Assemblées communales d'information 2008

25 février Rossemaison

26 février Vicques

28 février Rebeuvelier

3 mars Courrendlin

6 mars Soyhières

19 mars Courtételle

7 avril Châtillon

8 avril Courroux

14 avril Develier

28 avril Delémont (Conseil de ville)

Document complet

Introduction

Châtillon, Courroux, Courrendlin, Courtételle, Delémont, Develier, Rebeuvelier, Rossemaison, Soyhières et Vicques, (24'000 habitants), ainsi que le Canton du Jura, ont décidé de relever le défi de l'avènement d'une véritable agglomération delémontaine.

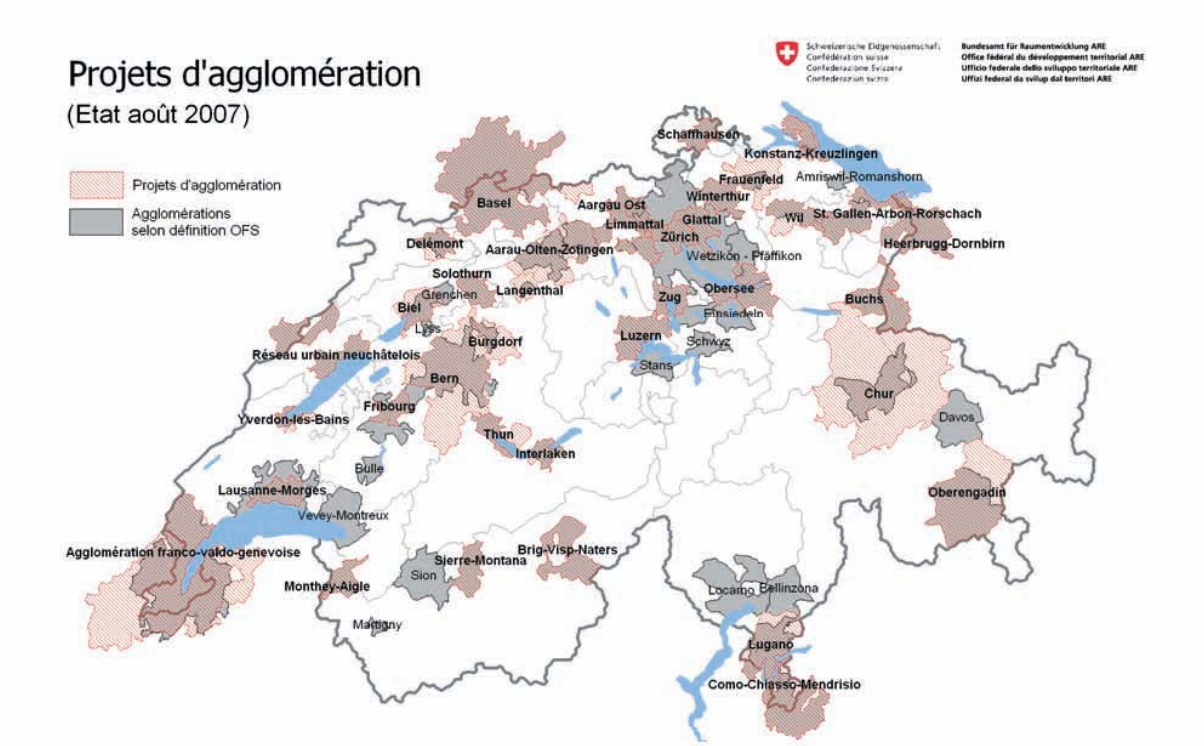
Qu'est-ce que ça veut dire?

Le plan de l'exposé sera le suivant.

1. Politique fédérale
2. Politique cantonale
3. Projet « Transports et mobilité »
4. Projet institutionnel
5. Priorités sectorielles
6. Zone d'activité régionale (ZARD)

Chapitre 1. Politique fédérale

La politique fédérale des agglomérations en Suisse se fonde sur l'article 50 de la constitution fédérale et sur la loi du 6 octobre 2006 sur le fonds d'infrastructure. Elle concerne cinquante agglomérations en Suisse, dont celle de Delémont, une des plus petites d'ailleurs. Toutes ne se sont toutefois pas organisées en vue d'un projet d'agglomération, d'où les couleurs différentes dans l'image.



Le but de la politique fédérale des agglomérations est de garantir une vision globale du développement durable de l'agglomération et de constituer une plate-forme pour la collaboration dans l'agglomération. La Confédération a fondé cette politique sur la promotion du développement durable et a défini trois objectifs principaux :

- assurer l'attractivité économique des zones urbaines et une qualité de vie élevée à ses habitants;

- maintenir un réseau polycentrique de villes et d'agglomérations grandes, moyennes et petites aux fonctions diverses travaillant en complémentarité dans un esprit de coopération;

- limiter l'extension spatiale des zones urbaines en favorisant le développement vers l'intérieur en vue notamment d'une organisation rationnelle des infrastructures.

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructure est en vigueur depuis 2008. Le montant à disposition est de 3,44 milliards de francs. Au plus tard dans deux ans, soit en 2009, le Conseil fédéral soumettra au Parlement un "Programme de cofinancement des projets d'agglomération". Les premières aides financières pourront être versées dès 2011.

Chaque projet d'agglomération recevra une enveloppe financière pour quatre ans. L'aide financière s'élèvera au maximum à 50 % des coûts imputables.

Les mesures doivent être prêtes à être réalisées et leur financement devra être garanti au moment de conclure la convention de financement.

L'examen des projets par la Confédération est basé sur la coordination entre le développement de l'urbanisation et la planification globale des transports, de même qu'avec le plan directeur cantonal. L'évaluation portera sur le respect des objectifs rappelés plus haut.

Chaque agglomération est différente et possède ses caractéristiques propres, les petites agglomérations ont d'autres problèmes de transports que les grandes agglomérations et les solutions varient en conséquence.

Chapitre 2. Politique cantonale

Le plan directeur cantonal rappelle que 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 par le développement de complémentarités* ». Il a mis en exergue le rôle particulier de Delémont, soit : « *Par sa position sur les réseaux de transports routier et ferroviaire, Delémont constitue 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* ».

L'implication du canton est déterminée à partir des risques, des opportunités et des enjeux.

Le risque est que les infrastructures dans une ville sans projet de développement et sans projet de territoire la drainent et peuvent la vider, avec pour conséquence d'accentuer encore la dépendance de notre canton vis-à-vis de l'extérieur.

L'opportunité est donc la responsabilité de l'agglomération de Delémont envers la communauté cantonale. Elle se doit d'assumer ce rôle.

Par conséquent, le véritable enjeu est donc de réussir simultanément les infrastructures et le développement : c'est quand l'un va avec l'autre que l'efficacité est la plus grande. Ainsi, le projet d'agglomération de Delémont est une manière de prendre les choses en main. L'alliance des dix communes, du canton et de la Confédération autour d'un projet commun de développement durable est une réponse aux préoccupations actuelles, aux besoins de la société et aux interrogations sur l'avenir du canton dans son ensemble.

Le Gouvernement jurassien entend bien soutenir le projet d'agglomération comme il l'a mentionné dans son programme de législature. Il a donc approuvé le projet d'agglomération de Delémont.

Il s'engage à soutenir la réalisation des mesures d'infrastructures, dans la mesure des moyens qui lui seront octroyés et à promouvoir les buts et orientations.

Concrètement, il s'agira de mettre en œuvre les mesures d'aménagement du territoire.

On rappellera encore que le canton, par son Service de l'aménagement du territoire, a été l'initiateur et le porteur du projet, avec un engagement fort et sans faille. C'est lui qui va assurer à l'avenir notamment le suivi du Projet d'agglomération et la coordination avec la Confédération.

Chapitre 3. Projet « Transports et mobilité »

Voici donc le projet accepté par le canton et les 10 conseils communaux, annoncé à la Confédération en décembre 2007. Il s'agit de la partie la plus concrète du projet d'agglomération.

Tout d'abord un petit historique. Le "Projet d'agglomération de Delémont" a été lancé en 2003 par l'élaboration d'un premier rapport qui mettait en évidence les potentiels et les besoins en matière de mobilités douces, transports publics, transports individuels motorisés et aménagement du territoire.

Pour rappel, les mobilités douces sont les transports qui ne génèrent pas de nuisances : principalement le vélo et la marche.

A fin 2003, le Gouvernement a donné son feu vert et libéré le crédit nécessaire aux premières études. Les communes ont participé également au financement.

Le rapport de conception globale des transports a été réalisé en 2004.

Le Rapport final a été approuvé par les communes et le canton, puis transmis à la Confédération en 2005. Plusieurs ateliers publics d'information et de sensibilisation ont été organisés autour des thématiques.

Le Groupe "Institutions" a été constitué en 2005 afin de définir la forme institutionnelle de l'agglomération.

Au printemps 2006, une convention de collaboration a été signée par les communes de l'agglomération dans le but d'œuvrer ensemble et de se donner les moyens techniques, financiers, administratifs et politiques de fonctionner.

Depuis l'été 2006, les 10 communes, le canton et le bureau Urbaplan ont élaboré le projet d'agglomération et la charte qui ont été acceptés à fin 2007.

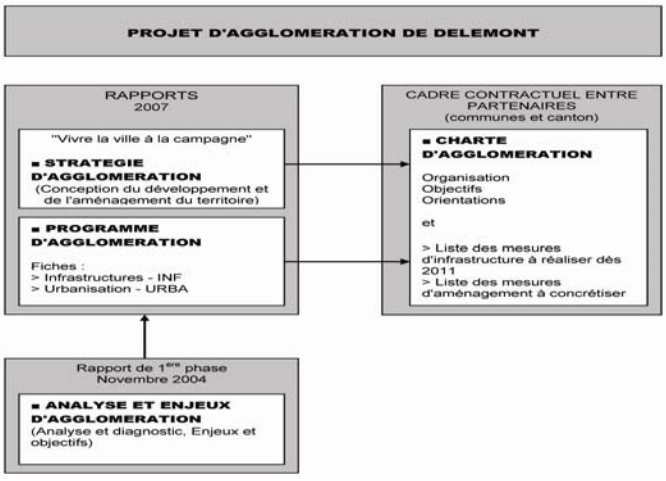
« Vivre la ville à la campagne »

Le projet d'agglomération porte un nom : « Vivre la ville à la campagne ». L'agglomération est dotée d'un logo et d'un site internet (www.jura.ch/agglo) où l'on peut télécharger tous les documents. Ces documents sont également disponibles au secrétariat communal qui vous les imprimera si vous n'avez pas internet.

agglomération de Delémont

Le logo a été élaboré par le comité de pilotage. Il comporte les couleurs de la Suisse et du Jura. La sphère représente l'agglomération, avec toutefois une ouverture sur l'extérieur, symbolisant l'esprit d'échange et de partenariat.

Le projet est composé de 4 documents que vous pouvez télécharger sur internet ou demander au secrétariat communal. Quelques exemplaires sont disponibles ce soir.

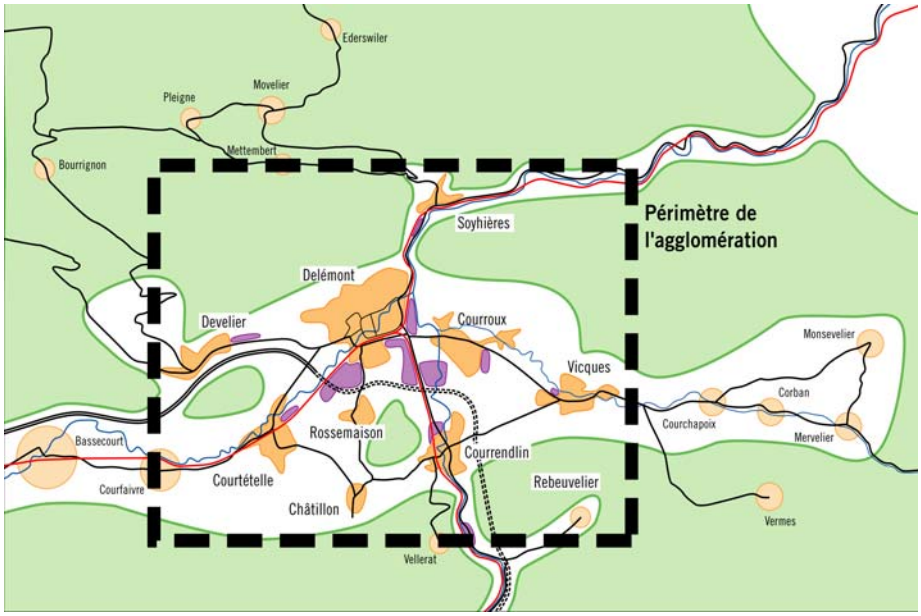


En bas, l'analyse et enjeux d'agglomération (2004) dresse l'analyse de la situation, établit le diagnostic, met en évidence les enjeux et détermine les objectifs à poursuivre. Il a servi de base.

En haut, la stratégie d'agglomération exprime le développement souhaité par les dix communes et le canton au terme de deux ans de concertation et de coordination.

Le programme d'agglomération contient les mesures à prendre dans les domaines des infrastructures et de l'urbanisation. Il fixe les priorités et horizons de réalisation, les coûts d'investissements et leurs répartitions entres les différents acteurs.

A droite, la charte d'agglomération est l'engagement des partenaires de l'agglomération. Elle définit les actions communes orientées sur la problématique de la coordination entre urbanisation et transports. La charte sera présentée tout à l'heure.



10 communes ont choisi de participer à l'aventure. 7 par la définition fédérale de 2000, basée sur des critères statistiques, plus 3 (Châtillon, Courtételle et Rebeuvelier) par choix politique, plus tard.

La stratégie « Vivre la ville à la campagne » peut se résumer comme suit :

L'atout de l'agglomération de Delémont est son cadre de vie caractérisé par la proximité entre la ville et la campagne :

Le premier enjeu réside dans sa capacité à rester ville en renforçant ses fonctions urbaines, ses équipements et ses services régionaux.

Le deuxième enjeu réside dans sa capacité à rester campagne, soit de préserver et valoriser son paysage et son patrimoine tout en y intégrant le développement futur.

Le "Projet d'agglomération de Delémont" entend regrouper les acteurs d'un même espace fonctionnel autour d'une vision commune du développement territorial durable souhaité.

L'agglomération de Delémont oriente son développement selon les principes de la durabilité, soit l'efficacité économique, la solidarité sociale et la responsabilité environnementale.

Ses objectifs sont de préserver la qualité de vie de l'agglomération, d'affirmer la position de Delémont en tant que point d'ancrage du Canton du Jura au réseau des villes suisses, de renforcer l'attractivité extérieure de l'agglomération afin de dynamiser le développement de la région et de mettre en valeur les atouts de la région et favoriser les échanges.

Aujourd'hui, aménager un territoire ne suffit plus ; il faut développer la compétitivité et l'attractivité de chaque territoire. Cela signifie coopérer en regardant ensemble comment se répartir les tâches en matière d'aménagement du territoire selon une vision partagée de l'avenir.

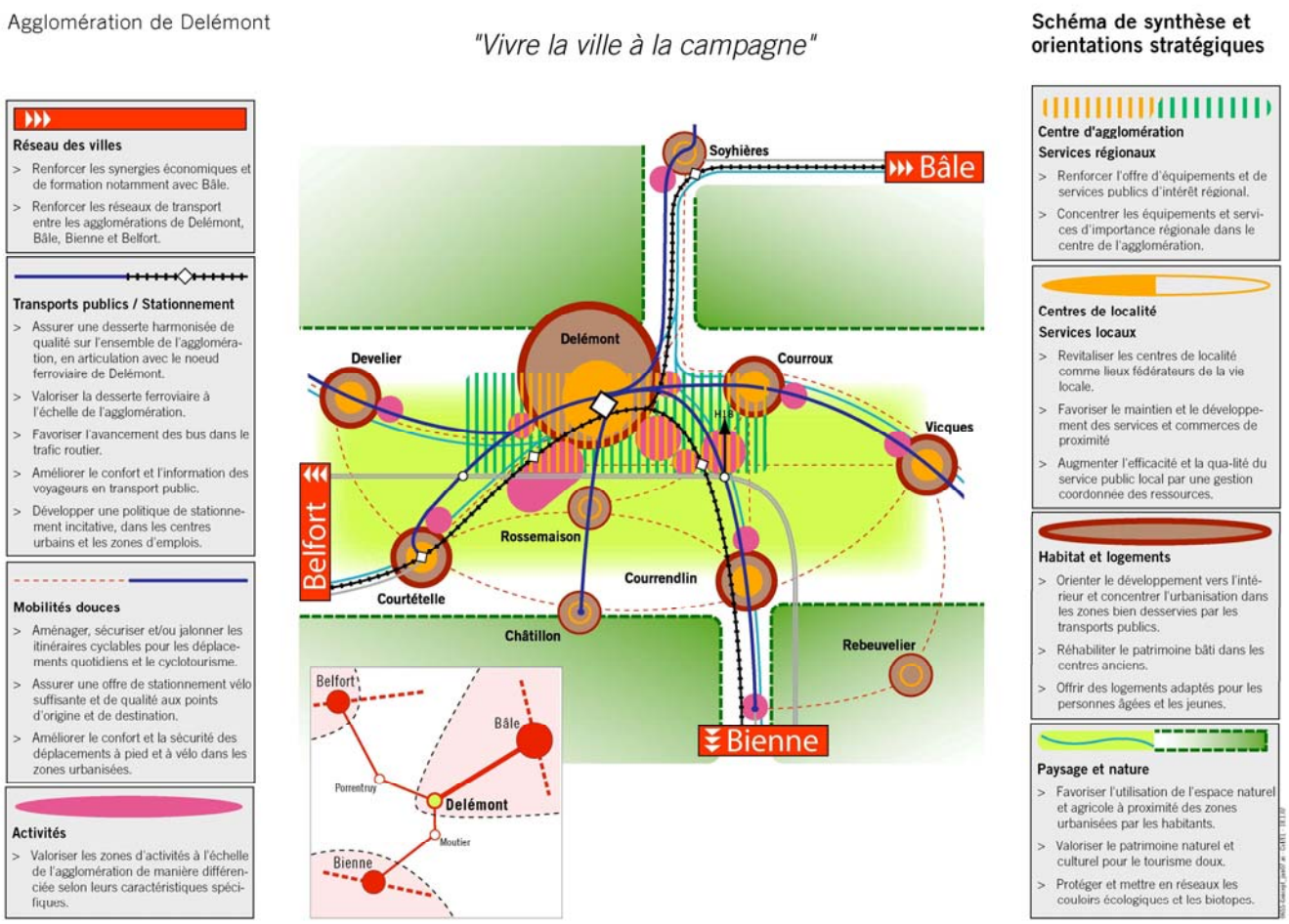
Voici un schéma de synthèse des 7 orientations stratégiques. Nous n'allons pas le parcourir en détail si vous le voulez bien.

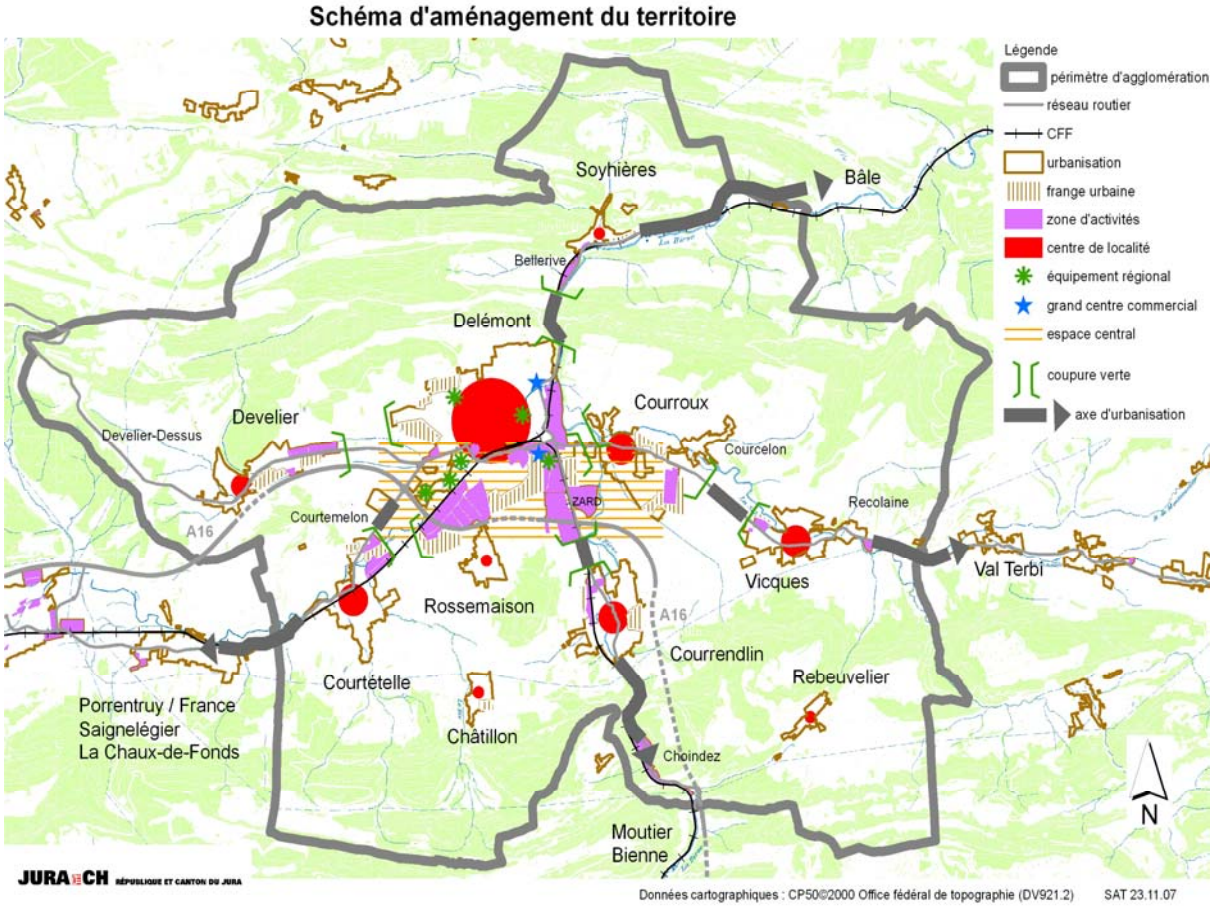
En résumé, les domaines suivants ont été traités :

- le réseau des villes, les fonctions de centre et de réseau.
- les transports publics et le stationnement
- les mobilités douces (la marche à pied et le vélo)
- les activités économiques et les emplois
- les services (offre commerciale, services publics)

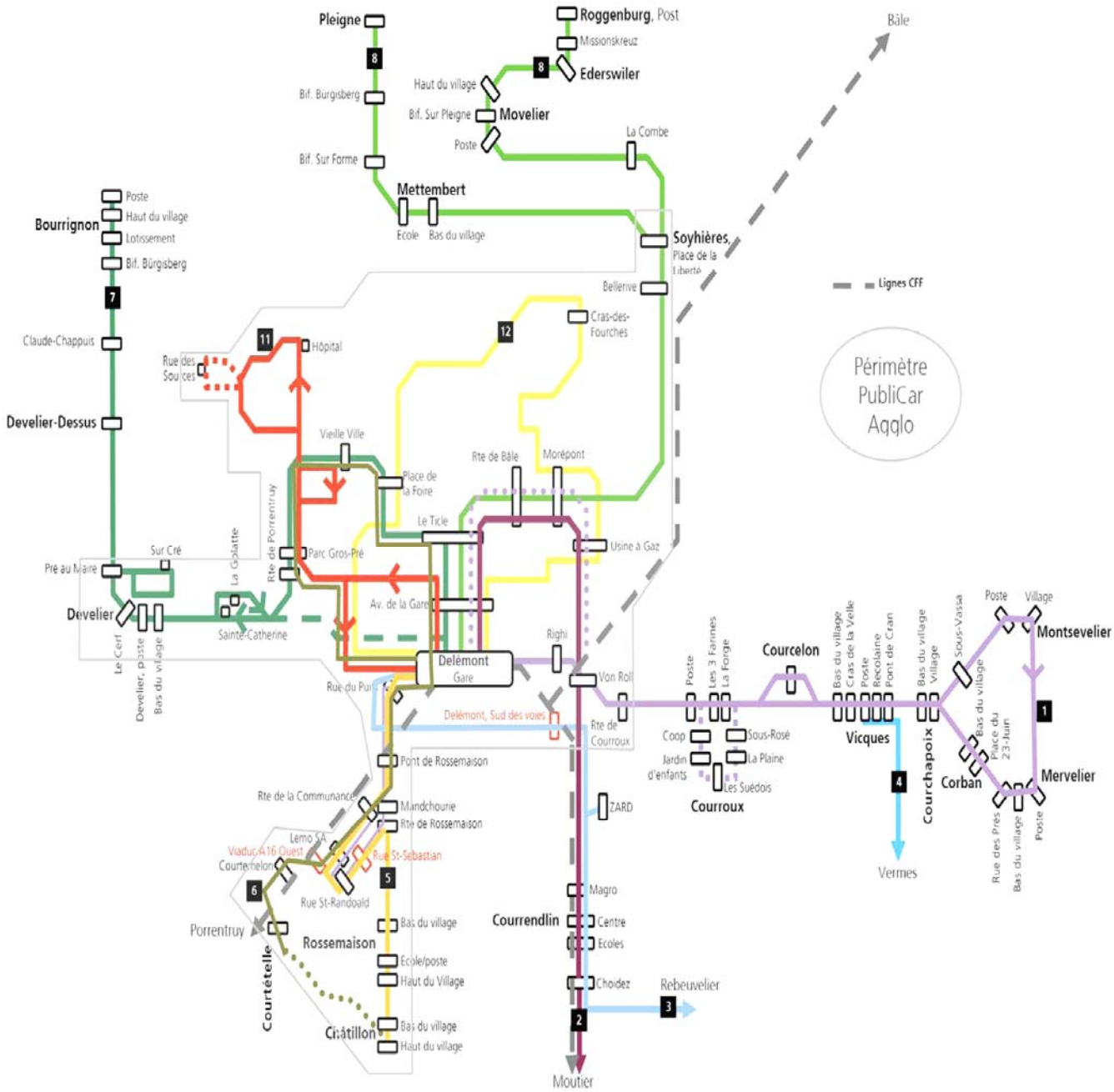
- l'habitat et le logement
- le paysage et la nature (patrimoine)

Les documents comprennent de nombreux graphiques et tableaux, comme celui-ci qui est un tableau de synthèse de ces domaines. Tous les détails sont dans les documents à votre disposition.





Ce graphique est un schéma d'aménagement du territoire. Nous voyons ici brièvement comment sont réparties les différentes fonctions : les réseaux, les zones de construction, les services, etc. Tout le détail est dans les documents.



Voici donc le schéma de la future offre des transports publics. C'est en quelque sorte le système vasculaire de l'agglomération, ou quasiment une sorte de colonne vertébrale puisque beaucoup de choses dans l'agglo tournent autour de ce réseau ou en dépendent directement.

On a vu par exemple que les futures zones à bâtir se feront à proximité des lieux desservis par les transports publics; il en sera de même pour les zones d'activités ou les centres commerciaux, ou encore pour les institutions comme les écoles ou les centres de soins. Par ailleurs, les nouveaux projets de traversée des villages devront tenir compte des transports publics, notamment en améliorant la sécurité des accès par les mobilités douces et par la sécurisation des arrêts de bus.

En sens inverse, des améliorations de l'offre sont nécessaires, d'une part pour encourager les gens à utiliser ces transports, d'autre part pour diminuer les nuisances dans les centres de localités.

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. Ainsi, le projet d'agglomération vise l'optimisation et une augmentation ciblée de l'offre actuelle (par exemple deux, voire trois bus par heures aux heures de pointe). De plus, il s'agira d'améliorer l'image du réseau de bus par l'attractivité et le confort des arrêts et des pôles d'échanges.

Au chapitre de l'urbanisation, le potentiel pour le développement des mobilités douces est important, compte tenu des distances courtes et des nombreux pendulaires intra-agglomération. Dès lors, le renforcement des réseaux cyclables par l'aménagement d'itinéraires sécurisés est l'axe primordial du projet d'agglomération.

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.

En matière d'urbanisation, le projet d'agglomération s'insère dans les programmes gouvernementaux de législature 2003-2006 et 2007-2010 et dans le plan directeur cantonal.

La stratégie "urbanisation" entend agir sur :

> la densification du tissu bâti. L'agglomération localise les nouvelles zones à bâtir en tenant compte des équipements locaux. Les communes s'engagent à revitaliser les centres des localités.

> la valorisation des arrêts des transports publics. L'agglomération concentre l'urbanisation dans les zones bien desservies par les 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. Elle coordonne les nouvelles demandes d'implantation ou d'extension.

> 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. 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.

Voilà pour l'essentiel.

Toutes ces belles idées ont un coût. Les investissements prévus totalisent 81,9 mios de francs de 2011 à 2018. La plupart des projets sont à la charge des communes, avec un soutien du canton et, nous l'espérons, de la Confédération.

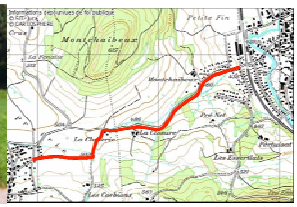
Nature des mesures	Total mio CHF
Aménagements pour bus et pôle d'échange	7.9
Aménagements ferroviaires	8.1
Aménagements mobilités douces et stationnement vélos	8.3
Centre-ville et traversées de localité	33.6
Aménagements routiers et parkings	24
Total	81.9

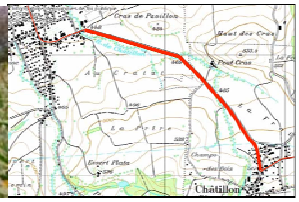
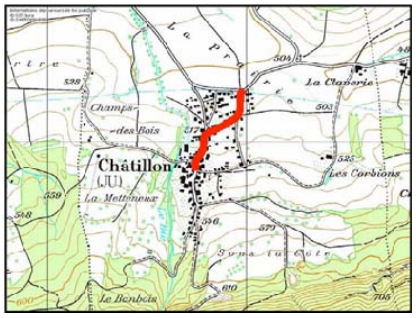
Liste détaillée des mesures prévues par commune

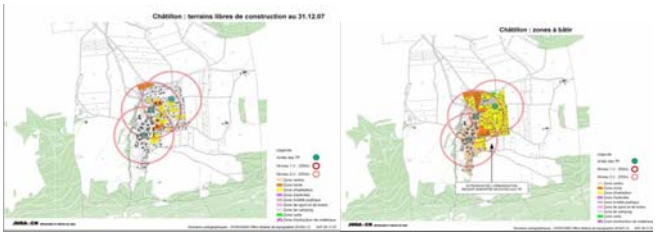
Les numéros renvoient au numéro de projet dans le programme de décembre 2007.

Châtillon

Les mesures concernant spécifiquement Châtillon sont :





Mesures d'infrastructures

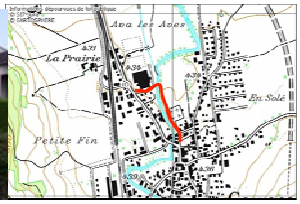
- La réalisation du réseau des itinéraires cyclables en direction de Courrendlin et de Courtételle par la route communale, à réaliser par le canton et planifiés en 2011-2014 (27 / 0,5 mio et 48 / 0,7 mio).
- Le réaménagement de la traversée de la localité en faveur de l'attractivité et de la sécurité des mobilités douces ainsi que de l'avancement et du confort d'usage des transports publics, planifié en 2015-2018 (28 / 0,3 mio).

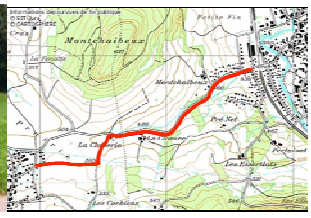
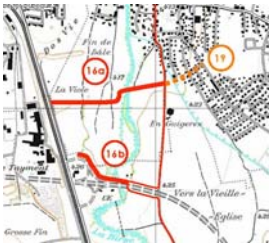
Mesures d'aménagement du territoire

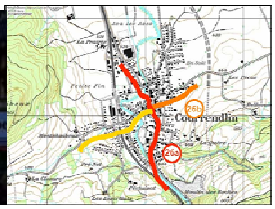
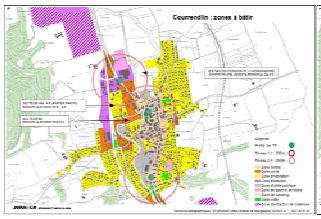
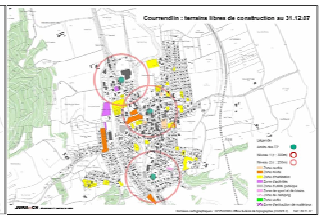
- La révision partielle en cours (2008) du plan de l'aménagement local est nécessaire, en vue de densifier les secteurs qui seront particulièrement bien desservis par les transports publics (10).
- Une amélioration de l'horaire des transports publics est prévue (deux courses par heure). Si l'on revient sur la carte des zones desservies par les transports publics, on observe que presque tout le territoire bâti est à moins de 300 m d'un arrêt des transports publics.

Courrendlin

Les mesures concernant spécifiquement Courrendlin sont :



Mesures d'infrastructures

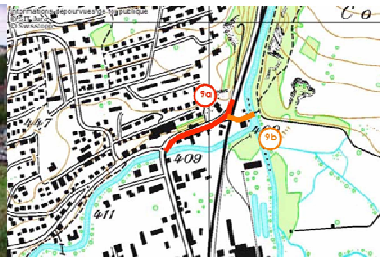
- La réalisation du réseau des itinéraires cyclables en faveur de l'accès au centre commercial avec une passerelle sur la Birse pour l'accès aux quartiers est de la Birse (planifié en 2009-2010, à réaliser par la commune -25 / 0,5 mio-), en direction de Châtillon (planifié en 2011-2014, à réaliser par l'Etat -27 / 0,5 mio-) et entre Delémont, la ZARD, Courroux et Courrendlin (planifié en 2015-2018, à réaliser par l'Etat et Courroux -16a / 0,8 moi, 16 b / 0,8 moi et 19 / 0,1 mio-).
- Le réaménagement de la traversée de la localité (4 directions), planifié en 2015-2018, en faveur de l'attractivité et de la sécurité des mobilités douces ainsi que de l'avancement et du confort d'usage des transports publics (26a / 6,5 mio et 26b / 5,5 mio).

Mesures d'aménagement du territoire

- La révision partielle en cours (2009-2010) du plan de l'aménagement local est nécessaire, en vue de densifier les secteurs qui seront particulièrement bien desservis par les transports publics (7).
- Une amélioration de l'horaire des transports publics est prévue (deux courses par heure).

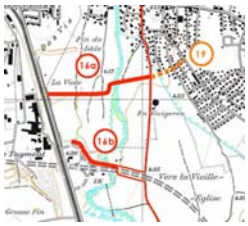
Courroux

Les mesures concernant spécifiquement Courroux sont :



Mesures d'infrastructures

- La réalisation du réseau des itinéraires cyclables suivante est prévue, parfois dans un cadre plus large que les seuls déplacements à vélo :
  - La sécurisation et le réaménagement de l'accès à l'itinéraire cyclable régional et de randonnée pédestre entre Courroux et Soyhières (passage à niveau CFF non gardé -9b / 1,47 mio-), planifié en 2009-2010, à réaliser par Delémont.



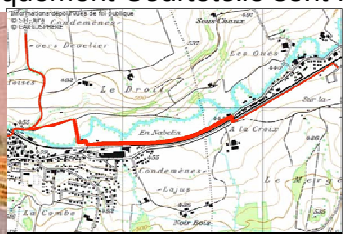
- Sécurisation pour piétons et cyclistes du tronçon Delémont-Courroux (12 / 2,5 mio), planifiée en 2011-2014, à réaliser par le canton et les communes.
- Réaménagement des entrées Sud-Est (13 / 1 mio) et Est (55 / 1,1 mio) de Delémont, afin d'améliorer la sécurité des cyclistes et de favoriser l'avancement et l'insertion des bus dans le trafic, planifiés en 2011-2014, à réaliser par le canton et les communes
- Aménagement des itinéraires d'accès directs à la ZARD pour les mobilités douces depuis l'Est de l'agglomération en franchissant la Birse à réaliser par le canton et la commune, planifiés en 2015 – 2019, (16a / 0,8 mio, 16b / 0,8 mio, 19 / 0,1 mio).
- Itinéraire Courroux - Vicques par Bellevie, planifié en 2015-2018, à réaliser par le canton (21 / 0,3 mio).
- Le réaménagement de la traversée de la localité, planifié en 2011-2014, à réaliser par la commune et le canton (20 / 3 mios).

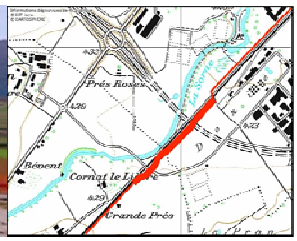
Mesures d'aménagement du territoire

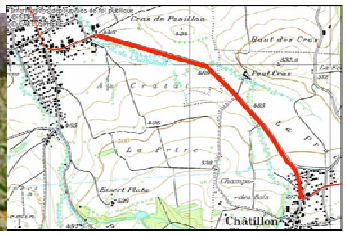
- La révision partielle (2009-2010) du plan de l'aménagement local est nécessaire, en vue notamment de densifier les secteurs qui seront particulièrement bien desservis par les transports publics (8).
- Une amélioration de l'horaire des transports publics est prévue (trois courses par heure aux heures de pointe).

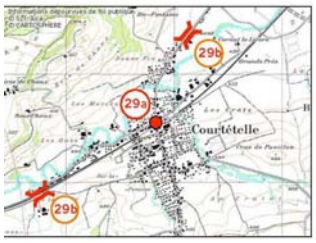
Courtételle

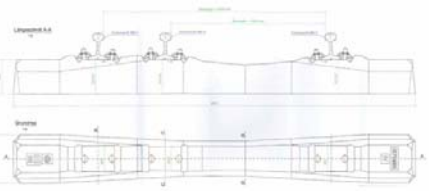
Les mesures concernant spécifiquement Courtételle sont :

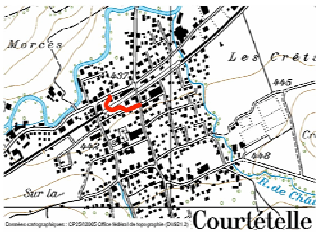


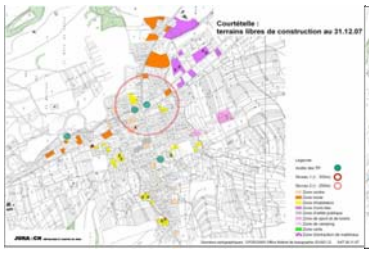


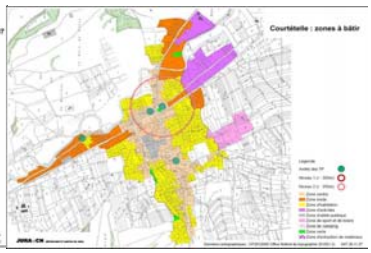












- La réalisation du réseau des itinéraires cyclables régionaux ainsi que des accès complémentaires aux zones d'activités, commerciales et aux écoles :
  - Courtételle – Courfaivre en site propre, à réaliser par l'Etat en 2008 (30 / 0,3 mio)
  - Delémont-Courtételle, à réaliser par l'Etat en 2008 (35 / 1,2 mio)
  - Courtételle – Châtillon par route communale, à réaliser en 2011-2014 par l'Etat (48 / 0,7 mio)
- L'aménagement de portes d'entrées (2011-2014, 29b / 0,2 mio) et d'un rond-point sur la route cantonale (2010, 29a / 0,3 mio), à réaliser par la commune.
- Les mesures ferroviaires :
  - Aménagement d'un nouvel arrêt CFF dans la zone d'activités de la Communance, à réaliser par le canton en 2015-2018 (41 / 3,5 mios).
  - Adaptation de la voie ferrée entre Courtételle et Delémont (y compris passage à niveau) pour permettre la cadence 1/2h à l'aide du raccordement CJ à Delémont, réaliser par le canton, en 2011-2014 (44a / 0,65 mio).
- La réalisation d'un passage dénivelé pour les voitures à la gare CFF de Courtételle, à réaliser par la commune en 2015-2018 (56 / 4 mios).

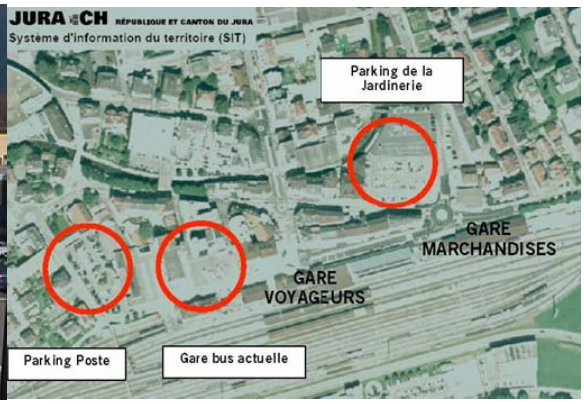
Mesures d'aménagement du territoire

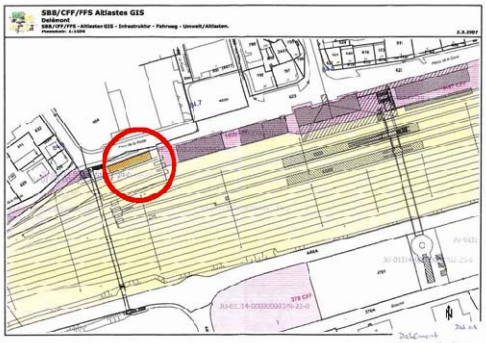
- Une amélioration de l'horaire des transports publics devrait découler des améliorations ferroviaires apportées, notamment le passage à 3 courses par heure aux heures de pointe.
- Le plan d'aménagement local doit garantir l'exécution des dispositions réglementaires favorisant le développement vers l'intérieur et la valorisation des arrêts des transports publics. Des petites adaptations sont ainsi à prévoir.

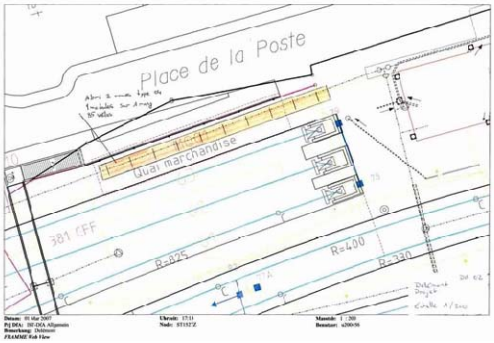
Delémont

Delémont est fortement impliquée dans la plupart des projets d'infrastructure de l'agglomération. Il n'y a rien de plus logique.
Abordons les projets prévus fiche par fiche.

Mesures d'infrastructures
INF1

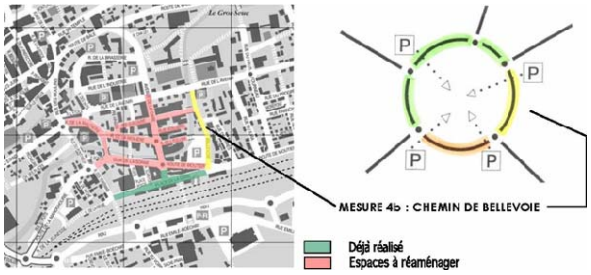


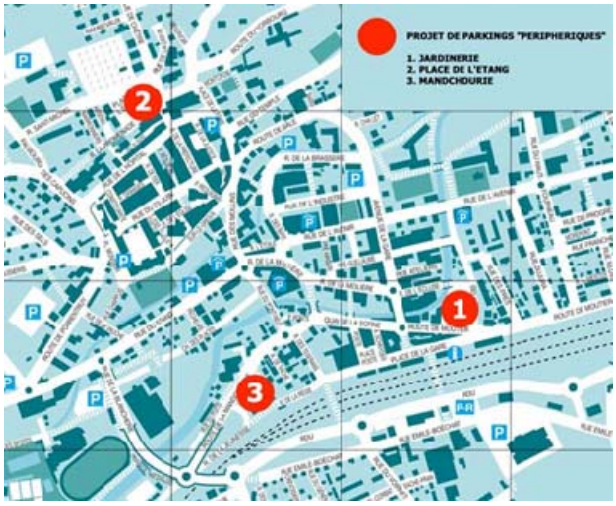




Réaménagement du pôle d'échange de la Gare routière de Delémont pour améliorer le confort des voyageurs et le transbordement sur le train ou le vélo. 2011-2014 (1a / 5 mios et 1b / 0,3 mio).
Aménagement d'un itinéraire cyclable sécurisé entre le Nord et le Sud de la ville (franchissement des voies CFF au niveau de la gare). 2019-2022 (2 / --))

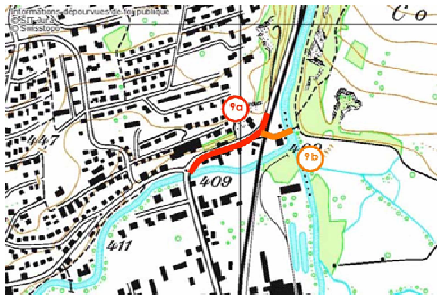
INF2





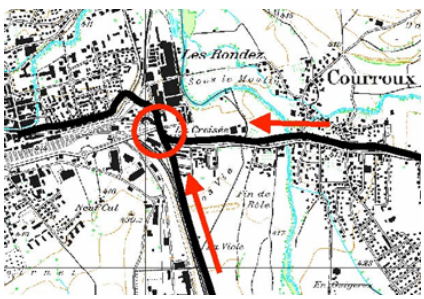
Réaménagement de l'espace public du centre-ville de Delémont au profit des piétons et des cyclistes et aménagement de parkings "périphériques". (2011-2022) (3 / 5 mios, 4a / 7 mios, 4b / 3 mios, 4c / 13 mios).

INF3



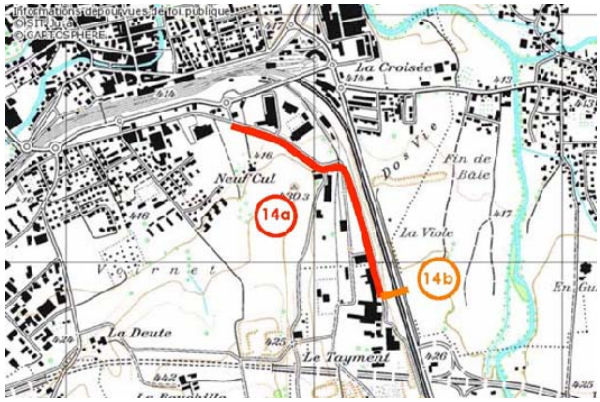
Réaménagement de l'entrée Nord-Est de Delémont afin de modérer le trafic et de sécuriser les déplacements à pied et en vélo. 2009 – 2010 (9a / 0,62 mio et 9b / 1,47 mio).

INF4



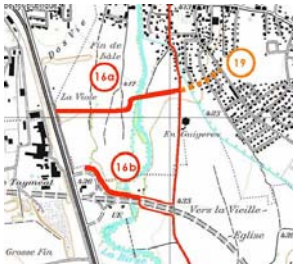
Réaménagement des entrées Sud-Est et Est de Delémont afin d'améliorer la sécurité des cyclistes et de favoriser l'avancement et l'insertion des bus dans le trafic. 2011-2014 (12 / 2,5 mios, 13 / 1,1 mio et 55 / 1,1 mio).

INF5



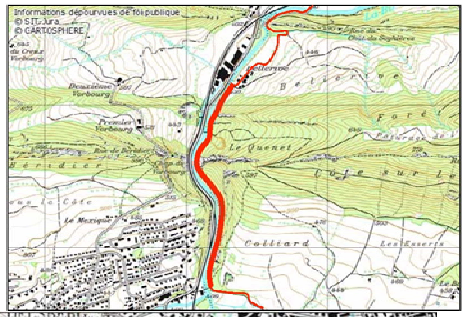
Aménagement d'un accès cyclable protégé à la ZARD depuis Delémont Gare Sud et l'Ouest de l'agglomération. (2019 -2022) (14 a / 1 mio et 14 b / 2 mios).

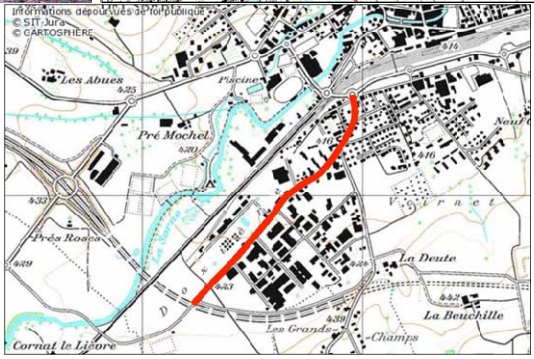
INF6



Aménagement des itinéraires d'accès directs à la ZARD pour les mobilités douces depuis l'Est de l'agglomération en franchissant la Birse. 2015-2018 (16 a / 0,8 mio, 16 b / 0,8 mio et 19 / 0,1 mio).

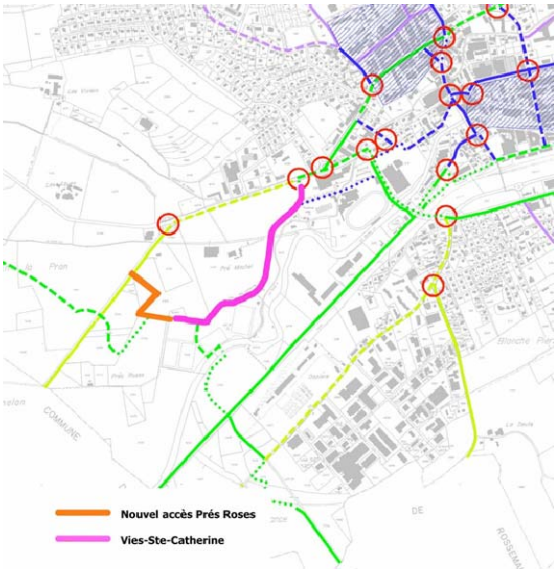
INF 7





Réalisation du réseau des itinéraires cyclables régionaux ainsi que des accès complémentaires aux zones d'activités, commerciales et aux écoles.
Delémont - Soyhières sur rive droite de la Birse 2011-2014 (10 / 0,3 mio)
Delémont, rue de la Communance 2014-2018 (39 / 0,5 mio).

INF8

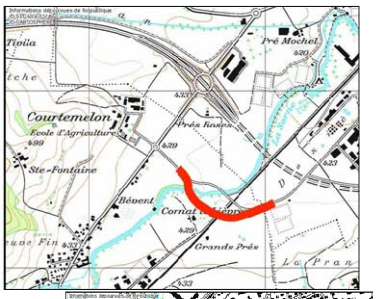


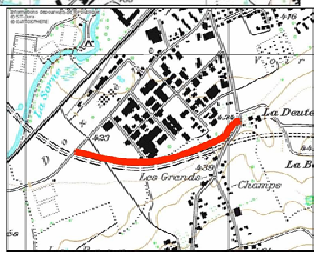
Aménagement d'un itinéraire de mobilité douce continu et sécurisé à destination de la zone de sports et de loisirs à l'Ouest de Delémont par les Vies-Ste-Catherine et réalisation d'un nouvel accès TIM aux Prés Roses (centre de compostage notamment). 2011-2014 (36a / 0,5 mio et 36b / 1 mio).

INF9

Réaménagement des traversées de localité en faveur de l'attractivité et de la sécurité des mobilités douces ainsi que de l'avancement et du confort d'usage des transports publics. Toutes sauf Delémont.

INF10





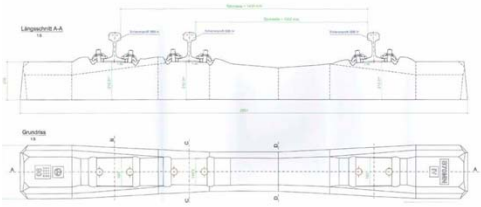
Amélioration de l'accès Ouest à la zone d'activités de la Communance et création d'une route d'évitement du centre de Delémont :

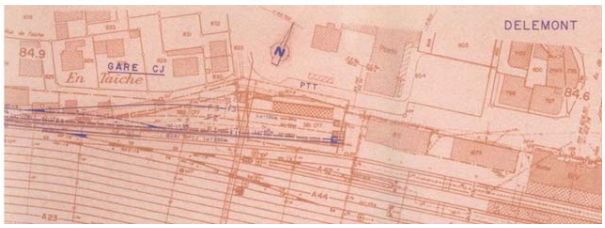
- Itinéraire cyclable Delémont – Courtételle 2008 (35 / 1,2 mio)
- Route de contournement Communance 2009-2010 (40 / 0,2 mio)
- Route d'accès depuis la jonction A16 Delémont Ouest 2015-2019 (34/ 8 mios).

INF11

Aménagement de nouveaux arrêts CFF dans la zone d'activités de la Communance et la ZARD. 2015 – 2022 (41 / 3,5 mios et 42 / --)

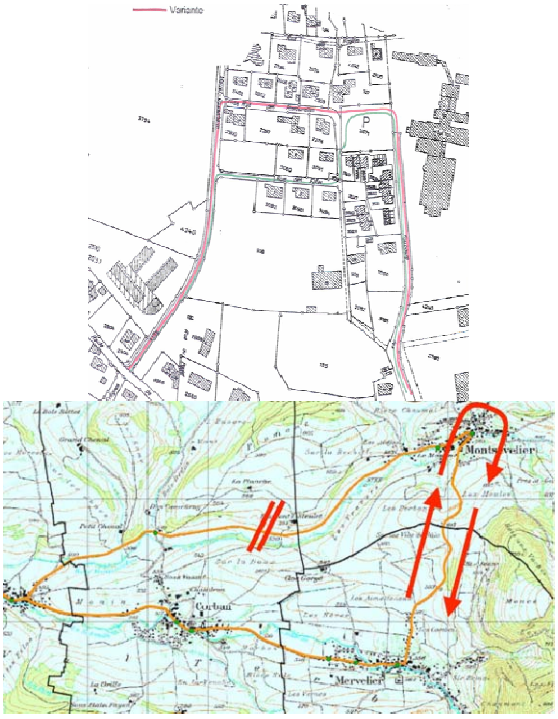
INF12

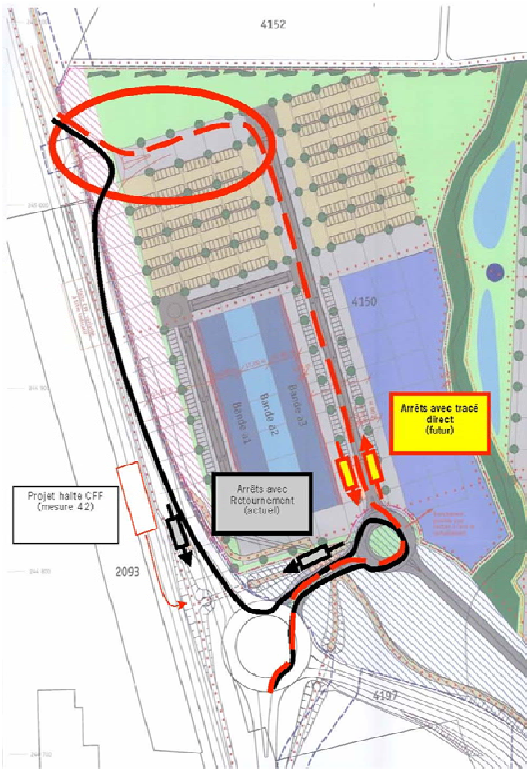




Adaptation de la voie ferrée entre Courtételle et Delémont (y compris passage à niveau) pour permettre la cadence 1/2h à l'aide du raccordement CJ à Delémont. 2011 – 2022 (44 a / 0,65 mio et 44 b / 3,98 mios).

INF13





Amélioration des conditions d'exploitation des lignes de bus d'agglomération :
Delémont, parking de l'hôpital cantonal 2011-2014 (7 / 0,1 mio)
Nouvel arrêt bus à l'intérieur de la ZARD 2011-2014 (52 / 0,2 mio)

INF14

Revalorisation et équipement des espaces d'attente et abris des transports d'agglomération et création de nouveaux arrêts de bus. 2009 – 2014 (53 / 2 mios et 54 / --).

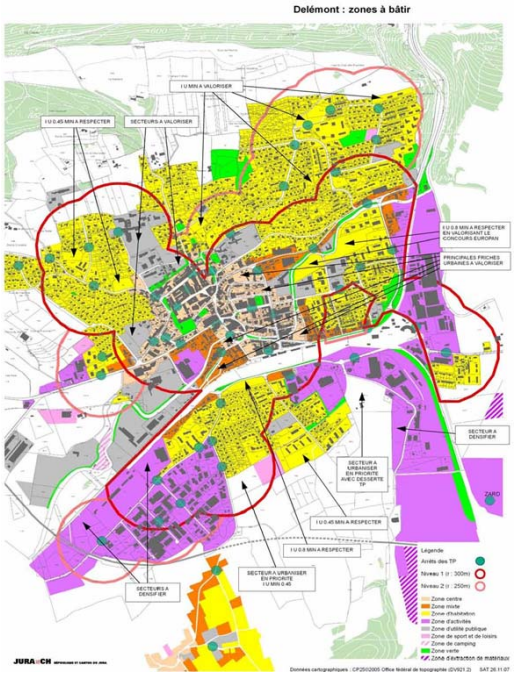
INF 15

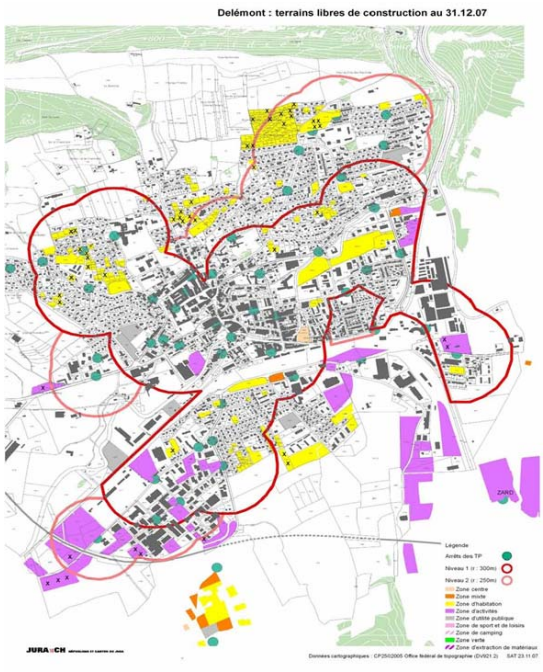
Passage dénivelé à la gare CFF de Courtételle.

URBA 1 à 6

Les images concernent deux projets de centre commerciaux. Ils illustrent comment organiser le territoire de manière cohérente et durable, en lien avec les transports, ce qui devra être assumé par la commune de Delémont dans sa politique d'urbanisation, et qui l'est déjà presque totalement dans les sujets suivants : espace central d'agglomération, centre de la localité, développement démographique en logements, activités et emplois, commerce et grands générateurs de trafic, paysage et patrimoine, milieux naturels.

Plan d'aménagement local

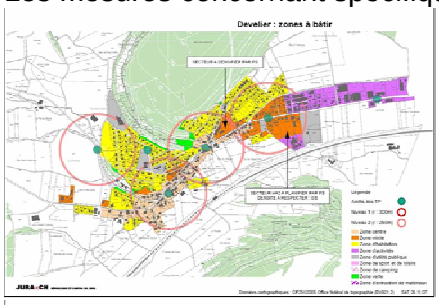


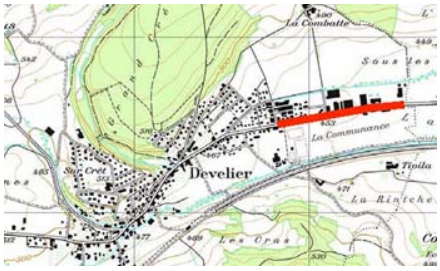


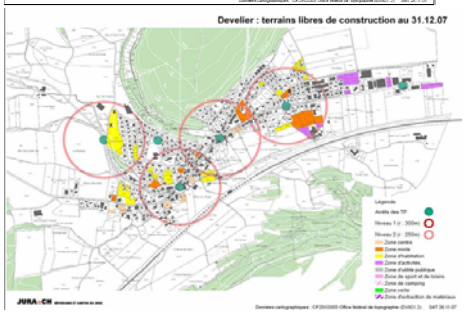
L’image illustre la densification du tissu bâti et la valorisation des arrêts des transports publics à Delémont.

Develier

Les mesures concernant spécifiquement Develier sont :







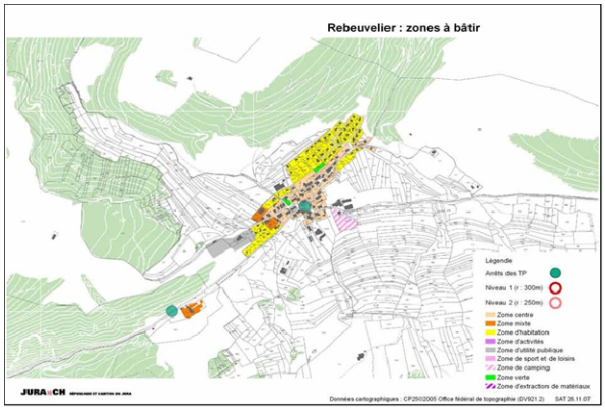
Mesure d’infrastructures

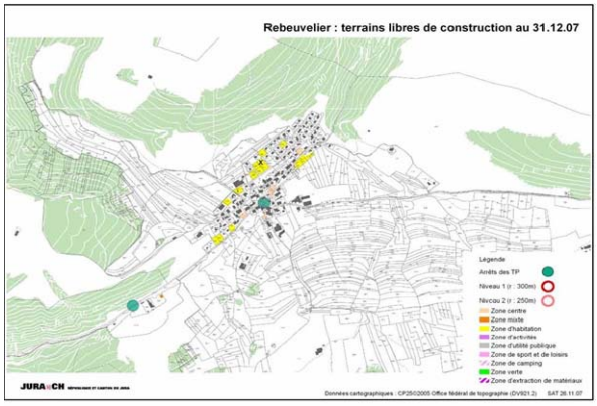
- Le réaménagement de la traversée du village en faveur de l'attractivité et de la sécurité des mobilités douces ainsi que de l'avancement et du confort d'usage des transports publics, à réaliser par la commune en 2011-2014 (31 / 0,6 mio).

Mesures d'aménagement du territoire

- Le plan d’aménagement local de 1992 doit être révisé globalement, notamment en vue de densifier les secteurs qui seront particulièrement bien desservis par les transports publics (11).
- Une amélioration de l’horaire des transports publics est prévue avec une offre de deux bus par heure.

Rebeuvelier

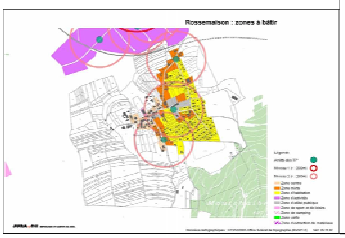


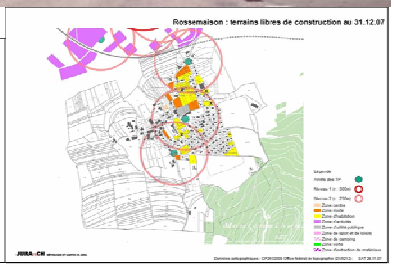


Aucune mesure d’infrastructure n’est prévue.
Une amélioration de l’horaire des transports publics est prévue.
Il n’est pas nécessaire de réviser le plan de zone de 1999. Il faudra simplement garantir l'exécution des dispositions réglementaires favorisant le développement vers l'intérieur et la valorisation des arrêts des transports publics (14).

Rossemaison

Les mesures concernant spécifiquement Rossemaison sont :

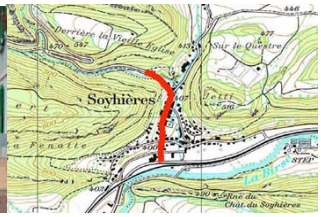


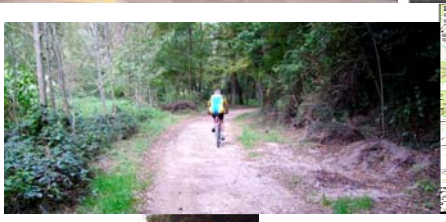


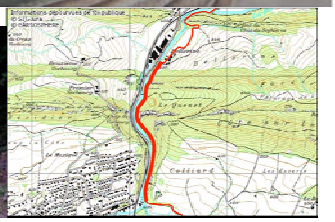
- Le réaménagement de la traversée du village en faveur de l'attractivité et de la sécurité des mobilités douces ainsi que de l'avancement et du confort d'usage des transports publics, à réaliser par la commune en 2015-2018 (47 / 2 mios).
- Il n'est pas nécessaire de réviser le plan de zone de 2003, car il intègre déjà les mesures préconisées (13).
- Une amélioration de l'horaire des transports publics est prévue (deux courses par heure).

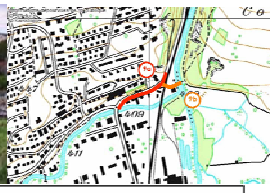
Soyhières

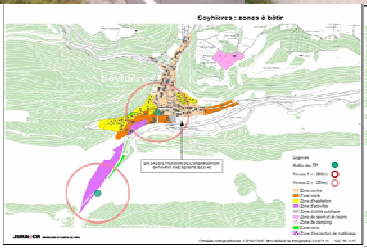
Les mesures concernant spécifiquement Soyhières sont :

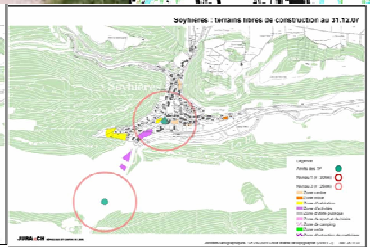








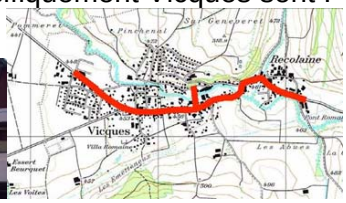




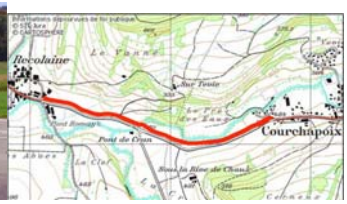
- Le réaménagement de la traversée du village en faveur de l'attractivité et de la sécurité des mobilités douces ainsi que de l'avancement et du confort d'usage des transports publics, à réaliser par la commune et le canton, en 2011-2014 (11 / 2,7 mios), comprenant le réaménagement et l'équipement de l'arrêt de bus.
- La réouverture de l'arrêt CFF de Soyhières, à réaliser par le canton en 2011-2014 (43 / 1,9 mio).
- La réalisation de l'itinéraire cyclable Delémont - Soyhières sur la rive droite de la Birse, à réaliser par le Canton en 2011-2014 (10 / 0,3 mio).
- On notera aussi le réaménagement de l'entrée Nord-Est de Delémont afin de modérer le trafic et de sécuriser les déplacements à pied et en vélo, à réaliser par Delémont et le canton en 2009-2010 (9a / 0,62 mio et 9b / 1,47 mio).Soyhières page 3
- La révision en cours du plan d'aménagement local devra densifier les secteurs qui seront particulièrement bien desservis par les transports publics.
- Une amélioration de l'horaire des transports publics est prévue (deux courses par heure).

Vicques

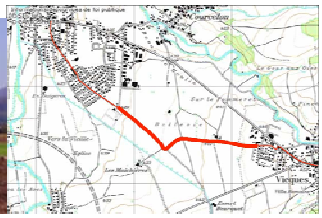
Les mesures concernant spécifiquement Vicques sont :



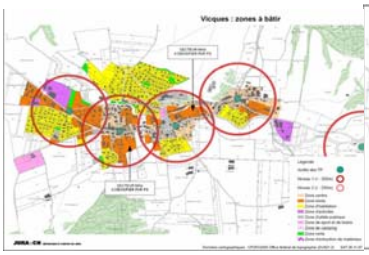
- Le réaménagement de la traversée du village en faveur de l'attractivité et de la sécurité des mobilités douces ainsi que de l'avancement et du confort d'usage des transports publics, à réaliser par le canton et la commune, en 2011-2014 (22 / 0,8 mio).

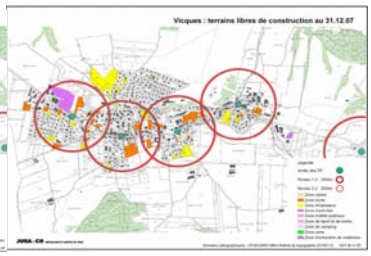


- L'itinéraire cyclable Vicques – Courchapoix par la route cantonale, à réaliser par le canton en 2008-2009 (23 / 0,6 mio).



- L'itinéraire cyclable Courroux - Vicques par Bellevie, à réaliser par le canton en 2015-2018 (21 / 0,3 mio).
- Une amélioration de l'horaire des transports publics est prévue (trois courses par heure aux heures de pointe)





- La révision partielle (2009-2010) du plan de l'aménagement local est nécessaire, en vue notamment de densifier les secteurs qui seront particulièrement bien desservis par les transports publics (8).

Canton du Jura

Les mesures qui concernent plus particulièrement l'Etat jurassien sont les suivantes.

En matière d'infrastructures, l'Etat jurassien est responsable et finance le réseau des routes cantonales et le réseau des itinéraires cyclables (pour la partie située hors du périmètre bâti des communes). Il est partenaire de fait pour les aménagements relatifs aux transports publics (gare routière, arrêts CFF, voie CJ, aménagements routiers et arrêts pour les bus).

En ce qui concerne les mesures d'organisation, l'Etat devra planifier les montants nécessaires et mettre à jour deux fiches du plan directeur (concentration de l'urbanisation dans l'espace central et concept d'aménagement du paysage). Il a aussi pris l'engagement de soutenir les mesures prévues et le programme soumis à la Confédération. Il devra les coordonner.

Enfin, l'Etat gère globalement et finance en bonne partie l'offre des transports publics.

Chapitre 4. Projet institutionnel

Nous avons étudié quelle forme juridique permettrait à l'agglomération de fonctionner durablement.

Le projet d'agglomération présenté plus tôt était la priorité des priorités, en raison notamment de l'aide fédérale espérée à terme. Ensuite, avec la dynamique créée par le projet d'agglomération, les communes souhaitent en faire plus, en collaborant et en s'en donnant les moyens.

Ici, comme ailleurs, les enjeux de la collaboration intercommunale concernent le partage des ressources, les économies d'échelle et des aspects plus politiques comme la communauté de destin et la volonté d'être plus forts ensemble.

Les problèmes posés aux communes deviennent de plus en plus complexes, aux niveaux financier, légal et organisationnel. Le contexte financier est particulièrement ardu, car les ressources à disposition ne permettent plus d'assumer toutes les tâches. Les regroupements permettent ainsi de se renforcer.

En outre, les réformes institutionnelles visent, par définition, une meilleure organisation en partageant les tâches et les expériences.

Le projet d'agglo ne prend aucune compétence aux communes ou au canton, mais crée une compétence de plus. Elle permet de demander à la Confédération un avantage que ne pourraient obtenir ni les communes seules, ni le canton.

Rappelons par exemple qu'en matière de collaboration intercommunale, si quatre communes n'avaient pas décidé de préparer ensemble le projet de la ZARD (Zone d'activités régionale de Delémont), celle-ci n'aurait jamais vu le jour. Les résultats de la collaboration sont concrets. Quand on se met ensemble, on peut faire quelque chose de plus fort que tout seul.

En ce qui concerne la légitimité de l'agglo, les institutions existantes (les communes) coopèrent, telles qu'elles sont aujourd'hui, avec leurs processus de décision et de contrôle démocratique.

Charte de 2007

La "Charte d'agglomération" adoptée fin 2007 définit l'organisation, les objectifs et les principes d'action communs. Son contenu dépasse le cadre thématique de la politique d'agglomération de la Confédération, à savoir la coordination entre urbanisation et transports.

La Charte d'agglomération contient la liste des mesures concrètes du programme. En adoptant la charte, les communes et le canton se sont engagés à soutenir la réalisation de ces mesures dans les délais fixés, sous réserve de l'adoption du projet par la Confédération.

La charte détermine l'organe compétent pour leur mise en œuvre, soit les communes, l'agglomération ou l'Etat, individuellement, ensemble ou par convention. Les communes instaurent une Direction politique en tant qu'organe compétent pour la collaboration et la concertation. Elle est composée des maires des dix communes signataires.

La Direction politique définit le calendrier et assure la mise en œuvre du programme. Elle peut nommer des groupes de travail et les charger de la préparation ou de l'exécution de certaines de ces tâches. Elle utilise un secrétariat opérationnel pour la coordination.

L'agglomération est financée en 2008 par des cotisations de 3,50 francs par habitant ainsi qu'une subvention de l'Etat de 50'000 francs. L'agglo dispose ainsi d'un budget annuel d'environ 100'000 francs.

La charte s'inscrit dans une démarche collective, participative et flexible, orientée sur la réalisation de projets concrets et sur la concrétisation d'un projet politique d'une agglomération fonctionnelle, tout en restant ouverte aux processus permettant la fusion de communes.

Loi sur les communes

L'organisation, la composition des organes, les compétences et les ressources futures de l'agglomération seront définies ultérieurement par la mise en œuvre des nouvelles dispositions légales cantonales. Il s'agit d'une modification de la loi sur les communes que nous avons souhaitée et étudiée. Nous proposons de mettre en place un syndicat d'agglomération, doté de pouvoirs politiques (élections, initiative, referendum). Ce projet suivra le cursus normal de tout projet politique, à savoir d'abord un examen interne par l'Etat, consultation publique, adoption d'un projet définitif par le Gouvernement, puis l'adoption par le Parlement. Une fois créé, l'outil pourra être mis en place par les communes qui le souhaitent. Nous l'avons adressée au Gouvernement jurassien pour qu'il lui donne la suite qu'il convient.

A ce moment-là, seulement, seront prises les premières décisions politiques locales, relatives à l'adhésion à l'Agglomération. Un horizon temporel de 2 ans est prévisible. D'ici-là des projets concrets pourront être développés, mais sans structure juridique à disposition, si ce n'est la charte signée en décembre 2007 et qui permet d'entreprendre ces projets d'abord par une phase d'étude, puis l'engagement des procédures, du financement, etc.

Chapitre 5. Priorités sectorielles

Le projet d'agglomération présenté à la Confédération était la priorité des priorités, en raison notamment de l'aspect sonnant et trébuchant de l'aide fédérale à terme. Ensuite, avec la dynamique de l'agglomération, les communes souhaitent continuer à travailler ensemble. La volonté politique est le critère déterminant pour toutes les démarches futures.

Il est aujourd'hui souhaité que la ZARD ne soit à court terme, non plus portée par quatre communes, mais par les dix de l'agglomération. La ZARD peut donc devenir une pièce majeure de l'agglomération. Elle permettrait de donner corps au dessein institutionnel des communes par un projet visible, important et crédible. Enfin, cette intégration démontrerait la force de la volonté politique des communes de collaborer entre elles.

La ZARD sera présentée plus bas.

A part la ZARD, les autres projets de développement économique ne sont pas encore aussi précis. Pour l'accueil des entreprises, il ne faut pas attendre que le ciel nous tombe sur la tête, mais avoir une attitude proactive. De plus, cela permet d'éviter la concurrence entre les communes. Ose-t-on encore imaginer une zone d'activités par commune ? Il faut quelque chose de plus grand et plus fonctionnel.

Le comité de pilotage avait imaginé et suivi le processus de création du projet d'agglomération déposé auprès de la Confédération. La direction politique a récemment décidé de lui confier le rôle d'approfondir le nouvel horaire des transports publics. Il s'agit incontestablement d'un projet fédérateur. Le comité de pilotage est également invité à déterminer lui-même des sujets prioritaires. De plus, lorsque la Confédération nous aura donné son avis sur le programme qu'elle a reçu, il est probable que le comité de pilotage soit appelé à approfondir certaines questions.

Un groupe de travail sera constitué pour traiter de l'interconnexion des réseaux d'eau, des achats en commun et de la gestion des fuites, par exemple.

Les réflexions seront poursuivies sur l'étude d'une voirie commune, les besoins en infrastructures des écoles secondaires et la préparation du projet institutionnel.

Enfin, les commentaires apportés dans les différentes assemblées communales d'information seront pris en considération. Cela dans un souci constant d'apporter à la population l'information qu'elle est en droit d'attendre au sujet du travail de ses autorités.

Chapitre 6. ZARD

L'aménagement d'une nouvelle zone d'activités dans la région de Delémont (ZARD), ayant une vocation de parc technologique, est le fruit d'une nouvelle dynamique en matière de collaboration intercommunale qui se développe au sein d'une petite agglomération d'importance régionale.

Voir aussi www.innodel.ch

La ZARD est le projet d'agglomération par excellence. La Confédération l'a reconnu comme exemplaire et elle peut devenir une pièce maîtresse de l'agglo, à partir de son caractère intercommunal très fort.

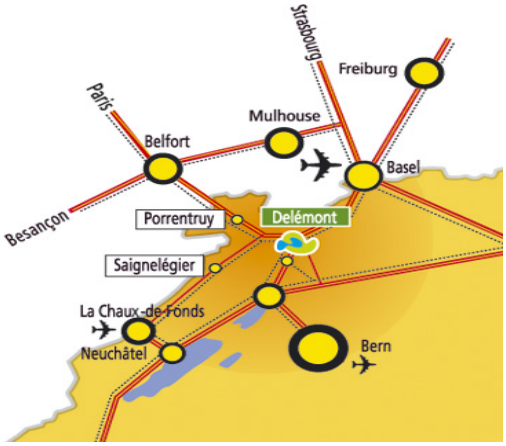
La ZARD s'inscrit dans un contexte particulier pour le Canton du Jura : elle vise en effet à améliorer l'attractivité et la compétitivité du principal point d'ancrage de l'économie jurassienne. Ce projet fait partie intégrante du 5ème Programme de développement économique cantonal (2005-2010). Il doit notamment permettre au canton du Jura de disposer d'un pôle en matière de microtechniques liées aux sciences de la vie. La ZARD constitue par ailleurs une des principales zones d'activités d'intérêt cantonal (environ 15 hectares) qui figure dans le plan directeur cantonal.

Depuis 1994, les communes de Courroux, Courrendlin, Delémont et Vicques ont entrepris une réflexion en vue de réaliser une zone d'activités régionale dans la couronne delémontaine. La volonté était aussi de mettre à disposition des futures entreprises des structures différentes de celles rencontrées dans nos zones industrielles en proposant plus particulièrement de vouer la zone aux nouvelles technologies, biotechnologie, génie médicale, informatique, susceptibles de promouvoir une image originale et dynamique de notre région. La proximité de la région bâloise et son fort développement dans la technologie médicale sont aussi un atout non négligeable à la création de la zone.

En 13 ans, les démarches ont été intenses. Il s'agissait d'examiner de quelle manière les communes pourraient anticiper la mise en service de la Transjurane et profiter de son effet pour entraîner l'économie régionale. Les études ont été menées avec l'appui de l'administration

cantonale, soit les Services de l'aménagement du territoire et de l'économie, ainsi que quelques privés.

La ZARD repose sur une offre qualitative supérieure et une sélectivité des entreprises accueillies, de manière à promouvoir une image forte, dynamique et originale au-delà des frontières régionales et cantonales. Les communes porteuses du projet souhaitent dans ce sens anticiper la mise en service complète de la Transjurane (A 16) et l'amélioration des liaisons routières Delémont-Bâle, par la mise à disposition de terrains en zone d'activités situés à un emplacement qui jouxte la jonction Delémont Est de l'A16.



Le projet ZARD répondait aux objectifs fixés par la Confédération en matière de politique des agglomérations et a été reconnu comme l'un des premiers projet-modèles en la matière par l'Office fédéral du développement territorial. Il a ainsi été soutenu financièrement en 2002.

Voici quelques éléments caractéristiques du projet de ZARD :

- Souci de concentrer efficacement les efforts en matière de promotion et de développement sur une zone à proximité du principal pôle démographique et économique du canton du Jura ;
- Mobilisation des ressources, énergies et compétences des acteurs publics et privés (industriels et promoteurs) proches du site ;
- Création de "Innodel SA" (société d'économie mixte), entité autonome capable de faciliter l'implantation d'industries à forte valeur ajoutée, aussi bien dans le secteur industriel traditionnel" que dans les nouvelles technologies ;
- Implantation, en relation avec l'accès Delémont Est de l'A16, d'équipements hôteliers et de salles de conférences dans le cadre de la future aire de ravitaillement de l'A16 ;
- Développement d'une structure d'accueil pour les start-up et les petites entreprises œuvrant dans les domaines technologiques (incubateur) ;
- Mise en place d'une quotité fiscale attractive en créant une section de commune, outil nécessaire à la fixation d'une quotité fiscale différente de celle de la commune siège. Par ailleurs, le produit de l'impôt sur les personnes morales sera réparti entre les communes participant financièrement à l'investissement.

Par sa vocation, la ZARD n'a aucunement pour but de concurrencer les zones existantes dans les communes. Elle vise essentiellement à créer des possibilités d'implantations pour des activités économiques nouvelles.

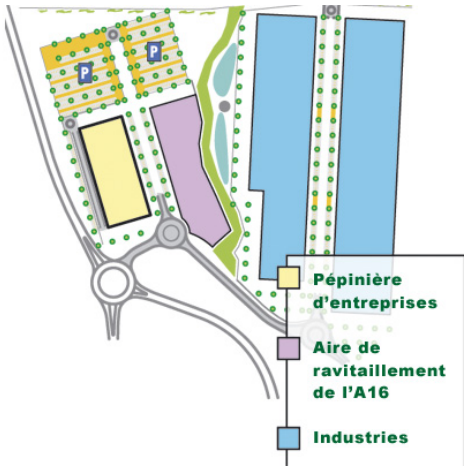
Très vite, un site s'est imposé sur le territoire de la commune de Courroux à proximité immédiate des infrastructures routières, ferroviaires, ainsi que des réseaux d'équipement, eau, électricité, gaz déjà existants. Le propriétaire foncier d'une partie importante des terrains est l'Association Institut St-Germain qui appartient aux communes du district.

En 2003, l'assemblée communale de Courroux a accepté la modification du plan d'aménagement local afin de mettre en zone les terrains concernés soit une surface de 15 hectares (150'000 m^2). Dès lors, le comité de la ZARD s'est consacré à la procédure de planification des terrains en vue de leur équipement (plan directeur et plan spécial), de définir les conventions entre partenaires, de créer les statuts de la société chargée de promouvoir la zone et de s'inquiéter des questions fiscales liées à la redistribution de l'impôt dans les 4 communes.

Ce système de conventions a deux avantages : éviter le gros investissement d'acquisition des terrains par les communes, respectivement Innodel SA, et favoriser les droits de superficie avec rente foncière.

Les études pour la viabilisation pouvaient alors débuter et le 24 septembre 2006, les quatre communes acceptaient le crédit de Fr. 4'730'000.- pour l'aménagement des équipements.

Canton du Jura :	1'000'000.-
Courrendlin :	412'911.-
Courroux :	1'041'789.-
Delémont :	1'970'186.-
Vicques :	305'114.-
Total :	4'730'000.-



La réalisation du projet est prévue en plusieurs étapes, la première concernée par le crédit voté concerne le secteur Ouest destiné à des implantations industrielles proprement dites, correspondant à toute la surface du graphique de droite.

La première étape se subdivise en 3 secteurs.

Le premier est consacré à la pépinière d'entreprises (secteur jaune).

La deuxième étape concerne l'aire de ravitaillement de l'A16 (secteur mauve). Elle s'étendra sur une superficie d'env. 7'000 m^2 que le Canton désire acquérir et mettre par la suite à disposition de la société d'exploitation de l'aire de ravitaillement, sous forme de droit de superficie. Innodel SA est chargée de mettre en place le projet.

La troisième étape consistera à équiper le Secteur Est (terrasse inférieure) également destiné à accueillir des activités industrielles (secteur bleu).

Les travaux ont débuté en automne 2007 et qui avancent bien. Les travaux de viabilisation sont actuellement en cours. Les délais sont tenus et il n'y a pas de surprise.

En parallèle, le comité de la ZARD a créé la société Innodel SA chargée de promouvoir la zone industrielle. En plus des représentants des communes fondatrices, Innodel SA est composée de représentant des propriétaires privés. Sa composition sera revue en fonction des nouvelles communes adhérentes.

Le conseil d'administration d'Innodel SA est composé de 5 membres soit : M. Gilles Froidevaux, président, maire de Delémont, Mme Suzanne Maître, vice-présidente, maire de Vicques, M. Luc Fleury, secrétaire-caissier, secrétaire communal de Courroux, M. Pascal Schindelholz, maire de Courrendlin et M. Patrice Kamber, député et conseiller communal de Courroux.

La mise en place de cette structure était indispensable à l'identité juridique de la ZARD pour mener à bien le projet et notamment sa construction et sa promotion qui sont l'aboutissement des conventions avec les propriétaires des terrains.

La répartition du capital en 1'000 actions de Fr. 100.- est la suivante :

540 par la Municipalité de Delémont, 110 par la Municipalité de Courrendlin, 270 par la Commune mixte de Courroux et 80 par la Commune mixte de Vicques.

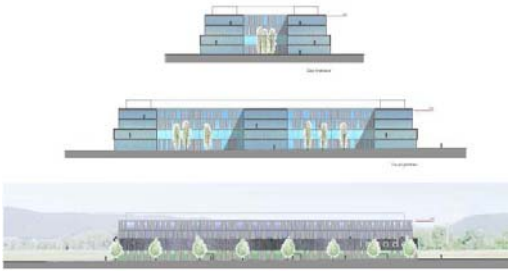
En fonction des participations définitives, le capital-actions d'Innodel SA (Fr. 100'000.-) sera partagé entre les communes.

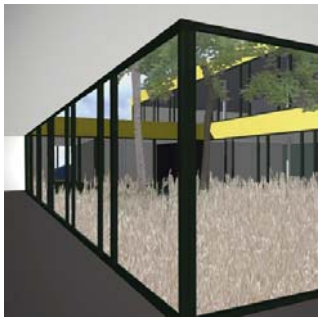
A raison de 150 francs par habitant, la participation attendue des 6 autres communes de l'agglomération est de :

Châtillon	64'650.-
Courtételle	341'550.-
Develier	195'450.-
Rebeuvelier	57'900.-
Rossemaison	85'800.-
Soyhières	71'100.-

On notera que la participation est possible pour toutes les communes du district de Delémont au même tarif de 150 francs par habitant. Cette participation viendra en diminution du montant dû par les communes fondatrices. En dehors de cette contribution forfaitaire et sans dépassement du crédit de Fr. 4'730'000.-, les communes intéressées ne seront pas appelées à payer une contribution supplémentaire à l'équipement pour cette première étape des travaux.

Les communes fondatrices et celles qui auront participé financièrement se partageront les impôts que la zone dégagera. Une clé de répartition devra être trouvée ; sans doute correspondra-t-elle à celle en application actuellement ou à une formule calquée en pourcent, en fonction de la quote-part du capital actions détenue par chaque commune. En matière de retombées fiscales, il ne faut cependant pas exagérer les attentes, pour les raisons suivantes : la promotion et le remplissage de la zone prendront du temps ; la plupart du temps les entreprises sont exonérées d'impôt ; souvent les nouvelles implantations ont des charges d'exploitation importantes.





En plus de l'équipement de la zone réalisé par Innodel SA, Créapôle SA construira dès 2008 une pépinière d'entreprises-incubateur orientée sur la microtechnique-sciences de la vie. Ce bâtiment obéit aux principes déterminés dans le 5ème Programme de développement économique qui vise à développer dans le canton du Jura les microtechniques liées aux sciences de la vie. Le site de Delémont a été choisi pour remplir ce rôle de soutien à la diversification du tissu économique jurassien à travers la création ou l'extension de nouvelles activités ayant une forte dominante «haute technologie».

L'un des concept-clé de ce bâtiment sera la polyvalence et la modularité de manière à pouvoir répondre aux besoins des investisseurs. Chaque module de bâtiment aura une surface d'un peu près 800 m^2. La pépinière d'entreprises sera constituée de modules contigus. Créapôle en assurera la construction et le financement, avec l'aide de fonds privés, ce qui permettra la location de surfaces industrielles.

Pourquoi les communes de Châtillon, Courtételle, Develier, Rossemaison, Rebeuvelier et Soyhières auraient intérêt à participer financièrement à la ZARD ?

- Dans la perspective d'utilisation mesurée du sol prioritaire pour l'agglomération, il devient incontournable de travailler en commun entre plusieurs communes afin de défendre d'abord les intérêts d'une région avant les intérêts communaux.

- Le développement des zones d'habitations (lotissements) sera plus facile si la commune participe à des projets de développement intercommunaux de ce type. En effet, les communes sont obligées de respecter le plan directeur cantonal qui vise à une utilisation mesurée du sol et ne peuvent d'ores et déjà plus étendre les zones à bâtir comme par le passé. Il n'est d'ailleurs pas souhaitable que chaque commune se dote de nouvelles zones à bâtir dont la somme dépasserait les besoins globaux de développement de l'agglomération. L'agglomération souhaite mettre en place les outils nécessaires à cette coordination. Ces outils pourraient notamment prévoir de favoriser les communes qui participent financièrement à la ZARD.

- Participer à un projet régional de développement pour attirer des entreprises à haute valeur ajoutée sur le canton avec des retombées fiscales et emploi et habitants, c'est aussi ouvrir des perspectives de nouveaux clients pour nos sous-traitants installés dans nos zones communales.

- La participation financière à la ZARD permettra de participer ensuite au partage des recettes fiscales.

- Nous n’avons plus les moyens de travailler dans notre coin et de nous faire concurrence entre communes. Nous devons réagir vite. La ZARD est à ce titre un projet exemplaire de collaboration intercommunale.

- La ZARD est un pari sur l’avenir et pour nos jeunes, ainsi qu’un élan pour la région.