 x 0.60 x 0.90) / 160 = 20.25 log./ha

H Zone d'habitation

Proportion dédiée à l'habitat : 100 %

Indice d'utilisation (IU) : 0.40

Taux de saturation : 0.85

Surface brute de plancher (SBP) moyenne par logement : 160 m²

1 ha = 10'000 m² → (10'000 x 1 x 0.40 x 0.85) / 160 = 21.25 log./ha

a) Généralités

Remarques	Réponses
Pour un dossier de cette importance, les délais de consultation sont courts et le projet n'a pas fait l'objet d'une véritable consultation avec envoi des documents à l'ensemble des formations politiques et des groupes ou associations concernés. Un projet de cette importance aurait mérité que la société civile puisse véritablement se prononcer.	<p>Le délai de consultation était effectivement court, de même que la préparation de la synthèse de la consultation et la mise à jour du dossier.</p> <p>En cas de PA3, le calendrier de consultation et de validation devra être mieux préparé pour donner plus de temps à la consultation.</p> <p>Les règles de consultation pour ce type de dossier (compétence des communes de l'agglomération) restent à établir. Elles ne suivent pas forcément celles des fiches du plan directeur cantonal, de projets de lois ou autres objets de portée cantonale.</p>
Un certain nombre de mesures ont changé de priorité, ce que nous estimons comme étant très positif, mais les dates de réalisation ont été repoussées.	<p>L'expérience retirée du PA1 montre qu'il faut une meilleure adéquation entre les mesures proposées et les possibilités financières des collectivités publiques. Le PA2 tient donc mieux compte de ces réalités tout en sachant qu'il s'agit d'un exercice difficile.</p> <p>La réalisation des mesures A du PA1, initialement prévues entre 2011 et 2014, va déborder sur la période dévolue aux mesures A du PA2 (2015-2018). Aussi, les moyens des collectivités pour ces nouvelles mesures sont limités et nécessitent de repousser certaines d'entre elles en priorité B (2019-2022). L'adéquation avec les plans financiers et les phases de planifications a donc provoqué des adaptations des horizons.</p>
Certaines mesures qui figuraient dans le PA1 ont disparu du PA2. Certaines de ces mesures figurent par contre au plan des investissements cantonal 2012-2016.	<p>Les mesures A du PA1 ne figurent évidemment plus dans le PA2 qui doit planifier de nouvelles mesures A (anciennes B ou C du PA1 ou nouvelles mesures).</p> <p>Les mesures A du PA1 ont donc fait l'objet en juillet 2011 d'un accord sur les prestations entre la Confédération et la RCJU. C'est sur cette base qu'il a été possible d'inscrire des montants dans le plan d'investissement cantonal. Ces mesures doivent entrer maintenant dans une phase de réalisation et ne sont donc plus présentes dans le PA2.</p>

b) Urbanisation

Remarques	Réponses
<i>On est donc bien conscient qu'il faut urbaniser vers l'intérieur, mais on se refuse à considérer le modèle urbain usuel véhiculé par les documents traitant des grandes agglomérations comme transposable dans le territoire jurassien. La notion de rareté de l'espace n'est pas la même à Delémont et dans le Jura que dans des régions plus convoitées de la Suisse (chap. 3.2.5). On veut bien densifier, mais pas trop. Il est regretté cette prudence dans la mise en place d'une politique d'urbanisation digne de ce nom.</i>	<p>Une politique d'urbanisation « digne de ce nom » ne signifie pas grand chose et dépend de quelle côté on se place. Les règles applicables en la matière sont celles du plan directeur cantonal (fiches 1.01 à 1.09, en particulier les fiches 1.01.1, 1.05, 1.06 et 1.07). Le PA2 doit s'inscrire et s'inscrit d'ailleurs dans les orientations du plan directeur cantonal (cf. chap. 4.2 Conception directrice d'aménagement).</p> <p>La notion de densité n'est pas la même suivant les régions de Suisse mais aussi du Jura (Delémont n'est pas Bâle ou Zurich et Vicques n'est pas Delémont). Cette réalité ne peut être niée et n'est pas le fait exclusif de l'agglomération. De façon générale, la politique d'urbanisation appliquée à l'ensemble du territoire cantonal tient toujours compte du contexte existant.</p>

L'idée de densifier et délimiter les zones construites des zones agricoles et naturelles est une idée forte de ce projet. Il faut éviter le grignotage des terres agricoles et lutter contre la tendance à une urbanisation continue entre Delémont et les communes voisines. Il est donc primordial de maintenir des zones agricoles entre Delémont et Courrendlin ainsi qu'entre Delémont et Courtételle et de préserver le paysage forestier et naturel en périphérie de l'agglomération. Nous saluons cette volonté, mais craignons qu'il ne s'agisse que d'un vœu pieu. Il faut ancrer ce principe dans les plans d'aménagements locaux et n'accepter aucune dérogation.

Il est envisagé d'ouvrir une nouvelle zone de construction au nord de l'Hôpital. Nous pensons qu'il faut d'abord combler les vides en ayant une vision non seulement au niveau de la ville, mais de l'ensemble de l'agglomération. Si le besoin se fait véritablement sentir une telle zone ne pourrait s'ouvrir qu'à la condition que le concept soit celui d'un véritable éco quartier, respectant les normes en matière énergétique, d'isolation et de recyclage (Minergie eco) ainsi qu'en étant desservi par les transports publics.

Comme ce fut le cas pour le PA1, les grands principes du PA2 migreront en temps voulus dans les fiches du plan directeur cantonal. Ils seront ensuite appliqués au niveau local dans les plans d'aménagement local et dans le futur plan directeur régional de l'agglomération (mesure URBA 213).

Il ne faut pas oublier non plus que les PA ne sont pas des plans directeurs ou des plans d'affectation au sens du droit sur l'aménagement du territoire. A ce sujet, le plan directeur localisé intercommunal « Communauté Sud » tient compte d'une coupure verte entre Delémont et Courtételle (cf. mesure URBA 212a).

Le plan directeur localisé « Sud Gare », à venir, permettra de préciser également cet objectif (cf. mesure URBA 212b).

Cette remarque dépasse la portée du PA2. La gestion des zones à bâtir est définie dans le plan directeur cantonal.

Le futur plan directeur régional pourrait apporter des précisions sur le développement coordonné des zones à bâtir destinées à l'habitat.

c) Mobilité

Remarques	Réponses
L'objectif de faire en sorte que les ménages renoncent à une deuxième voiture semble bien peu ambitieux. A quoi devra servir le réseau d'itinéraires cyclables si l'objectif de la planification des mobilités se borne à cet objectif (chap. 5.3.1) ?	Dans le contexte d'une région rurale où le recours à la voiture est aisé voire parfois indispensable, l'atteinte de cet objectif serait au contraire un succès important. Cela signifiera que des alternatives performantes de mobilité existent dont les itinéraires cyclables. Même si cet objectif de réduction du nombre de voiture par ménage n'était pas atteint, le développement du réseau cyclable peut contribuer à réduire les km parcourus en voiture.
Mesure 203 - entrée de Courtételle. Ce projet est repoussé à 2019, alors qu'il a fait l'objet d'un postulat, accepté par le Parlement en 2011.	Par principe, le postulat invite le Gouvernement à faire une étude sur une question déterminée et à déposer un rapport et des propositions. Il n'y a pas un délai imposé. Ceci dit, le PA2 s'inscrit dans un programme de la Confédération qui obéit à sa propre logique. Le PA2 doit proposer des mesures effectivement réalisables à l'horizon 2015-2018 (priorité A) en adéquation avec les plans financiers des collectivités publiques tout en sachant que les mesures A du premier projet d'agglomération (2011-2014) restent à réaliser et sont quelque peu décalées dans le temps (cf. remarques sous « Généralités »). Les mesures qui ne sont pas suffisamment abouties ou qui ne peuvent être financées dans l'horizon prévu sont placées en priorité B (2019-2022) ou C (2023-2026). Sur la base des données actuelles, le Conseil d'agglomération a donc placé la mesure 203 en priorité B.

[L'agglomération de Delémont] doit s'accommoder de pratiques de mobilité individuelle dues à la générosité du lien familial et social et à leur étendue sur le territoire jurassien. Elles rendent le recours à la voiture plus aisé que dans les grandes agglomérations. A Delémont, il ne s'agit pas d'interdire le trafic automobile, mais de composer avec les pratiques et les réalités locales (chap. 5.3.4).

Cette tolérance face au trafic motorisé individuel nous fait craindre que la volonté de développer une véritable politique de promotion de la mobilité active ne soit pas suffisamment affirmée.

La proposition de construction d'une nouvelle route (mesure 34 Route A16 – Communance), comprenant un passage sous-voie, la destruction du passage de la piste cyclable sous la route et la construction d'un pont par-dessus la Sorne est incompréhensible. Cette nouvelle portion de route ne fera qu'augmenter le trafic routier de et vers Courtételle. Elle rendra vaine toute tentative d'imposer des plans de mobilité aux entreprises de la Communance Sud. Elle va à l'encontre des grands principes formulés dans le PA2.

La création d'un parking pour voitures aux abords immédiats de la vieille ville (mesure 4c) semble une aberration. Elle attirera une intense circulation automobile et n'incitera pas au stationnement sur des places plus éloignées. Les parkings ne doivent pas se trouver aux abords immédiats des centres, si l'objectif de favoriser la mobilité douce est réel. Ne risquons-nous pas de générer davantage de trafic au centre Ville ? Un tel projet aurait du sens si on sentait une véritable volonté des autorités à

Après, les autorités politiques jurassiennes peuvent très bien décider que la réalisation de la mesure 203 est prioritaire et dégager les moyens financiers nécessaires hors projet d'agglomération. Ceci ne serait toutefois pas judicieux car on pourrait se priver d'une aide financière de la Confédération.

Les projets d'agglomération ont pour objectif premier de contribuer à la mise en œuvre d'un développement coordonné des transports et de l'urbanisation. Pour ce faire, des mesures sont planifiées concernant tous les modes de transport, trafic motorisé compris. Il ne s'agit pas d'outil servant à développer des politiques de promotion de la mobilité douce.

Dans le contexte d'un canton rural, il s'agit de limiter le trafic motorisé, plutôt que de l'interdire. Des mesures trop restrictives sont souvent vouées à l'échec et peuvent également être contreproductives par rapport à d'autres objectifs. Par exemple, maintenir des commerces dans le centre des localités n'est possible que si l'accessibilité est suffisante pour tous les modes de transport. Dans le cas contraire, la migration des activités commerciales en périphérie sera difficilement évitable.

L'accès à la zone d'activités par le centre ville pose de graves problèmes de sécurité (piétons et cyclistes) et de nuisances dans les quartiers habités et mixtes (bruit). La fermeture très fréquente du passage à niveau CFF pénalise fortement l'attractivité de cette liaison. L'aménagement d'un nouvel accès direct depuis la jonction autoroutière de Delémont Ouest permettra ainsi le délestage de la rue de la Communance et des rues donnant accès au centre-ville du trafic, notamment des poids lourds, au profit des piétons et des cyclistes ainsi que des riverains (assainissement au titre de l'OPB).

Cette route est prévue dans le plan directeur localisé intercommunal « Communance Sud » approuvé en janvier 2012 par le Département de l'environnement et de l'équipement. Elle s'inscrit également dans la politique de développement des zones AIC (fiche 1.06 du plan directeur cantonal).

Elle ne va donc pas à l'encontre des objectifs du PA2 et n'empêchera pas de mettre en place des plans de mobilité qui sont d'ailleurs prévus (et à prévoir) par les plans spéciaux (instruments contraignants pour tous). Elle peut également faciliter la desserte par bus de Courtemelon.

Les parkings proposés dans le PA2 s'inscrivent dans la logique de permettre l'accessibilité des centres (gare, vieille ville), mais de faire stationner les véhicules en périphérie afin de libérer les centres pour les mobilités douces et les TP. Comme déjà relevé précédemment, il est illusoire de croire que, dans une région rurale, il est possible de supprimer le trafic motorisé à destination de Delémont ou de le regrouper loin des centralités de la ville. Libérer les centres mais permettre le stationnement en périphérie doit favoriser le maintien des activités et de la vie dans les centres.

vider le trafic de la Vieille Ville. Or toutes les mesures prises par le conseil communal de Delémont ont pour effet de générer davantage de circulation et de tolérer davantage de stationnements. Un tel parking n'a de sens que s'il est associé à une restriction totale du trafic en Vieille Ville.

L'étude d'un plan directeur des circulations et du stationnement en cours en ville de Delémont permettra d'avoir une vision globale de la thématique et de confirmer ou d'infirmar les mesures proposées ainsi que d'ajuster les règles applicables aujourd'hui.

d) Financement

Remarques	Réponses
En ce qui concerne les dates de réalisation des projets, le tableau de synthèse n'est pas cohérent ni avec le plan financier de la ville de Delémont ni avec le plan d'investissements cantonal.	<p>Le plan d'investissements cantonal qui va de 2012 à 2016 ne peut évidemment pas encore prendre en compte des mesures du PA2 qui n'a pas encore été approuvé par les instances compétentes. Cela explique aussi qu'une bonne part des mesures A du PA2 débute en 2017.</p> <p>Pour les objets qui concernent plus spécifiquement la ville de Delémont, les mesures ont été coordonnées avec les autorités communales.</p> <p>Une fois que le dossier aura été validé par la Confédération et que le taux de subventionnement sera connu, la participation des collectivités publiques sera à prévoir dans les planifications financières ad hoc.</p>
Il est indispensable que les plans financiers prévoient les moyens nécessaires à la réalisation des différents projets. Ceci doit se faire au niveau du Canton et de l'ensemble des communes. Il est donc primordial que le Canton revoie ses plans financiers afin d'inscrire la totalité des montants nécessaires pour finaliser les projets retenus dans la phase « Agglomération 1 ^{ère} génération » et ceci dans les délais fixés dans l'accord passé avec la Confédération.	<p>Cette adéquation entre les délais proposés et les plans financiers a justement fait défaut lors de l'établissement du plan d'investissements cantonal 2012-2016. Ceci explique le réajustement des délais de réalisation des mesures A du PA1 expliqué précédemment.</p> <p>Pour le PA2, cette dimension a été mieux appréhendée tout en étant conscient que la participation des collectivités publiques (communes, agglomération et canton) dépend aussi du taux de subventionnement que définira la Confédération après l'évaluation du PA2 qui interviendra en 2013.</p>

e) Divers

Remarques	Réponses
Le projet d'une DCMI à Soyhières n'est nulle part évoqué. Ce projet aura un impact très négatif sur le paysage de l'agglomération, il entraînera un trafic poids lourd important sur plusieurs années, rendant très difficile la circulation douce entre Soyhières et Laufon, et entre Delémont et Soyhières. Il n'est pas fait pour augmenter l'attractivité de l'agglomération ni sa qualité de vie.	Comme déjà relevé précédemment, les projets d'agglomération ont pour objectif premier de contribuer à la mise en œuvre d'un développement coordonné des transports et de l'urbanisation. La question de la gestion des déchets dépasse la portée du PA2. Le projet de DCMI à Soyhières n'entre donc pas en conflit avec les objectifs du PA2 et est à régler sur la base des dispositions de la fiche 5.12.1 du plan directeur cantonal.
On ne peut pas faire une politique d'agglomération uniquement quand on a besoin des subventions de la Confédération et d'un autre côté, réaliser des projets qui vont à l'encontre de la politique définie en commun.	En ce qui concerne le point particulier de la charge de trafic des poids lourds, elle est à considérer comme faible du point de vue de la technique des transports (25 à 30 camions par jour soit environ 0.4% du trafic du tronçon Delémont-Soyhières et environ 0.6% du trafic du tronçon Soyhières-Laufon). S'il y a des difficultés du point de vue de la circulation sur ces tronçons, ce n'est pas le trafic lié à la décharge qui en est la cause. Par ailleurs, le nouveau projet ne va pas changer fondamentalement la situation du point de vue du trafic vu qu'une décharge existe déjà dans ce secteur et qu'il utilisera les mêmes réseaux routiers cantonaux.

sans traverser le village de Soyhières.

Enfin, entre Delémont et Soyhières, la mobilité douce bénéficie d'une liaison en site propre (mesure 10 du PA1) qui ne souffrira nullement du trafic sur la route cantonale H18 et de ses variations.

Le projet prévoit un développement fort dans le secteur « Sud des voies » de Delémont, ainsi qu'une éventuelle zone à bâtir dans le secteur « Hôpital ». Certaines communes devraient renoncer ou tout au moins limiter leurs zones de constructions et donc renoncer à de nouvelles rentrées fiscales. Afin d'éviter que la concurrence fiscale ne vienne compromettre ce projet, une réflexion devrait avoir lieu. Il faudrait alors envisager une forme de répartition des impôts entre les communes qui développent de nouvelles zones à bâtir et celles qui y renoncent, et ceci sans attendre la fusion des communes.

Le PA2 ne prévoit pas de développement au nord de l'hôpital. Il se penche avant tout sur l'avenir du territoire de confluence. Celui-ci doit faire l'objet de réflexions plus poussées (plan directeur localisé « Sud Gare » – mesure URBA 212b).

Les besoins en zone à bâtir destinée à l'habitat à l'horizon 2030 ont montré la nécessité d'étendre les zones à bâtir. Le type de logements, leur répartition dans l'agglomération reste ouverte et est apprécié par le SAT sur la base de la fiche 1.05 du plan directeur cantonal. Il a été admis pour l'instant que chaque commune devait pouvoir se développer (diversification de l'offre). La thématique du développement des zones à bâtir destinées à l'habitat est à affiner dans le cadre de l'élaboration d'un plan directeur régional (mesure URBA 213)

La question de la fiscalité dépasse le cadre du PA2 et des procédures d'aménagement du territoire.

Il manque un corridor vert entre Delémont et Courrendlin et entre Delémont et Courroux.

Compte tenu du contexte existant (milieu naturel, milieu bâti, réseaux routiers et ferroviaire), les transitions entre Delémont et Courrendlin et entre Delémont et Courroux n'ont pas la même importance que les principales transitions naturelles identifiées dans la partie « Conception directrice » du rapport. Cela ne signifie pas pour autant que d'autres corridors verts ne puissent être mis en place, notamment ceux précités.

Comme dans le cadre du plan directeur localisé intercommunal « Communauté Sud » qui précise la localisation et la destination d'un tel corridor, il s'agira d'apprécier lors de l'élaboration du plan directeur localisé « Sud Gare » (mesure URBA 212b) si la mise en place d'un corridor vert entre Delémont et Courrendlin et entre Delémont et Courroux se justifie et sous quelle forme.