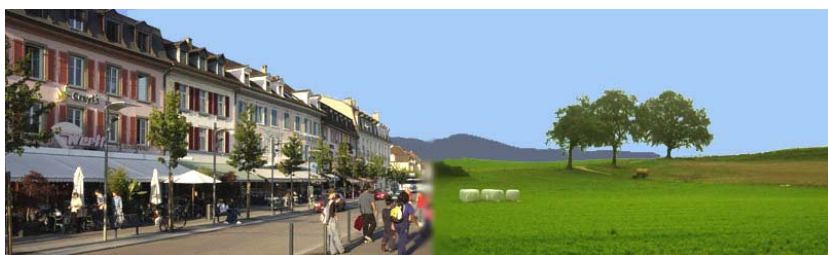


Projet d'agglomération de Delémont

« *Vivre la ville à la campagne* »

PROGRAMME D'AGGLOMERATION



Mandant

Agglomération de Delémont

République et Canton du Jura, par le Service de l'aménagement du territoire

Comité de pilotage

Gérard Métille, Conseiller communal de Courrendlin, Président dès mars 2007

Yann Barth, Maire de Courroux, Président (jusqu'au 31 janvier 2007)

Véronique Broglin, Conseillère communale de Courroux

Franz Caviezel, Conseiller communal de Develier

Marlène Chalverat, Conseillère communale de Reubevelier

Christophe Crétin, Conseiller communal de Courtételle (jusqu'au 31 janvier 2007)

Bertrand Wüthrich, Conseiller communal de Courtételle (dès février 2007)

Gilles Froidevaux, Maire de Delémont (jusqu'au 31 janvier 2007)

Michel Gury, Conseiller communal de Vicques

Catherine Humard, Conseillère communale de Châtillon

Dominique Schwimmer, Conseillère communale de Soyhières

Renée Sorg, Conseillère communale de Delémont (dès février 2007)

Martial Steulet, Conseiller communal de Rossemaison

Direction technique et de coordination

Dominique Nusbaumer, Chef du Service de l'aménagement du territoire, Direction

Antoine Voisard, Urbaniste, Service de l'aménagement du territoire

Melihate Hoxha, Secrétaire de direction, Service de l'aménagement du territoire

David Asséo, Délégué aux transports, Service des transports et de l'énergie

Eric Lorenzo, Ingénieur, Service des transports et de l'énergie

Hubert Jaquier, Urbaniste de la Ville de Delémont

Jean-Philippe Chollet, Chef du Service des ponts et chaussées

Pascal Guerry, Dessinateur, Service de l'aménagement du territoire

Carole Michelet, Géomaticienne, Service de l'aménagement du territoire

Antoine Seuret, Ingénieur, Service des ponts et chaussées

Denis Barthoulod, responsable des pistes cyclables, Service des ponts et chaussées

Communes associées

Joël Maitin, Maire de Corban (jusqu'au 28 février 2007)

Jean-Claude Joray, Conseiller communal de Corban (dès mars 2007)

Romain Beuret, Conseiller communal de Mervelier

Mandataire

Fred Wenger, Christoph von Fischer, Elise Ley, Urbaplan Lausanne

Philippe Gentizon, RR&A Genève

SOMMAIRE

1.	STRATEGIE "MOBILITE"	6
2.	STRATEGIE "URBANISATION"	8
3.	RECAPITULATIF DES INVESTISSEMENTS	10
4.	CRITERES D'EFFICACITE ET RAPPORT COUT-UTILITE	11
4.1	Amélioration de la qualité des systèmes de transport	11
4.1.1	Mobilités douces	11
4.1.2	Transports publics	12
4.1.3	Transports individuels motorisés	16
4.2	Encouragement de la densification urbaine	17
4.2.1	Plan directeur cantonal	17
4.2.2	Plan d'aménagement local de la Ville de Delémont	21
4.3	Augmentation de la sécurité du trafic	22
4.4	Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources	22

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 Tableau des concordances entre la charte d'agglomération et le plan directeur cantonal
- Annexe 2 Delémont : densification, redynamisation et amélioration de la qualité du centre urbain
- Annexe 3 Fiches de mesures d'infrastructure
- Annexe 4 Fiches de mesures d'aménagement

Le présent Programme d'agglomération établit une synthèse et une première évaluation du projet d'agglomération de Delémont, sur la base de la **stratégie d'agglomération** et des objectifs et principes de la **charte d'agglomération**. A ce titre, il s'adresse à l'ensemble des partenaires du projet d'agglomération et en particulier aux offices fédéraux chargés de l'évaluation du projet.

Les chapitres 1 et 2 résument les stratégies adoptées en termes de mobilité et d'urbanisation. Le chapitre 3 présente une vue d'ensemble des coûts d'investissements selon la nature des projets, les horizons de réalisation et les priorités. Le chapitre 4 comprend l'évaluation du programme d'agglomération selon les critères d'efficacité définis par la Confédération pour les projets d'agglomération pouvant obtenir un cofinancement du Fonds d'infrastructure. Un descriptif détaillé des mesures se trouve sur les fiches de mesures en annexe.

La figure 1 ci-après montre les relations entre les différents documents constituant le projet d'agglomération.

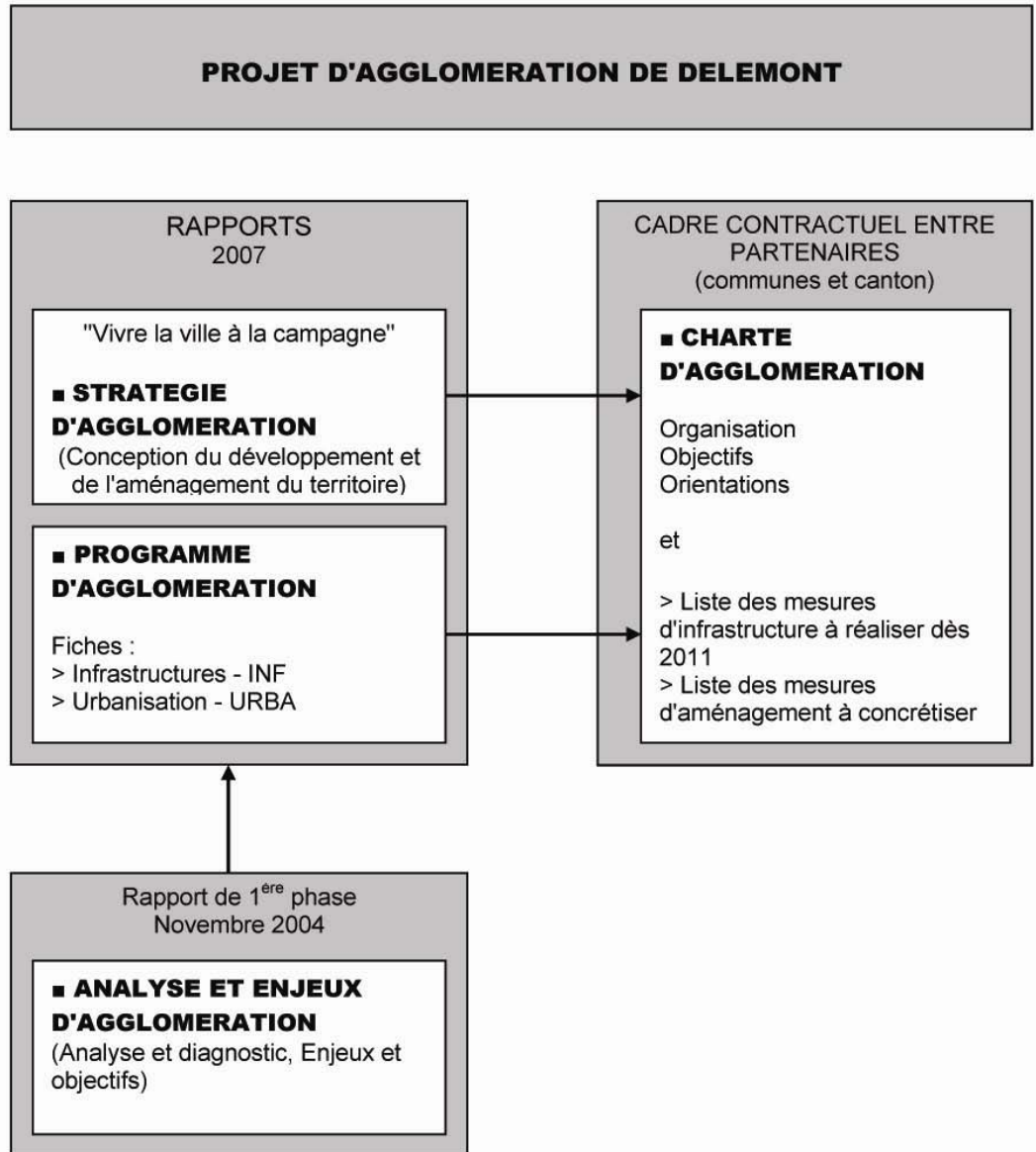
> Le rapport de 1^{ère} phase "**Analyse et Enjeux d'agglomération**" a été conçu en 2004. Il a été adopté par les communes en tant que rapport technique. Il a dès lors servi de base à un approfondissement politique du projet d'agglomération et à l'affinement des mesures.

> La "**Stratégie d'agglomération**" définit, sur la base du rapport précédent, le développement souhaité du territoire de l'agglomération. C'est en quelque sorte le développement et l'aménagement du territoire tels que voulus par les dix communes et le Canton au terme de deux ans de concertation et de coordination.

> Le présent document constitue le "**Programme d'agglomération**" au sens du droit fédéral.

> La "**Charte d'agglomération**" est l'acte contractuel entre les partenaires de l'agglomération que sont les communes et la République et Canton du Jura.

Figure 1 : Organisation des rapports constituant le projet d'agglomération



1. STRATEGIE "MOBILITE"

Conformément au diagnostic et aux objectifs du projet d'agglomération, le choix des mesures d'infrastructure retenues est basé sur la stratégie suivante :

L'agglomération de Delémont est d'une taille modeste et le développement de la population et des emplois est globalement faible. Bien qu'il entraînera à long terme des évolutions perceptibles et localement significatives sur le territoire, il n'y aura pas de changements importants de la structure territoriale qui justifieraient à elle seule des investissements très lourds dans les infrastructures de transport. Dès lors, il s'agit en priorité d'utiliser le potentiel des infrastructures existantes et de les valoriser par une politique d'urbanisation coordonnée.

Des améliorations de l'offre de transport actuelle sont cependant possibles et nécessaires pour favoriser le report modal en faveur des mobilités douces et des transports publics, pour protéger la population des nuisances excessives et pour améliorer la qualité de vie dans les centres de localité :

- > Le potentiel pour le développement des **mobilités douces** à l'intérieur de l'agglomération est très important, compte tenu des distances courtes et des très nombreux pendulaires intra agglomération. Dès lors, le renforcement des réseaux cyclables par l'aménagement d'itinéraires sécurisés et confortables est l'axe primordial du projet d'agglomération.
- > L'augmentation du niveau de desserte par les **transports publics** est indispensable pour offrir une alternative aux transports individuels. Toutefois, ni la densité urbaine actuelle ni son évolution future ne permettent une augmentation massive des prestations (masse critique). Ainsi, le projet d'agglomération vise l'optimisation et une augmentation ciblée de l'offre actuelle, aussi bien par bus et par rail. De plus, il s'agira d'améliorer l'image du réseau bus par l'attractivité et le confort des arrêts et des pôles d'échange.
- > L'accessibilité et les capacités du **réseau routier** ne constituent pas des problèmes majeurs qui pénaliseraient le développement de l'agglomération. Toutefois, des problèmes ponctuels existent notamment dans les carrefours à l'intérieur des localités ou pour l'accès aux zones d'activités. Le projet d'agglomération vise à fluidifier les carrefours en faveur des transports publics et à délester certains tronçons routiers en faveur de la qualité de vie et de la sécurité.

- > Bien que fondamentale, la problématique des **liaisons interagglomérations** (Bâle, Bienne, Belfort, La Chaux-de-Fonds) dépasse le cadre des projets d'agglomération tel qu'il a été défini par la Confédération. Les lacunes dans ce domaine doivent faire l'objet d'autres planifications et modes de financement de la Confédération (routes nationales, réseaux ferroviaires, politique régionale). Le projet d'agglomération tient cependant compte de ces projets et revendications pour s'inscrire dans un cadre cohérent.

2. STRATEGIE "URBANISATION"

Le projet d'agglomération s'insère dans un dispositif politique et de planification qui l'a en partie précédé et qui l'accompagne depuis 2003. Il fait partie des programmes gouvernementaux de législature 2003-2006 et 2007-2010. Le plan directeur cantonal a également intégré ce projet par des fiches spécifiques adoptées le 30 novembre 2005 par le Parlement et ratifiées le 28 septembre 2007 par le Conseil fédéral (Fiches 1.03.1 Projet d'agglomération de Delémont et 2.03 Réseaux de transports dans l'agglomération de Delémont).

Ainsi, l'élaboration concomitante du projet d'agglomération et du plan directeur cantonal assure la meilleure concordance dans les objectifs et les mesures de l'un et de l'autre (cf. tableau des concordances entre la charte d'agglomération et le plan directeur cantonal en annexe 1).

Globalement, l'agglomération de Delémont s'engage à assumer le rôle qui lui est dévolu par la planification directrice cantonale. Il s'agit pour elle d'être **"le point d'ancrage du canton dans le réseau des villes suisses"** (fiche 1.01, PA 6). En effet, le Canton du Jura « entend se positionner, dans un contexte de vive concurrence territoriale où les villes jouent un rôle capital pour capter les flux externes et tirer parti du dynamisme des régions urbaines voisines, notamment de la région bâloise, par le développement de complémentarités ». Le rôle particulier de Delémont et de son agglomération est de constituer "par sa position sur les réseaux de transports routier et ferroviaire", le point d'ancrage du Canton du Jura au réseau des villes suisses. L'attractivité du Canton du Jura doit s'appuyer sur la proximité de Delémont avec les grands centres urbains voisins ainsi que sur sa dynamique démographique et économique ».

Le programme gouvernemental de législature 2003 - 2006 exprimait la volonté de « créer des emplois, de développer des projets susceptibles d'accroître la qualité de vie, de privilégier la coopération avec l'espace rhéno, de mobiliser les énergies en vue de la réalisation de projets d'intérêt cantonal et de promouvoir les atouts spécifiques du canton». Ces objectifs sont repris sous une forme différente dans le programme gouvernemental 2007 – 2010.

L'agglomération de Delémont se situe au cœur de ce système de valeurs. L'enjeu pour l'agglomération de Delémont est de promouvoir le développement démographique et économique tout en assurant la cohérence et la durabilité de ces derniers. Le développement actuel comporte notamment le risque d'un étalement urbain sur une grande partie de la plaine de Delémont et une dispersion de la population dans des lieux éloignés du centre et des services.

Pour répondre à ces défis, la stratégie "**urbanisation**" entend agir sur :

- > **la densification du tissu bâti.** L'agglomération oriente son développement vers l'intérieur et localise les nouvelles zones à bâtir en tenant compte des équipements locaux et des arrêts des transports publics. Les communes de l'agglomération densifient en priorité les terrains situés à proximité des centres communaux. Elles s'engagent conjointement avec le canton à revitaliser les centres des localités comme lieux fédérateurs de la vie communale. A cet effet, elles élaborent et réalisent des projets de réaménagement des espaces publics comme lieux de rencontre, de modération du trafic motorisé au profit des déplacements à pied, à vélo et en transport public, ainsi que de réhabilitation des centres anciens, en fonction des particularités locales;
- > **la valorisation des arrêts des transports publics.** L'agglomération concentre l'urbanisation dans les zones bien desservies par les transports publics. Les communes de l'agglomération localisent les nouvelles zones à bâtir en tenant compte des équipements locaux et des arrêts des transports publics;
- > **la localisation des centres commerciaux.** L'agglomération veille à une offre commerciale suffisante et diversifiée qui permet de limiter les déplacements en voiture, en distinguant les besoins quotidiens et périodiques. Elle coordonne les nouvelles demandes d'implantation ou d'extension des centres commerciaux, en tenant compte des besoins locaux et régionaux, de la génération de trafic et des conditions d'accès multimodales des sites potentiels. Les communes de l'agglomération favorisent le maintien et le développement des services et des commerces de proximité, en fonction de leurs possibilités et des opportunités:
- > **le transfert progressif des transports motorisés individuels vers les transports publics et la mobilité douce.** L'agglomération, en collaboration avec le canton, assure une desserte de qualité de son territoire par les transports publics, en articulation avec le nœud ferroviaire de Delémont. Elle offre un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé, reliant les centralités, les quartiers résidentiels et d'activités et les équipements entre eux. Elle soutient l'information et la sensibilisation de la population, des écoles et des entreprises en faveur des déplacements à pied et à vélo.

3. RECAPITULATIF DES INVESTISSEMENTS

Le tableau ci-dessous récapitule le coût d'investissement des mesures d'infrastructures inscrites dans le Programme d'agglomération selon les informations disponibles à ce jour, selon la nature des mesures, l'horizon de réalisation et leur priorité.

Figure 1 : Tableau récapitulatif des investissements

Nature des mesures	Priorité	2007-2010		2011-2014		2015-2018		2019-2022	Total
		N° mesure	mio CHF	N° mesure	mio CHF	N° mesure	mio CHF	N°	mio CHF
Aménagements pour bus	A/B	54	(1.0)	1a, 7, 50, 51, 52, 53, 55	7.9				7.9
Pôle d'échange	C								
Aménagement ferroviaires	A/B			43, 44a	2.6	41, 44b	5.5		8.1
	C							42, [44b]	
Aménagements mobilités douces	A/B	23, 30, 35, 25, 9a/b	(4.7)	10, 12, 1b, 13, 36a, 27, 48	5.8	21, 39, 16a/b, 19	2.5		8.3
Stationnement vélo	C							2, 14a/b	
Centre-ville	A/B	29a	(0.3)	11, 20, 22, 29b, 31, 4a	10.8	26a/b, 47, 3, 4a, 28	22.8		33.6
Traversées de localité	C								
Aménagements routiers	A/B	40	(0.2)	36b, 4b/c	8.0	34, 4c, 56	16.0		24
Parkings	C							[4c]	
Total	A/B		(6.2)		35.1		46.8		81.9
	C								

Le projet d'agglomération comprend 38 mesures d'infrastructure de priorité A ou B pour un montant d'investissement total de 81.9 mio CHF. Pour la première tranche 2011-2014, l'investissement de 35.1 mio CHF est prévu.

4. CRITERES D'EFFICACITE ET RAPPORT COUT-UTILITE

Ci-après, le programme d'agglomération est sommairement évalué selon la grille d'évaluation de la Confédération pour les projets d'agglomération, en tenant compte des mesures prises récemment ou en cours ainsi que du rapport coût-utilité (mesures avec une priorité A ou B seulement).¹ Une évaluation spécifique à chaque mesure ou série de mesures figure sur les fiches correspondantes.

4.1 Amélioration de la qualité des systèmes de transport

4.1.1 Mobilités douces

Le programme d'agglomération comprend notamment des investissements pour des compléments ponctuels des itinéraires cyclables selon le plan cantonal sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC) adopté en 1994. Ces investissements sont répartis sur de nombreuses mesures (de petite et moyenne envergure). Depuis 2002, des aménagements pour un montant de 2.7 mio CHF ont été réalisés (crédit cadre de 6.5 mio CHF pour la réalisation des itinéraires cyclables prioritaires selon le PSIC, soit des investissements annuels de 0.4 à 0.5 mio CHF).

La Ville de Delémont dispose, depuis plusieurs années, d'un plan directeur de la modération qui a été révisé en 2003. Diverses interventions sont prévues à long terme afin de promouvoir une politique globale de la mobilité douce, au travers de mesures d'aménagement concrètes. L'inscription d'une partie de ces mesures dans le projet d'agglomération permettra une réalisation plus rapide et surtout mieux coordonnée avec les projets du canton et des autres communes.

Les mesures inscrites dans le programme d'agglomération permettront d'augmenter très significativement la qualité des déplacements non motorisés par un réseau de chemins cyclables continu, dense et attrayant, le raccourcissement et la sécurisation des parcours quotidiens. Leur inscription dans le projet d'agglomération permettra une réalisation accélérée du programme du PSIC.

Depuis quelques temps, plusieurs villages de l'agglomération delémontaine possèdent leurs lignes Pédibus : Courrendlin (4 lignes, 20 à 30 enfants), Courroux-Courcelon (3 lignes, environ 25 enfants), Courtételle (2 lignes, environ 20 enfants), Delémont (1 ligne, environ 11 enfants). Ainsi, près de 80 enfants se rendent chaque jour à l'école de cette façon astucieuse.

¹ Office fédéral du développement territorial, Projets d'agglomération, partie transports et organisation du territoire : critères d'appréciation, Manuel d'utilisation, Berne 6.2004.
Office fédéral du développement territorial, Concept d'examen et de cofinancement des projets d'agglomération, Version pour la consultation, Annexe 1.

L'itinéraire, l'horaire et les arrêts sont déterminés par les participants selon leurs besoins et dans un souci de sécurité. Les parents s'organisent pour conduire le Pédibus à tour de rôle. L'objectif ultime étant de permettre aux enfants de se rendre à l'école, seuls et à pied, en toute sécurité.

Dans le Canton du Jura, le projet est porté par Juragenda21 qui propose désormais un site Internet dédié au Pédibus (www.juragenda21.ch/pedibus). Ce site explique en détail le fonctionnement et les avantages du Pédibus. Il présente les lignes existantes et contient tous les documents nécessaires à la création d'une nouvelle ligne. Juragenda21 s'occupe également de coordonner la Journée internationale à pied à l'école et offre un soutien aux communes participantes.

4.1.2 Transports publics (TP)

Le projet du réseau de bus d'agglomération prévoit :

- la densification de l'offre sur les secteurs à fort potentiel et sur les axes actuellement saturés aux heures de pointe (certaines courses sont déjà actuellement doublées). Dans ces secteurs, le passage à la cadence 20 minutes est prévu, soit 3 relations/heure aux heures de pointe (Courtételle, Courroux, Vicques).
- pour les autres localités de la couronne de Delémont, un niveau d'offre de 2 bus/heure avec accès à toutes les correspondances en gare de Delémont (Courrendlin, Soyhières, Develier, Châtillon, Rossemaison).
- un système d'appoint, à la demande, assurant un service adapté sur les lignes où la cadence est interrompue aux heures creuses.

Sur Courtételle, le niveau d'offre à la cadence 20 minutes est atteinte en complétant la desserte ferroviaire à l'heure de pointe par une desserte d'appoint par bus (2 trains et 1 bus par heure).

Le développement de l'offre est particulièrement marqué à l'heure de pointe concernant l'accessibilité de la zone industrielle de Delémont (La Communance). Les liaisons diamétrales sont préférées dans la mesure du possible pour éviter les transbordements et augmenter l'attractivité de l'offre pour les relations internes à l'agglomération (Courtételle – La Communance – Vieille Ville ou Val-Terbi – Gare – La Communance par exemple).

Les deux cartes suivantes illustrent, d'une part :

- les fréquences journalières des passages de bus/cars aux différents arrêts des transports publics (sans la gare CFF de Delémont), les cercles étant proportionnels aux nombres de départs;

d'autre part :

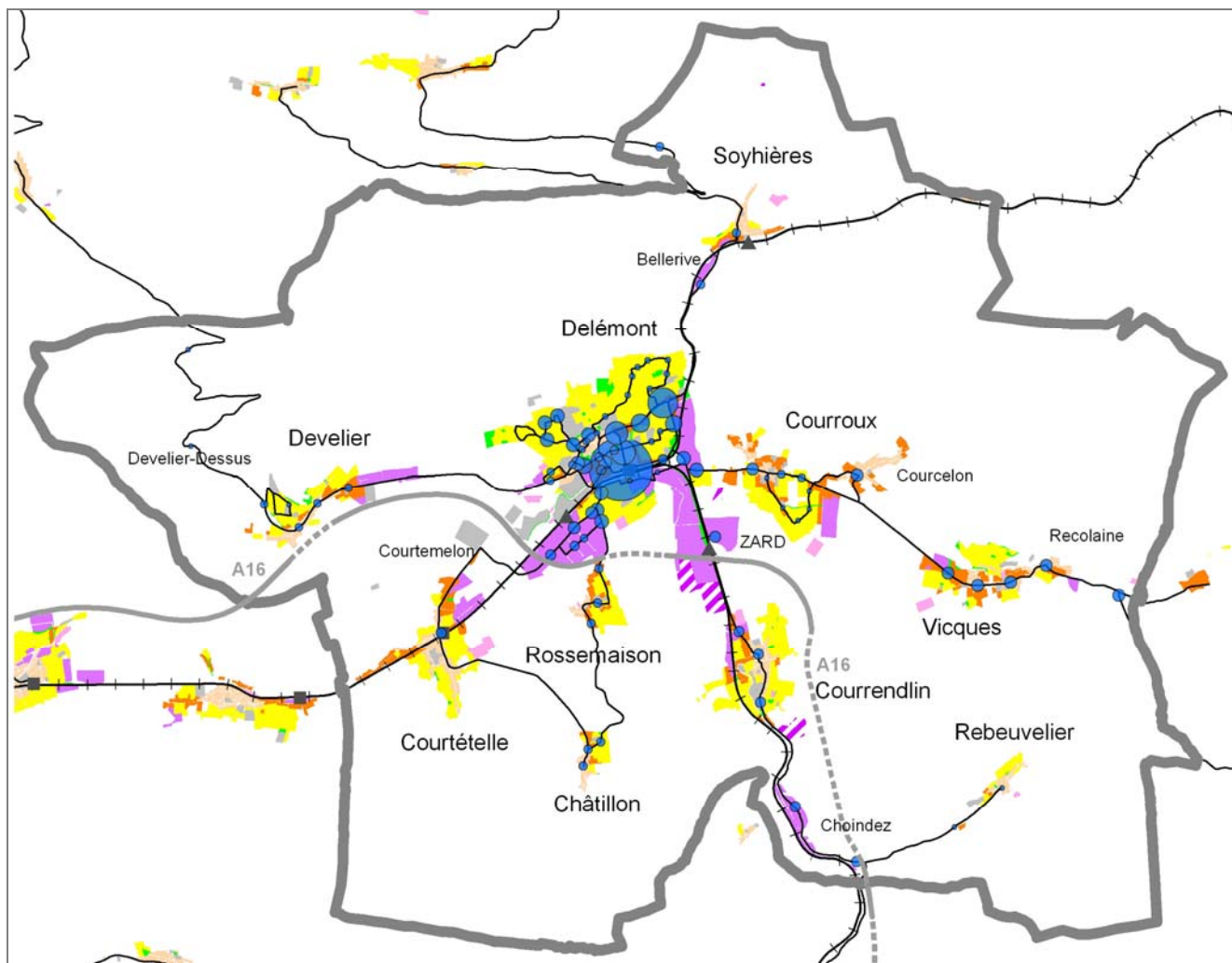
- les niveaux de desserte et les rayons schématiques d'incidence, de 300 m pour le niveau 1 qui est généralement en site urbain, relativement dense, et 250 m pour les niveaux 2 et 3 en zone rurale ou relativement peu dense.

Niveau 1 : Au moins 3 courses/heure aux heures de pointe et 2 courses/heure aux heures creuses (> 40 paires de courses).

Niveau 2 : Au moins 2 courses/heure aux heures de pointe et 1 courses/heure ou Publicar aux heures creuses (> 20 paires de courses).

Niveau 3 : Au moins 1 courses/heure aux heures de pointe (> 8 paires de courses).

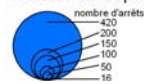
Tableau 3 : Fréquences journalières des arrêts TP (projet septembre 2007)



Légende

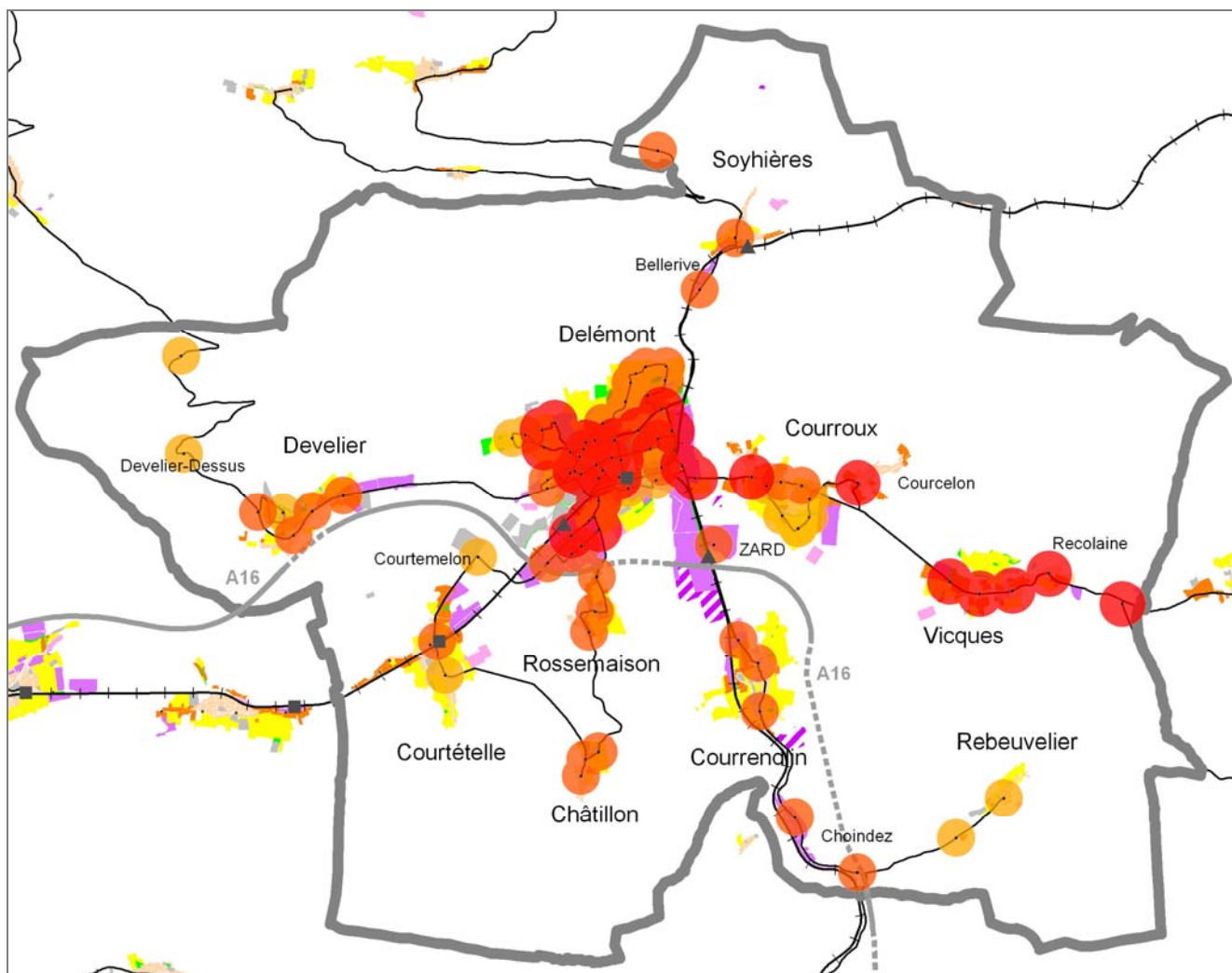
-  agglomération de Delemont
-  Arrêts TP
-  Gare CFF
-  Projet
-  CFF
-  Car postal
-  Transports urbains Delémontains

Echelle des arrêts TP : nombre de départs



-  Zone centre
-  Zone mixte
-  Zone d'habitation
-  Zone d'activités
-  Zone d'utilité publique
-  Zone de sport et de loisirs
-  Zone de camping
-  Zone verte
-  Zone d'extraction de matériaux

Tableau 4 : Niveaux de desserte et rayons d'incidence



Légende

Arrêts TP

- Gare CFF
- ▲ Projet
- Niveau 1 (r : 300m)
- Niveau 2 (r : 250m)
- Niveau 3 (r : 250m)

- ▭ agglomération de Delémont
- +— CFF
- Car postal
- Transports urbains Delémontains

- Zone centre
- Zone mixte
- Zone d'habitation
- Zone d'activités
- Zone d'utilité publique
- Zone de sport et de loisirs
- Zone de camping
- Zone verte
- Zone d'extraction de matériaux

Les mesures en faveur des transports publics portent sur l'amélioration des infrastructures existantes et les conditions d'exploitation afin d'assurer l'attractivité et la qualité du service, sur la base de plusieurs mesures de faible envergure. Il s'agit notamment de la réduction du temps moyen de parcours en bus, l'amélioration de la stabilité des horaires, l'attractivité des arrêts et les systèmes d'information des usagers ainsi que l'intermodalité bus-train-vélo à la gare routière de Delémont. Ces mesures poursuivent les investissements récents pour la gare de Delémont et le réaménagement de sa place.

Les mesures prévues au titre du projet d'agglomération intègrent les Transports Urbains Delémontains (TUD), aussi bien en ce qui concerne l'amélioration des infrastructures que l'exploitation. Une planification mieux coordonnée des réseaux urbains et régionaux est ainsi prévue : elle permettra d'obtenir de meilleurs résultats et une plus grande efficacité.

Des mesures plus conséquentes (aménagement de nouveaux arrêts CFF et passage cyclable inférieur, soit 10 mio CHF) sont à ce stade retenues avec une priorité C parce que le rapport coût-utilité est pour l'instant difficile à évaluer avec pertinence.

4.1.3 Transports individuels motorisés

Les aménagements routiers comprennent notamment l'aménagement des parkings "périphériques" du centre-ville de Delémont, afin de rendre possible sa piétonisation (zones 20). Cette politique a été initiée par le plan directeur communal de 1998 et a déjà abouti à l'aménagement de deux parkings périphériques et à la réalisation de la route de distribution urbaine (RDU) en 1999.

L'aménagement de l'accès Ouest à la principale zone d'activités de l'agglomération (La Communance) est nécessaire pour la raccorder directement au réseau autoroutier sans passer par le centre-ville. Cette mesure participe par ailleurs à l'assainissement du bruit selon l'OPB et permet de raccourcir le parcours en bus (8 mio CHF). Elle complète ainsi le réseau régional et national mis en place successivement par la RDU Sud de Delémont, l'autoroute A16 et le projet de H18.

4.2 Encouragement de la densification urbaine

Le développement vers l'intérieur, notamment la valorisation des friches du centre de Delémont et la réhabilitation des centres de localité directement desservies par les transports publics et proches des équipements, est fortement favorisé par la requalification du centre gare et de la Vieille Ville de Delémont ainsi que des traversées de localité des communes. En effet, l'attractivité de ces lieux est aujourd'hui fortement diminuée par un aménagement "pour" la voiture. Mais les projets de routes nationales en cours (A16, H18) permettront de très fortement baisser le trafic de transit et donc de revaloriser les centres de localité pour l'habitat et ainsi limiter les extensions à la périphérie des villages. Ces mesures sont d'autant plus importantes que le développement démographique de l'agglomération de Delémont est fortement lié à la qualité de vie "à la campagne".

Par ailleurs, la mise à disposition d'un réseau attractif d'itinéraires cyclables de loisirs et de randonnée pédestre contribue à la sensibilisation pour la valeur de l'environnement non bâti des zones urbanisées et donc à sa préservation.

4.2.1 Plan directeur cantonal

Les buts poursuivis et les mesures proposées correspondent en tout point aux exigences des principes d'aménagement (PA) contenus dans les différentes fiches du plan directeur cantonal. Cela ressort des considérations ci-après et concerne les domaines suivants :

- > **la densification du tissu bâti**, comprenant la réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens (ISOS A et B). Le plan directeur exige que "le développement de l'urbanisation soit orienté vers l'intérieur des secteurs déjà largement bâtis en encourageant l'utilisation des réserves existantes, la densification, la mixité des zones, la rénovation et la réaffectation des bâtiments existants. Ce développement vers l'intérieur permet de préserver l'identité des localités en maintenant des structures relativement compactes et en évitant un développement de l'urbanisation en tâche d'huile" (Fiche 1.01 PA 6). Ce principe trouve ses éléments de concrétisation dans les fiches 1.05 Dimensionnement des zones à bâtir destinées à l'habitat, 1.07 Zones d'activités communales et intercommunales, et 1.11 Réhabilitation de l'habitat ancien.

Pour l'agglomération spécifiquement, la fiche 1.03.1 précise qu'en "matière d'urbanisation, il convient de valoriser en priorité les terrains libres (à proximité des centres et ceux qui sont bien desservis par les transports publics) et de préserver les caractéristiques paysagères par des coupures vertes".

Le projet d'agglomération répond à ces exigences.

- > **la valorisation des arrêts des transports publics.** Le plan directeur demande un "renforcement de l'urbanisation sur les axes et les centres offrant la meilleure accessibilité, en particulier par les transports publics" (Fiche 1.01, PA 3). Ce principe trouve ses éléments de concrétisation dans les fiches 1.05 Dimensionnement des zones à bâtir destinées à l'habitat, 1.07 Zones d'activités communales et intercommunales, 1.08 Centres commerciaux, 1.09 Constructions et installations publiques, et 2.03 Réseau de transports dans l'agglomération de Delémont.

Pour l'agglomération spécifiquement, la fiche 1.03.1 précise que "les mesures de planification des transports doivent prendre en compte le trafic individuel motorisé, les transports publics et la mobilité douce et être coordonnées avec les mesures à prendre en matière d'aménagement du territoire", "de limiter les déplacements inutiles tout en tirant profit de l'accessibilité autoroutière et ferroviaire", et de "valoriser en priorité les terrains libres à proximité des centres et ceux qui sont bien desservis par les transports en commun".

Le projet d'agglomération répond à ces exigences.

- > **la localisation des centres commerciaux** dans les centres urbains ou proches des arrêts des transports publics performants. La fiche 1.08 Centres commerciaux fixe une localisation "à l'intérieur du tissu urbanisé dans les zones centres ou mixtes tout en tirant parti des friches urbaines". Cette problématique concerne en premier lieu la commune de Delémont, laquelle a fixé ces exigences dans sa réglementation et l'applique avec succès.

Pour l'agglomération spécifiquement, la fiche 1.03.1 précise qu'il faut "orienter les constructions avec le but d'assurer durablement l'attractivité du centre-ville et des centres communaux".

Le projet d'agglomération répond à ces exigences.

> **le transfert progressif des transports motorisés individuels vers les transports publics et la mobilité douce.** Cette disposition ressort explicitement de l'arrêté du Parlement du 22 mai 2002 concernant la Conception directrice de l'aménagement cantonal. Elle se concrétise dans de nombreuses fiches du plan directeur cantonal, en particulier dans les fiches 1.01 Développement de l'urbanisation, 1.05 Dimensionnement des zones à bâtir destinées à l'habitat, 1.08 Centres commerciaux, 1.09 Constructions et installations publiques, 1.12 Espaces publics, 2.03 Réseau de transports dans l'agglomération de Delémont, 2.07 Itinéraires cyclables, et 2.08 Chemins pour piétons.

Pour l'agglomération spécifiquement, la fiche 2.02 fixe des cadences minimales qu'il convient d'atteindre selon la hiérarchie des centres, selon les types de déplacements et en fonction des périodes de la journée et de la semaine.

Le projet d'agglomération répond à ces exigences.

Le "tableau des concordances entre la charte d'agglomération et le plan directeur cantonal" (annexe 1) met en évidence, pour les quatorze thèmes contenus dans la charte, les correspondances aux exigences du plan directeur cantonal. Il en résulte, dans le domaine de l'aménagement du territoire, qu'à l'exception de la concentration de l'urbanisation dans l'espace central de l'agglomération (plaine) et de l'élaboration d'un concept d'aménagement du paysage, non explicitement abordés, tous les autres domaines sont couverts par les principes d'aménagement, à valeur contraignante, du plan directeur cantonal. Les domaines non couverts par le plan directeur relèvent d'engagements particuliers de collaborations intercommunales.

Dès lors, le plan directeur cantonal ne doit pas être modifié, si ce n'est par l'actualisation des deux fiches spécifiques au projet d'agglomération (1.03.1 et 2.03).

Les mandats généraux et particuliers du canton envers les communes sont clairement établis par les principes d'aménagement (PA) du plan directeur cantonal et s'intègrent déjà par anticipation depuis 2002 dans les révisions des plans d'aménagement locaux.

Pour les dix communes de l'agglomération, la situation est la suivante :

Figure 5 : Etat des plans d'aménagement locaux

Commune	Entrée en vigueur du plan	Perspectives	Remarques relatives aux mesures d'aménagement
Delémont	1998	Révision partielle dès 2009 - 2010	La réglementation communale intègre l'ensemble des mesures préconisées
Courrendlin	2001	Révision partielle en cours	Intégration des mesures en cours
Courroux	1997	Révision partielle envisagée à court terme	Les mesures préconisées pourront être intégrées à la révision
Courtételle	2001	-	Pas de contre-indication aux mesures préconisées
Develier	1992	Nécessité d'engager une révision	Les mesures préconisées pourront être intégrées à la révision
Rossemaison	2003	-	La réglementation communale intègre les mesures préconisées
Soyhières	1994	Révision en cours	Les mesures préconisées pourront être intégrées à la révision
Rebeuvelier	1999	-	Pas de contre-indications aux mesures préconisées
Châtillon	2000	Révision partielle en cours	La réglementation communale intègre les mesures préconisées
Vicques	2003	-	La réglementation communale intègre les mesures préconisées

L'ensemble de ces mesures combinées entre elles et harmonisées doit conduire à une organisation plus rationnelle et plus durable du territoire au sein de l'agglomération et au-delà.

Les thèmes retenus par le projet d'agglomération de Delémont qui relèvent de l'occupation du sol, soit : densification du tissu bâti, réhabilitation de l'habitat dans les centres, développement vers l'intérieur, localisation des centres commerciaux, densification des arrêts de transports publics, aménagement de coupures vertes et lutte contre l'étalement urbain sont étroitement liés à la mise en œuvre des thèmes suivants également retenus par le projet d'agglomération : valorisation des arrêts des transports publics, augmentation des cadences et transfert progressif des transports motorisés individuels vers les transports publics et la mobilité douce. C'est par la mise en œuvre conjointe des mesures d'infrastructure et d'aménagement que l'organisation urbaine deviendra efficiente.

Ainsi que cela a été relevé ci-dessus, les thèmes relevant de l'occupation du sol font déjà l'objet d'exigences sous la forme de principes d'aménagement (PA) du plan directeur cantonal. Il convient cependant de préciser quelles sont les mesures à prendre pour :

- a) les secteurs à densifier qui sont particulièrement bien desservis par les transports publics;
- b) l'aménagement de coupures vertes entre les localités;
- c) le renforcement des pôles commerciaux et d'équipements publics.

Les fiches URBA traitent de ces domaines.

4.2.2 Plan d'aménagement local de la Ville de Delémont

Déjà dans le cadre de la révision du plan d'aménagement local (PAL) de la Ville de Delémont (engagée en 1991), un des enjeux majeurs était de mettre en place une nouvelle politique et des instruments efficaces permettant d'assurer une meilleure gestion des terrains disponibles, en particulier ceux offrant des opportunités de développement au centre-ville, entre les deux pôles principaux de Delémont : la Gare et la Vieille Ville (élaboration de plans par flot et de cahiers des charges dont les règles principales ont été légalisées dans le nouveau plan de zones et le règlement communal sur les constructions, rendant ainsi superflue la procédure compliquée du plan spécial dans la plupart des cas). L'application conséquente et proactive de cette politique a été récompensée par le prix Wakker et le prix ASPAN 2007. L'annexe 2 explicite les mesures réglementaires et de planifications prises par la Ville de Delémont et dont les effets sont tangibles aujourd'hui.

4.3 Augmentation de la sécurité du trafic

L'ensemble des mesures d'aménagement d'itinéraires cyclables contribue directement à la sécurité des déplacements à pied et en vélo. Il en est de même pour le réaménagement de la gare routière et des traversées de localité (cf. ci-dessus).

4.4 Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources

Compte tenu de la stratégie générale adoptée, l'ensemble des mesures contribue, soit à l'augmentation de la part modale des transports publics et des mobilités douces, notamment du vélo, soit à l'assainissement du bruit et à l'amélioration de la qualité de l'air, notamment dans le centre de Delémont et le long des routes principales. Le projet d'agglomération contribue ainsi à la diminution des nuisances liées au trafic automobile et à une utilisation économique des ressources.

LISTE DES ANNEXES

- 1 Tableau des concordances entre la charte d'agglomération et le plan directeur cantonal
 - 2 Delémont : densification, redynamisation et amélioration de la qualité du centre urbain
 - 3 Fiches de mesures d'infrastructure
 - 4 Fiches de mesures d'aménagement
-