

Projet d'agglomération de Delémont

« *Vivre la ville à la campagne* »

STRATEGIE 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

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.	INTRODUCTION	4
2.	DEMARCHE DU PROJET	6
2.1.	Déroulement et structure	6
2.1.1.	Phase 1 : Concept global des transports	6
2.1.2.	Phase 2 : Ateliers publics	7
2.1.3.	Phase 3 : Stratégie d'agglomération	7
2.1.4.	Phase 4 : Programme d'agglomération	8
2.2.	Information, participation et concertation	8
2.3.	Organisation et porteur du projet	11
3.	DIAGNOSTIC ET ENJEUX	13
3.1.	Vivre la ville à la campagne	13
3.1.1.	Vivre la ville	13
3.1.2.	Vivre la campagne	14
3.2.	Une entité fonctionnelle et spatiale	14
3.3.	Réseau des villes	16
3.3.1.	Pôles de compétences	16
3.3.2.	Réseaux de transport interrégionaux et internationaux	17
3.4.	Mobilité d'agglomération	18
3.4.1.	Mobilités douces (piétons, vélos)	18
3.4.2.	Transports publics	20
3.4.3.	Réseau routier, modération du trafic et stationnement	22
3.5.	Développement	24
3.5.1.	Centre d'agglomération et services régionaux	24
3.5.2.	Centres de localité et services locaux	25
3.5.3.	Habitat et logements	26
3.5.4.	Activités	29
3.6.	Paysage (agriculture, nature et patrimoine)	31
3.6.1.	Paysages de proximité – une nouvelle place pour l'agri-culture au sein de l'agglomération	31
3.6.2.	Patrimoine construit et naturel	32
3.6.3.	Milieus naturels	33

ANNEXE

Liste des documents produits dans le cadre du projet d'agglomération

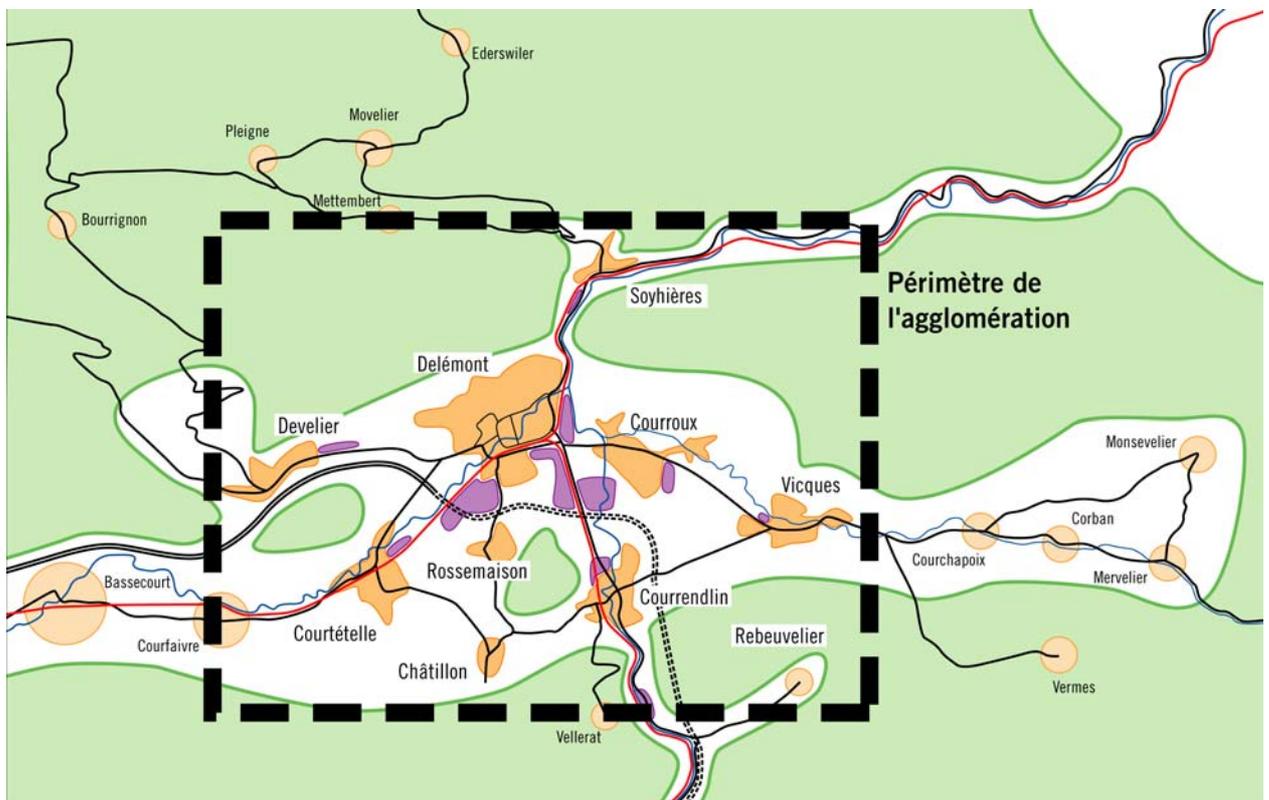
1. INTRODUCTION

Depuis 2003, à l'initiative du Service cantonal de l'aménagement du territoire, l'agglomération de Delémont, composée de 10 communes, s'est engagée conjointement avec le canton dans une démarche stratégique et contractuelle pour définir un programme d'agglomération commun du développement futur. Ce travail est composé de trois volets :

- > l'analyse et la reconnaissance de la problématique posée par l'évolution urbaine des dernières décennies et la mise en évidence des solutions,
- > l'élaboration d'une charte d'agglomération définissant les engagements collectifs des partenaires que sont les communes et le canton,
- > la préparation d'un cadre institutionnel pour donner à l'agglomération un statut légal et opérationnel.

Le projet d'agglomération de Delémont dessine les étapes, constats et partis pris pour renforcer l'agglomération de Delémont comme centre du Canton du Jura et de l'Arc jurassien et pour l'inscrire dans la politique d'agglomération de la Confédération. Ce travail sera poursuivi et mis en œuvre dans les années à venir.

Figure 1 : Périmètre du projet d'agglomération



L'approche retenue est basée sur la situation particulière d'une petite agglomération en périphérie des régions métropolitaines. Ainsi, la problématique du positionnement de l'agglomération et du soutien de son développement se trouve être un enjeu majeur qui a mobilisé la réflexion. Cette réalité demande une approche qui dépasse la question de la coordination entre urbanisation et transports. Le présent rapport reflète cette approche, tout en admettant qu'il ne peut présenter qu'une partie du travail réellement effectué.

Une grande importance a été accordée à l'association de la population à la démarche pour favoriser une prise de conscience large des enjeux. Ce rapport témoigne des résultats acquis, mais il met également en évidence le besoin d'aller plus loin. Face à l'enjeu de l'attractivité de l'agglomération qui touche tous les aspects liés au développement, à la mobilité, au paysage, à la gestion et à la communication, la politique des agglomérations de la Confédération joue un rôle déterminant.

2. DEMARCHE DU PROJET

2.1. Déroulement et structure

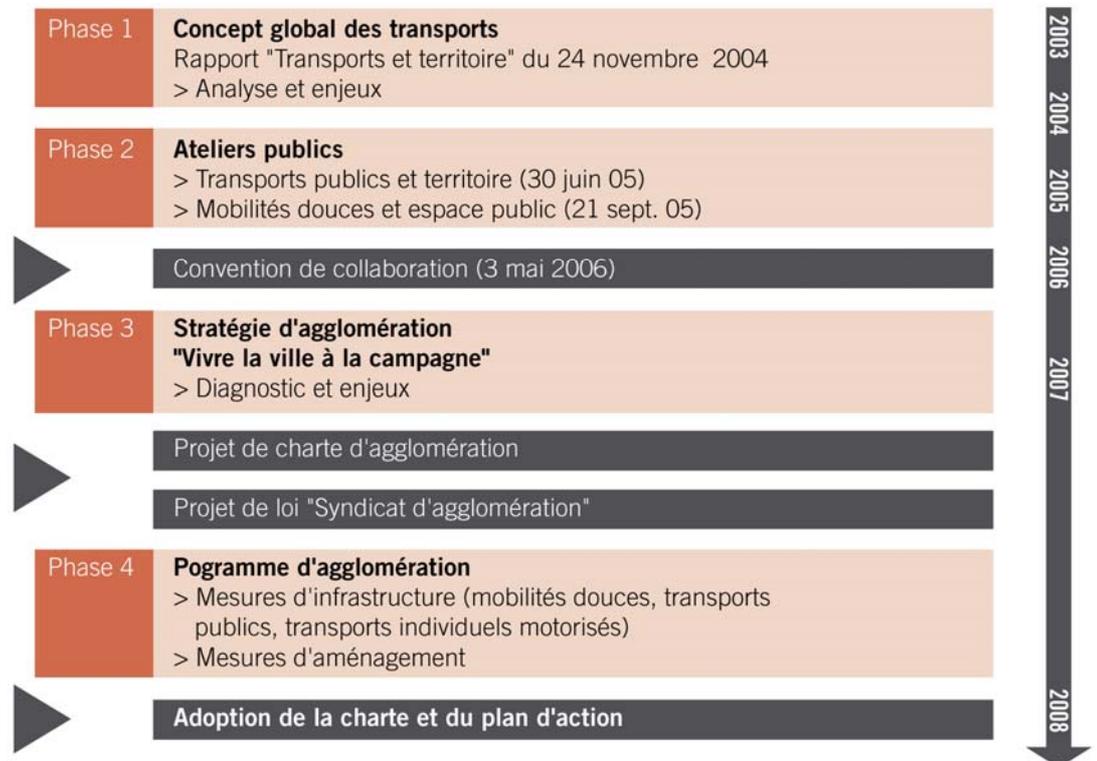


2.1.1. Phase 1 : Concept global des transports

Le projet d'agglomération de Delémont a été lancé en 2003 par l'élaboration d'un **concept global des transports** (phase 1, Analyse et enjeux d'agglomération, rapport final du 24 novembre 2004), mettant en évidence les potentiels et le besoin d'actions dans les domaines (cf. diagnostic sommaire dans le chapitre 4) :

- > des mobilités douces (itinéraires pour piétons et vélos),
- > des transports publics (réorganisation du réseau, fréquences, coûts d'exploitation),
- > des transports individuels motorisés (organisation du réseau, modération du trafic, stationnement),
- > de l'aménagement du territoire (coordination entre urbanisation et transports : développement de l'habitat, des activités et des équipements).

Figure 2 : Etapes du projet d'agglomération et liens avec les documents produits



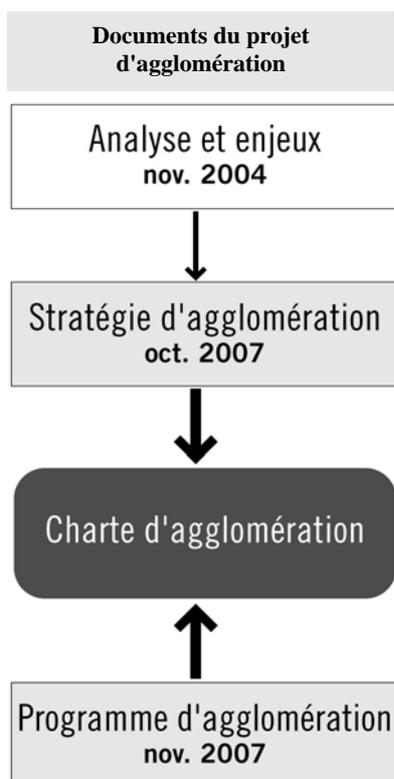
Communes de l'agglomération

Groupe Institutions et comité de pilotage :

Châtillon, Courroux, Courrendlin, Courtételle, Delémont, Develier, Rebeuvelier, Rossemaison, Soyhières, Vicques

Communes associées (comité de pilotage seulement) :

Corban, Mervelier



2.1.2. Phase 2 : Ateliers publics

Sur la base des enseignements techniques du diagnostic, deux **ateliers publics d'information et de sensibilisation** ont été organisés autour de la thématique de la coordination entre urbanisation et transports en 2005 (phase 2, cf. également chapitre 2.2 de ce document). Cette phase a permis d'initier un processus de sensibilisation pour les enjeux du projet et d'établir les bases nécessaires pour un engagement concret.

Dans l'intervalle, le **groupe "Institutions"** a été créé, regroupant les maires des dix communes de l'agglomération, afin de préparer le terrain de l'agglomération au niveau institutionnel. Une **convention de collaboration** a été signée par les communes et le canton le 3 mai 2006 dans le but d'œuvrer ensemble et de se donner les moyens techniques, financiers, administratifs et politiques de fonctionner.

2.1.3. Phase 3 : Stratégie d'agglomération

Depuis l'été 2006, le comité de pilotage regroupant des délégués des dix communes et du canton a été constitué afin **d'élaborer une charte d'agglomération** (phase 3). Cette dernière est fondée sur la stratégie d'agglomération "Vivre la ville à la campagne et un diagnostic et les enjeux thématiques (cf. chapitre 3 de ce document). Le travail a abouti à l'établissement du projet de charte d'agglomération qui va engager les partenaires de l'agglomération et qui définit les objectifs de l'agglomération, ainsi que les orientations communes et les projets prioritaires dans les domaines :

- > de l'aménagement du territoire,
- > de la mobilité et des transports,
- > des équipements et des services,
- > du patrimoine et du paysage,
- > de l'énergie,
- > de la communication et de la promotion,
- > de la gestion administrative et technique.

La charte d'agglomération constitue le cœur du présent **projet d'agglomération** qui a été élaboré de concert avec les communes et le canton. Le projet d'agglomération s'inscrit dans la politique des agglomérations de la Confédération. Ainsi, il est orienté sur la problématique de la coordination entre urbanisation et transports et vise l'obtention de subventions du Fonds d'infrastructure pour les projets d'infrastructures du trafic d'agglomération.

Direction technique et de coordination:

Service cantonal de l'aménagement du territoire (SAT)

Service cantonal des ponts et chaussées (PCH)

Service cantonal des transports et de l'énergie (TEN)

Service d'urbanisme de la Ville de Delémont (SU)

2.1.4. Phase 4 : Programme d'agglomération

Les objectifs et principes inscrits dans la charte d'agglomération ont été déclinés dans un programme d'agglomération par la **direction technique et de coordination**, en collaboration avec les communes. Le programme d'agglomération comprend des mesures d'infrastructures et des mesures d'aménagement. Après son approbation par les différents partenaires, soit le canton, les communes et la Confédération, il constituera une base contractuelle entre ces derniers en ce qui concerne le financement et la mise en œuvre des mesures, selon les règles de la politique des agglomérations de la Confédération.

L'efficacité des mesures retenues a été évaluée selon les critères de la Confédération. Les investissements nécessaires ont été mis en cohérence avec les plans financiers des communes et du canton. Les mesures d'aménagement seront inscrites dans le plan directeur cantonal et concrétisées dans les plans d'aménagement locaux.

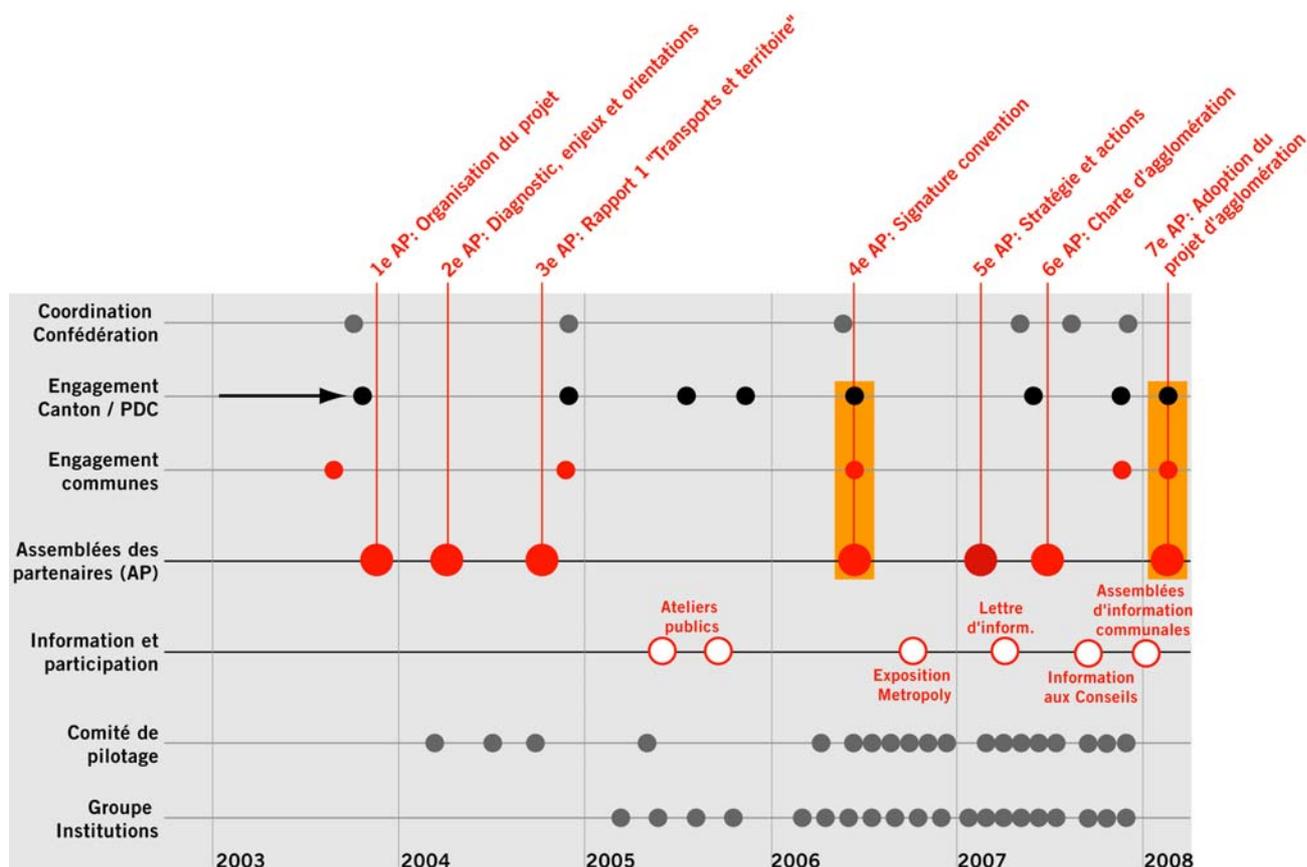
Les bureaux Urbaplan et RR&A ont été chargés de l'élaboration des diagnostics techniques et pour accompagner l'ensemble de la démarche, en particulier le travail du comité de pilotage, ainsi que de la préparation des rapports du projet d'agglomération.

2.2. Information, participation et concertation

Depuis son initiation par le Service cantonal de l'aménagement du territoire, le projet a fait l'objet d'une étroite collaboration entre les communes et le canton (cf. figure 2). Au-delà du comité de pilotage et du groupe Institutions (cf. ci-dessus), les conseillers communaux ont été associés par le biais d'une série **d'assemblées des partenaires** (6 assemblées entre la fin 2003 et la fin 2007). Dans ce cadre, les résultats et propositions issus des diagnostics techniques et du travail du comité de pilotage ont été présentés et discutés aux différentes étapes du projet. Les assemblées des partenaires ont ainsi permis :

- > de partager les résultats intermédiaires,
- > de confirmer la volonté d'agir ensemble,
- > de consolider les options possibles,
- > d'orienter le projet selon les priorités des communes et
- > de le rendre congru avec le plan directeur cantonal.

Figure 3 : Calendrier du déroulement et principales étapes du projet d'agglomération



La charte a été présentée lors de l'assemblée des partenaires du 27 juin 2007 et a été adoptée fin 2007 par les communes et le canton.

L'information et la participation de la population a été assurée sous différentes formes, en fonction de l'avancement du projet :

- > en 2005, dans le cadre de **deux ateliers publics** sur les thèmes de "**transports publics et territoire**" (localisation de l'habitat en fonction des transports publics, localisation des activités en fonction des transports publics, offre de transports publics souhaitée / offre de transports publics supportable, ce que peuvent faire les communes / associations / entreprises pour valoriser les transports publics) et de "**mobilités douces et espace public**" (aménager et sécuriser les réseaux doux, organiser le territoire autour des modes doux, organiser les espaces publics et collectifs autour des modes doux, promouvoir les modes doux) ;
- > en 2006, par **l'exposition Metropoly** à Delémont, présentant le projet d'agglomération sur 4 panneaux spéciaux et **deux forums publics** "Etre dans la métropole suisse : quelle

- place pour le Canton du Jura ?" et "Réorganiser les institutions territoriales : quelles perspectives pour l'agglomération et les microrégions ?" ;
- > en mars 2007, par une **lettre d'information à la population "tout ménage"** résumant les objectifs, le fonctionnement et les domaines d'action du projet d'agglomération ;
 - > en octobre et novembre 2007, par une présentation – discussion au sein des Conseils des communes ;
 - > plusieurs **conférences de presse**.

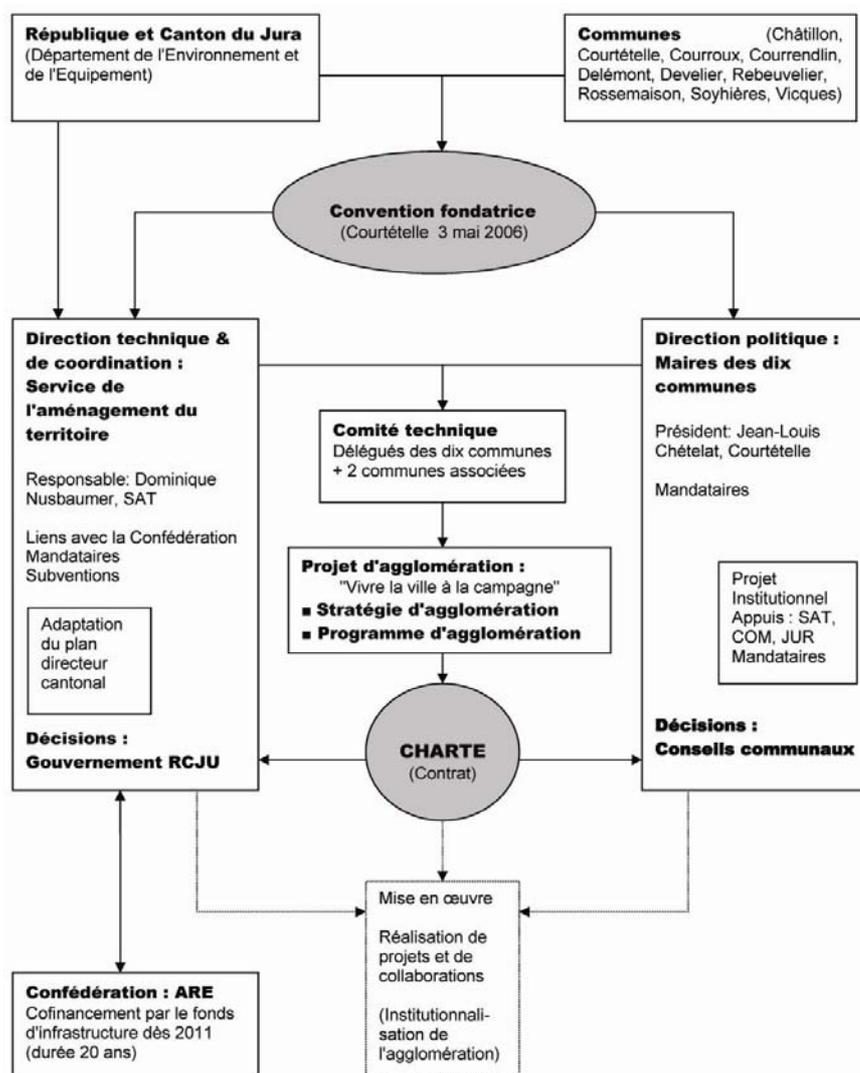
Une **information publique dans les assemblées communales des dix communes** du projet d'agglomération et de la charte est prévue durant les mois de février et de mars 2008.

2.3. Organisation et porteur du projet

La charte d'agglomération, avec le programme d'agglomération, constitue un engagement réciproque des partenaires que sont les communes et le canton ainsi que la Confédération.

Le projet d'agglomération est validé par les niveaux exécutifs de l'agglomération (Conseils communaux) et du canton (Gouvernement), ainsi que le parlement fédéral.

Figure 4 : Organisation de la mise en œuvre du projet d'agglomération



La mise en oeuvre du projet d'agglomération est de la compétence des communes, de l'agglomération ou de l'Etat, individuellement, ensemble ou par convention.

La coordination entre les différentes entités institutionnelles et avec la Confédération est assurée par le Canton du Jura, représenté par le chef du Service de l'aménagement du territoire. L'agglomération dispose en principe d'un secrétariat chargé de la gestion opérationnelle et de la coordination entre les communes qui collabore étroitement avec le Service de l'aménagement du territoire.

3. DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Les analyses et le diagnostic détaillé se trouvent dans le rapport Analyse et enjeux du 24 novembre 2004, chapitres B et C (document séparé).

Dans le cadre du projet d'agglomération de Delémont, le défi posé par la politique des agglomérations de la Confédération est double :

- > **orienter l'organisation territoriale des agglomérations dans le sens de la durabilité**, notamment en termes de coordination entre urbanisation et transports,
- > **clarifier la position et le rôle de l'agglomération de Delémont dans le mouvement global de la métropolisation** (mondialisation des échanges économiques, concentration des pôles de forte croissance dans les grandes agglomérations).

Ainsi, le projet d'agglomération de Delémont repose sur la nécessité de renforcer la collaboration au sein de l'agglomération pour **mieux se positionner** dans le réseau des agglomérations et des villes à l'échelle suisse et transfrontalière, et pour stabiliser l'ancrage du Canton du Jura dans ce dernier.



3.1. Vivre la ville à la campagne

L'agglomération de Delémont se distingue d'autres agglomérations par deux particularités qui sont en même temps ses atouts :

- > les complémentarités possibles avec la Métropole bâloise et les autres agglomérations proches,
- > son cadre de vie caractérisé par la proximité entre la campagne et la ville.

3.1.1. Vivre la ville

L'offre et la **dynamique du centre d'agglomération** (notamment le centre-ville de Delémont : culture, équipement, image renouvelée) rendent l'agglomération attractive pour une population de plus en plus urbaine et exigeante.

De plus, son intégration au **réseau des transports** national et international (rail et route) rapproche les grands centres urbains (Bâle, Bienne, Belfort).

Son potentiel en termes **d'activités et de formation** permet d'établir des synergies intéressantes avec les agglomérations plus grandes.

- **Le premier enjeu de l'agglomération réside dans sa capacité à rester "ville", en maintenant et en renforçant ses fonctions urbaines, ses équipements et ses services régionaux.**





3.1.2. Vivre la campagne

L'agglomération propose **un cadre de vie de qualité** qui répond au désir de beaucoup d'habiter à l'écart des nuisances des grandes villes, proche de la nature et souvent dans sa propre maison.

La **proximité** d'un paysage non bâti et d'un **cadre paysager et patrimonial de qualité** (détente, loisirs) sont des atouts précieux.

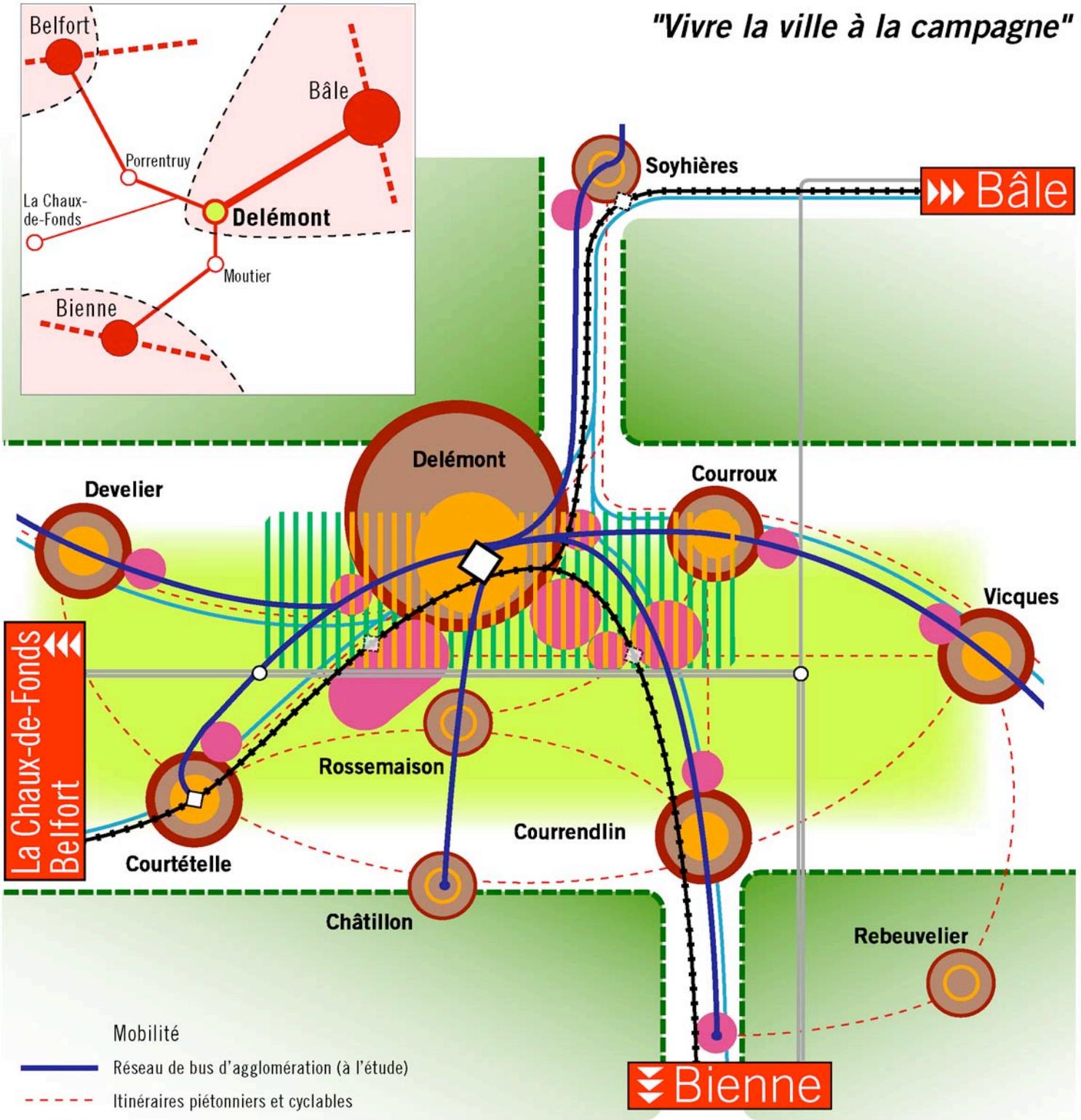
- **Le deuxième enjeu de l'agglomération réside dans sa capacité à rester "campagne", soit de préserver et valoriser son paysage et son patrimoine tout en y intégrant le développement futur.**

3.2. Une entité fonctionnelle et spatiale

Le **schéma de synthèse** du projet d'agglomération de Delémont (page suivante) propose une représentation schématique des liens fonctionnels et territoriaux de l'agglomération. Il propose une perception d'une agglomération en construction (dans le sens politique, organisationnel, de gestion et d'identité).

- Le schéma de synthèse permet une lecture de l'agglomération selon plusieurs approches :
- > l'agglomération intégrée dans le **réseau des villes** (Bâle, Biemme, Belfort) et dans la **métropole bâloise**,
 - > le contexte géomorphologique du **grand paysage** jurassien (plaine et montagnes),
 - > l'agglomération comme **entité fonctionnelle** (organisation des communes autour du centre de Delémont, réseaux des transports),
 - > les **continuités physiques** des installations et infrastructures dans la plaine (principaux axes de déplacement, zones urbanisées, grands équipements),
 - > **l'espace central de l'agglomération** compris entre le centre-ville de Delémont au Nord, les grands équipements régionaux à l'Ouest, l'autoroute et les grandes zones d'activités au Sud et le centre de Courroux à l'Est. Il présente le meilleur potentiel d'accessibilité par les transports publics pour les habitants de l'agglomération et du canton, voire au-delà.

"Vivre la ville à la campagne"



La Chaux-de-Fonds
Belfort

Bâle

Bienne

Mobilité

- Réseau de bus d'agglomération (à l'étude)
- Itinéraires piétonniers et cyclables
- Réseau ferroviaire, gare existante / inexploitée / à étudier
- Réseau de routes nationales

Développement

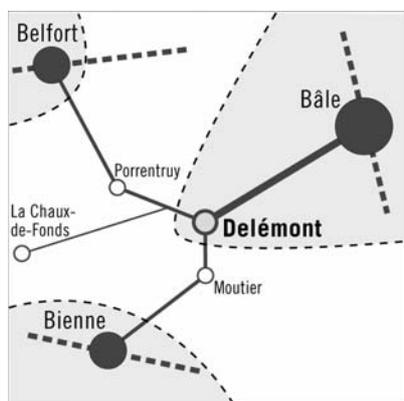
- Espace central de l'agglomération
- Centre de localité
- Zones d'habitation
- Zones d'activités

Paysage

- "Espace public d'agglomération"
- Cadre paysager
- Cours d'eau

Agglomération de Delémont Schéma de synthèse

3.3. Réseau des villes



CREER L'AGGLOMERATION POUR PARTICIPER "EN FORCE" A LA METRO-POLE EN CONSTRUCTION

L'agglomération de Delémont se situe à la fois au centre et en périphérie. Centre du Canton du Jura, elle offre une large palette d'équipements et de services pour un bassin de population qui la dépasse largement. Région en périphérie des centres économiques, elle a besoin de créer des alliances avec des villes plus grandes pour se faire une place dans l'économie globalisée. L'intégration dans les réseaux de transport (inter-)nationaux est une condition indispensable mais insuffisante pour relever ce défi.

Pour tirer le meilleur profit de la proximité de la métropole bâloise, l'agglomération de Delémont doit unir ses forces pour gagner en attractivité et être visible de l'extérieur.

3.3.1. Pôles de compétences

Les espaces métropolitains sont caractérisés par la concentration de nombreux pôles très spécialisés (économie, formation, recherche) qui, par de multiples réseaux et relations, génèrent un grand potentiel de synergies et de complémentarités.

- **Pour participer à cette dynamique, l'agglomération de Delémont doit réussir à établir ses propres "pôles de compétences" :**
 - > **au niveau de la formation (p.ex. la spécialisation de la HES Soins médicalisés, une nouvelle HES dans le domaine des micro technologies, de la chimie, etc., un centre de documentation et des espaces de travail destiné aux étudiants, ...),**
 - > **au niveau de la culture, avec des centres et une offre culturels d'importance régionale (Canton du Jura, Arc jurassien, etc.),**
 - > **avec un pôle technologique (p.ex. en accentuant le profil des activités de la ZARD vers les nouvelles technologies et les sciences de la vie, ...).**

3.3.2. Réseaux de transport interrégionaux et internationaux

Malgré l'explosion des technologies de communication, les relations physiques sont, plus que jamais, une condition indispensable pour le développement métropolitain. Compte tenu de la taille de l'agglomération et de son éloignement des grandes agglomérations proches que sont Bâle, Bienne et Belfort, le raccordement à ces dernières par les réseaux routier et ferroviaire (inter-)nationaux est une condition existentielle.

La mise en service complète de l'A16 à moyen terme et l'inscription de la H18 entre Delémont et Bâle dans le plan sectoriel des routes nationales étant acquise, l'enjeu majeur de l'agglomération réside donc dans l'amélioration de l'offre de desserte par les transports publics en direction de Bâle, Bienne et Porrentruy/Belfort (cadence 30').

A l'échelle de l'Arc jurassien, les liaisons entre les principales villes que sont Delémont et La Chaux-de-Fonds sont également fondamentales pour le développement régional. A ce titre, le prolongement de la ligne des chemins de fer jurassiens (CJ) entre La Chaux-de-Fonds et Glovelier jusqu'à Delémont (3^{ème} rail Glovelier – Delémont) est une condition nécessaire pour offrir une alternative raisonnable à la voiture.

Bien que ces projets dépassent le périmètre de l'agglomération et que d'autres fonds sont prévus par la Confédération pour leur financement (ZEB, NPR), il existe des liens directs avec l'offre de transports à l'échelle de l'agglomération :

- > l'amélioration de la desserte ferroviaire intra-agglomération (Courtételle – Delémont, Soyhières – Delémont ; év. nouvelles haltes),
- > l'augmentation du nombre de pendulaires interagglomération utilisant les transports publics (La Chaux-de-Fonds, Bâle, Bienne).

■ **Au-delà des liaisons ferroviaires interagglomération, la réouverture de la gare de Soyhières et l'étude d'opportunité de l'aménagement de nouvelles haltes (Communance, ZARD), ainsi que l'aménagement d'un 3^{ème} rail pour le prolongement des CJ jusqu'à Delémont constituent des enjeux majeurs pour l'agglomération.**

■ **De plus, il s'agira de tirer profit d'un nouveau tracé de la H18 pour délester les traversées de localité du trafic de transit (Courroux, Delémont Est).**

3.4. Mobilité d'agglomération

ORGANISER LES TRANSPORTS POUR NE PAS RATER LE TRAIN



La mobilité multi-modale est un trait caractéristique de notre société, combinant tous les moyens de déplacement (voiture, transports publics, vélo, marche). L'organisation du territoire est déterminante pour nos besoins de déplacement (séparation spatiale des fonctions) et devient ainsi un enjeu majeur pour la gestion de la mobilité. Quant aux réseaux de transport, ils favorisent la différenciation territoriale selon les conditions d'accès.

A l'échelle de l'agglomération, les transports publics doivent fournir une offre dense et de qualité aux heures de forte affluence (mouvements pendulaires réguliers) et un service moins dense, pour satisfaire aux autres besoins en déplacements et garantir l'attractivité globale du système de transports publics. Ainsi, le développement des transports publics doit être ciblé non seulement sur les marchés les plus porteurs (pendulaires, transports scolaires, accès à la gare, etc.) mais également sur les marchés complémentaires qui permettent aux utilisateurs une alternative réelle aux transports individuels et en particulier pour les déplacements de loisirs et d'achats. Ceci tout en respectant un cadre financier donné pour les collectivités publiques.

3.4.1. Mobilités douces (piétons, vélos)

Cf. planche C.1 dans le rapport Analyse et enjeux du 24 novembre 2004.



L'agglomération de Delémont est véritablement à l'échelle des mobilités douces :

- > taille modeste des localités : on accède au centre de sa localité en moins de 10' à pied (moins de 15-20' à pied pour Delémont) ;
- > structure favorable des déplacements : près de 70% des déplacements domicile-travail se font à l'intérieur d'une même commune.

Cependant, le potentiel d'évolution des comportements reste important : la voiture est encore utilisée pour près de la moitié des déplacements "domicile-travail" effectués au sein d'une même commune !

Un développement des mobilités douces apporte de multiples bénéfices : amélioration du cadre de vie, santé de la population, sécurité des déplacements, mise en valeur des espaces publics, moindre dépendance à la voiture, etc. De plus, en développant les mobilités douces comme réponse prioritaire pour les déplacements courts, l'effort financier important à consentir pour les transports publics peut se concentrer sur les déplacements longs où ils sont efficaces (y compris pour les transports scolaires).

Pour ces raisons, le développement des mobilités douces est à considérer comme un défi majeur du projet d'agglomération de Delémont. L'effort relève naturellement de chaque commune, cependant l'agglomération peut jouer un rôle significatif, pour induire une dynamique ainsi que pour favoriser une cohérence globale des politiques communales.

- **L'effort devrait porter sur plusieurs niveaux :**
 - > **la mise en relation des localités et des grandes centralités composant l'agglomération (liaisons intercommunales d'agglomération) ; ce réseau est déjà largement défini par la planification directrice cantonale : il s'agira de le mettre en oeuvre et de le compléter ponctuellement (accès à la ZARD, accès aux équipements, franchissement des voies ferrées, ...)** ;
 - > **le développement d'un maillage fin de cheminements sécurisés à l'intérieur des localités : les voiries locales ont aujourd'hui un caractère essentiellement "routier", leur mise en adéquation pour un usage prioritairement adapté aux piétons et cyclistes représentera de la part de chaque commune un effort de longue haleine et des investissements en conséquence ;**
 - > **le développement de solutions de parcage appropriées pour les vélos à l'origine (habitat) et à destination (activités et équipements) ;**
 - > **une promotion soutenue de la marche et du vélo à tous les niveaux : éducation (Pédibus et Vélobus, ...), promotion (information, cartes, événements, "image", ...), partenariats (entreprises, milieux de la santé, ...)** ;
 - > **l'application de mesures dissuasives à l'encontre des transports individuels sur les courtes distances (par exemple : localiser les parkings en périphérie des centres de localité et les raccorder au réseau piétonnier du centre, limiter le stationnement dans les centres).**

3.4.2. Transports publics

Cf. planche C.2 dans le rapport Analyse et enjeux du 24 novembre 2004.



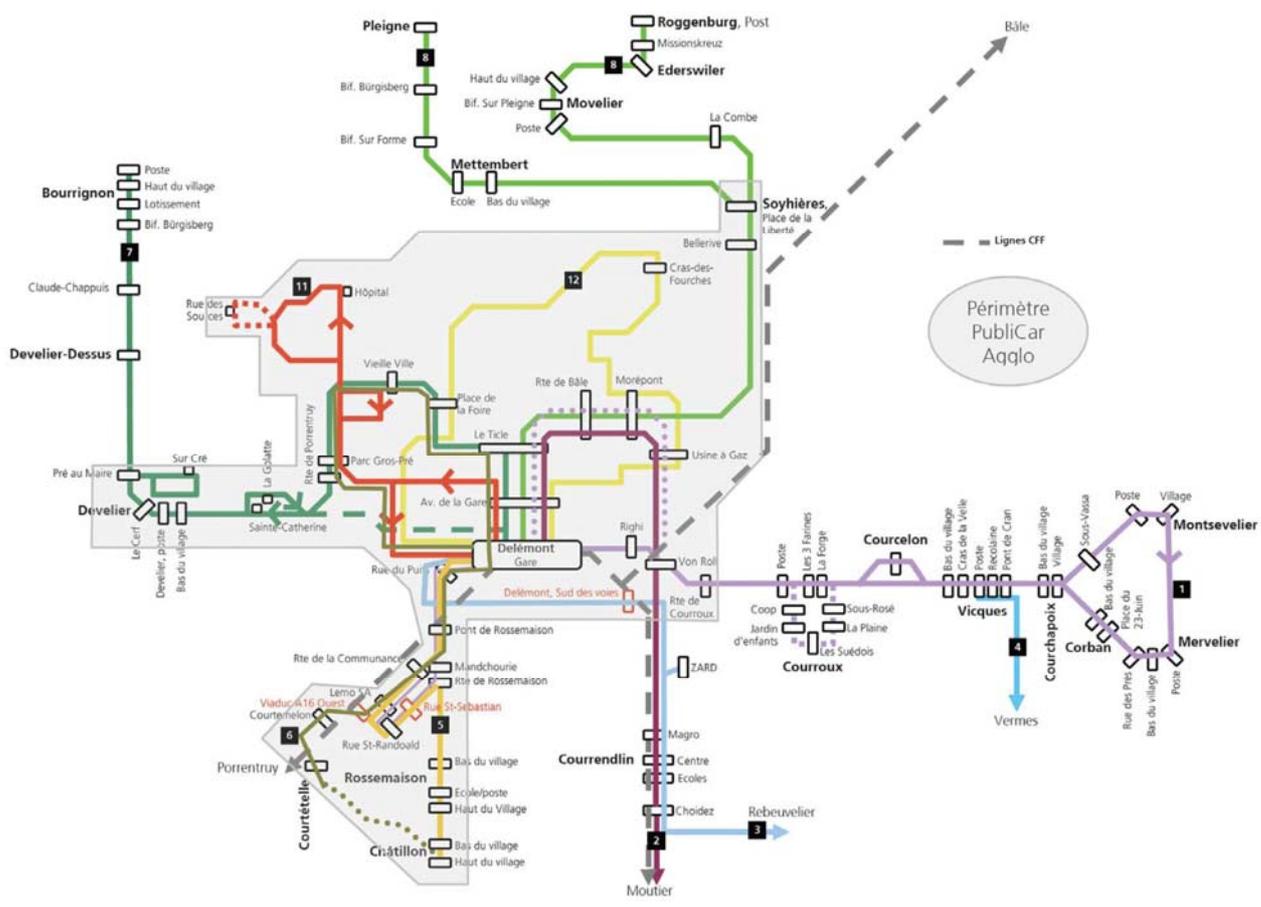
Le développement de l'offre de transports publics correspond à une attente forte au sein de l'agglomération. Sur ce plan, le défi est d'assurer une desserte efficace et régulière de l'ensemble de l'agglomération, avec un niveau de prestations économiquement réaliste mais suffisant pour favoriser un transfert modal, et ceci dans un contexte où la voiture reste très attractive même sur de très courtes distances (offre de stationnement abondante à proximité des commerces et équipements, cf. ci-dessus).

- **Dès lors, les transports publics se doivent :**
 - > **d'assurer, aux heures de pointes, des fréquences de desserte et des capacités de transport suffisantes, dans l'optique d'accroître l'attractivité pour le trafic pendulaire (déplacements domicile-travail ou de formation au sein de l'agglomération ou en correspondance en gare de Delémont pour les déplacements vers l'extérieur de l'agglomération ou du canton ;**
 - > **de garantir, aux heures creuses, un niveau d'offre moins dense mais suffisant pour satisfaire aux besoins de transports durant la journée et garantir l'attractivité du système global pour les autres déplacements (professionnels en journée, de loisirs, d'achats, etc.). Ce niveau doit être suffisant pour faire jouer pleinement le "réflexe transports publics". Un service d'appoint "à la demande" pourrait également permettre de répondre à la diversité des autres besoins et de contribuer à réduire la dépendance aux transports individuels.**

Ceci étant, le développement de l'offre de transports publics reste dépendant de multiples paramètres et apparaît comme la résultante de nombreuses "pesées d'intérêts", en particulier :

- > les correspondances optimales avec le réseau supérieur en gare de Delémont (cadencement des horaires de bus pour assurer la chaîne des déplacements) ;
- > la structure radiale du réseau routier, qui laisse peu de marges de manœuvre pour la définition des itinéraires ;
- > la diversité et la dispersion des pôles à desservir à Delémont : gare CFF, centre-ville, Vieille Ville, zones d'activités, équipements sportifs, équipements culturels ;

Figure 5 : Transports publics, réseau futur d'agglomération (projet de septembre 2007)



- > une desserte "d'agglomération" à construire à partir de la desserte régionale bus, renforçant la desserte existante sur le périmètre de l'agglomération sans péjorer la desserte régionale ;
- > le bon équilibre à trouver entre desserte régulière et à fréquence élevée en heures de pointe et la desserte durant les heures creuses (régulière ou "à la demande"), là où la demande et les besoins en déplacements sont plus diffus dans le temps et dans l'espace ;
- > les synergies souhaitables avec les transports scolaires ;
- > la mise en place d'une "autorité organisatrice" à l'échelle de l'agglomération (planification, financement, relations avec les exploitants, promotion) ;
- > et bien sûr, le cadre légal et budgétaire dans lequel doit s'inscrire la future offre (projet de loi cantonale sur les transports publics).

- Ainsi, les enjeux suivants peuvent être identifiés :
 - > assurer une desserte harmonisée de qualité sur l'ensemble de l'agglomération, en articulation avec le noeud ferroviaire de Delémont.
 - > optimiser l'organisation du réseau et la desserte par les transports publics à l'échelle de l'agglomération (ferroviaire et par bus).
 - > orienter le développement urbain en fonction des zones desservies.
 - > fluidifier la circulation des bus dans le trafic routier pour améliorer les performances, la stabilité de l'exploitation et donc l'attractivité générale des transports publics (aménagement routiers, priorités, signalisation, etc.).
 - > améliorer le confort d'utilisation (arrêts, capacités de transport, fréquence, réseaux tarifaires, etc.) et l'information aux usagers des transports publics.

3.4.3. Réseau routier, modulation du trafic et stationnement

Cf. planche C.3 dans le rapport Analyse et enjeux du 24 novembre 2004



En termes de réseau routier, le principal défi de l'agglomération est de tirer le meilleur parti possible des grandes infrastructures routières existantes et projetées (RDU, A16, H18). En effet, ces projets dégagent un potentiel très intéressant pour la redéfinition des fonctions du réseau routier local (report du trafic sur les grandes infrastructures) et la requalification et réappropriation des traversées de localité (réaménagement de l'espace-rue, priorité aux transports publics, piétons et vélos, modulation du trafic).

La modulation ne doit toutefois pas se réduire à un parcours d'obstacles visant à diminuer la vitesse des voitures. Les solutions d'aménagement doivent apporter une amélioration réelle du confort et de la sécurité des piétons et des cyclistes, et ne pas inutilement pénaliser les transports publics.

Ponctuellement, la réalisation de nouveaux tronçons routiers s'avère néanmoins nécessaire pour mieux exploiter les potentialités des grandes infrastructures, en particulier l'accrochage de la zone industrielle de la Communauté à l'A16 (évitement du centre Sud-Ouest de Delémont : dépassement VLI OPAir, saturation aux heures de pointe), la RDU Est de Delémont et le contournement de Courroux (projets à coordonner avec le projet de H18).

Un autre enjeu majeur concerne la politique de stationnement à Delémont et dans les zones d'activités, dont dépend entre autre la viabilité des efforts consentis pour le développement des transports publics. Cette politique relève principalement de la Ville de Delémont (stationnement public, commercial, activités, habitants), elle concerne néanmoins directement l'agglomération puisqu'elle a des implications fortes sur la mobilité de l'ensemble de la région.

- **Bien que le réaménagement des traversées de localité, des entrées de village et des places centrales est une tâche des communes, il s'agit d'un enjeu majeur à l'échelle de l'agglomération en termes de qualité de vie et de promotion des mobilités douces. L'agglomération devrait ainsi instaurer une dynamique nouvelle dans ce sens et favoriser une approche coordonnée (lisibilité, image de l'agglomération).**

- **Par ailleurs, il s'agit de prévoir les accès nécessaires aux zones d'activités et de soutenir la ville de Delémont dans sa politique de stationnement.**

3.5. Développement

SE POSITIONNER A L'EXTERIEUR PAR UN CADRE DE VIE ATTRACTIF

Les dix communes regroupent 24'000 habitants et 12'000 emplois. Jusqu'aux années septante, la ville de Delémont et les grandes communes qui l'entourent fonctionnaient comme moteur de la croissance cantonale. Depuis 30 ans, la croissance démographique - plus modérée - est de plus en plus portée par les communes plus périphériques :

- > A l'échelle du canton, le district des Franches-Montagnes ou la microrégion de la Haute-Sorne ont dépassé l'agglomération de Delémont en termes de croissance démographique et d'emplois ;
- > A l'échelle de l'agglomération, la population des grandes communes anciennement industrielles et situées sur les principaux axes de communication stagne ou diminue tandis qu'elle augmente fortement dans les communes plus petites et à l'écart des nuisances.

Aujourd'hui, la moitié des habitants et trois quarts des emplois de l'agglomération se concentrent toujours dans la ville de Delémont, mais l'évolution en cours favorise une plus forte dispersion de la population et des activités dans le territoire.

3.5.1. Centre d'agglomération et services régionaux

Cf. planches B.11 et C.4 dans le rapport Analyse et enjeux du 24 novembre 2004



Le centre de Delémont profite d'une image urbaine dynamique (offre, architecture, espace public, etc.). Au-delà du bassin de population de l'agglomération, ces services s'adressent souvent à l'ensemble du canton.

La majeure partie des équipements publics, pôles d'achat et services à la population sont regroupés dans le centre-ville de Delémont (commerces, services), ainsi qu'au Sud de la gare (brico-bâti-loisirs) et l'Ouest de la ville (grands commerces, formation supérieure, équipements de loisirs et de sport). Ils disposent ainsi d'une très bonne accessibilité par tous les moyens de transport et renforcent le centre de l'agglomération. Des potentiels importants pour l'implantation de nouveaux équipements se trouvent notamment dans le centre-ville et au Sud de la gare.

Cependant, l'actuelle évolution sur le marché de la distribution de détail entraîne une importante multiplication de l'offre par l'arrivée en Suisse des distributeurs européens. Il en résultera non seulement une redistribution des parts de marchés entre les entreprises concurrentes, mais aussi une pression accrue pour les petits commerces locaux et le risque d'une délocalisation des grands commerces du centre-ville vers des zones plus périphériques.

- **Il en résulte trois grands défis pour l'agglomération :**
 - > **le renforcement de l'offre d'équipements et de services "urbains" d'intérêt régional et cantonal pour augmenter l'attractivité de l'agglomération pour les habitants et les entreprises (cf. chapitre 3.3.1 ci-avant) ;**
 - > **la localisation préférentielle des équipements dans la zone centrale de l'agglomération pour assurer leur bonne accessibilité par les transports publics ou à pied et en vélo, pour favoriser les synergies entre équipements et avec le centre-ville, ainsi que pour limiter les impacts sur l'environnement et le paysage ;**
 - > **l'articulation des vocations des zones artisanales des communes et des friches industrielles par rapport aux enjeux précités.**

3.5.2. Centres de localité et services locaux

Cf. planche B.11 dans le rapport Analyse et enjeux du 24 novembre 2004



Les communes de l'agglomération s'affirment par leur identité propre, ancrée dans leur histoire, leur patrimoine. La disparition d'une partie des services de proximité durant les dernières décennies et, le long des routes cantonales, une certaine atrophie des centres anciens n'a cependant pas été sans impact sur l'animation des centres de localité. Les réaménagements de l'espace public n'ont que très partiellement permis de compenser le "retrait" des habitants dans les zones d'habitat individuel.

- **La revitalisation des centres de localité devra se baser sur trois axes complémentaires :**
 - > **le réaménagement des traversées, entrées de localité et des places centrales au profit des piétons et cyclistes (cf. chapitre 3.4.1 ci-avant) ;**
 - > **la réhabilitation du patrimoine bâti (rénovation et réaffectation des bâtiments ou logements vacants ; projet de décret cantonal sur la réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens) ;**

- > le maintien d'un service de proximité "minimal" (service public, épicerie de quartier, etc.) si nécessaire avec des nouveaux partenariats entre les collectivités publiques et les acteurs privés (coopérative communale, aides communales, regroupement de services, etc.).

3.5.3. Habitat et logements

Cf. figure 4 ci-après et planches B.9 et B.10 dans le rapport Analyse et enjeux du 24 novembre 2004.



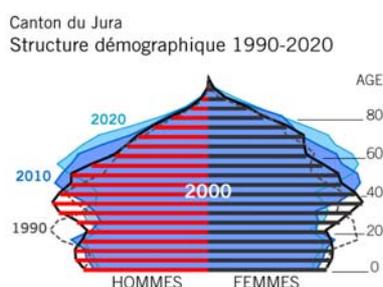
Le développement de l'habitat dans l'agglomération de Delémont est déterminé par deux facteurs d'attractivité opposés :

- > point fort, le cadre paysager, l'échelle "humaine" de l'agglomération et l'accès à la maison individuelle (disponibilité et prix des terrains),
- > point faible, la situation à l'écart des grands centres de croissance (espaces métropolitains) et le manque d'une offre de logements "urbains" attractive.

L'évolution démographique future dépendra de la capacité de l'agglomération de tirer profit de la croissance notamment de la métropole bâloise en offrant un cadre de vie de qualité qui compense l'éloignement de Bâle. Il s'agira ainsi de maintenir une offre de logements suffisante et attractive tout en préservant les qualités paysagères et patrimoniales.

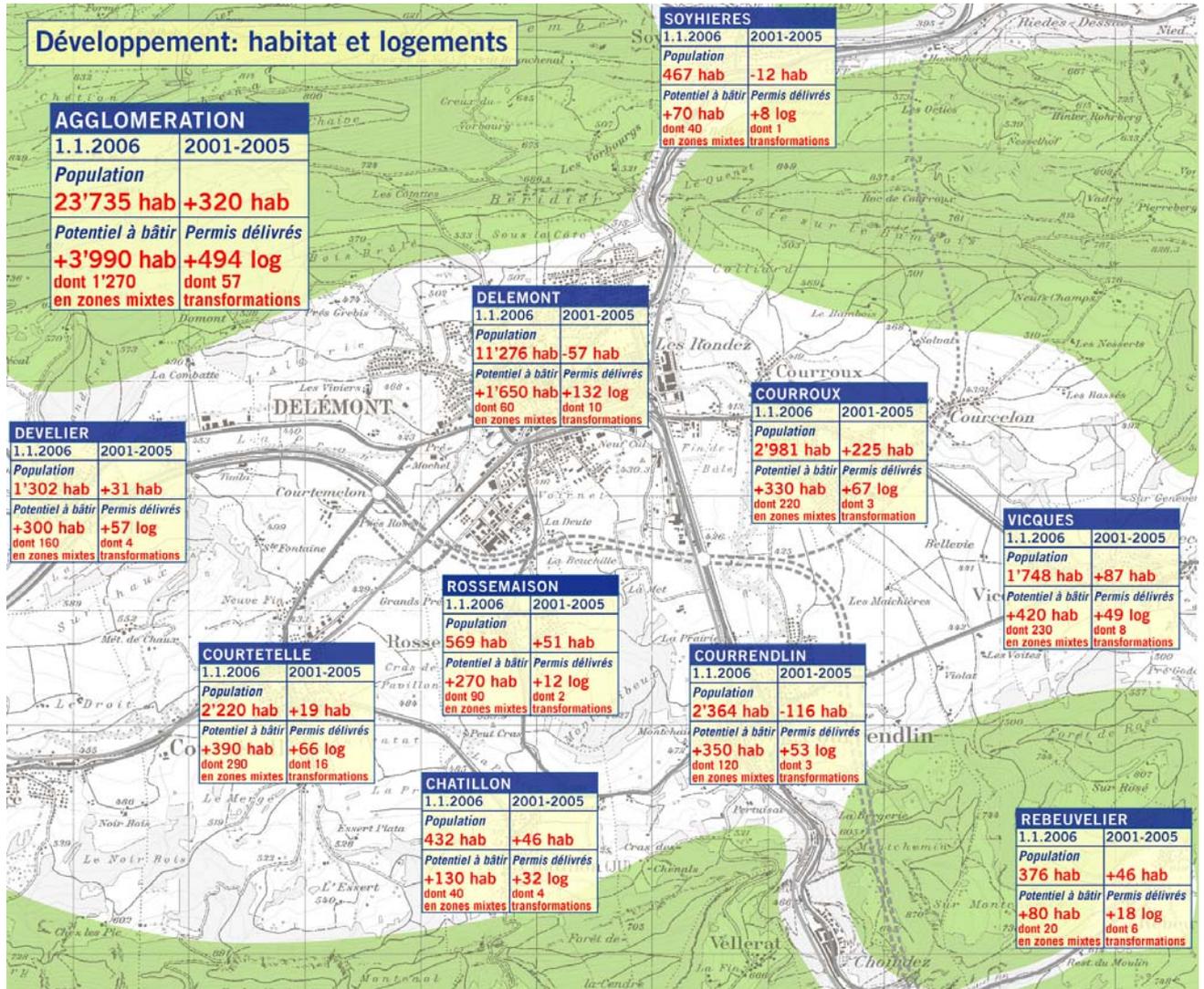
Or, l'analyse de l'évolution récente est plutôt préoccupante face à ces perspectives :

- > En 5 ans, la population a augmenté de 1% (+320 habitants) bien que, durant la même période, des permis pour 500 nouveaux logements ont été délivrés (cf. figure page suivante).
- > Le potentiel d'accueil dans les zones encore libres de constructions (équivalent à 4'000 habitants ou +16%) est globalement suffisant pour les décennies à venir si on admet le taux de croissance des 5 dernières années.
- > 3/4 de ce potentiel se trouvent dans les zones d'habitation de faible densité.
- > La Ville de Delémont dispose des réserves les plus importantes, soit pour environ 1'600 habitants (40% du potentiel de l'agglomération), ce qui contraste avec la stagnation de sa population.



(Source : OFS RFP 1990 et 2000 ; Martin Schuler : Actualisation des pronostics de la population pour le Canton du Jura, Lausanne 2004)

Figure 6 : Aperçu de l'état actuel, de l'évolution récente et du potentiel de développement par commune et dans l'agglomération. L'évolution récente actualisée par des sondages réduit de 10% le potentiel à bâtir.



Nombre d'habitants au 1.1.06 et évolution des dernières 5 ans (2001-2005)

Potentiel de développement pour l'habitat selon les zones à bâtir légales mais encore libres de constructions (estimation basée sur la densité bâtie moyenne de la région dans les zones déjà construites)

COMMUNE	
1.1.2006	2001-2005
Population 1'500 hab	+50 hab
Potentiel à bâtir +400 hab dont 50 en zones mixtes	Permis délivrés +20 log dont 5 transformations

Nombre de logements construits ou transformés durant cette même période, selon les permis de construire délivrés

- > La demande en logements 2004-2020 dans la microrégion de Delémont est estimée entre 300 et 600 logements, soit environ 1/3 de la demande cantonale.¹
- > La demande pour de nouveaux logements provient très majoritairement (90%) de personnes qui habitent déjà dans la commune ou dans l'agglomération.
- > Le nombre des enfants scolarisés et des jeunes ménages diminuera durablement. En même temps, le nombre de personnes âgées vivant seules et ayant besoin d'aides à domicile augmentera fortement.

Dans les limites des zones à bâtir légalisées aujourd'hui, la croissance de la population n'aura pas d'influence majeure sur la structure et les densités de l'habitat dans l'agglomération. Néanmoins, quelques communes envisagent de nouvelles extensions des zones à bâtir. Les motivations sont différentes voire contradictoires : si certaines communes réagissent à la forte demande sur les terrains les plus attractifs, d'autres essayent de palier au recul des enfants scolarisés pour éviter la sous-occupation des écoles. La concurrence interne qui en résulte génère des zones à bâtir parfois généreuses à l'échelle de l'agglomération.

Cette situation s'inscrit avec plus ou moins d'intensité dans les problématiques suivantes :

- > Elle va à l'inverse des objectifs cantonaux et fédéraux d'un développement durable (limiter l'étalement urbain, densifier les zones bien desservies par les transports publics, etc.) ;
- > Elle entraîne des coûts d'équipement importants pour les communes en termes d'investissement, d'entretien et de renouvellement ;
- > Elle contribue au grignotage continu du paysage de proximité.

- **Pour augmenter l'attractivité de l'agglomération à long terme et pour assurer un développement équilibré et durable, l'enjeu est de maintenir un potentiel de développement suffisant mais générant des déplacements courts, concentrés et en cohérence avec l'offre de transport. Il s'agira donc de coordonner le développement de l'agglomération selon une vision d'ensemble, notamment :**
 - > **en encourageant en priorité la réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens (soutiens technique et financier, requalification de l'espace public, etc.),**

¹ selon : Hornung, études économiques et sociales : Demande globale en logements dans le Canton du Jura, ses districts et ses microrégions, Berne 11 janvier 2005.

- > **en mobilisant les terrains à proximité des équipements et services et biens desservis par les transports publics (densification des zones à bâtir existantes, revalorisation des friches existantes, localisation des nouvelles zones à bâtir, coordination intercommunale, péréquation des retombées fiscales),**
- > **en adaptant l'offre en logements à l'évolution démographique, notamment aux besoins des personnes âgées et des attentes des personnes à mobilité réduite (logements protégés, logements adaptés, etc.).**

3.5.4. Activités

Cf. planches B.9, B.10 et B.11 dans le rapport Analyse et enjeux du 24 novembre 2004.



Les 3/4 des emplois actuels et la majorité du potentiel de développement de l'agglomération sont concentrés dans la ville de Delémont et ses zones d'activités (centre-ville, Gare-Sud, Communance). Quant à la ZARD, elle représente 1/3 du potentiel d'accueil dans les zones d'activités de l'agglomération (soit environ 1'000 emplois). Au total, l'agglomération dispose d'un potentiel constructible largement suffisant (correspondant à une fourchette oscillant entre 3'000 et 4'000 emplois supplémentaires, soit +25%).

L'évolution récente est cependant caractérisée par quatre phénomènes particuliers :

- > Les nouvelles zones d'activités au Sud de Delémont sont en partie investies par des entreprises qui étaient jusqu'alors situées dans ou proche des centres des localités de l'agglomération.
- > Les zones d'activités des communes périphériques se sont dans un premier temps proportionnellement plus développées que celles de la ville centre, alors que la tendance s'est inversée depuis quelques années, avec une nette densification du tissu industriel.
- > La ZARD n'a pas encore produit une dynamique de développement, les équipements étant en voie de réalisation.
- > Plusieurs projets d'implantation de centres commerciaux sont en préparation, notamment dans les zones centrales de Delémont, contrairement à une tendance de la grande distribution à vouloir s'installer en périphérie.

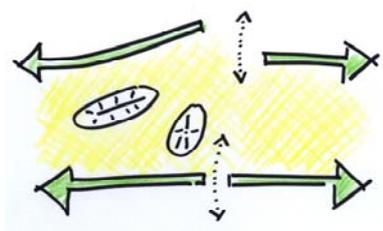
- **L'enjeu de l'agglomération en termes d'activités réside à la fois dans le développement de l'emploi pour son bassin de population par une offre suffisante et variée et dans la maîtrise des nuisances qui résulteraient d'une dispersion incontrôlée des activités (génération de trafic, bruit, etc.).**

- **Dans ce contexte, une politique concertée de développement et de gestion des zones d'activités est nécessaire :**
 - > **promotion commune des terrains, investissements et retombées liés aux zones d'activités,**
 - > **implantation différenciée des nouvelles entreprises en fonction, d'une part, de leurs besoins de mobilité, leurs nuisances, les synergies avec d'autres entreprises, etc., et d'autre part, des conditions d'accès et de desserte, des terrains disponibles, etc. (promotion ciblée, coordination intercommunale).**

- **Dans le domaine de la grande distribution, les exigences de localisation dans le centre des localités, en particulier à Delémont, doivent être maintenues, en priorité par la réutilisation des friches urbaines.**

3.6. Paysage (agriculture, nature et patrimoine)

RECONSIDERER LE TERRITOIRE D'ABORD COMME UN ESPACE DE VIE



Le territoire est la résultante de contraintes naturelles (relief, rivières...), de l'héritage des pratiques du passé et de nos comportements actuels. Le paysage est de l'ordre du perçu, du ressenti, du vécu. Les modifications du paysage sont progressives, quotidiennes, parfois massives (nouvelle autoroute), parfois discrètes (nouvelle piste cyclable, par exemple). Ainsi, chaque route assainie, chaque maison construite et chaque arbre planté contribuent durablement au changement du cadre de vie de chacun.

La vallée, campagne "ordinaire" au sens noble du terme, puise son identité première dans son caractère agricole prononcé, banalisé par un remembrement sévère au milieu du XX^e siècle, qui a néanmoins laissé intacts quelques paysages champêtres remarquables comme aux alentours de Châtillon par exemple. L'urbanisation extensive de ces dernières décennies contribue à banaliser ces espaces souvent perçus comme de vastes réserves à bâtir, alors qu'ils constituent un cadre de vie valorisant et nécessaire pour assurer leurs vocations anciennes et futures (agriculture, loisirs, nature).

3.6.1. Paysages de proximité – une nouvelle place pour l'agriculture au sein de l'agglomération



Le cadre paysager est un atout pour l'agglomération, c'est le décor quotidien partagé, celui des moments de loisirs et de sports en plein air, de chacun des déplacements, mais également l'image des entreprises et activités qui s'y insèrent. Le paysage de "proximité" est celui qui constitue la frange urbaine, où dernières maisons et premiers champs se côtoient. C'est celui où les activités "dérangeantes", "peu esthétiques", "broyantes" trouvent souvent place, mais c'est paradoxalement également là où il est possible d'aller à pied pour se sentir "à la campagne" (promenades) et là où, en arrivant de l'extérieur, on reçoit la première "image" du village (entrées, "portes"). Ces espaces sont donc importants à mettre en valeur, à rendre accessibles et agréables. De même, ils doivent servir d'interface entre les espaces plus "naturels" et les zones urbanisées.

Ces espaces de proximité, accessibles, sont le lieu privilégié pour aménager des équipements sportifs, de loisirs et de jeu ou des liaisons de mobilité douces. Le territoire jusqu'à agricole doit s'adapter aux nouveaux usages de ces franges urbaines et profiter de cette mutation. En contrepartie d'une circulation plus intensive sur les chemins agricoles, ouverts et parfois aménagés, les exploitations locales peuvent trouver de nouvelles ressources par exemple avec le tourisme local, le raccourcissement des chaînes producteurs – consommateurs (marchés à la ferme, brunch campagnard, cueillette directe, accueil de classes...). Certains aménagements de chemins peuvent contribuer également à améliorer les réseaux écologiques et reconstituer les paysages endémiques endommagés par le remaniement et lutter contre la banalisation de la plaine.

■ **La valorisation du paysage de la plaine de Delémont comme cadre de vie est dès lors un enjeu de l'agglomération, en tant que paysage de proximité quotidien pour ses habitants et en tant que facteur d'attractivité pour le développement.**

■ **Au-delà de l'aspect paysager des lieux et de l'ensemble, il s'agira de favoriser l'utilisation de l'espace non bâti et agricole à proximité des zones urbanisées par les habitants.**



3.6.2. Patrimoine construit et naturel

Les communes de l'agglomération possèdent un patrimoine construit et naturel qu'il est nécessaire de valoriser, soit par la réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens et l'aménagement qualitatif de l'espace public (cf. chapitre 4.3.2), soit par une mise en réseau sous forme de chemins pédestres thématiques et itinéraires cyclables.

■ **La réhabilitation du patrimoine bâti et naturel est un vecteur d'attraction touristique et de dynamisme pour l'ensemble de l'agglomération (séjours touristiques, fonctionnement des petits commerces...).**



3.6.3. Milieux naturels

Les milieux naturels sont une préoccupation commune par essence même puisqu'ils ont d'autant plus de valeur écologique qu'ils sont en réseaux. Des mesures de préservation et de mise en valeur de ces espaces qui font la valeur, la diversité et la beauté des paysages locaux sont à encourager. La concentration des activités et zones accessibles évite non seulement le mitage du paysage mais également de conserver de grandes étendues moins fréquentées et plus adaptées à la faune et à la flore locales.

Les cours d'eau nombreux qui sillonnent la plaine doivent également être optimisés sur l'ensemble de leur parcours afin de préserver les biens et les personnes des risques liés aux inondations (carte des dangers), d'assurer leur fonction écologique et de permettre leur accès et utilisation par la population.

- **Bien que la planification de la protection et la mise en réseaux des couloirs écologiques et des biotopes relève principalement de la compétence du canton, les communes portent une grande responsabilité dans la mise en œuvre et l'entretien des paysages.**

LISTE DES DOCUMENTS PRODUITS DANS LE CADRE DU
PROJET D'AGGLOMERATION

Notice introductive, décembre 2003

Transports et territoire, rapport de 1^{ère} phase, 24 novembre 2004

Atelier "Transports publics et territoire", support de présentation, 30 juin 2005

Atelier "Mobilités douces et espaces publics", support de présentation,
21 septembre 2005

Stratégie et programme d'agglomération, document de synthèse,
assemblée des partenaires du 7 février 2007

Projet d'agglomération "Vivre la ville à la campagne", avant-projet juin 2007

Autres documents de travail du comité de pilotage (depuis septembre 2006) :

- > Forces et faiblesses de la région, enjeux et attentes par rapport au projet d'agglomération (23.8.06)
- > Bilan du développement récent et inventaire des objectifs de développement et des projets d'urbanisation dans les communes (20.9.06)
- > Analyse du paysage (22.11.06)
- > Catalogue des champs d'action (projet de territoire et projets de collaboration ; 13.12.06)

Lien Internet : www.jura.ch/agglo