

ANNEXE 4

FICHES DE MESURES D'AMENAGEMENT

<i>N° de la mesure</i>	<i>N° de la fiche descriptive de la mesure</i>
1	URBA 1
2	URBA 1
3	URBA 1
4	URBA 1
5	URBA 1
6	URBA 1
7	URBA 2
8	URBA 2
9	URBA 2
10	URBA 2
11	URBA 2
12	URBA 3
13	URBA 3
14	URBA 3
15	URBA 3
16	URBA 4
17	URBA 5

Fiche URBA 1	Date de mise à jour	3.12.2007	
Type de mesure	N° de mesure	Horizon	Priorité
Habitat et territoire	1	dès 2008	A
	2	dès 2008	A
	3	dès 2008	A
	4	dès 2008	A
	5	dès 2008	A
	6	dès 2008	A

NOM DE LA MESURE (ou de la série de mesures)

Organiser le territoire de manière cohérente et durable, en lien avec les transports

BREF DESCRIPTIF ET ILLUSTRATION DE LA MESURE

Mesure 1 : Espace central d'agglomération (Charte : 4 + 12)

L'espace central de l'agglomération présente le meilleur potentiel d'accessibilité par les TP pour les habitants de l'agglomération et du canton, voire au-delà.

- > Les équipements et infrastructures supra-communaux qui ne peuvent être réalisés dans les centres de localité sont, au besoin, à implanter dans cet espace pour autant que les terrains s'y prêtent du point de vue du territoire et de l'environnement.
- > Les aménagements paysagers et agricoles y sont coordonnés (cf. Mesure 16).

Mesure 2 : Centres de localité (Charte : 5 + 12)

Le centre de localité est l'âme de la commune. Il en forge l'identité. Il est le lieu privilégié de la sociabilité et des pratiques commerciales et de services.

- > Le réaménagement des traversées de localité (fiche INF 2 et 9) intègre une politique de réhabilitation qualitative des espaces publics et de l'habitat.
- > Le centre de localité offre une forte densité d'utilisation du sol et un usage mixte qui doit permettre l'accueil d'activités économiques (commerces de détail, services, équipements publics).

Mesure 3 : Développement démographique et offre en logements (Charte : 10+13)

La croissance urbaine (habitat, emplois et commerce) est le corollaire des buts de l'agglomération qui visent notamment un renforcement durable de son attractivité et un développement démographique, économique et social.

- > Les besoins en matière de logements sont déterminés par les pronostics "Demande globale en logements pour 2020" (plan directeur cantonal, études de base, Hornung, fév. 2005).
- > Les communes se concertent et mettent en place les outils de suivi nécessaires à une bonne coordination (aperçu des terrains libres, bilan annuel de l'évolution démographique, etc.).
- > En cas d'extension de l'urbanisation, elles considèrent en priorité les franges urbaines.
- > Les communes se concertent pour promouvoir une offre diversifiée de logements pour les personnes âgées.

Mesure 4 : Activités et emplois (Charte : 11)

Le développement économique et la création d'emplois sont des grandes priorités de l'agglomération.

- > Les communes se concertent et mettent en place les outils de suivi nécessaires à une bonne coordination (plan de mobilité, spécificité des sites, aperçu des terrains libres, bilan annuel de l'emploi, etc.).
- > En cas d'extension de l'urbanisation, elles considèrent en priorité les franges urbaines en vue de renforcer les zones d'activités existantes.

Mesure 5 : Commerce et grands générateurs de trafic (Charte : 12)

L'approvisionnement en biens de consommation doit être favorisé à l'échelle locale en fonction de la population desservie. Les grands centres commerciaux relevant de l'approvisionnement régional participent au renforcement de l'attractivité de l'agglomération et contribuent au développement économique de la région.

- > Le commerce local est situé dans les centres de localité.
- > Les grands centres commerciaux sont situés dans le centre urbain de Delémont. Les grands centres commerciaux non alimentaires (non food) ainsi que les grands équipements de loisirs peuvent prendre place en périphérie du centre s'ils sont bien desservis par les TP, au minimum par le niveau 2.

Mesure 6 : Paysage et patrimoine, milieux naturels (Charte : 11, 14 et 15)

Le paysage constitue le cadre de vie quotidien de l'agglomération et de ses activités agricoles. Il est un facteur important de l'attractivité d'une région. C'est un lieu d'images et celui des moments de loisirs et de sports en plein air. Ces espaces sont donc importants à mettre en valeur, à rendre accessibles et agréables.

- > Dans toutes les mesures d'urbanisation, il convient de maintenir les coupures vertes entre localités.
- > Les communes se concertent et mettent en place un concept d'aménagement paysager (cf. Mesure 11).
- > Les communes se concertent au sujet des mesures à prendre en relation avec la carte des dangers liés aux crues des cours d'eau.

EVALUATION DE L'EFFICACITE

CE1 : Amélioration qualitative des systèmes de transport	Les mesures visent à densifier et à améliorer l'accès aux TP en vue d'en augmenter la clientèle.
CE2 : Encouragement du développement vers l'intérieur	Les mesures ont pour objet de renforcer le tissu déjà largement bâti, notamment autour des arrêts de TP, et de maintenir les caractéristiques de la structure d'urbanisation, au besoin en étendant les zones à bâtir de manière limitée, aux endroits les plus appropriés.
CE3 : Accroissement de la sécurité du trafic	Les mesures visent à améliorer l'accès aux TP en sécurisant la mobilité douce.
CE4 : Diminution de la consommation des ressources	En favorisant l'urbanisation autour des arrêts TP et dans les parties largement bâties on incite à un usage plus fréquent de ceux-ci, en lieu et place des transports individuels motorisés.

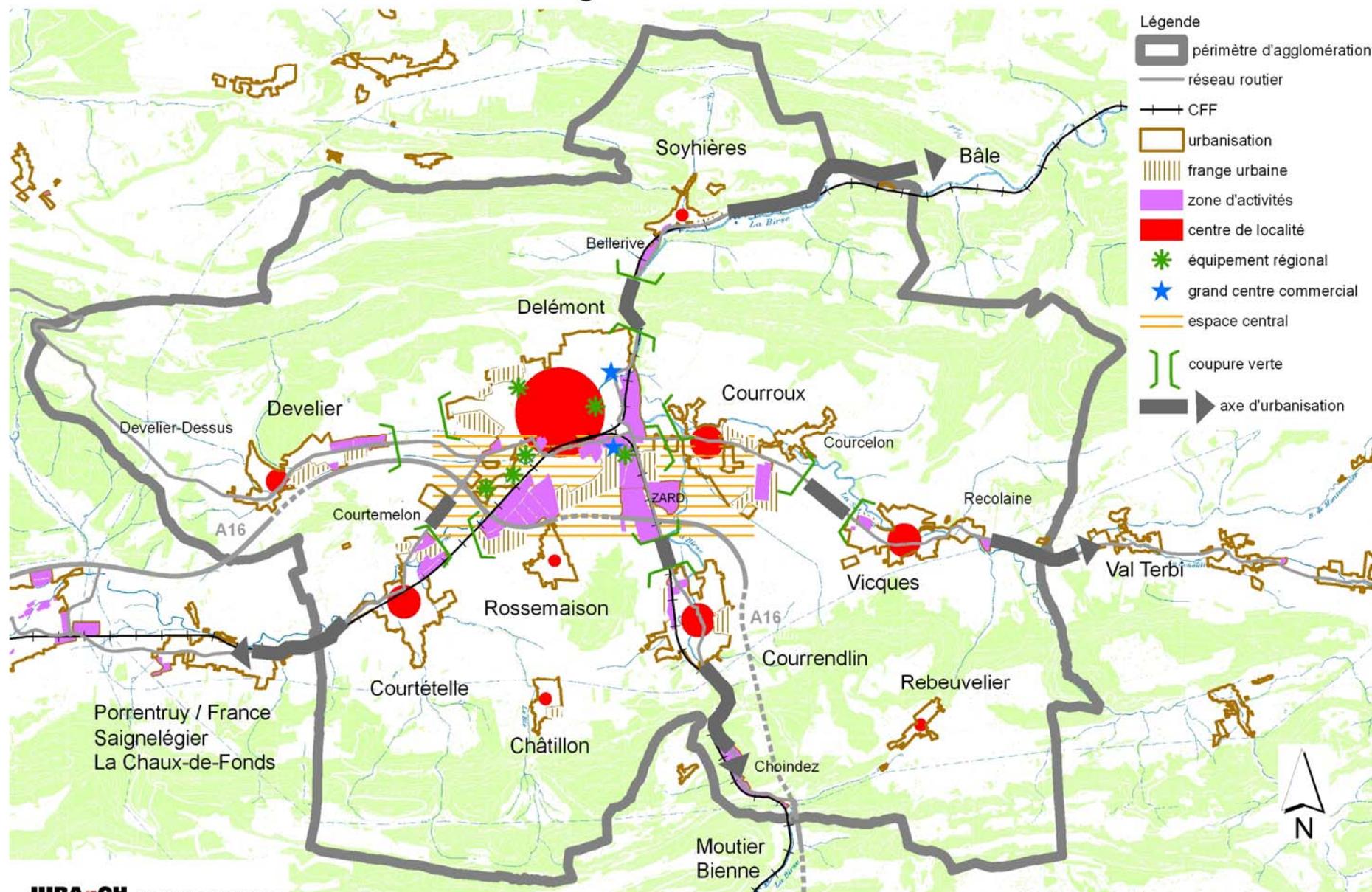
Mesures 2 et 5 : Projet de deux centres commerciaux sur une friche urbaine à Delémont



Mesures 2 et 5 : Valorisation d'un arrêt de bus et d'une friche urbaine à Delémont



Schéma d'aménagement du territoire



- Légende**
-  périmètre d'agglomération
 -  réseau routier
 -  CFF
 -  urbanisation
 -  frange urbaine
 -  zone d'activités
 -  centre de localité
 -  équipement régional
 -  grand centre commercial
 -  espace central
 -  coupure verte
 -  axe d'urbanisation

Fiche URBA 2	Date de mise à jour	3.12.2007	
Type de mesure	N° de mesure	Horizon	Priorité
Réviser les plans d'aménagement locaux	7	2009/10	A
	8	2009/10	A
	9	2008/09	A
	10	2008	A
	11	2010	A

NOM DE LA MESURE (ou de la série de mesures)

Révision des plans d'aménagement locaux en vue de densifier les secteurs qui sont particulièrement bien desservis par les transports publics

BREF DESCRIPTIF ET ILLUSTRATION DE LA MESURE

Mesure 7 : Courrendlin, révision partielle de l'aménagement local

Le rapport d'opportunité est en voie de finalisation pour permettre différentes adaptations du plan de zones de 2001 et envisager une extension à moyen terme de la zone d'habitation.

L'axe central du village bénéficie d'une bonne desserte TP (niveau 2). Les quartiers d'habitation sont majoritairement en dehors des rayons d'incidence.

- > Améliorer les cheminements de la mobilité douce dans les zones d'habitation en direction des arrêts TP.
- > Confirmer l'IU 0.8 par plan spécial (PS) dans le secteur HAK.
- > Fixer un IU min. de 0.5 dans le secteur MA.
- > Dans le secteur Pré Bourquenat, fixer un IU minimal de 0.5 en cas d'urbanisation.

Mesure 8 : Courroux, engagement de la révision de l'aménagement local

L'élaboration d'un rapport d'opportunité est envisagée pour 2008 avec une révision du plan d'aménagement local de 1997 pour 2009-2010.

L'axe central du village est très bien desservi (niveau 1 et 2). Les quartiers d'habitation sont également desservis par les TP (niveau 3). Le village de Courcelon est très bien desservi (niveau 1).

- > Améliorer les cheminements de la mobilité douce dans les zones d'habitation en direction des arrêts TP.
- > Améliorer les cheminements de la mobilité douce entre les arrêts TP et la zone d'activités.
- > Densifier les secteurs centraux par le biais d'un plan spécial (PS).
- > En cas d'extension de l'urbanisation, urbaniser en priorité les secteurs Derrière l'Eglise et Derrière la Forge en garantissant un IU

minimal de 0.45.

> En cas d'extensions ultérieures se concentre en priorité dans le secteur Derrière l'Eglise.

Mesure 9 : Soyhières, révision de l'aménagement local en cours

Le rapport d'opportunité a ouvert la voie à la révision du plan d'aménagement locale de 1994. La révision est prévue pour 2008-2009.

Le village est bien desservi en son centre par les TP (niveau 2). Il en est de même de la zone d'activités de Bellerive.

> En cas d'urbanisation sur les parcelles 1077 et 1078, garantir une densité minimale de 0.45.

Mesure 10 : Châtillon, révision partielle de l'aménagement local

La commune a déposé un rapport d'opportunité en septembre 2007 prévoyant une petite extension de la zone à bâtir. L'ensemble de la zone à bâtir est bien desservie par les TP (niveau 2).

> L'extension de l'urbanisation prévue sur les parcelles 197 et suivantes devra garantir un accès aux TP identique à ceux existants, au besoin en déplaçant l'arrêt vers la chapelle.

Mesure 11 : Develier, nécessité de procéder à la révision de l'aménagement local

Le plan d'aménagement local de Develier date de 1992. Plusieurs demandes de modifications ponctuelles sont en cours. Une révision globale à court terme est nécessaire. La commune est invitée à élaborer un rapport d'opportunité.

L'axe central du village bénéficie d'une bonne desserte TP (niveau 2). Les quartiers d'habitation sont majoritairement dans les rayons d'incidence des arrêts TP. Toute la zone d'activités Est, en direction de Delémont, n'est pas suffisamment desservie.

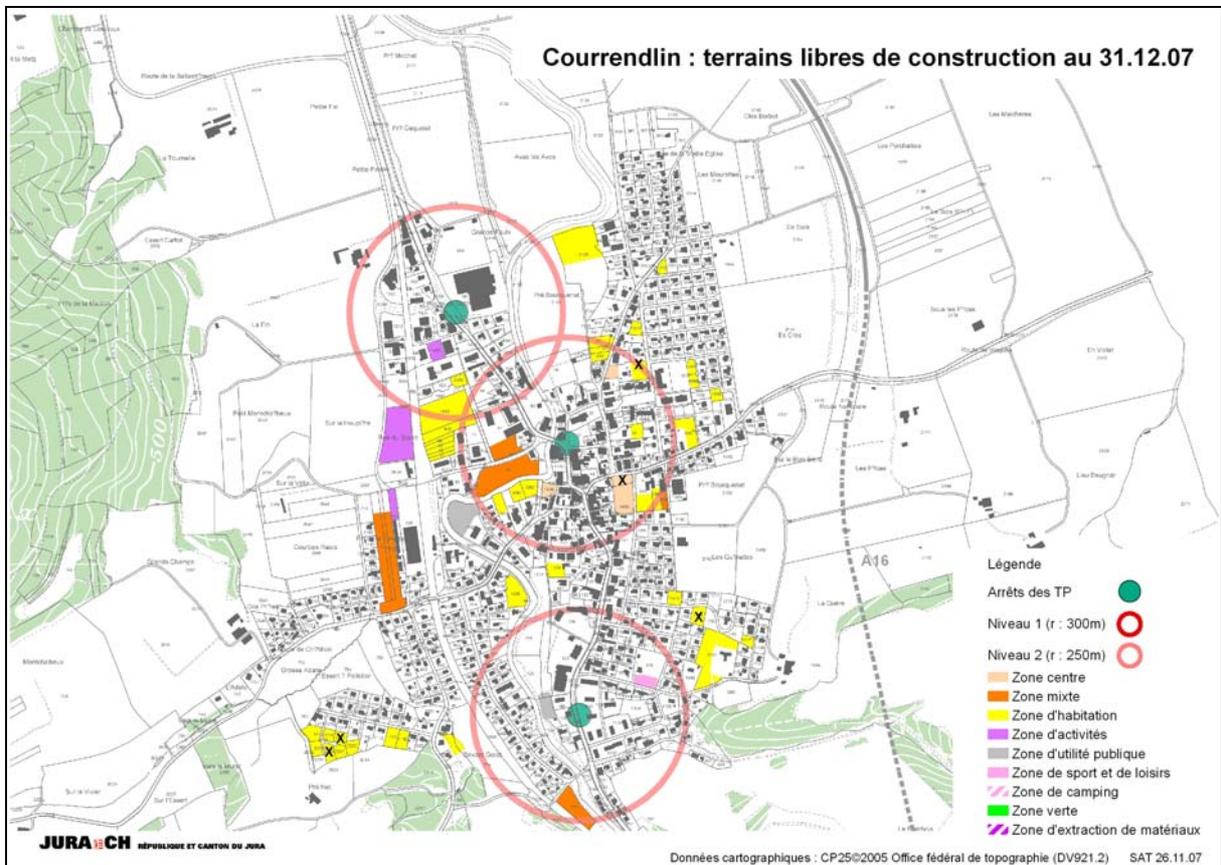
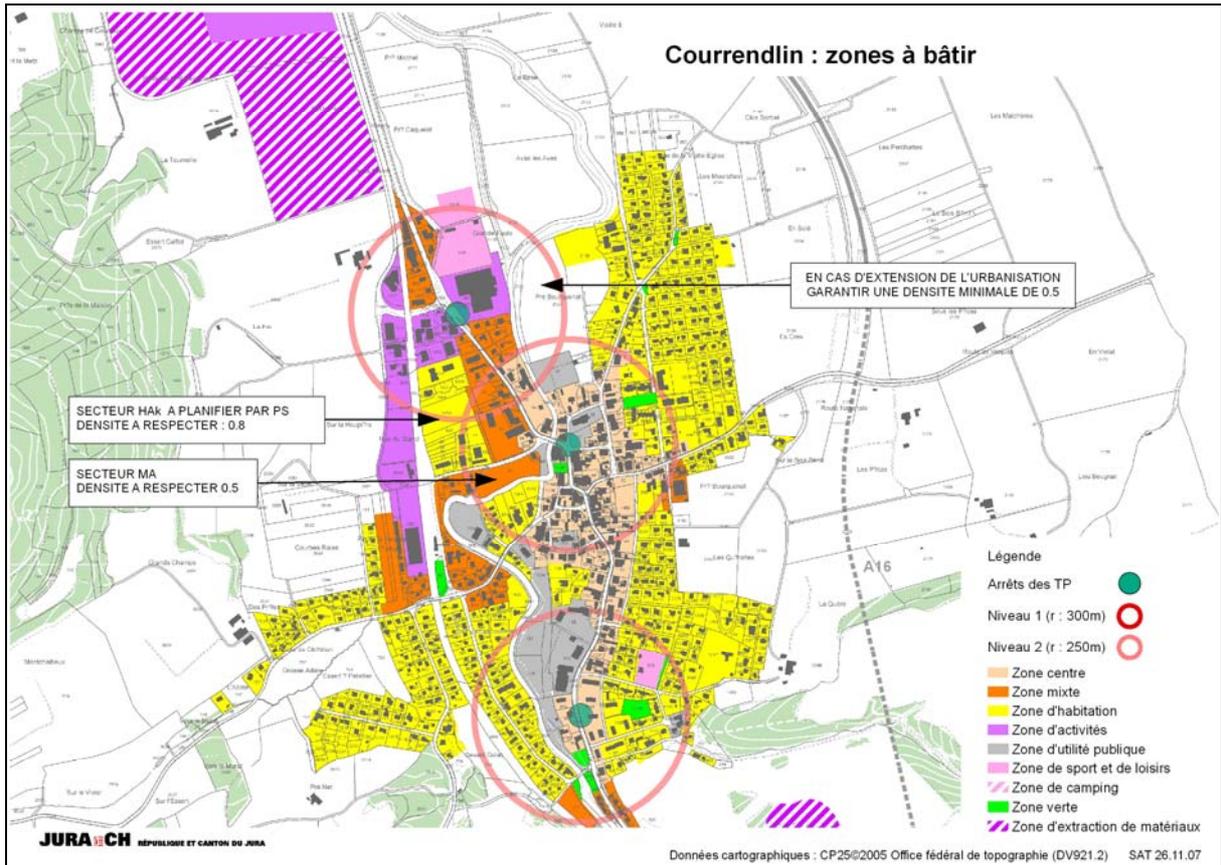
> La zone mixte au Sud, soumise à plan spécial (PS), doit confirmer une densité minimale de 0.6.

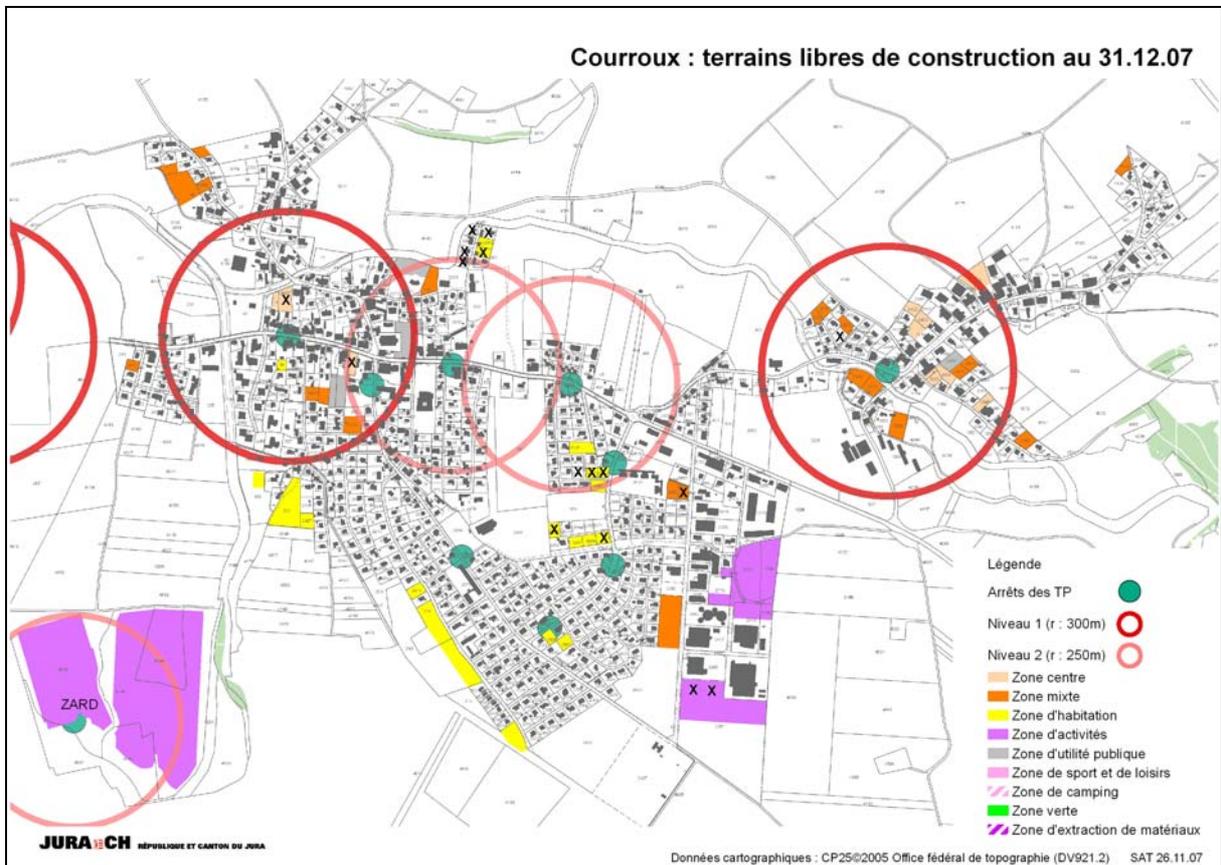
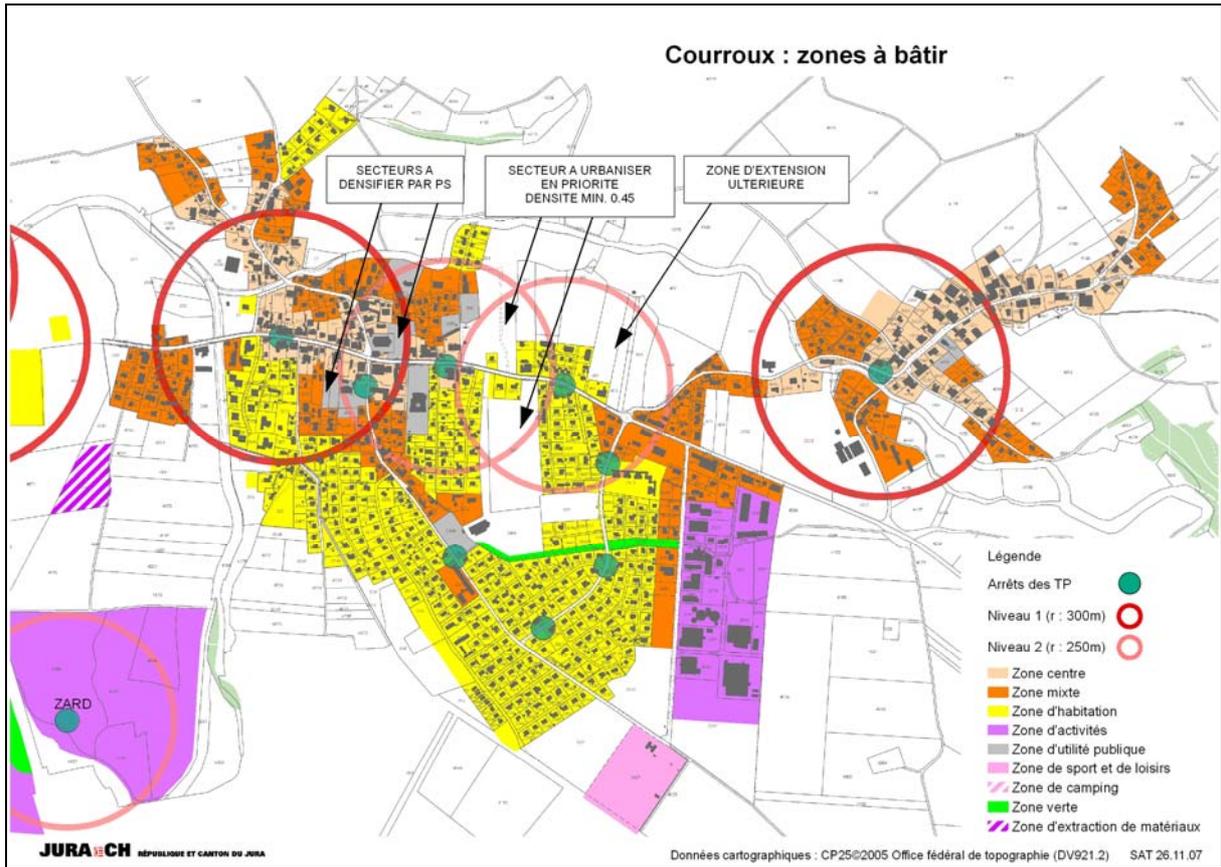
> Densifier le secteur central par le biais d'un plan spécial (PS).

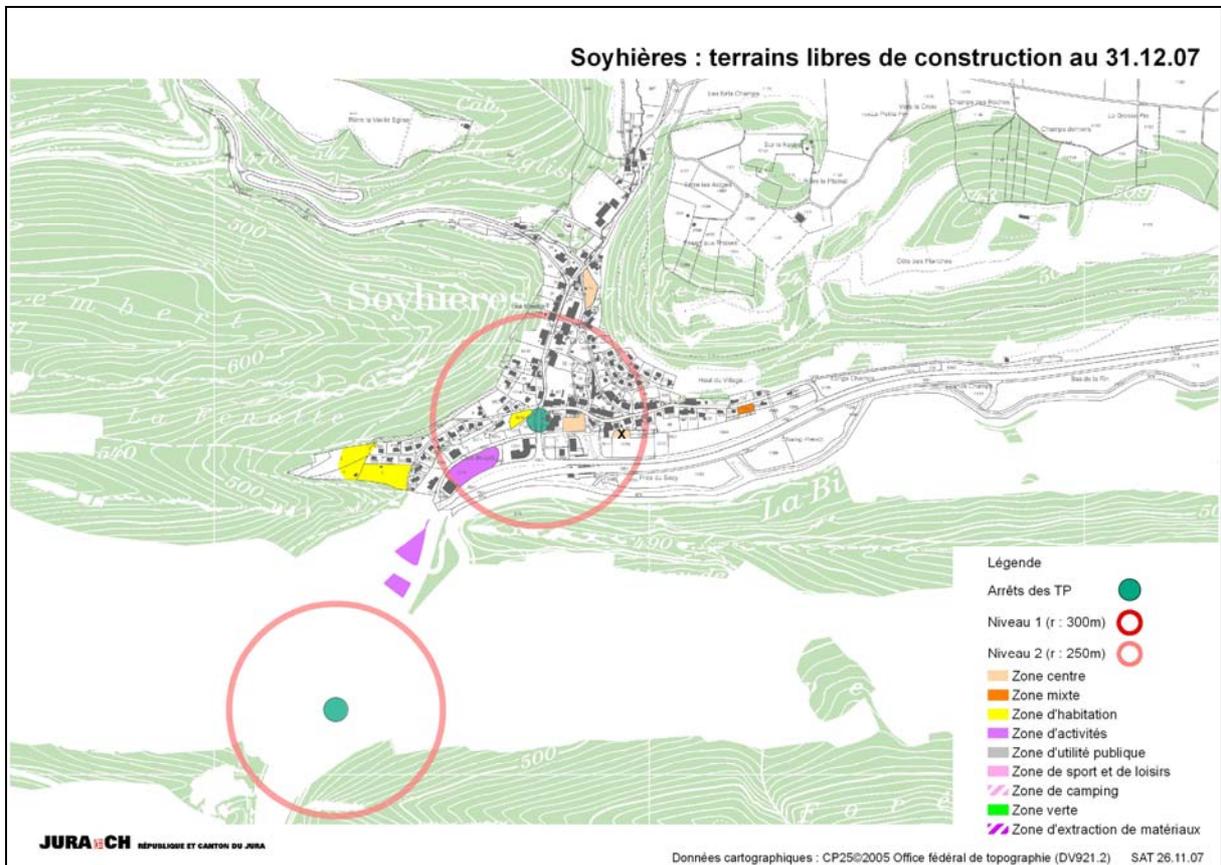
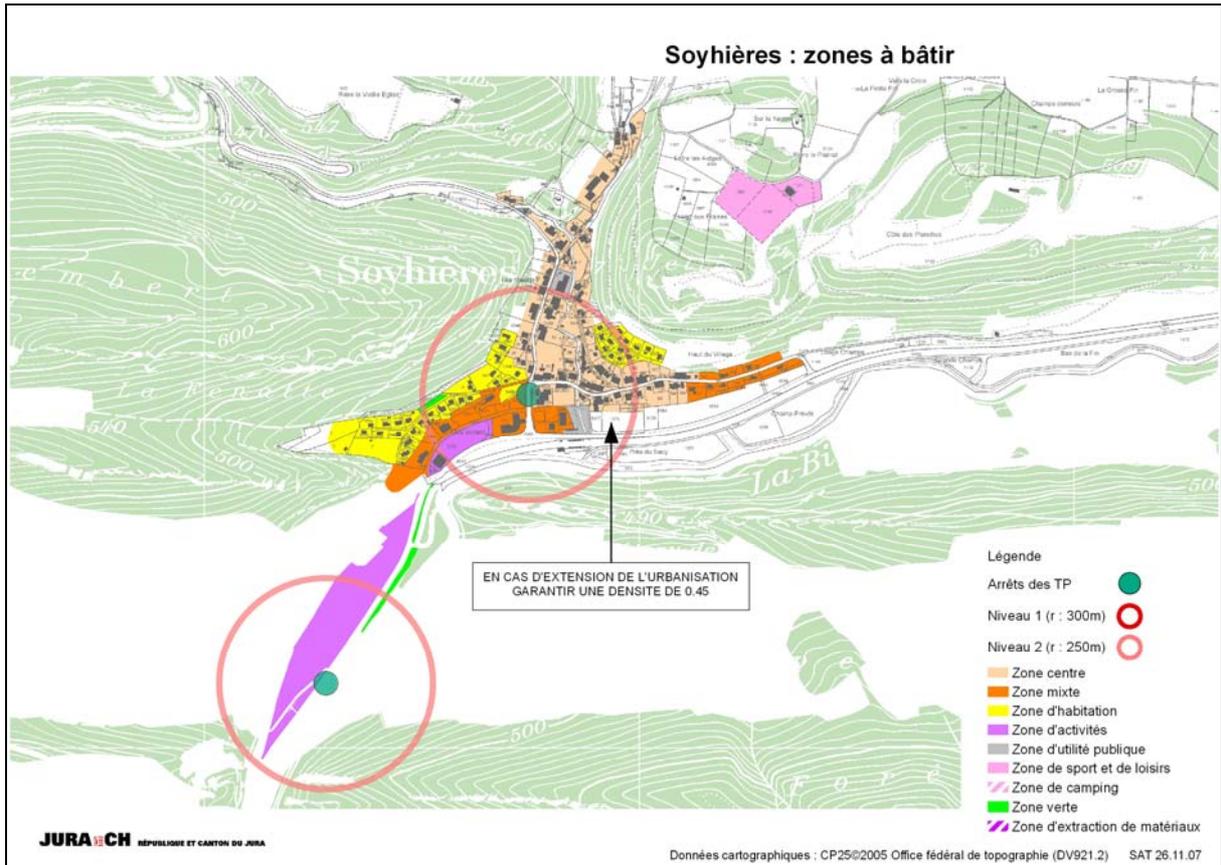
> En cas d'extension de la zone d'activités, garantir un accès aux TP (niveau 2) dans la zone d'incidence de 250 m.

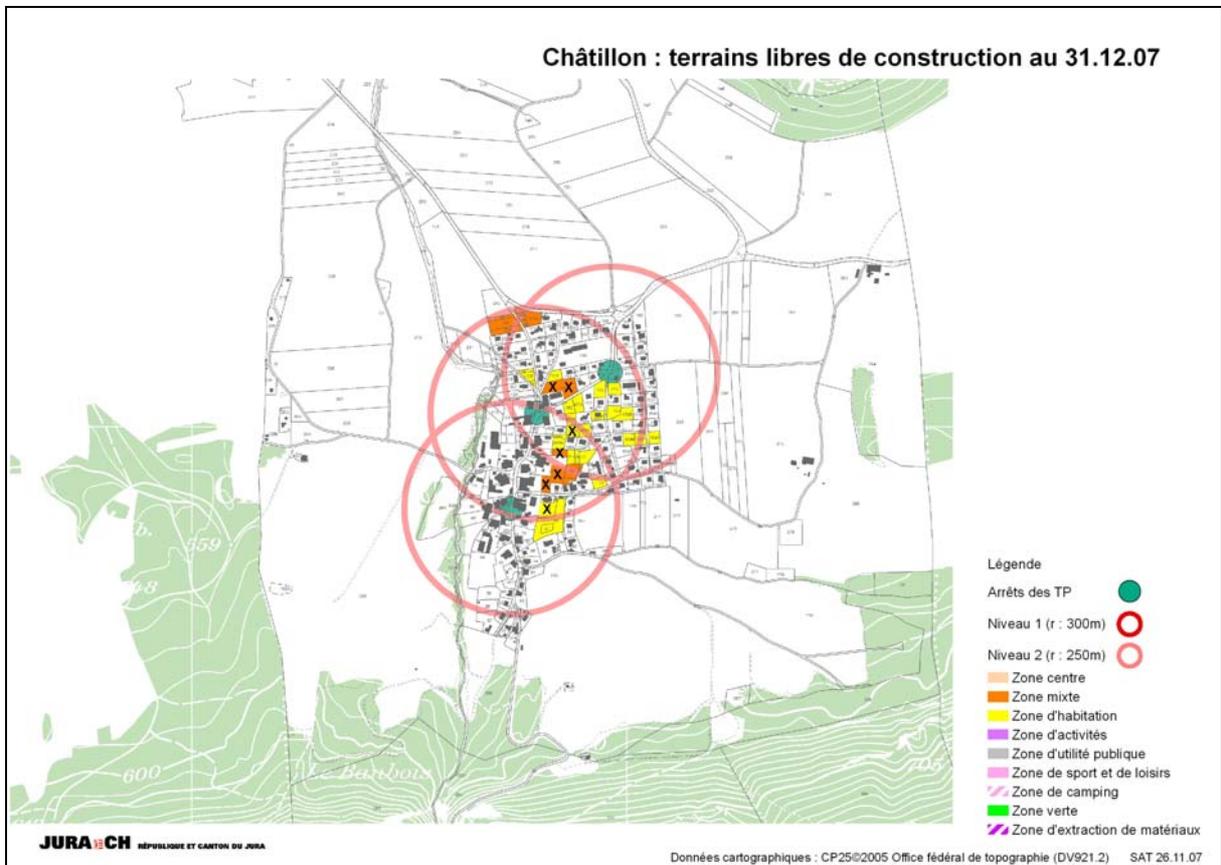
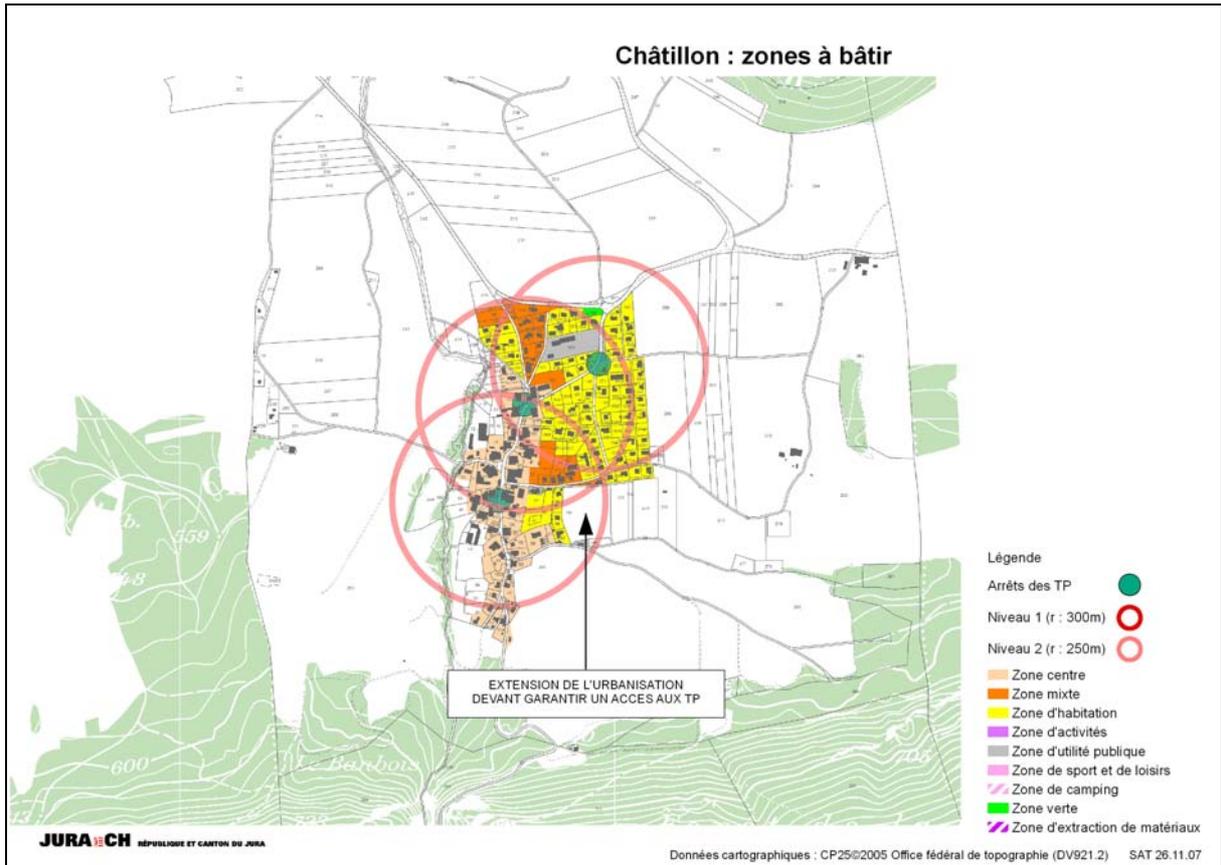
EVALUATION DE L'EFFICACITE

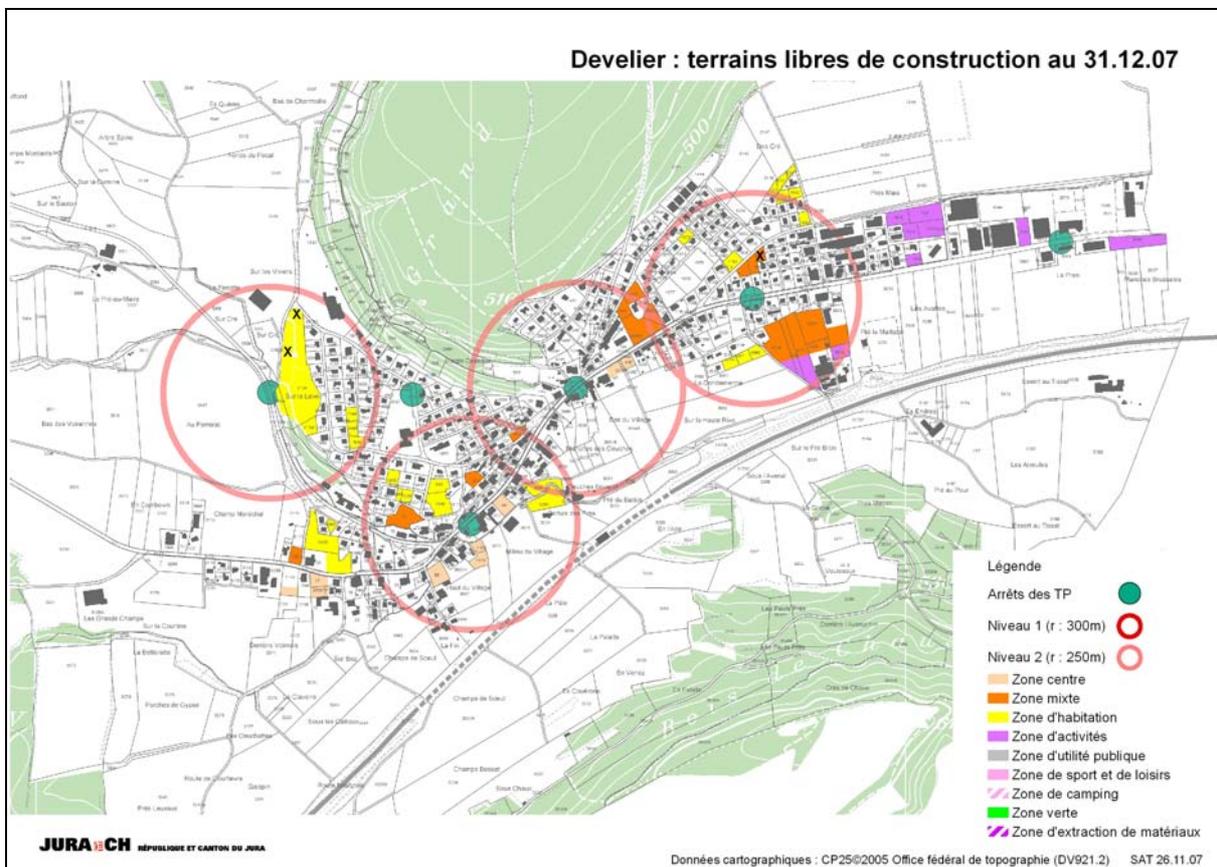
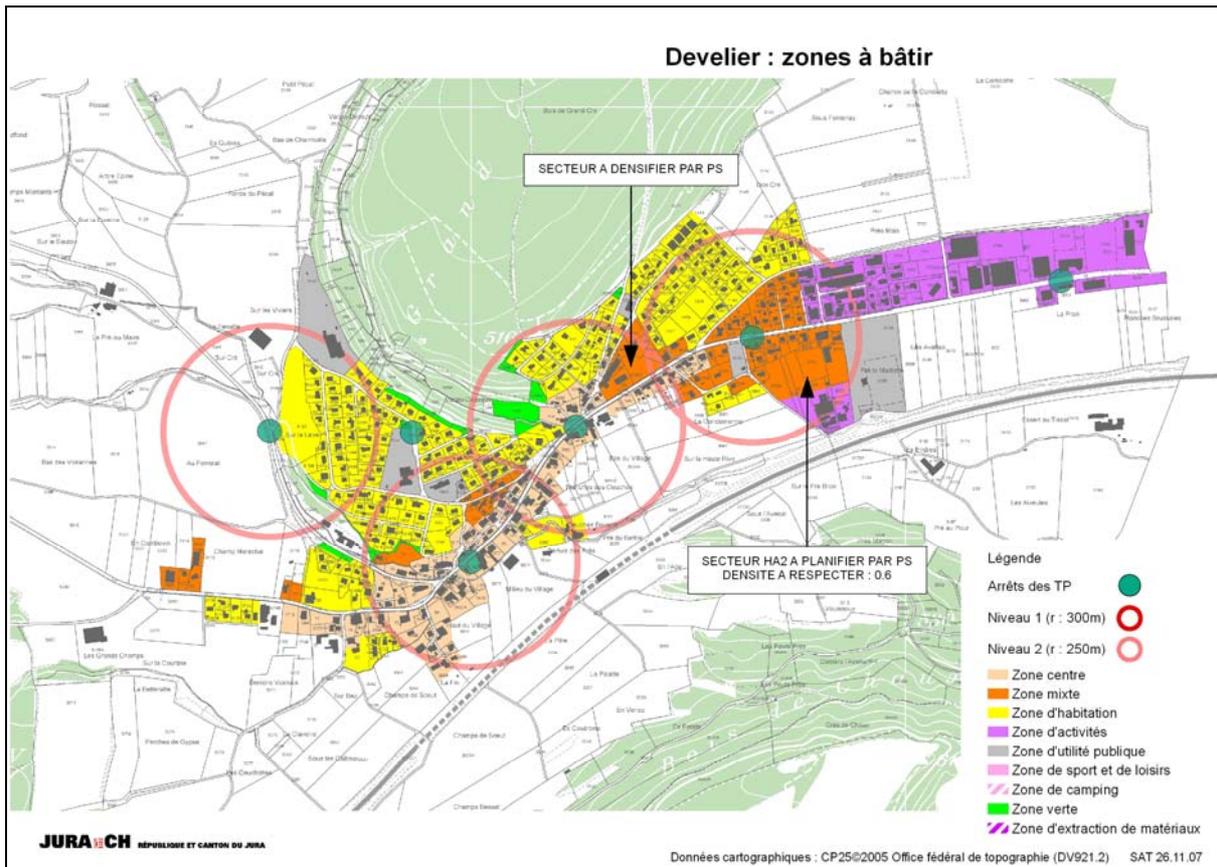
CE1 : Amélioration qualitative des systèmes de transport	Les mesures visent à améliorer l'accès aux TP, à maintenir des densités de construction moyennes (0.45 à 0.8) en vue d'augmenter la clientèle des TP.
CE2 : Encouragement du développement vers l'intérieur	Toutes les mesures se concentrent autour des arrêts de TP de niveau 1 et 2, soit dans les centres des localités et le long des axes routiers.
CE3 : Accroissement de la sécurité du trafic	Les mesures visent à améliorer l'accès aux TP en sécurisant la mobilité douce.
CE4 : Diminution de la consommation des ressources	En favorisant l'urbanisation autour des arrêts TP ont incité à un usage plus fréquent de ceux-ci, en lieu et place des transports individuels motorisés.











Fiche URBA 3	Date de mise à jour	3.12.2007	
Type de mesure	N° de mesure	Horizon	Priorité
Confirmer les dispositions réglementaires des plans d'aménagement locaux	12	-	A
	13	-	A
	14	-	A
	15	-	A

NOM DE LA MESURE (ou de la série de mesures)

Garantir l'exécution des dispositions réglementaires favorisant le développement vers l'intérieur et la valorisation des arrêts des transports publics.

BREF DESCRIPTIF ET ILLUSTRATION DE LA MESURE

Mesure 12 : Courtételle, plan d'aménagement local

Le plan d'aménagement local de Courtételle est récent (2001).

Le village est bien desservi en son centre uniquement par les TP, principalement par la gare CFF (niveau 2). La majeure partie du village n'est pas concernée par le rayon d'incidence de 250 m. Cependant, l'influence de la gare CFF va au-delà de cette limite. Avec un rayon de 600 m, la majeure partie du village est concernée.

- > Améliorer les cheminements de la mobilité douce en direction de la gare CFF.
- > Poursuivre l'urbanisation vers l'intérieur en remplissant les secteurs largement bâtis tout en garantissant les densités de construction minimales.
- > Lors de l'urbanisation des secteurs Nord en direction de Delémont, prévoir un arrêt TP supplémentaire.

Mesure 13 : Rossemaison, plan d'aménagement local

Le plan d'aménagement local de Rossemaison est récent (2003).

Le village est bien desservi par les TP (niveau 2). La majeure partie du village est concernée.

- > Poursuivre l'urbanisation vers l'intérieur en remplissant les secteurs largement bâtis tout en garantissant les densités de construction minimales.

Mesure 14 : Rebeuvelier, plan d'aménagement local

Le plan d'aménagement local de Rebeuvelier est assez récent (1999).

Le village est desservi par un bus chaque heure ce qui en fait une bonne desserte compte tenu de son éloignement de Delémont.

- > Poursuivre l'urbanisation vers l'intérieur en remplissant les secteurs largement bâtis.

Mesure 15 : Vicques, plan d'aménagement local

Le plan d'aménagement local de Vicques est récent (2003).

Le village est très bien desservi par quatre arrêts des TP (niveau 1). La majeure partie du lotissement au Nord du village n'est pas concernée par le rayon d'incidence de 300 m.

> L'urbanisation périphérique doit être contenue et, en cas d'extension, il conviendra de remplir les vides dans le tissu largement bâti en tenant compte des qualités spatiales selon l'inventaire ISOS.

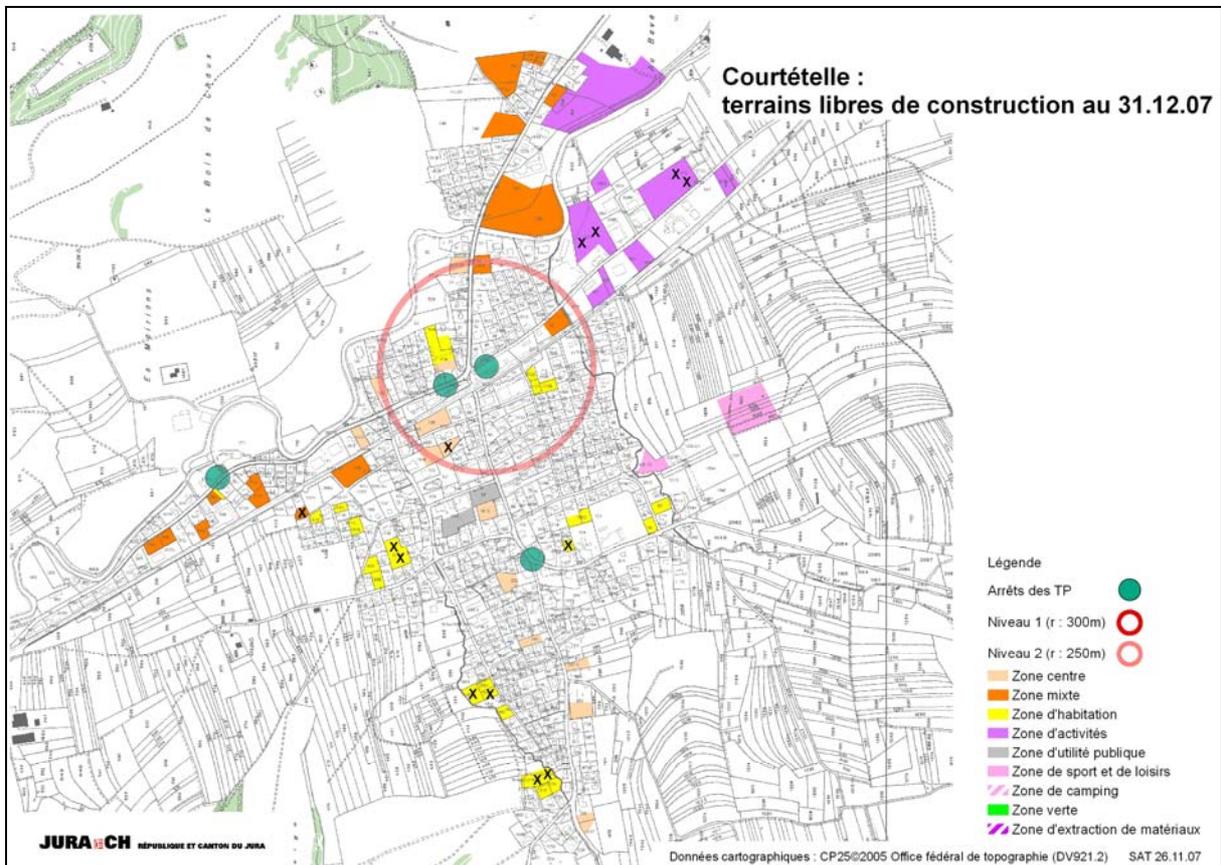
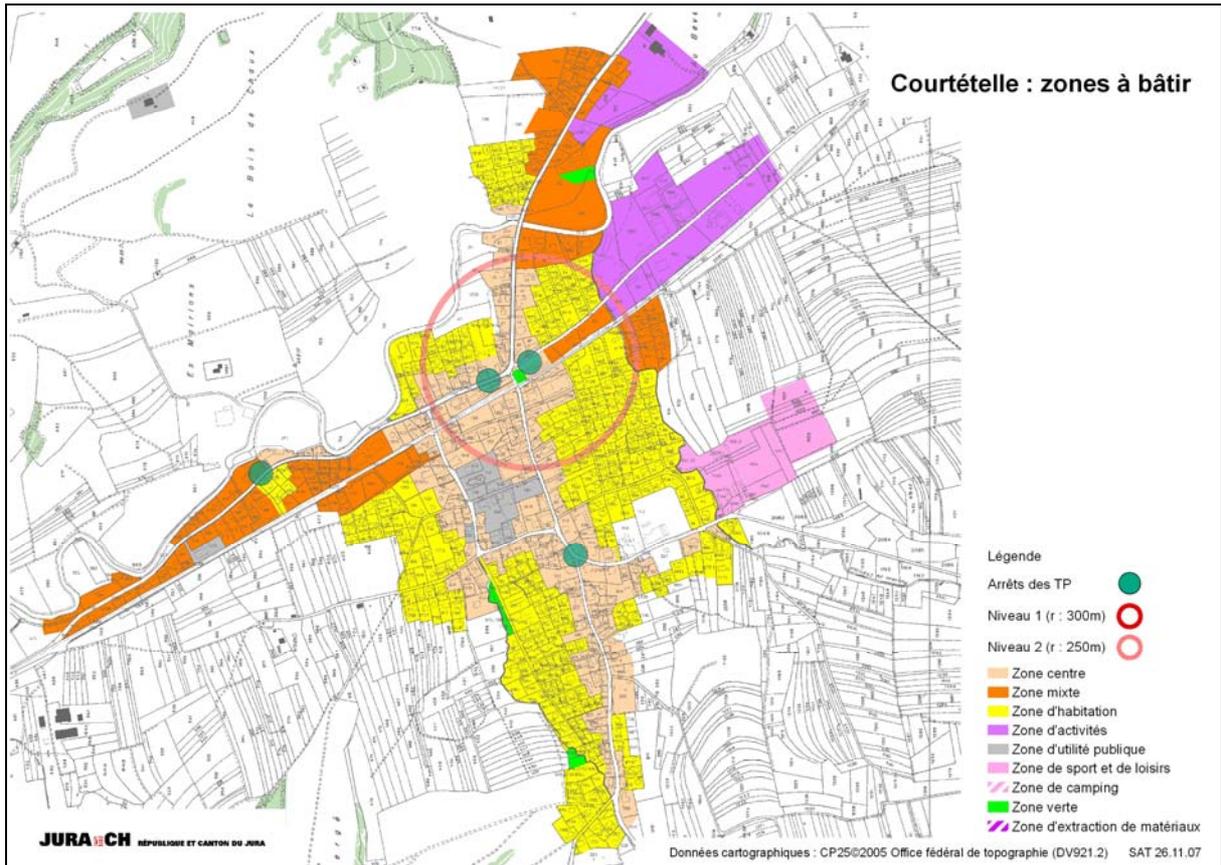
> Améliorer les cheminements de la mobilité douce en direction des arrêts TP.

> Confirmer l'IU de 0.6 par plans spéciaux dans les secteurs Mad et Mae.

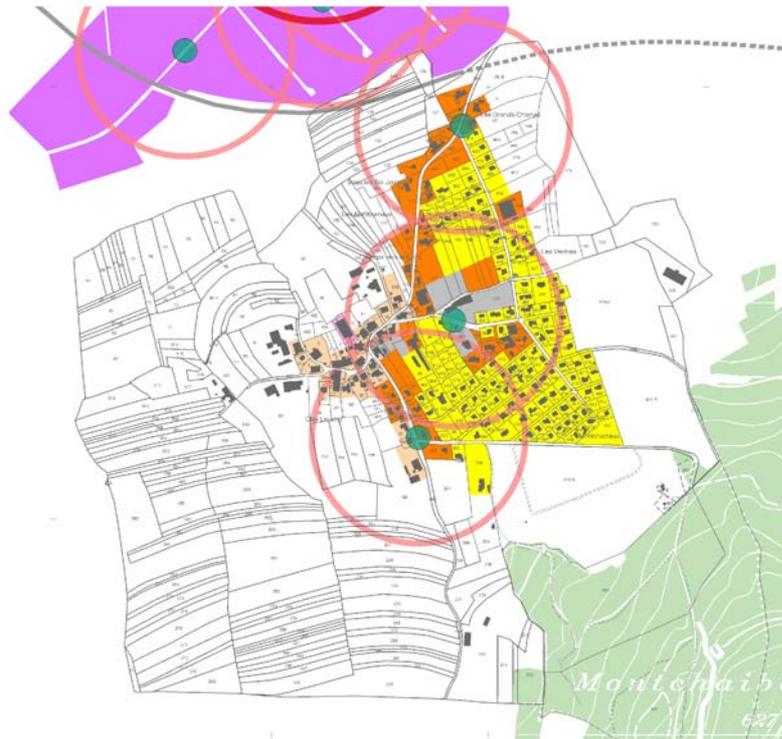
> En cas d'extension de la zone d'activités garantir un accès aux TP dans la zone d'incidence de 300 m.

EVALUATION DE L'EFFICACITE

CE1 : Amélioration qualitative des systèmes de transport	Les mesures visent à améliorer l'accès aux TP, à maintenir des densités de construction moyennes (0.5 à 0.6) en vue d'augmenter la clientèle des TP.
CE2 : Encouragement du développement vers l'intérieur	Toutes les mesures se concentrent autour des arrêts de TP de niveau 1 et 2, soit dans les centres des localités et le long des axes routiers.
CE3 : Accroissement de la sécurité du trafic	Les mesures visent à améliorer l'accès aux TP en sécurisant la mobilité douce.
CE4 : Diminution de la consommation des ressources	En favorisant l'urbanisation autour des arrêts TP ont incité à un usage plus fréquent de ceux-ci, en lieu et place des transports individuels motorisés.



Rossemaison : zones à bâtir

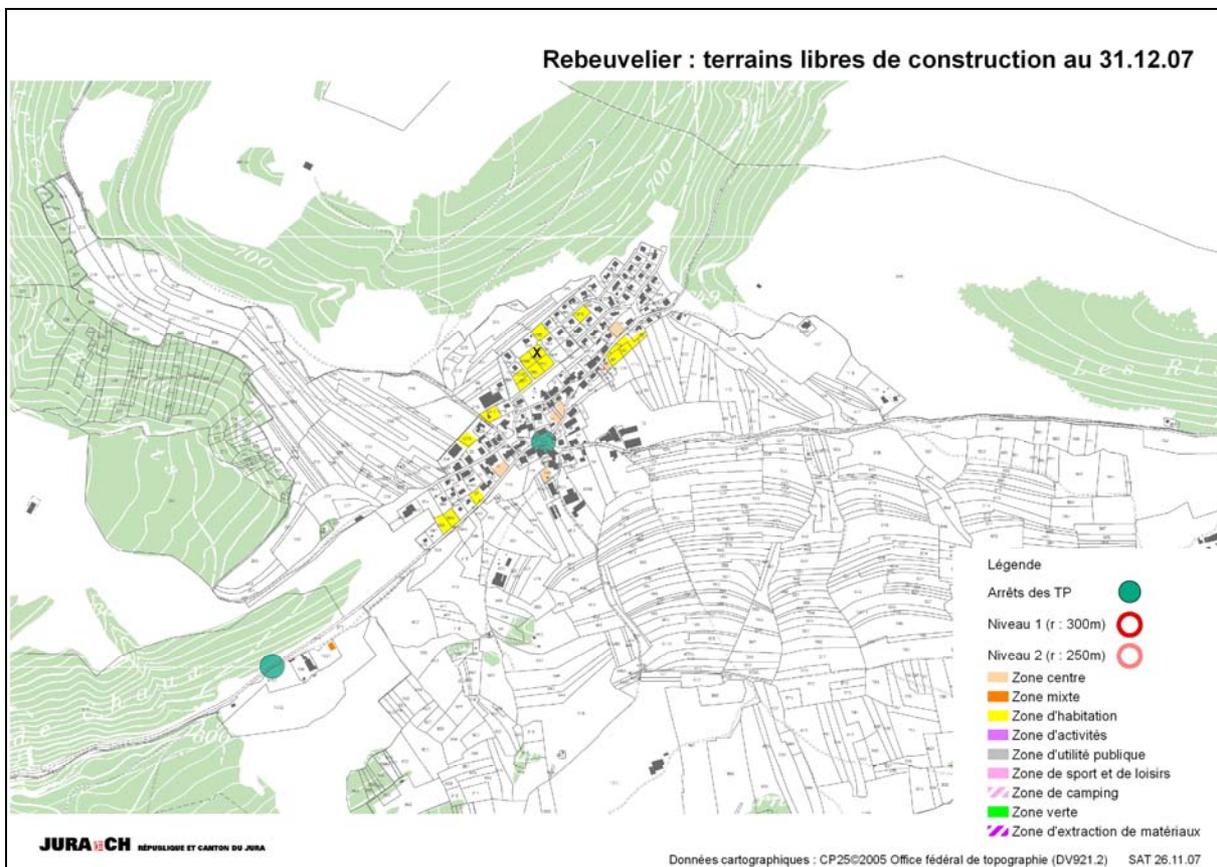
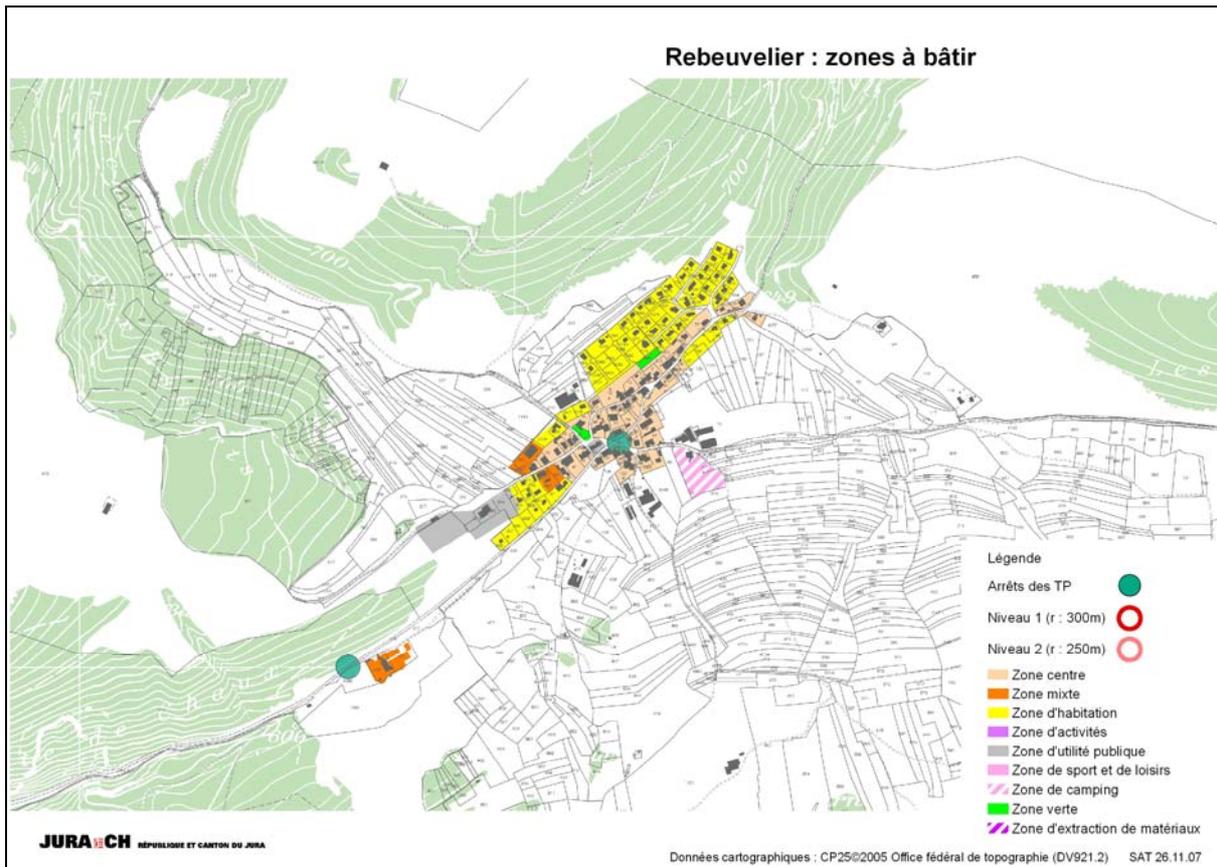


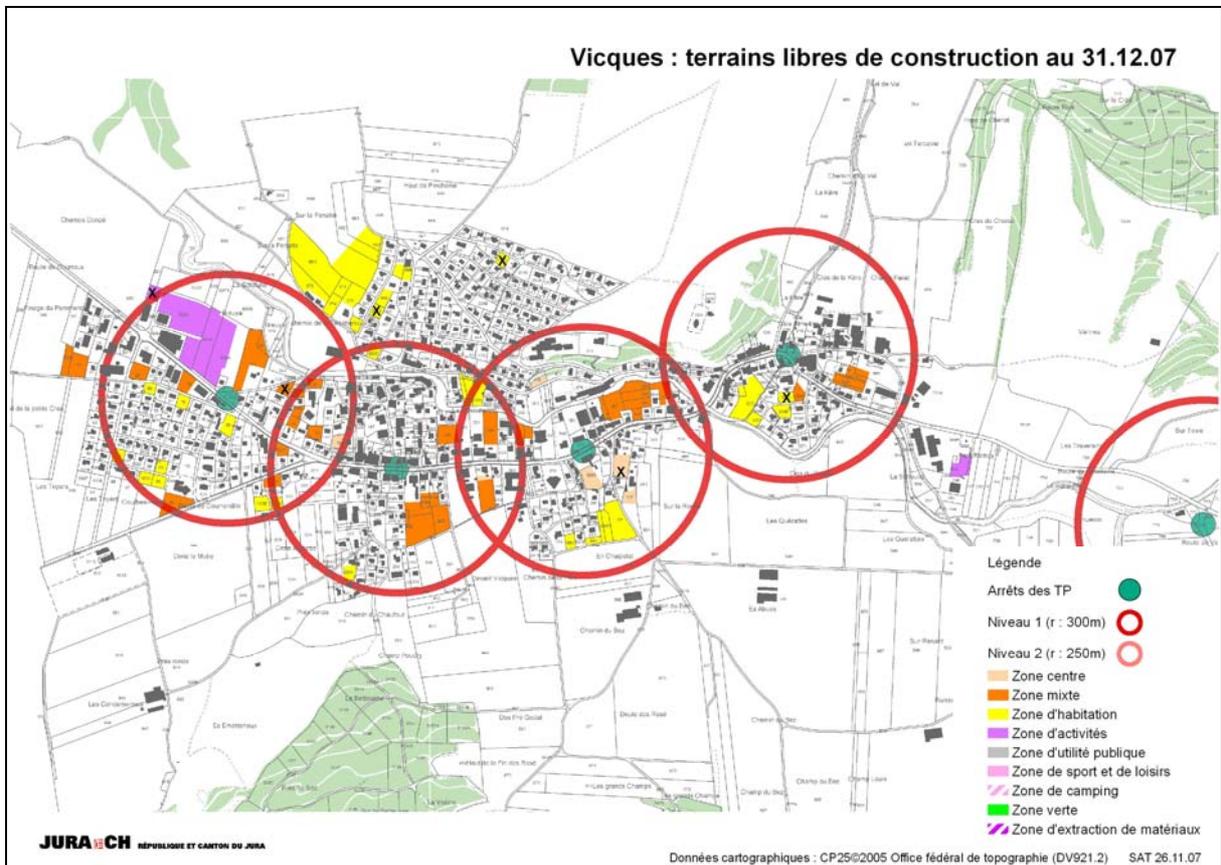
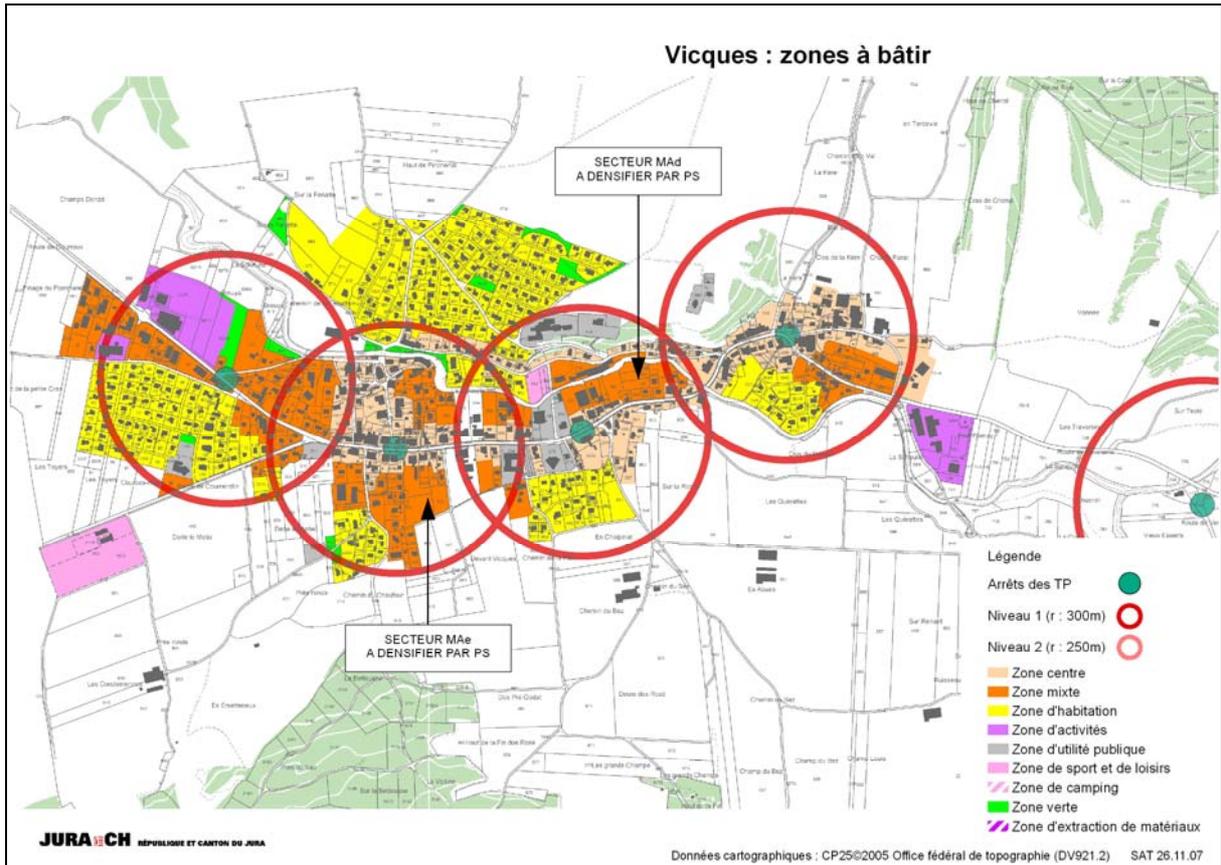
- Légende
- Arrêts des TP ●
 - Niveau 1 (r : 300m) ○
 - Niveau 2 (r : 250m) ○
 - Zone centre ■
 - Zone mixte ■
 - Zone d'habitation ■
 - Zone d'activités ■
 - Zone d'utilité publique ■
 - Zone de sport et de loisirs ■
 - Zone de camping ■
 - Zone verte ■
 - Zone d'extraction de matériaux ▨

Rossemaison : terrains libres de construction au 31.12.07



- Légende
- Arrêts des TP ●
 - Niveau 1 (r : 300m) ○
 - Niveau 2 (r : 250m) ○
 - Zone centre ■
 - Zone mixte ■
 - Zone d'habitation ■
 - Zone d'activités ■
 - Zone d'utilité publique ■
 - Zone de sport et de loisirs ■
 - Zone de camping ■
 - Zone verte ■
 - Zone d'extraction de matériaux ▨





Fiche URBA 4	Date de mise à jour	3.12.2007	
Type de mesure	N° de mesure	Horizon	Priorité
Plan d'aménagement local de Delémont	16	Dès 2008	A

NOM DE LA MESURE (ou de la série de mesures)

Garantir l'exécution des dispositions réglementaires favorisant le développement vers l'intérieur, la densification du tissu bâti et valorisation des arrêts des transports publics à Delémont

BREF DESCRIPTIF ET ILLUSTRATION DE LA MESURE

Mesure 16 : Delémont, plan d'aménagement local

Le plan d'aménagement local de Delémont date de 1998. Fondamentalement, il ne nécessite pas encore une révision compte tenu notamment de l'aspect dynamique de sa réglementation.

La ville est très bien desservie par les TP. Aux cartes de référence relatives à la densité des arrêts des TP, il convient encore d'y ajouter le trafic de la gare CFF qui n'est pas pris en compte dans la présente analyse. La desserte est garantie par les cars postaux et par les Transports Urbains Delémontains (TUD), ainsi que par Publicar aux heures creuses.

Pratiquement toute la partie centrale (plaine et premiers coteaux), la Vieille Ville, la partie Est de la zone d'activités de La Communance et les quartiers d'habitation voisins bénéficient d'une desserte de niveau 1.

L'essentiel des quartiers d'habitation et le solde de la zone d'activités bénéficient d'une desserte de niveau 2.

Delémont Nord :

- > Confirmer l'IU min. de 0.45 dans les secteurs Le Palastre et chemin de Domont, au besoin l'augmenter.
- > Valoriser les zones UP rue Jolimont, Faubourg des Capucins et Place de l'Etang par des activités fortes génératrices de déplacements.
- > Garantir un IU minimal dans les zones d'habitation libres de construction au Nord – Est de la ville.
- > Exploiter les résultats du concours European pour assurer une utilisation dense du secteur de Morépoint (IU : 0.8).
- > Valoriser l'ensemble des friches urbaines pour des activités de commerce et d'habitat avec un IU élevé, en appliquant les dispositifs de planification du règlement communal.
- > Poursuivre l'urbanisation vers l'intérieur en remplissant les secteurs largement bâtis tout en garantissant les densités de construction réglementaires minimales.

Delémont Sud :

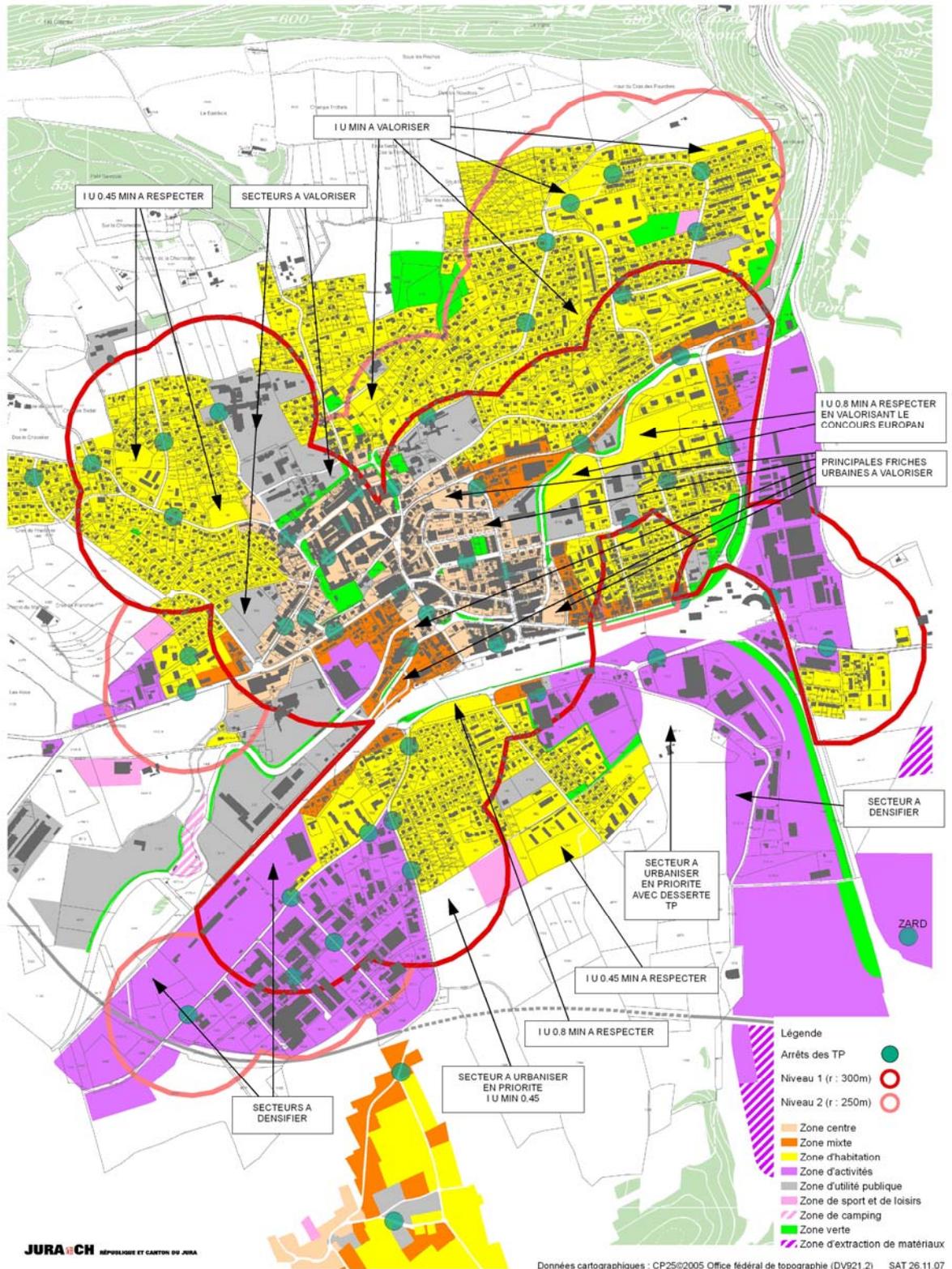
- > Poursuivre l'urbanisation vers l'intérieur en remplissant les secteurs largement bâtis tout en garantissant les densités de construction minimales, notamment dans la zone d'activités de Dozière.

- > En cas d'extension de l'urbanisation, urbaniser en priorité le secteur de Blanche Pierre (niveau 1) avec un IU minimal de 0.45.
- > Confirmer les IU minimaux dans les secteurs Logements du futur (0.45) et RDU (0.8).
- > Etudier une desserte TP de la zone d'activités Est (La Croisée) de niveau 2 et garantir sa mise en place avant toute extension de l'urbanisation prioritaire du secteur Neuf Cul.
- > Assurer une densification de la zone industrielle Est.

EVALUATION DE L'EFFICACITE

CE1 : Amélioration qualitative des systèmes de transport	Les mesures visent à améliorer l'accès aux TP, à maintenir des densités de construction moyennes à élevées (0.45 à 0.8) en vue d'augmenter la clientèle des TP.
CE2 : Encouragement du développement vers l'intérieur	Toutes les mesures se concentrent autour des arrêts de TP de niveau 1 et 2, soit à l'intérieur du tissu déjà largement bâti.
CE3 : Accroissement de la sécurité du trafic	Les mesures visent à améliorer l'accès aux TP en sécurisant la mobilité douce.
CE4 : Diminution de la consommation des ressources	En favorisant l'urbanisation autour des arrêts TP on incite à un usage plus fréquent de ceux-ci, en lieu et place des transports individuels motorisés.

Delémont : zones à bâtir



Delémont : terrains libres de construction au 31.12.07

