

Agglomération de Delémont **Transports et territoire**

Rapport de 1^{ère} phase, novembre 2004

**SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE**

2, rue des Moulins
CH-2800 Delémont
t +41 32 420 53 10
f +41 32 420 53 11
secr.sat@jura.ch

ROLAND RIBI & ASSOCIÉS SA
Aménagistes et ingénieurs-conseils

Rue de l'Ancien-Port 14, CP 34, 1211 Genève 21
Téléphone: 022 906 80 60 Téléfax: 022 906 80 66
E-mail: rra@rra.ch Internet: www.rra.ch

Avenue de Montchoisi 21, 1006 Lausanne
Rue de Mulhouse 34A, F-67100 Strasbourg



Genève
Lausanne
Strasbourg

Rue de Berne 32, CP 2265, 1211 Genève 1
Téléphone: 022 716 33 66 Téléfax: 022 716 33 60
E-mail: geneve@urbaplan.ch

Avenue de Montchoisi 21, CP 151, 1000 Lausanne 19
Rue Pierre-Aeby 17, CP 87, 1702 Fribourg
Rue du Seyon 6, 2000 Neuchâtel

urbaplan

Sommaire

A.	Introduction	1
A.1.	Contexte	2
A.2.	Projet d'agglomération	2
A.3.	Démarche et contenu de l'étude	3
A.4.	Périmètres considérés dans l'étude	3
B.	Analyse et diagnostic	4
B.1.	Mise à plat des réseaux de transport, projets recensés	5
B.1.1	<i>Réseaux cyclable et pédestre</i>	5
B.1.2	<i>Réseau de transports publics</i>	6
B.1.3	<i>Réseau routier</i>	7
B.2.	Evolution de la population, des emplois et de l'urbanisation	8
B.2.1	<i>Evolution démographique du périmètre de l'agglomération</i>	8
B.2.2	<i>Evolution des emplois à plein temps</i>	10
B.2.3	<i>Potentiel de développement légalisé</i>	12
B.2.4	<i>Tableau synoptique par commune de l'agglomération</i>	14
B.2.5	<i>Scénarios de développement</i>	15
B.2.6	<i>Equipements régionaux et services de proximité</i>	17
B.2.7	<i>Portrait typologique des communes de l'agglomération</i>	19
B.2.8	<i>Enjeux communs pour le développement de l'agglomération</i>	22
B.3.	Analyse des flux de pendulaires	24
B.4.	Analyse de l'enquête auprès des communes	27
C.	Enjeux et objectifs	29
C.1.	Mobilités douces	30
C.2.	Transports publics	31
C.3.	Réseau routier	33
C.4.	Aménagement du territoire	34

D.	Catalogue de mesures	35
D.1.	Approche générale	36
	<i>D.1.1 Transports et déplacements</i>	36
	<i>D.1.2 Aménagement du territoire</i>	38
D.2.	Fiches de mesures	40
	<i>Fiche MD1 Aménagement des itinéraires cyclables d'agglomération</i>	41
	<i>Fiche MD2 Développement des réseaux doux en localité</i>	42
	<i>Fiche MD3 Parcage vélos</i>	43
	<i>Fiche MD4 Promotion du vélo et de la marche</i>	44
	<i>Fiche MD5 Développement du pédibus et vélobus</i>	45
	<i>Fiche TP1 Desserte par les lignes régulières</i>	46
	<i>Fiche TP2 Desserte complémentaire "à la demande"</i>	48
	<i>Fiche TP3 Transports scolaires</i>	49
	<i>Fiche TP4 Structures et organisation</i>	50
	<i>Fiche TP5 Pôle d'échange de la gare de Delémont</i>	51
	<i>Fiche TP6 Arrêts de transports publics</i>	52
	<i>Fiche TP7 Promotion des transports publics</i>	53
	<i>Fiche TP8 Desserte ferroviaire régionale</i>	54
	<i>Fiche TI1 Réorganisation du réseau régional et modération des traversées de localités</i>	55
	<i>Fiche TI2 RDU Est et requalification de l'axe existant</i>	56
	<i>Fiche TI3 Evitement de Courroux (1^{ère} étape H18) et requalification de sa traversée</i>	57
	<i>Fiche TI4 Stationnement à Delémont</i>	58
	<i>Fiche AT1 Centre régional</i>	60
	<i>Fiche AT2 Centres villageois</i>	61
	<i>Fiche AT3 Noyaux villageois</i>	62
	<i>Fiche AT4 Localisation des activités</i>	63
	<i>Fiche AT5 Localisation de l'habitat</i>	64
	<i>Fiche AT6 Coupures vertes</i>	65
D.3.	Investissements en matière de transports	66
	<i>D.3.1 Mobilités douces</i>	66
	<i>D.3.2 Transports publics</i>	66
	<i>D.3.3 Transports individuels motorisés</i>	66
E.	Efficacité attendue	67
E.1.	Critère "amélioration de la qualité des systèmes de transport"	68
E.2.	Critère "encouragement de la densification urbaine"	71
E.3.	Critère "augmentation de la sécurité du trafic"	72
E.4.	Critère "réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques"	73
E.5.	Critère "appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation"	74

Liste des planches

A. Introduction

A.1 Périmètre et contexte de l'agglomération

B. Analyse et diagnostic

- B.1 Mobilités douces - Itinéraires cyclables existants et projetés
- B.2 Mobilités douces - Réseau de randonnée pédestre existant et projeté
- B.3 Transports publics - Exploitants actuels
- B.4 Transports publics - Offre et fréquentation actuelles
- B.5 Transports publics - Projets recensés
- B.6 Transports individuels motorisés - Domanialité actuelle
- B.7 Transports individuels motorisés - Typologie actuelle du réseau routier et charges de trafic
- B.8 Transports individuels motorisés - Projets recensés
- B.9 Aménagement du territoire - Zones à bâtir actuelles et potentiel libre
- B.10 Aménagement du territoire - Poids de population/emplois actuels et potentiels de croissance des localités
- B.11 Aménagement du territoire - Equipements régionaux, pôles d'activités et commerciaux
- B.12 Déplacements - Pendulaires domiciliés et travaillant dans le périmètre d'agglomération
- B.13 Déplacements - Pendulaires domiciliés dans le périmètre élargi et travaillant dans le périmètre d'agglomération
- B.14 Déplacements - Pendulaires domiciliés dans le périmètre d'agglomération et travaillant à l'extérieur
- B.15 Déplacements - Pendulaires travaillant en ville de Delémont
- B.16 Enquête auprès des communes - Mobilités douces et transports individuels motorisés : principaux résultats
- B.17 Enquête auprès des communes - Mobilités douces : problèmes relevés
- B.18 Enquête auprès des communes - Transports individuels motorisés : problèmes relevés
- B.19 Enquête auprès des communes - Transports publics : principaux résultats (1)
- B.20 Enquête auprès des communes - Transports publics : principaux résultats (2)
- B.21 Enquête auprès des communes - Transports publics : problèmes relevés
- B.22 Enquête auprès des communes - Lieux d'achats et de loisirs

C. Enjeux et objectifs

- C.1 Mobilités douces - Défis à relever
- C.2 Transports publics - Défis à relever
- C.3 Transports individuels motorisés - Défis à relever
- C.4 Transports publics - Principales zones d'habitation et d'activités à desservir
- C.5 Transports publics - Rentabilité d'une ligne de bus régulière
- C.6 Transports publics - Influence du stationnement sur les choix modaux
- C.7 Transports publics - Caractéristiques de la desserte à la demande
- C.8 Transports publics - Jusqu'où rapprocher transports publics et transports scolaires ?
- C.9 Transports publics - Contraintes du noeud de correspondances CFF de Delémont
- C.10 Transports publics - Contraintes du noeud de correspondances CFF pour la création de lignes diamétrales
- C.11 Aménagement du territoire - Densités de population et d'emplois dans l'agglomération de Delémont
- C.12 Aménagement du territoire - Répercussions de l'étalement urbain sur les choix modaux
- C.13 Aménagement du territoire - Influence de la localisation des activités sur la chaîne des transports et sur le recours aux transports publics
- C.14 Aménagement du territoire - Localiser les activités en fonction de l'accessibilité
- C.15 Aménagement du territoire - Formes d'habitat à valoriser

D. Catalogue de mesures

- D.1 Mobilités douces
- D.2 Transports publics
- D.3 Transports individuels motorisés - Court terme
- D.4 Transports individuels motorisés - Moyen terme
- D.5 Transports individuels motorisés - Long terme
- D.6 Aménagement du territoire

E. Efficacité attendue

- E.1 Transports publics - Amélioration de la couverture territoriale

Annexes

- Annexe 1 Transports publics - Variante 1
- Annexe 2 Transports publics - Variante 4

A. Introduction

A.1. Contexte

A.2. Projet d'agglomération

A.3. Démarche et contenu de l'étude

A.4. Périmètres considérés dans l'étude

A.1. Contexte

L'agglomération de Delémont fait l'expérience des problèmes urbains typiques des zones urbaines de sa taille : pollution et bruit, réduction de la sécurité et de la qualité de vie urbaine, capacité financière restreinte, étalement urbain, croissance rapide des déplacements motorisés.

Pourtant, sa position favorable sur les réseaux régionaux de transport, l'amélioration prévue de ceux-ci et les objectifs de croissance de la population et de l'économie permettent de penser qu'une meilleure gestion des problèmes de transport, coordonnée à une politique plus rigoureuse d'urbanisme, lui permettrait de devenir une agglomération dynamique plus agréable à vivre.

A.2. Projet d'agglomération

Ambition et portée du projet d'agglomération

La nouvelle démarche des "projets d'agglomération" initiée par la Confédération représente une opportunité à saisir pour la région de Delémont.

Cette démarche vise, au travers d'une collaboration renforcée des communes urbaines et d'une planification concertée des transports et du territoire :

- à améliorer la qualité des systèmes de transport,
- à encourager la densification urbaine,
- à augmenter la sécurité du trafic,
- à réduire les atteintes à l'environnement et la consommation de ressources énergétiques,
- à permettre une appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation.

Moyennant le respect d'un certain nombre d'exigences de base (dont, en particulier, la définition d'une entité responsable institutionalisant l'"Agglomération"), la Confédération soutient le projet d'agglomération au travers d'une participation financière aux investissements nécessaires.

Coordination avec les autres planifications

L'étude du projet d'agglomération s'inscrit dans le contexte de la révision récente du Plan directeur cantonal, dont les nombreux objectifs fixés à l'échelle du Canton se répercutent au niveau de l'agglomération et en cadrent les réflexions. En particulier, celui-ci opte pour un scénario de densification urbaine et de poursuite du développement industriel et tertiaire de l'agglomération, et table a priori sur une augmentation proportionnelle de l'emploi et de la population. Ceci a des implications sensibles pour le projet d'agglomération, à la fois en termes de demande de transport et de structuration de l'offre.

Inversément, le projet d'agglomération est l'occasion de consolider, voire de réorienter au besoin, la planification cantonale.

La coordination avec un projet mené parallèlement sur l'assainissement de l'air est également à assurer.

Enfin, il est bien évident que le projet d'agglomération doit ensuite se traduire au niveau des planifications locales des communes concernées.

A.3. Démarche et contenu de l'étude

L'étude mandatée aux bureaux Urbaplan et RR&A s'articule autour de deux grandes phases :

- la première phase a pour but d'élaborer une **conception coordonnée des transports et du territoire** à l'échelle de l'agglomération et de **poser ainsi les "bases techniques conceptuelles"** du projet d'agglomération de Delémont. Cette phase est aujourd'hui achevée et **fait l'objet du présent rapport**.
- la seconde phase aura pour mission d'approfondir l'étude des mesures prioritaires et de préciser leurs modalités de mise en oeuvre. Elle permettra de **poser les "bases opérationnelles"** du projet d'agglomération de Delémont.

Entre ces deux phases est engagé un travail de réflexion au niveau des communes de la région delémontaine, visant à **poser les "bases politiques et institutionnelles"** du projet d'agglomération et à cadrer la seconde phase d'étude.

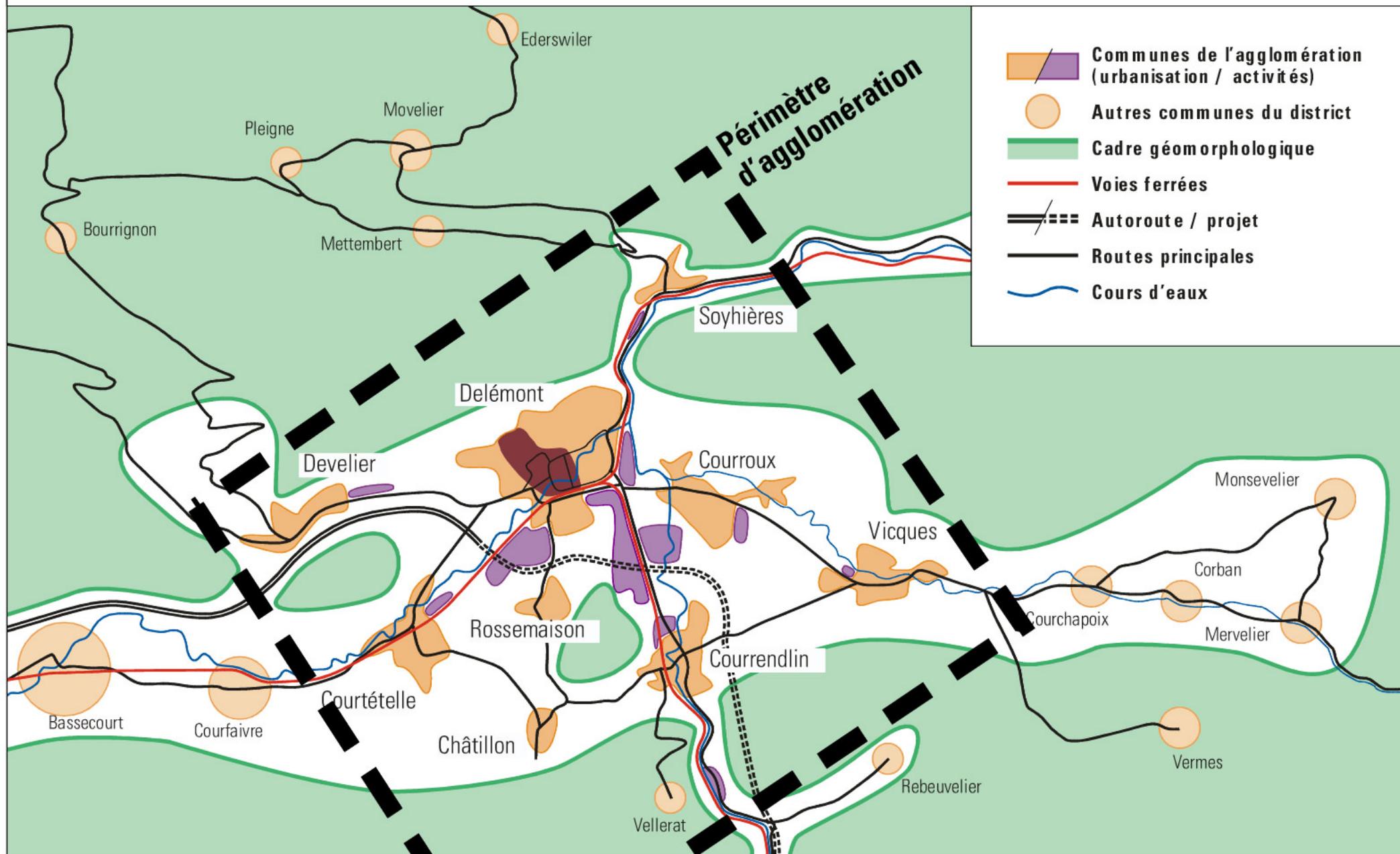
A.4. Périmètres considérés dans l'étude

La présente étude considère deux périmètres (cf. [planche A.1](#)) :

- le **périmètre d'agglomération** englobe les communes engagées dans le processus de formation d'une agglomération au sens institutionnel : Delémont, Châtillon, Courroux, Courtételle, Courrendlin, Develier, Rossemaison, Soyhières, Vellerat¹, Vicques;
- le **périmètre élargi** lui ajoute les communes qui, bien que ne faisant pas partie de l'agglomération, entretiennent, par leur proximité, des relations étroites avec elle : Bourrignon, Corban, Courchapoix, Mervelier, Mettembert, Monstevelier, Movelier, Pleigne, Rebeuvelier, Vermes.

¹ La commune de Vellerat a été ajoutée en cours d'étude au périmètre d'agglomération, mais n'y était pas intégrée pour le diagnostic.

Périmètre et contexte de l'agglomération



B. Analyse et diagnostic

- B.1. Mise à plat des réseaux de transport, projets recensés
- B.2. Evolution de la population, des emplois et de l'urbanisation
- B.3. Analyse des flux de pendulaires
- B.4. Analyse de l'enquête auprès des communes

B.1. Mise à plat des réseaux de transport, projets recensés

B.1.1 Réseaux cyclable et pédestre

Les réseaux cyclables et pédestres sont illustrés sur les planches B.1 et B.2.

La plupart des communes du périmètre étudié sont reliées par des réseaux d'**itinéraires cyclables** régionaux et locaux, évitant chaque fois que possible les axes routiers principaux et qui semblent adaptés pour la majorité des déplacements intercommunaux, ou en voie de l'être lorsque les projets proposés dans le plan sectoriel des itinéraires cyclables de 1993 seront réalisés. Les communes de Pleigne, Movelier, Mettembert et Bourrignon sont reliées au réseau par des itinéraires complémentaires.

Le réseau des **chemins de randonnée pédestre** est dense au sein du périmètre d'étude, et complète le réseau cyclable par des itinéraires séparés, ne longeant pas les routes, et restant à l'état naturel (non revêtu) autant que faire se peut. Le nombre de sentiers à thème prévus par le plan sectoriel des chemins de randonnée pédestre est important et offre un potentiel intéressant pour le tourisme local.

Projets recensés

Les projets recensés concernant les mobilités douces, outre ceux déjà mentionnés, sont les suivants :

- le plan directeur de la modération de la circulation à Delémont prévoit la réalisation d'une série importante de mesures ponctuelles ou d'ensemble d'ici 2008 pour modérer la circulation en centre ville, ainsi que l'amélioration ou la création de plusieurs itinéraires cyclables et chemins pour piétons en ville et le long de la Birse et de la Sorne,
- le Plan directeur cantonal recommande que les cheminements pédestres et cyclables en lien avec les écoles soient plus systématiquement aménagés en fonction des besoins des élèves afin que les déplacements de moins de 2km, non pris en charge par les transports scolaires, soient mieux sécurisés.

B.1.2 Réseau de transports publics

Les trois offres de service du réseau de transports publics (Transports Urbains de Delémont -TUD-, CFF et Car Postal) et leur fréquentation sont représentées sur les planches B.3 et B.4.

Sur le **réseau Car Postal**, les fréquentations sont élevées sur les lignes Delémont-Moutier (cadence horaire) et Delémont-Val Terbi (cadence 1/2h) et plus faibles sur les autres axes, en particulier sur la ligne Delémont-Soyhières (2 paires de courses par jour en plus de la ligne Delémont-Roggenburg et de la ligne Delémont-Pleigne).

Sur le **réseau TUD**, les lignes de l'Hôpital et du Cras-des-Fourches proposent les fréquences les plus attractives (cadence 1/2h aux heures de pointe sur les 2 lignes, à laquelle s'ajoute une desserte à cadence horaire l'après-midi sur la ligne de l'hôpital) et bénéficient d'une fréquentation moyenne. La ligne Delémont-Communance, complétée par la ligne régionale Delémont-Châtillon, n'est desservie qu'à une cadence horaire en heure de pointe et n'est que faiblement fréquentée.

La **ligne CFF** Delémont-Porrentruy-Boncourt desservant Courtételle est desservie à cadence horaire.

En soirée, le service s'arrête entre 18h et 19h30 en direction de Châtillon, Vermes, Bourrignon et Pleigne, à 20h30 vers Montsevelier, à 22h30 jusqu'à Vicques et Moutier, à 23h sur la ligne CFF vers Courtételle et à près de minuit dans le sens Courtételle-Delémont. Les Cars Postaux assurent une desserte nocturne du plateau de Pleigne, du Val Terbi et de Moutier le vendredi soir et le samedi soir.

Projets recensés

Les principaux projets recensés sont les suivants (Cf. planche B.5) :

- le Plan directeur cantonal vise un renforcement de l'offre ferroviaire au départ de Delémont en direction de Bâle, Moutier, Bienne et Porrentruy (cadence 1/2 h) ainsi que vers la France et les Franches-Montagnes (cadence horaire),
- les Chemins de fer du Jura (CJ) envisagent un prolongement de leur ligne vers Delémont,
- le Plan directeur cantonal prévoit un renforcement de la desserte régionale par les transports publics et définit 4 niveaux de desserte,
- le Plan directeur cantonal recommande également une meilleure adéquation entre l'organisation des cercles scolaires et les horaires des transports publics, la demande scolaire devant être intégrée dans les transports régionaux dans la mesure où elle ne remet pas en cause l'attractivité du service minimal pour tous,

- à Delémont, une nouvelle boucle pourrait être mise en place dès la fin 2004 par le réseau des Transports Urbains de Delémont, en remplacement des lignes 1 et 5, pour maintenir le niveau de service suite au changement de l'horaire ferroviaire (Rail 2000 1^{ère} étape), avec une cadence 20 minutes de 6h à 20h, les jours ouvrables,
- enfin, la mise en place de Rail 2000 1^{ère} étape (décembre 2004) implique un changement de l'horaire CFF: Delémont passe du statut de nœud ferroviaire 00/30 à celui, moins favorable du point de vue des correspondances avec le réseau régional, de nœud 20/40.

B.1.3 Réseau routier

Le réseau routier, sa domanialité et les trafics de l'année 2000 sont illustrés sur les planches B.6 et B.7.

On distingue nettement trois niveaux de trafic :

- un trafic élevé (supérieur à 12'000 véhicules par jour) sur la ville de Delémont et les axes qui la relie à sa proche couronne (Courroux, Courrendlin, Courtételle),
- un trafic moyen (5 à 12'000 véhicules par jour) sur une deuxième couronne (Soyhières, Vicques, Develier),
- un trafic beaucoup plus faible (inférieur à 2'500 véhicules par jour) sur une troisième couronne (Pleigne et Movelier, Courchapoix et le reste du Val Terbi, Rebeuvelier, Bourrignon). L'axe desservant Rossemaison et Châtillon fait partie de cette catégorie malgré la proximité de Delémont, étant donné qu'il ne draine vers Delémont que le trafic de ces localités.

Projets recensés

Les principaux projets routiers (répertoriés sur la planche B.8) sont les suivants :

- achèvement de l'A16,
- contournement de Courroux par la H18 et prolongement vers Bâle,
- liaison entre la zone industrielle de la Communance et la route de Courtételle, facilitant l'accès à la Z.I. depuis l'A16,
- réorganisation du trafic suite à l'ouverture de la RDU et modération de la circulation à Delémont,
- réaménagement des traversées de certaines localités et améliorations de certains tronçons routiers (selon Plan directeur cantonal),
- canalisation du trafic de poids lourds généré par l'exploitation des gravières et carrières et réduction des nuisances sonores associées.

B.2. Evolution de la population, des emplois et de l'urbanisation

B.2.1 Evolution démographique du périmètre de l'agglomération

En 2003, le périmètre de l'agglomération de Delémont compte 23'300 habitants, soit 1/3 de la population cantonale, respectivement 2/3 de l'ensemble du district de Delémont. La ville-centre de Delémont comprend 11'400 habitants, soit la moitié de l'agglomération ou 1/6 du canton.

Historique de l'évolution démographique depuis l'après-guerre

La croissance était relativement forte jusque dans les années septante où le district de Delémont – notamment les communes centrales - fonctionnait comme moteur du développement cantonal (Ville de Delémont : +25 % par décennie ; Agglomération : +18 %).

Après la **crise pétrolière** des années septante qui étaient marquées par un recul de la population cantonale et une quasi-stagnation dans le périmètre de l'agglomération, la croissance reprenait doucement et de façon beaucoup plus modérée. **Dès lors et contrairement aux décennies précédentes, l'évolution démographique était plus importante dans les communes périphériques du district de Delémont** (Agglomération : 3 %, District : 4 % par décennie, contre 18 % resp. 14 % dans les deux décennies de l'après-guerre).

A partir des années 80, la croissance relative dans la microrégion de la Haute-Sorne est pour la première fois supérieure à celle de la microrégion de Delémont (7 %, soit 470 habitants contre 3%, soit 600 habitants). Depuis les années 90, l'évolution démographique du district des Franches-Montagnes dépasse proportionnellement celle du district de Delémont. Le district de Porrentruy stagne (moyenne cantonale : 3 %).

Evolution récente à l'intérieur du périmètre de l'agglomération

Depuis les années quatre-vingt, le **processus de péri-urbanisation** se manifestait visiblement à l'intérieur du district de Delémont, avec une croissance au-dessus de la moyenne dans les communes périphériques de la microrégion de Delémont et dans la microrégion du Val Terbi (1990-2000 : agglomération : 3 %, Val Terbi : 8 %, communes périphériques de la microrégion de Delémont : 7,5 %).

L'évolution depuis 2000 indique une **légère reprise** avec une croissance de plus de 50 % de l'augmentation décennale 1990-2000 en 3 ans (2000-2003). Cette reprise se manifeste autant dans la Ville de Delémont que dans les communes périphériques, notamment dans le Val Terbi (Microrégion de Delémont : 1,4 % ; Microrégion du Val Terbi : 4,5 %).

Depuis 1980, la population du périmètre de l'agglomération a augmenté de 1'650 habitants, soit de 9 %. Cependant, cette évolution s'est exprimée de manière différente dans les communes (Cf. également tableau au chapitre 2.4) :

- Dans la Ville de **Delémont**, le nombre d'habitants stagne depuis 1970 autour de 11'500 habitants (minima de 11'250 habitants en 1985 et 2001 ; maximum en 1996 avec 11'850). La population de la Commune de **Courrendlin** stagne également à environ 2'400 habitants (avec une légère reprise depuis l'an 2000).
- Les autres communes de l'agglomération connaissent une croissance forte depuis 1980, notamment à l'Est de Delémont dans les communes de **Courroux** (2'850 habitants, soit +700 ou +30 %) et **Vicques** (1'700 habitants, soit +500 ou +45 %).
- Les plus petites communes de l'agglomération (**Châtillon, Develier, Rossemaison et Soyhières**) ont également connu une augmentation importante de leur population (+20 à 25 % depuis 1980).
- La Commune de **Courtételle** a augmenté sa population d'environ 200 habitants, soit de 13 %.

En résumé

L'analyse statistique de l'évolution démographique met en évidence :

- *Une inversion des tendances avant et après la crise pétrolière des années 70, passant d'un fort développement de la ville-centre dans l'après-guerre à un faible développement de plus en plus marqué par le phénomène de la péri-urbanisation,*
- *Un déséquilibre important en termes de croissance entre les plus grandes communes anciennement industrielles et les plus petites communes plus résidentielles et rurales.*
- *Depuis les années 80 et 90, un développement démographique proportionnellement plus fort dans la microrégion de la Haute-Sorne respectivement dans le district des Franches-Montagnes que dans le district ou l'agglomération de Delémont.*

B.2.2 Evolution des emplois à plein temps

L'agglomération de Delémont compte 11'900 emplois à plein temps, soit 4/5 du district de Delémont et 2/5 du canton du Jura (en 2001). Ce nombre ne diffère que très peu du nombre d'emplois en 1995. Ce constat dissimule pourtant la diminution du nombre d'emplois durant la crise économique dans la deuxième moitié des années 90, puis la reprise jusqu'à aujourd'hui (Cf. également tableau au chapitre 2.4).

Evolution récente

Dans l'ensemble du district de Delémont, le nombre d'emplois a augmenté de 310 entre 1995 et 2001 (2 % en 6 ans). Dans la même période, les districts de Porrentruy et des Franches-Montagnes ont connu une augmentation plus importante (+560 resp. +270 emplois, soit 5 % resp. 7 % ; moyenne cantonale de 3,6 %).

A l'intérieur de l'agglomération, la Ville de Delémont compte 9'100 emplois, soit 3/4 de l'agglomération. Les grandes communes suburbaines de Courrendlin, Courroux et Courtételle comprennent entre 570 et 750 emplois chacune. Les communes de Vicques et Develier comptent 390 resp. 260 emplois. Les petites communes de Rossemaison, Soyhières et Châtillon qui ne disposent pas d'une zone d'activités comptent entre 30 et 90 emplois.

Entre 1995 et 2001, l'augmentation absolue des emplois dans les communes de **Courroux et de Vicques** atteignait presque le niveau de l'augmentation dans la ville de **Delémont** (+80 resp. 50 emplois, soit environ +15 %, contre +170 à Delémont, soit +2 %).

Dans la même période, **Courrendlin** a subi une perte d'un quart de ses emplois (240, certainement suite à la fermeture d'une partie des activités de VonRoll à Choindez), ce qui fait que dans l'ensemble de l'agglomération le nombre d'emplois n'a pas évolué.

Cependant, à **l'Ouest de l'agglomération de Delémont**, l'important bassin d'emplois de la microrégion de la Haute-Sorne a connu une forte évolution (2'830 emplois en 2001, soit +10 % depuis 1995). Desservies par l'A16 et par le rail, les communes de Bassecourt et Glovelier ont enregistré la plus importante augmentation des emplois (+170, soit +14 %, resp. +120, soit +22 %).

Ratio emplois par habitants

Le ratio "emplois par habitant" est un indicateur pour l'autonomie économique d'une région. La moyenne du périmètre de l'agglomération se situe à 0,5 (1 emploi pour 2 habitants, soit légèrement plus que la moyenne cantonale (0,45)).

L'analyse par commune met en évidence la **forte concentration des emplois dans la Ville de Delémont** (0,8 emplois / habitant), suivi des communes à l'Ouest de l'agglomération (microrégion de la Haute-Sorne - Glovelier, Boécourt, Bassecourt : 0,4 à 0,6 emplois / habitant).

Dans la majeure partie des communes de l'agglomération, le ratio se situe entre 0,2 et 0,3, à l'exception des plus petites communes sans zones d'activités (Rossemaison : 0,18, Soyhières : 0,13, Châtillon : 0,07).

En résumé

L'analyse de l'évolution récente des emplois dans l'agglomération montre :

- *Une forte concentration des emplois dans la ville de Delémont qui joue un rôle économique prépondérant pour l'agglomération et, dans une moindre mesure, pour l'ensemble du canton.*
- *Un fort déséquilibre entre les communes de l'agglomération, bouleversant les tendances de l'époque de l'industrialisation.*
- *Une croissance proportionnelle plus faible que dans les autres districts du canton et dans la microrégion de la Haute-Sorne.*

B.2.3 Potentiel de développement légalisé

Le potentiel de développement légalisé de chaque commune de l'agglomération est estimé sur la base des réserves en zones à bâtir (zones centre, mixte, d'habitation, d'activités et d'utilité publique).² La carte de la planche B.9 représente la répartition géographique du potentiel de développement légalisé.³

Afin de traduire les surfaces libres en nombre d'habitants et d'emplois potentiels, les coefficients suivants ont été appliqués, en se basant sur les surfaces des zones déjà construites et la population et les emplois existants (état 2003, resp. 2001). Des coefficients différents ont été appliqués dans la Ville de Delémont et dans les autres communes, pour tenir compte des différences significatives du tissu urbain.

Zone	Centre		Mixte		Habitat	Activités	Util. pub.
	hab / ha	empl / ha	hab / ha	empl / ha	hab / ha	empl / ha	empl / ha
Delémont	70	80	70	80	50	50	15
Autres communes	45	15	35	15	30	25	15

Coefficients de densité d'habitants resp. d'emplois par hectare pour l'estimation du potentiel de développement légalisé

Les résultats ainsi obtenus sont résumés dans le chapitre B.2.4 ci-après. Il s'agit d'une approximation très générale, mais valable à l'échelle d'une commune ou d'une région. Cependant, ils ne tiennent pas compte d'éventuelles possibilités réglementaires de densification, ni de la tendance actuelle de construire souvent de manière moins dense que prévu par les plans des zones (habitations individuelles dans les zones mixtes), ni de la disponibilité réelle des terrains. De plus, l'évolution la plus récente n'a pas pu être considérée, en particulier dans la Commune de Châtillon où une très grande partie du potentiel libre selon les statistiques est déjà en cours de développement.

L'analyse du potentiel de développement dans les zones légalisées montre un potentiel pour environ 4'500 habitants (+20 %) et 4'000 emplois (+35 %). La Ville de Delémont dispose des réserves les plus importantes, soit pour environ 2'000 habitants et 2'000 emplois, soit 45 % resp. 55 % du potentiel global de l'agglomération.

² Etat des zones de construction en fin 2003, SAT-Jura

³ Données du SAT-Jura, complété dans la commune de Courroux selon l'entretien avec M. Raphael Macchi du 2.3.2004 et par l'extension de la zone d'activité de la Communauté (Ville de Delémont, procédure en cours).

90 % du potentiel de développement d'emplois est situé dans les zones d'activités, soit plus de 3'200 emplois (75 ha). Le reste du potentiel (environ 400 emplois) est réparti à parts égales dans les zones de centre (7 ha), mixtes (25 ha) et d'utilité publique (10 ha). En dehors de la commune de Delémont, le potentiel en zones d'activités se trouve notamment à Courroux (ZARD, 18 ha pour environ 1'000 emplois). Dans les zones de centre ou mixtes, le potentiel se chiffre à quelques dizaines d'emplois par commune.

Quant au potentiel pour le développement d'habitations, il est situé à hauteur de 3/4 dans les zones d'habitation de faible densité (3'300 habitants) et 1/4 dans les zones de centre et mixtes (1'200 habitants). En dehors de la Ville de Delémont, ce sont les grandes communes de Courrendlin, Courroux, Courtételle, Develier et Vicques qui comprennent un potentiel pour 450 à 500 habitants chacune. Les petites communes de Châtillon⁴, Rossemaison et Soyhières comprennent un potentiel de 150 à 200 habitants par commune.

⁴ Selon l'aperçu sur le terrain, la majeure partie du potentiel dans la Commune de Châtillon est en cours de développement et sera probablement épuisé très rapidement.

B.2.4 Tableau synoptique par commune de l'agglomération

Voir également illustration graphique sur la [planche B.10](#).

Commune	Population					Emplois				
	état fin 2003	évolution 1993-2003 (10 ans)		potentiel en zones de centre ou mixtes	potentiel en zone pour habitations	état fin 2001	évolution 1995-2001 (6 ans)		potentiel en zones de centre ou mixtes	potentiel en zones d'activités
Delémont	11'440	-270	-2%	+100	+1'900	9'100	+170	+2%	+100	+1'800
Châtilion	380	+20	+5%	+50	+100	30	-	-	-	-
Courrendlin	2'430	+150	+6%	+100	+300	750	-240	-24%	+50	+150
Courroux	2'850	+340	+12%	+200	+150	580	+80	+17%	+50	+1'000
Courtételle	2'210	+20	+1%	+300	+150	630	-	-	+50	+150
Develier	1'320	+120	+9%	+150	+200	260	-30	-9%	+50	+100
Rossemaison	520	-	-	-	+150	90	-	-	-	-
Soyhières	490	+60	+12%	+50	+100	60	-10	-14%	-	-
Vicques	1'690	+290	+17%	+250	+250	390	+50	+14%	+50	+100
Total Agglomération	23'330	+730	+3%	+1'200	+3'300	11'890	+20	-	+350	+3'300

B.2.5 Scénarios de développement

Selon la tendance des 10 dernières années, la croissance démographique de l'agglomération de Delémont à l'horizon de 2020 se situerait à environ 5%, soit environ 1'100 habitants supplémentaires en 15 ans. En revanche, l'objectif de développement démographique qui a été formulé par le projet Jura Pays ouvert (80'000 habitants en 2020) impliquerait une croissance d'environ 4'000 habitants dans l'agglomération, soit +17 % en 15 ans.

En principe, le potentiel libre dans les zones légalisées (zones centre, mixte et d'habitation) permettrait d'accueillir environ 4'500 habitants supplémentaires, soit une réserve suffisante pour répondre à l'objectif de Jura Pays ouvert.

Bien que le projet Jura Pays Ouvert ait été refusé par le peuple, il permet d'illustrer l'impact d'une croissance accélérée et de le comparer à l'évolution tendancielle. Ainsi, trois scénarios peuvent être imaginés à l'horizon 2020 :

- 1) La croissance démographique des communes de l'agglomération suivra l'évolution connue entre 1993 et 2003 (**scénario Tendance**),
- 2) L'objectif de Jura Pays ouvert sera atteint avec une évolution démographique globalement plus forte, mais **selon les tendances communales 1993-2003 (scénario Objectif A)**.
Afin de corriger l'effet "mathématique" mais absurde de l'extrapolation statistique qui résulterait du renforcement de la diminution de la population dans la Ville de Delémont entre 1993 et 2003 (qui devrait ainsi être compensée par une croissance encore plus forte dans les autres communes) l'évolution démographique selon le scénario 1 (tendance) est reprise pour la Ville de Delémont.
- 3) L'objectif de Jura Pays ouvert sera atteint avec une évolution démographique plus forte dans toutes les communes, **proportionnelle à leur poids démographique actuel (scénario Objectif B)**.

Le tableau ci-dessous illustre les trois scénarios :

Scénarios 2020	Tendance		Objectif A		Objectif B		Potentiel à bâtir
Delémont	-400	-3.5%	-400	-3.5%	1'900	17 %	2'000
Châtillon	-	8%	100	29%	100	17 %	150
Courrendlin	200	9%	700	27%	400	17 %	400
Courroux	500	18%	1'500	53%	500	17 %	350
Courtételle	-	2%	100	4%	400	17 %	450
Develier	200	14%	500	40%	200	17 %	350
Rossemaison	-	-	-	-	100	17 %	150
Soyhières	100	18%	300	54%	100	17 %	150
Vicques	400	26%	1'300	76%	300	17 %	500
Agglomération	1'100	5%	4'000	17%	4'000	17 %	4'500

Scénarios de développement démographique des communes de l'agglomération à l'horizon de 2020 (nombre d'habitants supplémentaires et pour-cent de l'évolution sur 15 ans).

Le tableau montre que le potentiel à bâtir légalisé dans chaque commune permettrait en principe de répondre à une croissance selon le scénario Tendance. Il en est de même pour le scénario Objectif B (croissance répartie proportionnellement entre les communes), exception faite de la commune de Courroux où les réserves en zone à bâtir seront épuisées avant 15 ans.

Selon le scénario Objectif A, les réserves en zone à bâtir légalisées aujourd'hui seront rapidement consommées dans la plupart des communes, notamment dans les communes qui connaissent actuellement une forte croissance telles que (dans l'ordre décroissant de la différence entre croissance et potentiel) dans les communes de Courroux et Vicques (différence d'environ 1'000 habitants par commune!), et dans une moindre mesure Courrendlin, Soyhières, Develier, et tout en laissant inutilisé le très grand potentiel situé dans la ville de Delémont (2'000 habitants).

En résumé

Bien que cette modélisation statistique soit purement théorique, les différences entre les scénarios rendent visibles d'importants enjeux pour l'agglomération :

- *La différence entre le développement de la dernière décennie et celui qui a été envisagé par le projet Jura Pays ouvert montre l'envergure de l'ambition du projet, demandant une politique très ambitieuse pour rompre avec l'évolution du passé ;*
- *La poursuite de l'évolution tendancielle renforce davantage le phénomène de la péri-urbanisation et l'étalement du développement dans les secteurs éloignés des services et équipements centraux.*
- *La différence est également frappante entre une croissance accélérée selon les tendances récentes ou, à contrario, une croissance répartie à parts égales entre les communes. Quant à cette dernière, elle nécessiterait une coordination et concertation opérationnelle à l'échelle de l'agglomération en termes d'aménagement du territoire.*

B.2.6 Equipements régionaux et services de proximité

Le diagnostic de ce chapitre est basé sur un premier aperçu de l'agglomération. Une carte illustrative figure sur la planche B.11.

Equipements publics régionaux

Les équipements publics d'importance intercommunale ou cantonale sont regroupés dans le centre de Delémont ou dans ses environs immédiats (hôpital cantonal, écoles professionnelle et commerciale, halle des expositions, zone sportive de la Blancherie : patinoire, stade, piscine, tennis, etc.).

Zones commerçantes et centres commerciaux

L'essentiel des commerces et services de l'agglomération est regroupé dans le **centre de Delémont**. La présence de plusieurs **centres commerciaux** (Migros, Coop, Manor, Denner, Otto's) renforce durablement sa fonction de pôle d'achat. Plusieurs friches au centre-ville offrent un potentiel de développement intéressant.

Deux **grandes surfaces spécialisées** (M-Parc au Sud de la gare, Jumbo, Fly à l'Est de la ville) complètent cette offre. Situées en marge de la ville, elles profitent à la fois d'une bonne accessibilité TIM tout en restant à une distance concurrentielle pour la mobilité douce.

De plus, le **secteur Gare Sud** s'est développé de plus en plus en une **zone de commerces spécialisés et de loisirs** (Villat-meubles, Halle des expositions, Tennis couvert, Minigolf, etc.). D'importants terrains libres ou sous-utilisés dans ce secteur permettraient de renforcer ce périmètre, tout en veillant à ne pas concurrencer le centre-ville au Nord de la gare.

Au Sud du site industriel "Les Rondez", isolé de la ville par le pont de la route de distribution urbaine (RDU) et les voies ferrées, le développement récent a conduit à la création de nombreux emplois et d'un restaurant McDonald's, disposant d'une très bonne accessibilité TIM.

En ce qui concerne les autres communes de l'agglomération, le distributeur alimentaire Magro est situé à **l'entrée de Courrendlin**.

A proximité de l'agglomération, l'implantation d'un nouveau centre commercial Coop à la **jonction autoroutière de Bassecourt** doit être notée.

Services de proximité dans les communes suburbaines

La Commune de Courroux dispose d'un centre commerçant relativement intéressant, notamment avec un centre Coop. A l'exception des plus petites communes (Châtillon, Rossemaison), les services de proximité (approvisionnement de base) sont assurés dans toutes les communes de l'agglomération. Le magasin d'alimentation à Soyhières sera rouvert prochainement.

En résumé

En guise de conclusion, l'inventaire des "centralités" de l'agglomération ci-dessus met en évidence que la majeure partie des équipements publics, pôles d'achats ou de loisirs d'importance intercommunale est regroupée :

- *d'une part, dans le centre ville de Delémont, notamment en ce qui concerne les services de proximité et les grands équipements publics,*
- *d'autre part, dans le secteur immédiatement au Sud de la gare de Delémont le long de l'axe de la RDU, notamment en ce qui concerne des activités dépendantes de l'accessibilité en voiture.*

B.2.7 Portrait typologique des communes de l'agglomération

Les portraits typologiques dessinés dans ce chapitre s'appuient d'une part sur le diagnostic dressé dans les chapitres précédents, et d'autre part, sur des particularités et caractéristiques qui relèvent d'un certain intérêt du point de vue de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'agglomération.

Delémont : ville-centre

50 % des habitants de l'agglomération, mais une population stagnante depuis 1970, malgré un potentiel de développement important et intéressant, notamment dans les hauts de la commune, mais également dans le centre-ville (terrains en friche ou avec affectation provisoire).

75 % des emplois de l'agglomération, en faible augmentation, répartis entre le centre-ville (bureaux, services, commerces, administration) et d'importantes zones d'activités au Sud, notamment :

- **Centre-gare et vieille-ville** : regroupant la presque totalité des activités de services, commerciales (centre-gare) et administratives (vielle-ville) de l'agglomération, représentant un fort potentiel d'animation et d'attractivité à l'échelle "pédestre" ; un important potentiel est situé dans les terrains en friche.
- **Zone d'activités du Sud des voies** : à proximité du centre-ville au Nord de la gare et directement accessible par la RDU, plusieurs développements récents en direction d'un pôle d'achat et de loisirs (M-Parc-bricolage/jardinage, Villat-meubles), à proximité de plusieurs équipements publics ou sportifs (Halle des expositions, tennis, minigolf) ; d'importants terrains sont libres ou affectés temporairement (parking, dépôts, etc.).
- **Zone d'activités de la Communance**, avec nouvelle extension d'environ 5 ha à l'Ouest qui profitera d'un nouvel accès direct par l'A16, entreprises artisanales et petite industrie.
- **Zone d'activités des Rondez** : site industriel traditionnel (anciennement VonRoll) à l'entrée de la cluse de la Birse, desservi par le rail et la RDU, occupé aujourd'hui par les Fonderies Rondez, des dépôts Feldschlösschen et diverses petites entreprises ; dans le Sud, un nouveau pôle d'activités s'est développé (l'imprimerie du Quotidien Jurassien, centre de distribution Landi, restaurant McDonald's).
- **Zone d'activités de la Ballastière** : située en direction de Courrendlin, séparée de la route cantonale par les voies ferrées, activités industrielles lourdes et exploitation d'une gravière, plus récemment implantation de garages et locaux d'exposition de voitures ; de nombreux terrains libres, pouvant trouver un nouvel intérêt avec la réalisation de l'A16 et le développement de la ZARD.

- **Entrée Ouest de la ville** : secteur directement accessible par la jonction de l'autoroute où les activités artisanales ont été complétées plus récemment par le centre d'exploitation du Canton du Jura et une importante entreprise.
- **Site industriel de Bellerive**, à 2 km au Nord de Delémont dans la cluse, près de Soyhières, aujourd'hui occupé par quelques entreprises artisanales (bâtiment actuellement en vente).

Courroux, Vicques et Develier : communes moyennes à l'Est et à l'Ouest en forte évolution

Villages-rues de 1'500 à 3'000 habitants, situés le long d'axes routiers secondaires (Val Terbi, ancienne route des Rangiers), avec d'importantes zones résidentielles, comprenant également les hameaux de Courcelon (Courroux) et Recolaine (Vicques),

Centres des villages avec une **offre relativement intéressante de services et de commerces**, notamment à Courroux,

Zones d'activités relativement récentes, mais en grande partie complètes (artisanat et moyennes entreprises industrielles, garages, meubles),

Nouvelle **zone d'activités de la région delémontaine (ZARD, zone d'activité d'intérêt cantonal)** à proximité de la future jonction autoroutière (gestion intercommunale de Courroux, Delémont et Courrendlin).

Population et emplois en forte à très forte augmentation.

Courrendlin et Courtételle : communes moyennes le long de l'axe ferroviaire

Villages de plus de 2'000 habitants, situés **le long des principaux axes de transport** (route, rail) qui, depuis le déclin industriel, ne produisent plus que des nuisances (avec l'ouverture de l'A16 entre Delémont et Porrentruy, Courtételle a profité d'une importante diminution du trafic routier),

Immeubles locatifs le long des routes principales,

Zones d'activités locales et, à Courrendlin, le **site industriel de VonRoll à Choindez**,

Population en légère augmentation, notamment par de nouveaux quartiers d'habitations individuelles le long des axes secondaires,

Emplois en stagnation resp. recul suite à la diminution des activités de VonRoll à Choindez.

Châtillon, Rossemaison et Soyhières : petites communes en plein essor démographique

Soyhières : village-rue de 500 habitants (aujourd'hui contourné par la route cantonale), séparé du plateau de l'agglomération par la cluse de la Birse en direction de Bâle, nouveaux quartiers d'habitations individuelles sur les balcons de la vallée, hôtel-restaurant le long de la route cantonale, **possibilités pour de nouvelles mises en zone limitées** en raison de la topographie,

Rossemaison : village anciennement agricole de 500 habitants, situé à proximité de Delémont au Sud de l'autoroute, développement d'habitations individuelles des années 70 et 80, **d'importants potentiels libres**,

Châtillon : village anciennement agricole de près de 500 habitants, situé un peu à l'écart à l'extrémité Sud du plateau, développement d'habitations individuelles depuis les années 70, avec une **importante nouvelle zone en cours de développement**.

En résumé

- *La revalorisation du bâti dans les centres de localité constitue un potentiel non négligeable pour le développement résidentiel (notamment le long des routes où la circulation devrait fortement diminuer suite à la réalisation de l'A16), mais la demande et la politique actuelles favorisent les zones à l'écart des centralités.*
- *Un nombre important de sites anciennement industriels sont aujourd'hui sous-utilisés (p.ex. dépôts) ou en friche. Ils représentent un potentiel important pour le développement d'activités et de services à l'intérieur ou à proximité des centralités existantes, mais ils doivent faire face à la concurrence de nouvelles zones d'activités aux jonctions autoroutières.*

B.2.8 Enjeux communs pour le développement de l'agglomération

Evolution démographique

L'évolution démographique de l'agglomération est relativement faible (taux plus faible que dans le district des Franches-Montagnes ou dans la microrégion de la Haute-Sorne), mais comporte des signes d'une légère reprise. A l'intérieur de l'agglomération, on constate un fort déséquilibre en termes de croissance démographique.

Le développement actuel est principalement porté par la construction de maisons individuelles, souvent indépendamment des possibilités de densification réglementaires. Les réserves à bâtir sont globalement suffisantes, même pour atteindre un objectif tel qu'il a été formulé par le projet Jura Pays ouvert, mais de nouveaux déclassements pourraient rapidement s'avérer nécessaires si le déséquilibre de croissance se poursuivait dans l'avenir.

Dans ce contexte, l'enjeu est de promouvoir le développement démographique tout en assurant la cohérence et la durabilité de ce dernier. Le développement actuel comporte notamment le risque d'un étalement urbain sur une grande partie de la plaine de Delémont et une dispersion de la population dans des lieux éloignés des centralités et des services.

Une politique coordonnée et concertée de développement à l'échelle de l'agglomération semble de l'intérêt général de toutes les communes pour :

- encadrer le développement de manière judicieuse et durable,
- financer les équipements nécessaires permettant d'assurer le maintien de la qualité de vie et des services.

Les pistes de collaboration suivantes pourraient être envisagées :

- la valorisation prioritaire des terrains libres à proximité des centres ou bien desservie par les transports en commun,
- la revalorisation de l'habitat dans les centres villageois traditionnels (suite aux mesures de modération de trafic),
- la promotion de développements densifiés de qualité (villas contiguës, habitat collectif),
- l'harmonisation des procédures, de la politique fiscale et de prix des terrains, etc.

Evolution des emplois

75 % des emplois sont concentrés dans la ville de Delémont qui comprend également les plus grandes réserves de développement. Cependant, l'évolution des emplois dans l'agglomération est plus faible que dans les autres régions du canton (même en chiffres absolus). De même, on observe une dispersion décentralisée des emplois à l'intérieur de l'agglomération.

L'objectif Jura Pays ouvert qui est en priorité axé sur l'évolution démographique implique par conséquent également une augmentation des emplois dans le canton. **Ainsi, le positionnement du centre cantonal qu'est l'agglomération de Delémont dans le contexte des villes Suisses et en France voisine relève d'une importance primordiale.** L'amélioration de l'accessibilité avec la réalisation de l'A16 entre Delémont et Bienne, ainsi que l'emplacement sur la ligne ferroviaire entre Bienne et Bâle constituent des atouts majeurs pour le développement économique de l'agglomération.

Aujourd'hui, malgré de nombreux terrains libres et friches industrielles, la répartition des activités et entreprises est relativement bien structurée entre le centre-ville, les zones artisanales communales et les anciens sites industriels. Les nouvelles zones d'activités à proximité des jonctions autoroutières représentent certes un atout pour l'agglomération, mais comportent aussi le risque de concurrencer les activités et services du centre-ville, notamment par l'évolution rapide dans le commerce de détail.

Dans cette situation, l'enjeu est d'orienter l'implantation de nouvelles entreprises à l'échelle de l'agglomération avec le but d'assurer durablement l'attractivité du centre-ville (et aussi des centres communaux) et de limiter les déplacements inutiles tout en tirant profit de l'accessibilité autoroutière et ferroviaire.

Ainsi, une politique coordonnée à l'échelle de l'agglomération en termes de promotion et de valorisation des zones d'activités semble indispensable. Cette dernière devrait intégrer l'ensemble des zones d'activités ou de centre, dans une approche concertée de planification, de gestion et de financement.

Les pistes de collaboration suivantes pourraient être envisagées :

- **élaboration d'un concept de localisation, distinguant les différents sites selon leur profil d'accessibilité (TIM, TC, 2R, piétons).**
- **définition d'un profil d'entreprise spécifique pour chaque zone d'activité en fonction du profil d'accessibilité** (certains éléments de ce principe sont déjà mis en œuvre dans le règlement des zones d'activités de la Ville de Delémont en différenciant les zones AA (activités industrielles génératrices de nuisances, raccordement au rail), AB (activités secondaires et tertiaires génératrices d'emplois et de trafic pendulaire) et AC (centres d'achat et de loisirs) ; de même, le règlement de la ZARD ne permet pas l'implantation d'un centre commercial).
- **évaluation du potentiel de requalification et de développement des anciens sites industriels.**
- **promotion commune et gestion centralisée des terrains, à l'image de la gestion intercommunale de la ZARD.**

B.3. Analyse des flux de pendulaires

Le Recensement Fédéral de la Population suisse de l'année 2000 permet d'identifier les caractéristiques des déplacements domicile-travail.

Rôle de Delémont dans l'agglomération et dans le canton

L'analyse des flux de pendulaires actifs (scolaires exclus) confirme le rôle prépondérant de la ville de Delémont à l'échelle du périmètre d'agglomération, du périmètre d'étude et du canton.

Dans l'agglomération (Cf. planche B.12), Delémont attire des flux de pendulaires importants de chacune des communes du périmètre. Seules les villages de Courroux, Courrendlin et Courtételle ont aussi un rayonnement dépassant sensiblement leur propre territoire.

A l'échelle du périmètre élargi (Cf. planche B.13), un deuxième pôle, celui de Vicques, attire des flux des communes du Val Terbi ; Delémont reste le pôle principal d'attraction pour l'ensemble des communes du périmètre.

A l'échelle du canton, microrégions du Val Terbi et de Delémont mises à part, Delémont est surtout un pôle d'attraction pour les microrégions de Porrentruy et de la Haute-Sorne ainsi que pour Moutier et ses environs.

Le tableau ci-dessous, qui récapitule les plus importantes migrations pendulaires, confirme le rôle de Delémont comme principal pôle d'attraction du secteur.

Origine \ Destination	Delémont	Périmètre d'agglomération, Delémont non compris	Périmètre élargi	Extérieur	Total
Delémont	3804	411	63	1237	5515
Périmètre d'agglomération, Delémont non compris	2277	2056	73	1360	5766
Périmètre élargi	765	244	600		
Extérieur	2167	509			
Total	9013	3220			

Principales migrations pendulaires de et vers le périmètre d'étude, selon RFP 2000

Immigration à l'échelle locale, émigration à l'échelle régionale

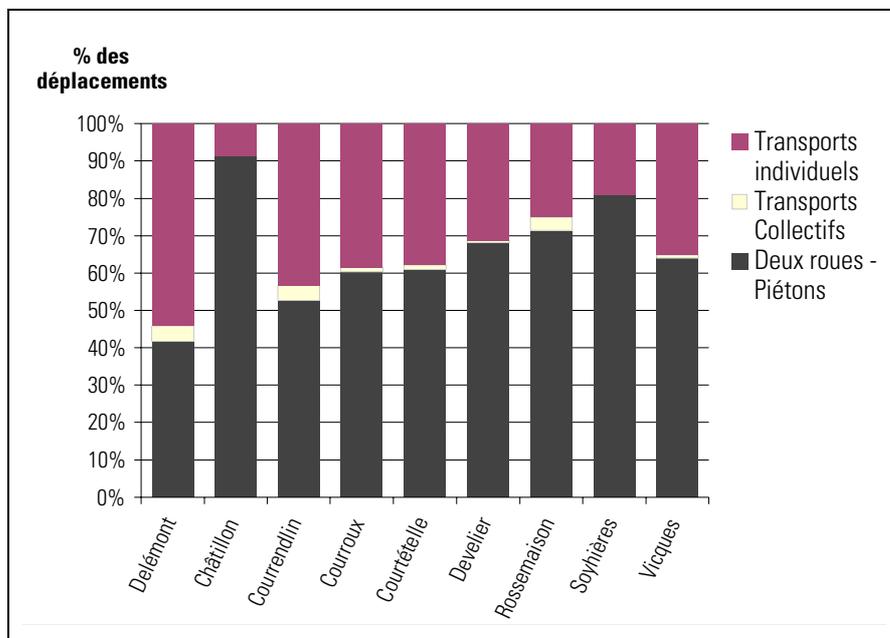
Les déplacements en provenance et à destination de la ville de Delémont se caractérisent de la manière suivante (Cf. planches B.14 et B.15) :

- les flux d'**immigration** (pendulaires venant travailler à Delémont) sont très locaux ; en provenance de Bâle, Bienne, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel, les flux sont négligeables alors que la Haute-Sorne et le Val Terbi sont des lieux de résidence importants pour les personnes ayant une activité à Delémont.
- les flux d'**émigration** (pendulaires résidant à Delémont ou dans son agglomération et travaillant à l'extérieur) sont au contraire assez importants vers Berne, Granges, Bienne et Bâle, même en comparaison des flux locaux.
- les deux tendances se contrebalancent pour les distances intermédiaires (villes de Moutier et Porrentruy), où des flux symétriques de pendulaires partent de Delémont et s'y rendent quotidiennement.

Part modales : marche pour les déplacements de proximité, automobile pour les autres déplacements

Les parts de chaque mode de transport dans les déplacements se caractérisent comme suit :

- les **déplacements intracommunaux**, donc de proximité, sont faits majoritairement à pied ou en vélo dans toute l'agglomération (53 à 91% selon les communes), sauf à Delémont, où les déplacements sont faits à 54% en transports individuels, certainement du fait de distances supérieures à parcourir (Cf. graphe).



Part modale des déplacements pendulaires intracommunaux, selon le RFP 2000

- pour les déplacements de pendulaires domiciliés dans l'agglomération et travaillant dans des **localités situées à plus de 30-40 km** (Granges, Bienne, Berne et Bâle), les déplacements sont effectués à moins de 40% en transports individuels, ce qui traduit l'attrait supérieur des transports ferroviaires.
- pour tous les autres déplacements (échelle de l'**agglomération**, échelle du **district, villes proches** comme Moutier ou Porrentruy), le mode de loin le plus utilisé est la voiture (Cf. planches B.12 à B.15)

L'étude est appelée à traiter les problématiques à l'échelle de l'agglomération, voire des deux microrégions. **Le Projet d'agglomération concerne donc des flux de déplacements se faisant très majoritairement en voiture** aujourd'hui (environ 60 à 95% selon les flux).

Val Terbi et Haute Sorne : des rôles similaires pour les déplacements à l'échelle de l'agglomération

Bien que le périmètre élargi adopté pour l'étude ne les inclue pas, les communes de la microrégion de la Haute-Sorne les plus proches de Delémont (Boécourt, Glovelier, Bassecourt et Courfaivre) jouent un rôle similaire, voire supérieur, à celles du Val Terbi dans la génération et l'attraction de déplacements pendulaires (Cf. planches B.14 et B.15).

Ce secteur sera pris en compte dans la mesure du possible pour la suite de l'étude ; toutefois, on peut noter qu'au niveau des infrastructures de transports, son incidence sur les réflexions est limitée puisqu'il est très bien relié à Delémont par l'A16 et par le chemin de fer.

B.4. Analyse de l'enquête auprès des communes

L'enquête effectuée auprès des communes entre décembre 2003 et janvier 2004, destinée à recueillir leurs préoccupations en matière de transports, donne un éclairage intéressant sur les résultats déjà présentés.

Marche et vélo

Les résultats de l'enquête concernant les mobilités douces sont résumés sur la planche B.16.

Les déplacements à pied ne posent pas de problèmes pour 65% des communes. Pour les autres, c'est surtout le manque de trottoirs et d'espaces de sécurité qui est préoccupant, ce qui rejoint les préoccupations susmentionnées concernant les vitesses.

Les déplacements en vélo rencontrent plus de problèmes dans l'agglomération de Delémont (67% des communes) que dans le reste du périmètre élargi (22% des communes), mais ceux-ci n'ont malheureusement pas été décrits par les communes concernées.

Les préoccupations particulières des communes au sujet des mobilités douces sont reportées sur la planche B.17.

Transports publics

Les résultats de l'enquête concernant les transports publics sont résumés sur les planches B.19 et B.20.

Les principales lacunes évoquées vis-à-vis des transports publics sont les suivantes :

- à la fois dans le périmètre d'agglomération et sur le périmètre élargi :
 - la desserte en dehors des heures de pointe (jugée insuffisante pour 77% des communes),
 - les besoins de déplacements liés aux achats, services et loisirs (insatisfaits pour 59% des communes),
 - les besoins de déplacements domicile/travail (insatisfaits pour 57% des communes),
- uniquement sur le périmètre d'agglomération:
 - les besoins de déplacements scolaires (insatisfaits pour 60% des communes, contre seulement 20% sur le périmètre élargi),
 - les destinations offertes et les itinéraires des bus (insuffisants ou inadaptés pour 56% des communes, contre seulement 33% sur le périmètre élargi).

Globalement, la qualité du service (vitesse, confort, abribus...), la qualité des correspondances et des transbordements, le nombre de bus aux heures de pointe sont généralement jugés satisfaisants.

Quasiment toutes les communes s'accordent à dire que l'amélioration de l'offre en transports publics permettrait d'augmenter sensiblement leur utilisation.

Les lacunes mentionnées plus précisément par certaines communes sont illustrées sur la [planche B.21](#).

Trafic automobile et stationnement

Les résultats de l'enquête concernant les transports individuels motorisés sont résumés sur la [planche B.16](#).

Des perturbations du trafic ne sont décelées que dans 26% des communes. Les problèmes de sécurité routière, en revanche, concernent 16 communes sur 18, soit 89%. En particulier, la vitesse est évoquée par nombre d'entre elles comme source de danger.

Les communes relèvent avant tout les effets positifs de l'A16 (attractivité des communes desservies, amélioration de la communication avec Bienne, Porrentruy et la France, contournement de Delémont qui facilite le transit et en libère les centres-villes de Develier et Delémont), plutôt que ses effets négatifs (augmentation générale du trafic routier, mentionnée une fois).

Deux communes s'inquiètent cependant de la baisse de l'attractivité relative des transports publics que peut favoriser l'amélioration des infrastructures routières.

Le stationnement est considéré comme beaucoup plus difficile à Delémont (68% d'insatisfaction) que dans les autres communes (6% d'insatisfaction).

Les lacunes mentionnées plus précisément par certaines communes au sujet du trafic automobile sont illustrées sur la [planche B.18](#).

Mobilité en général et aménagement du territoire

Les pratiques de mobilité des habitants sont représentés dans la [planche B.22](#).

Les communes du périmètre n'ont globalement pas remarqué de lien direct entre le développement de l'urbanisation et l'augmentation du trafic automobile ou la fréquentation des transports publics, soit que les constructions nouvelles soient peu nombreuses, soit que les conséquences en soient limitées.

Analyse et diagnostic Mobilités douces Itinéraires cyclables existants et projetés

Source: Plan sectoriel des itinéraires cyclables,
République et Canton du Jura,
Service d'aménagement du Territoire
RCJU SIT 2003/16
Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la topographie (DV921.2)

LEGENDE

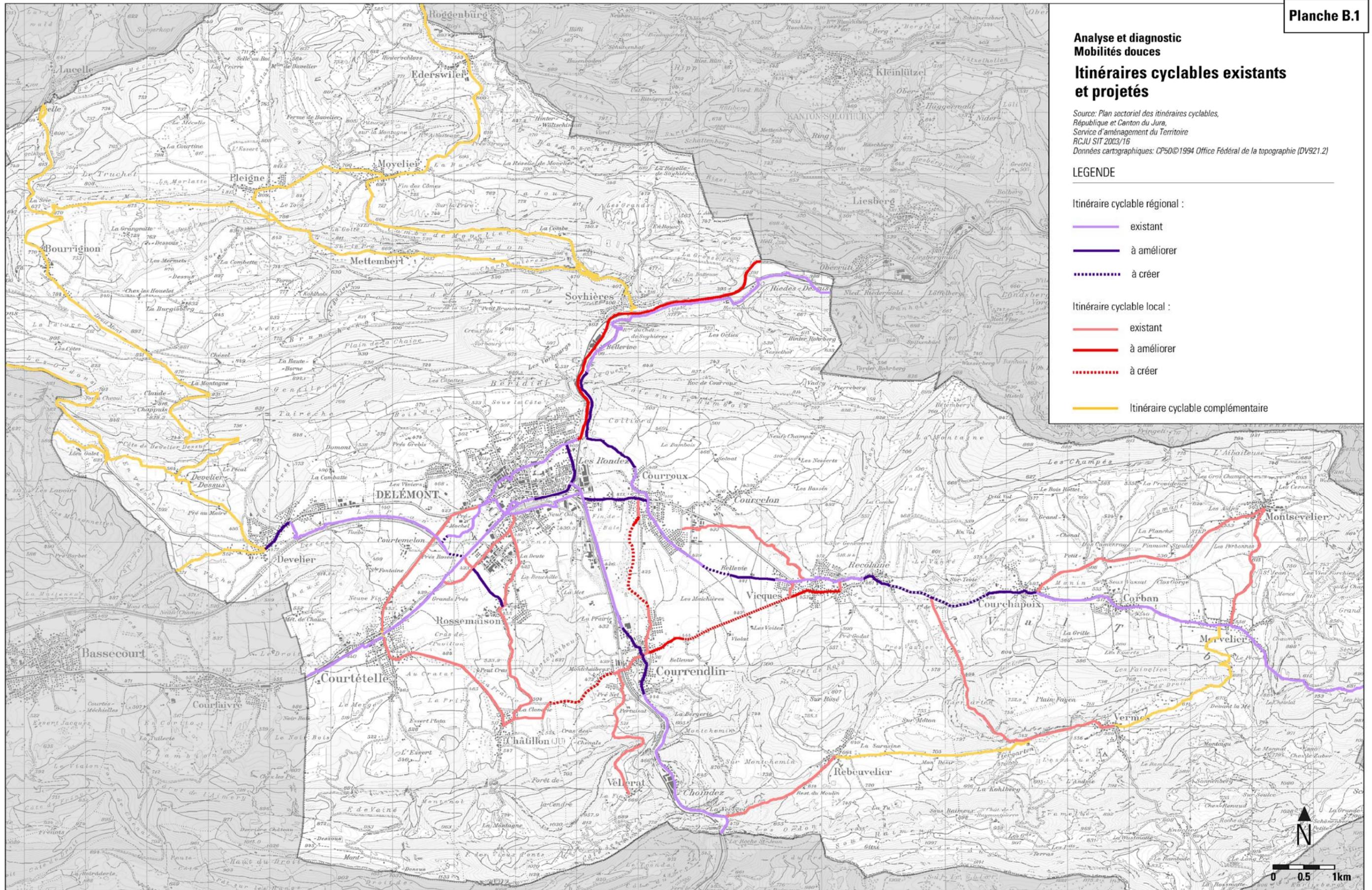
Itinéraire cyclable régional :

-  existant
-  à améliorer
-  à créer

Itinéraire cyclable local :

-  existant
-  à améliorer
-  à créer

 Itinéraire cyclable complémentaire

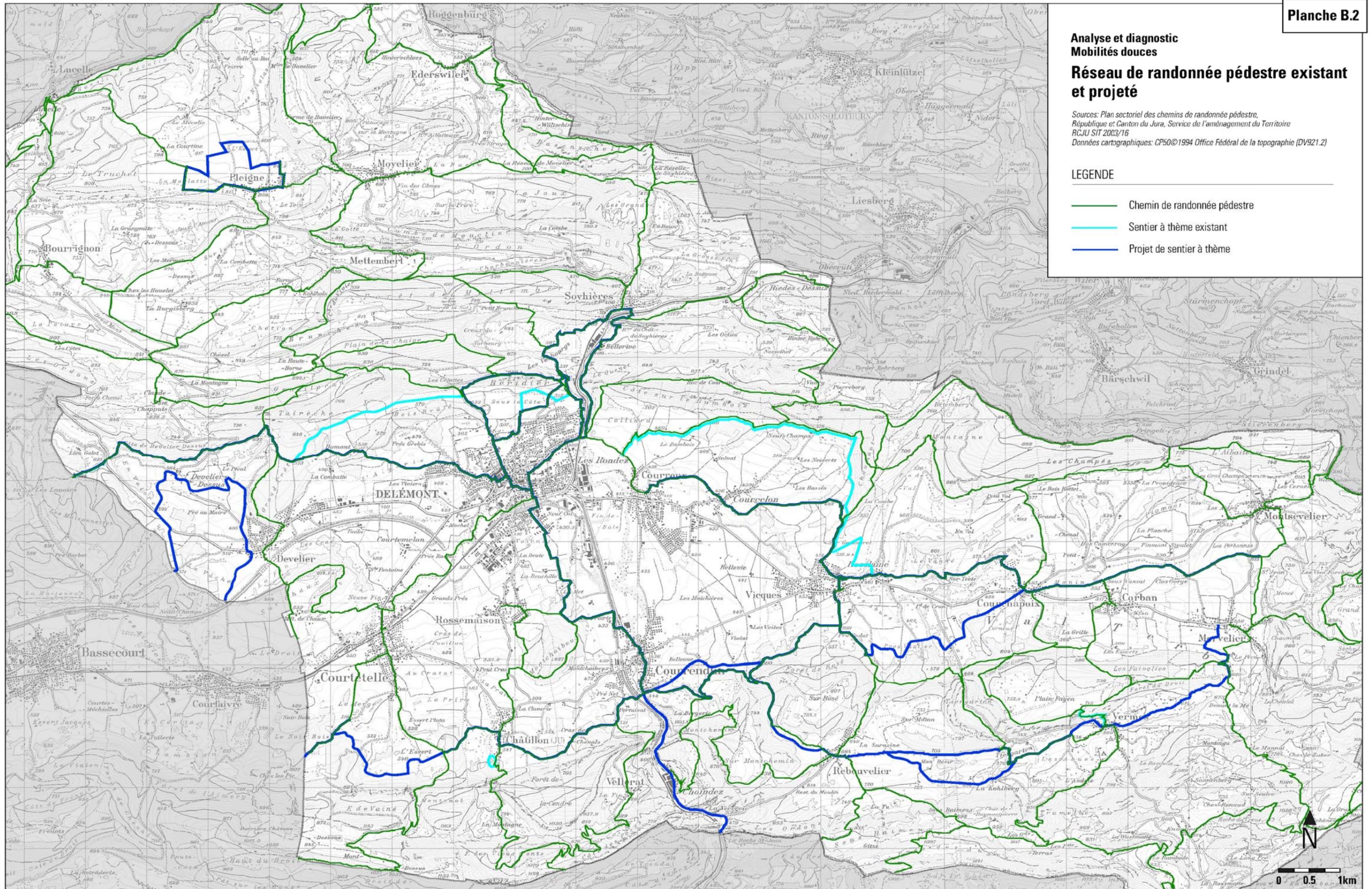


Analyse et diagnostic Mobilités douces Réseau de randonnée pédestre existant et projeté

Sources: Plan sectoriel des chemins de randonnée pédestre,
République et Canton du Jura, Service de l'aménagement du Territoire
RCJU SIT 2003/16
Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la topographie (DV921.2)

LEGENDE

- Chemin de randonnée pédestre
- Sentier à thème existant
- Projet de sentier à thème

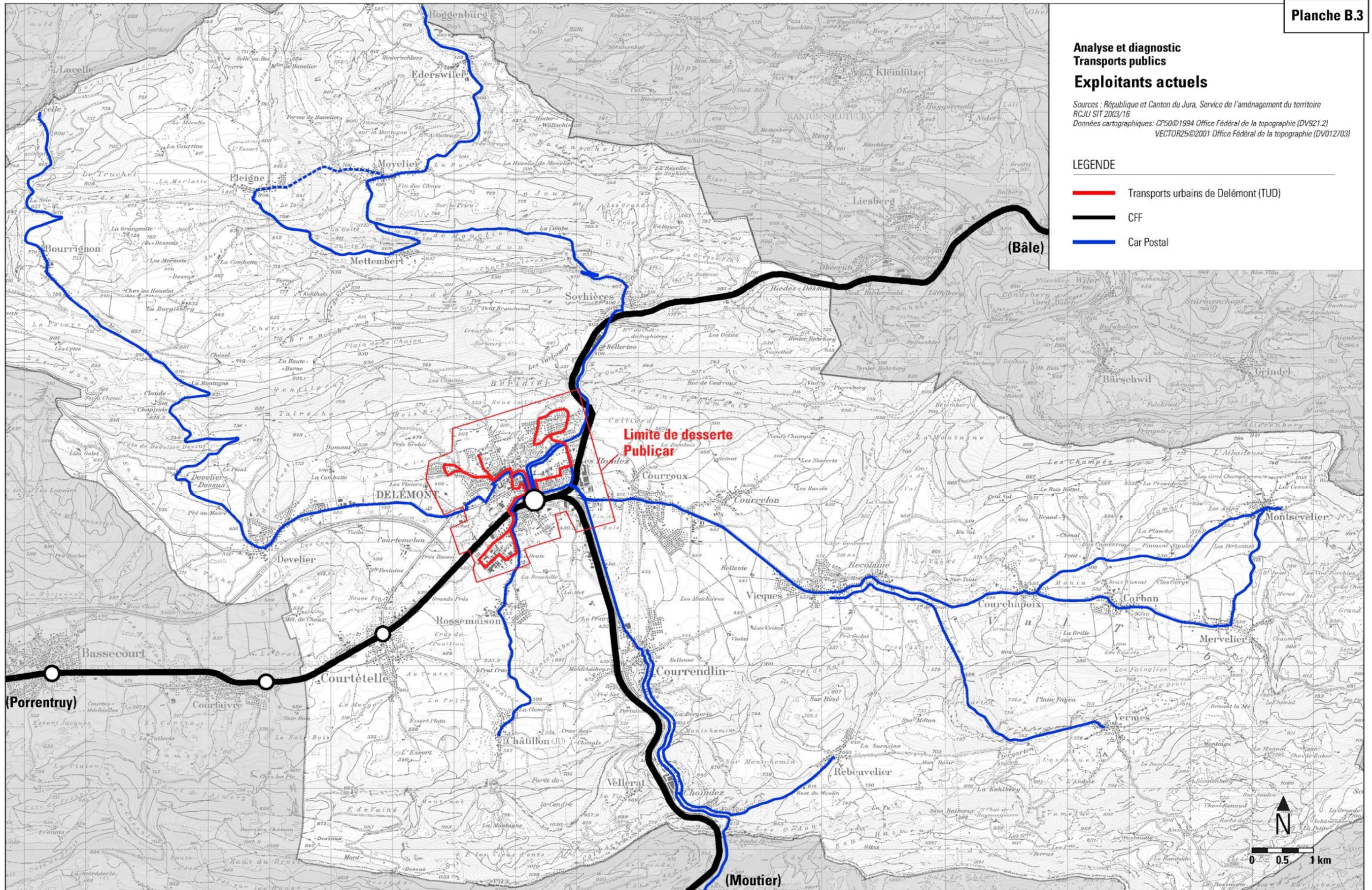


Analyse et diagnostic Transports publics Exploitants actuels

Sources : République et Canton du Jura, Service de l'aménagement du territoire
RCJU SIT 2003/16
Données cartographiques : CP50©1994 Office Fédéral de la topographie (DV921.2)
VECTOR25©2001 Office Fédéral de la topographie (DV012703)

LEGENDE

-  Transports urbains de Delémont (TUD)
-  CFF
-  Car Postal



**Limite de desserte
PubliCar**

Analyse et diagnostic
Transports publics

Offre et fréquentation actuelles

Sources : Ville de Delémont, service de l'urbanisme et de l'environnement
République et Canton du Jura, service des transports et de l'énergie
Indicateur officiel Autobus Suisse 2002-2003
RCJU SIT 2003/16

Données cartographiques : CP50©1994 Office Fédéral de la topographie (DV921.2)
VECTOR25©2001 Office Fédéral de la topographie (DV012703)

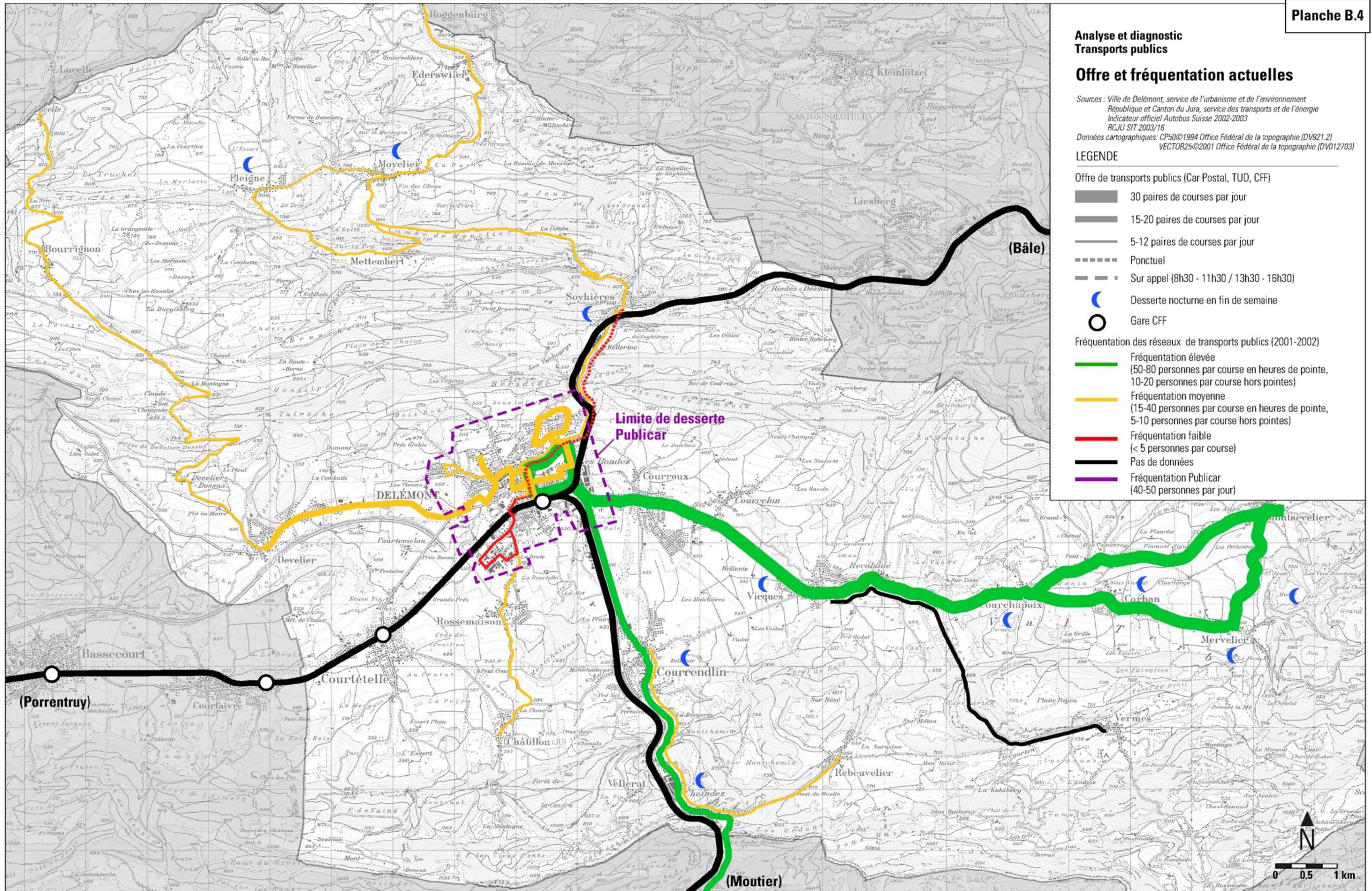
LEGENDE

Offre de transports publics (Car Postal, TUD, CFF)

-  30 paires de courses par jour
-  15-20 paires de courses par jour
-  5-12 paires de courses par jour
-  Ponctuel
-  Sur appel (8h30 - 11h30 / 13h30 - 16h30)
-  Desserte nocturne en fin de semaine
-  Gare CFF

Fréquentation des réseaux de transports publics (2001-2002)

-  Fréquentation élevée (50-80 personnes par course en heures de pointe, 10-20 personnes par course hors pointes)
-  Fréquentation moyenne (15-40 personnes par course en heures de pointe, 5-10 personnes par course hors pointes)
-  Fréquentation faible (< 5 personnes par course)
-  Pas de données
-  Fréquentation Publicar (40-50 personnes par jour)



**Analyse et diagnostic
Transports publics
Projets recensés**

Sources: Plan directeur cantonal, 09.03
Etude "mobilité et transports", Metron, 04.02
RCJU SIT 2003/16
Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la topographie (DV921.2)

LEGENDE

Liaisons ferroviaires projetées selon le PDC :

-  Liaison horaire
-  Liaison à la demi-heure

Desserte régionale projetée selon le PDC :

-  Offre niveau 1
-  Offre niveau 2 (min. 8-10 paires de courses/j)
-  Offre niveau 3 (cadence à l'heure min 7h/j, desserte le soir et le week-end)
-  Offre niveau 4 (cadence à la demi-heure min 7h/j, desserte le soir et le week-end)

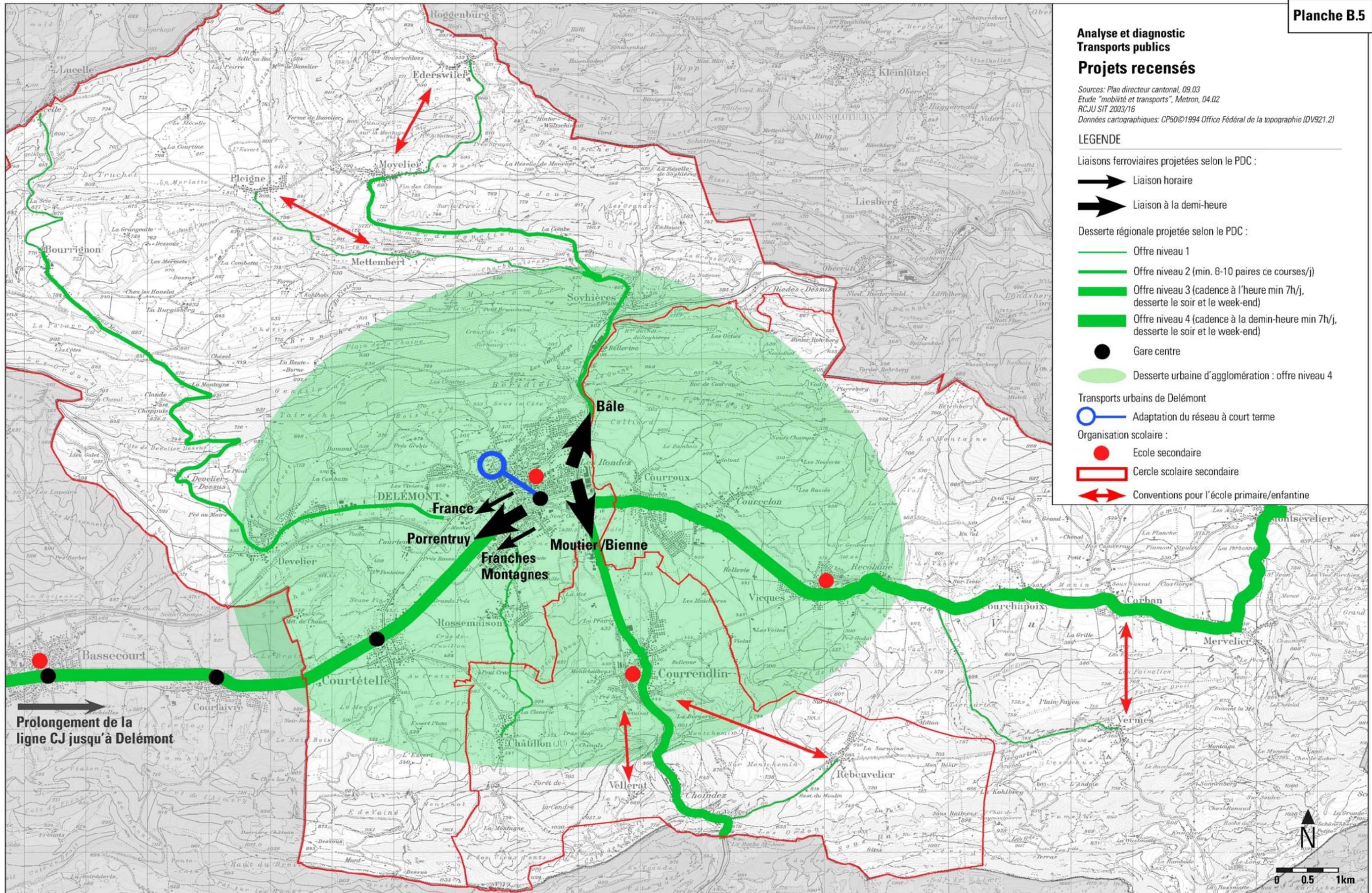
-  Gare centre
-  Desserte urbaine d'agglomération : offre niveau 4

Transports urbains de Delémont

-  Adaptation du réseau à court terme

Organisation scolaire :

-  Ecole secondaire
-  Cercle scolaire secondaire
-  Conventions pour l'école primaire/infantile



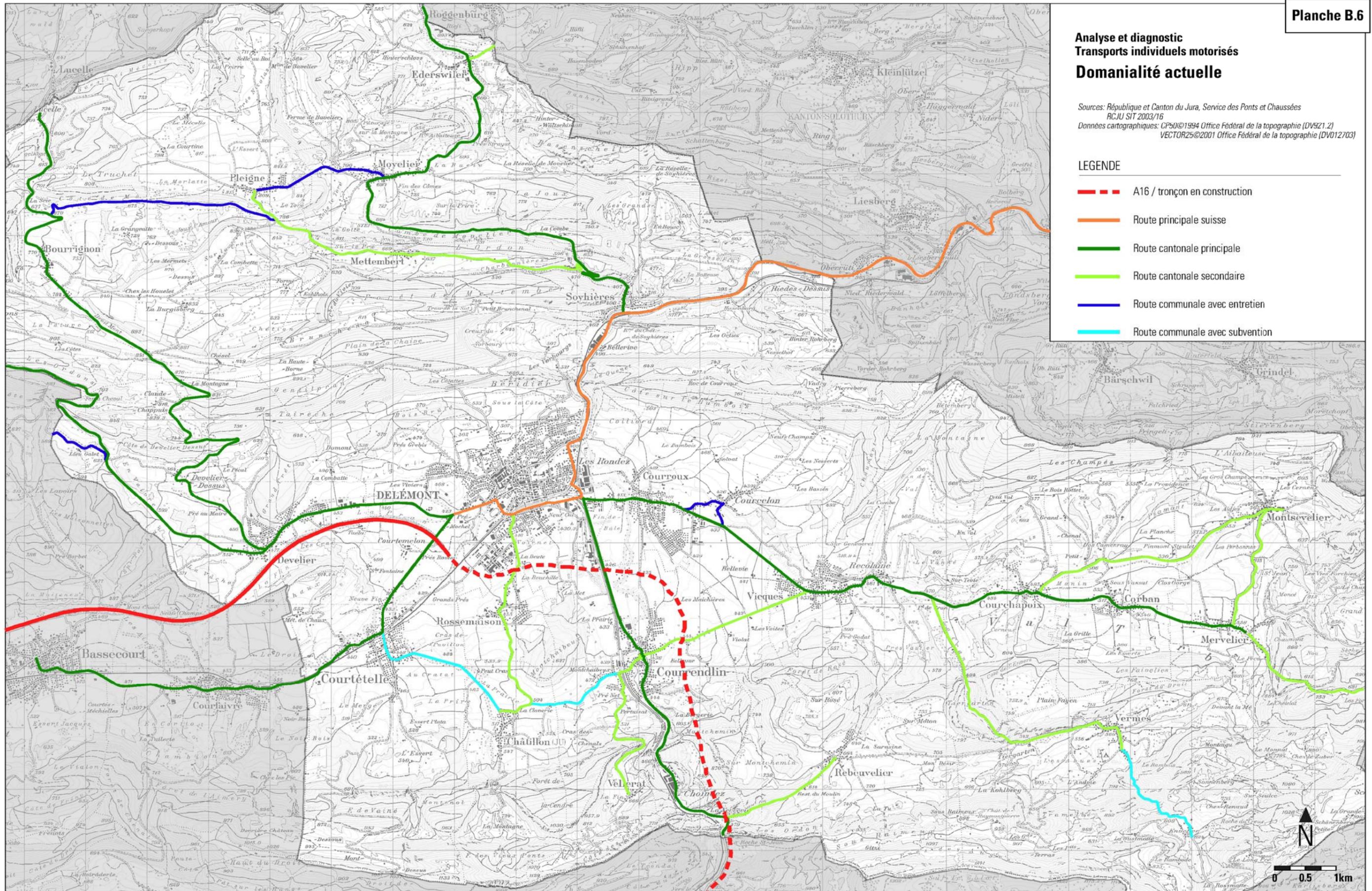
Prolongement de la
ligne CJ jusqu'à Delémont

Analyse et diagnostic
Transports individuels motorisés
Domanialité actuelle

Sources: République et Canton du Jura, Service des Ponts et Chaussées
RCJU SIT 2003/16
Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la topographie (DV921.2)
VECTOR25©2001 Office Fédéral de la topographie (DV012703)

LEGENDE

-  A16 / tronçon en construction
-  Route principale suisse
-  Route cantonale principale
-  Route cantonale secondaire
-  Route communale avec entretien
-  Route communale avec subvention



Analyse et diagnostic
Transports individuels motorisés
**Typologie actuelle du réseau routier
et charges de trafic**

Sources : République et Canton du Jura, Services des Ponts et Chaussées
RCJU SIT 2003/16
Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la topographie (DV921.2)
VECTOR25©2001 Office Fédéral de la topographie (DV012703)

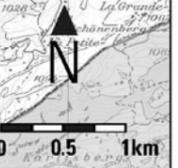
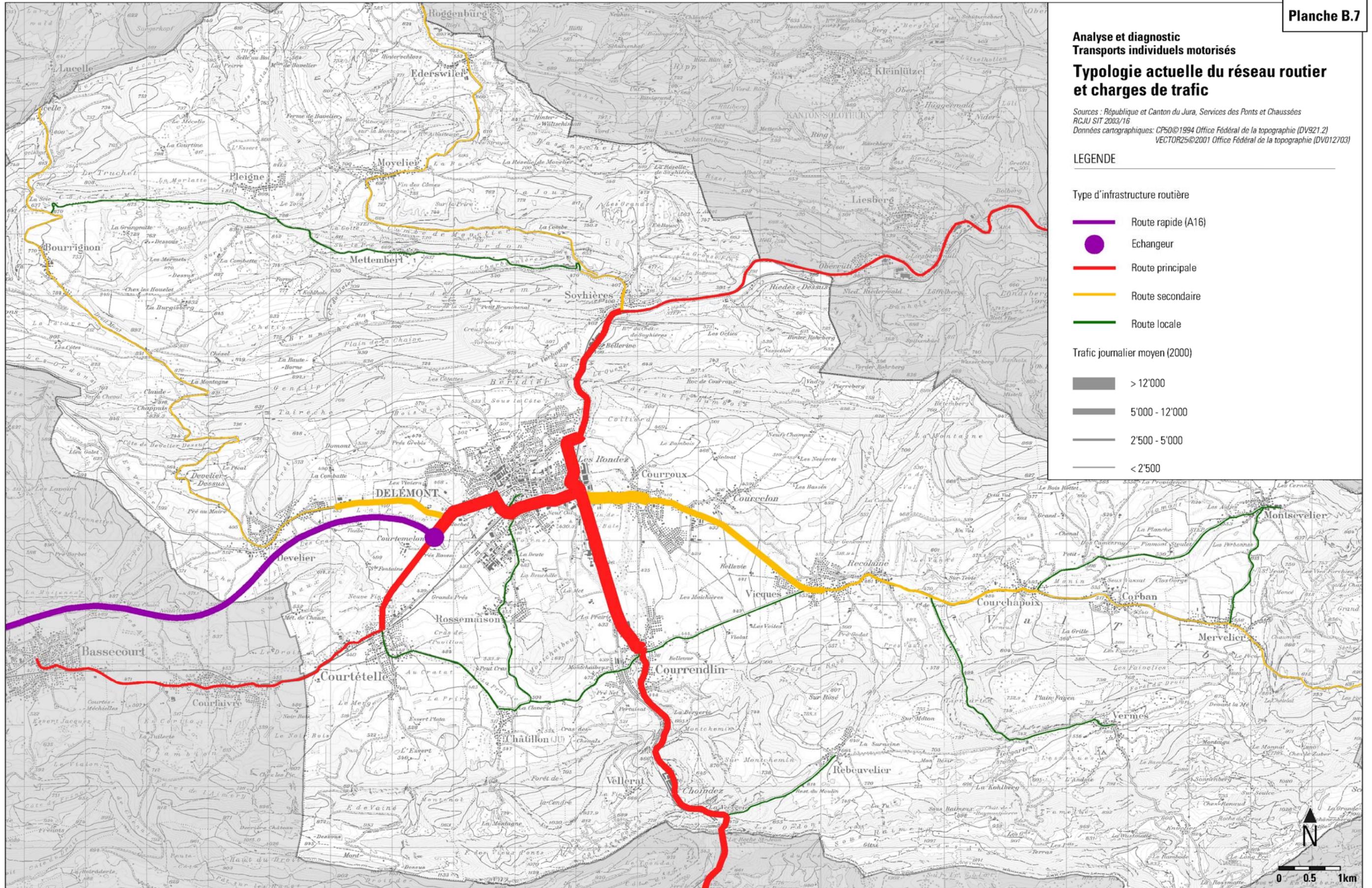
LEGENDE

Type d'infrastructure routière

-  Route rapide (A16)
-  Echangeur
-  Route principale
-  Route secondaire
-  Route locale

Trafic journalier moyen (2000)

-  > 12'000
-  5'000 - 12'000
-  2'500 - 5'000
-  < 2'500

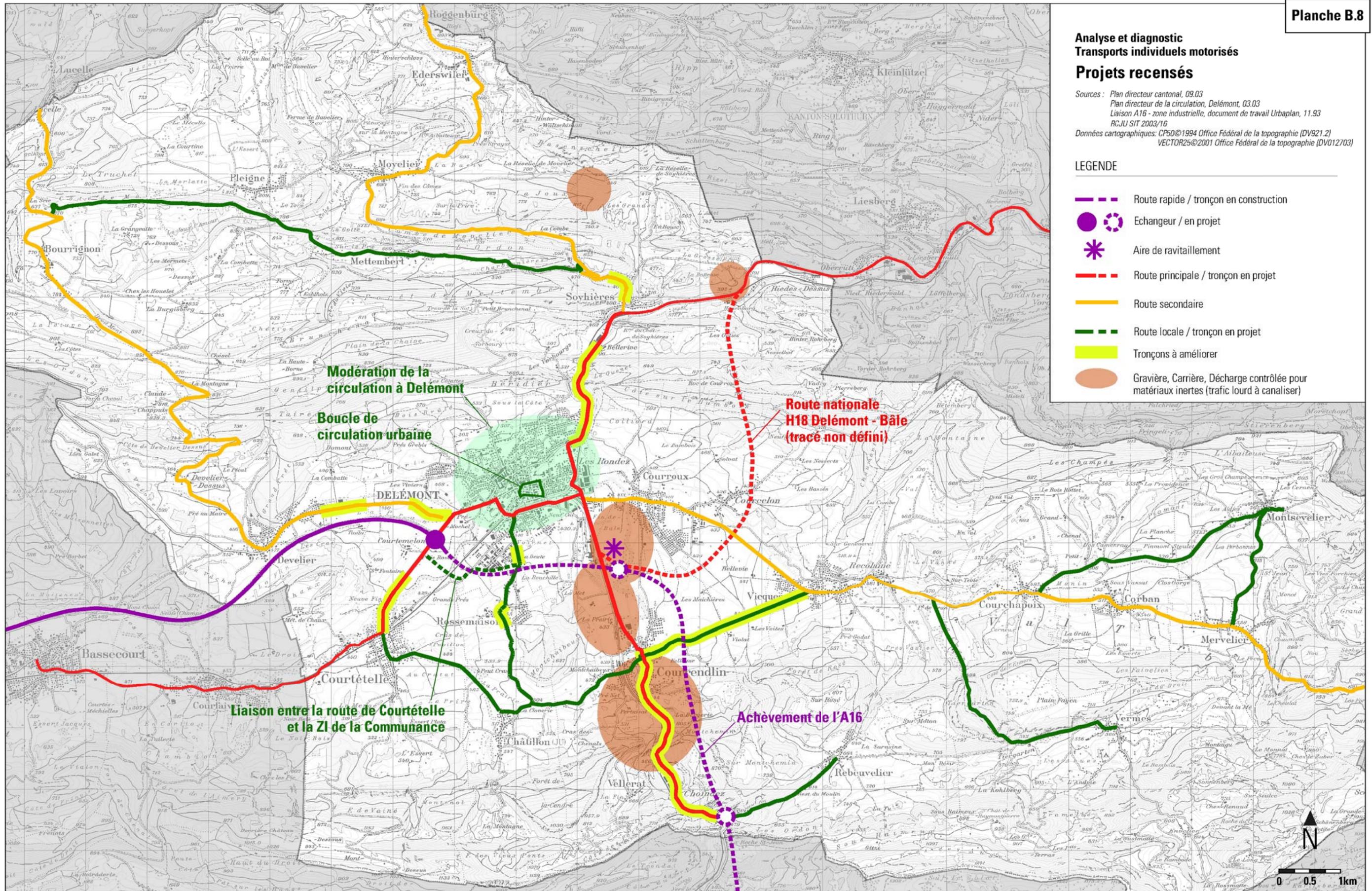


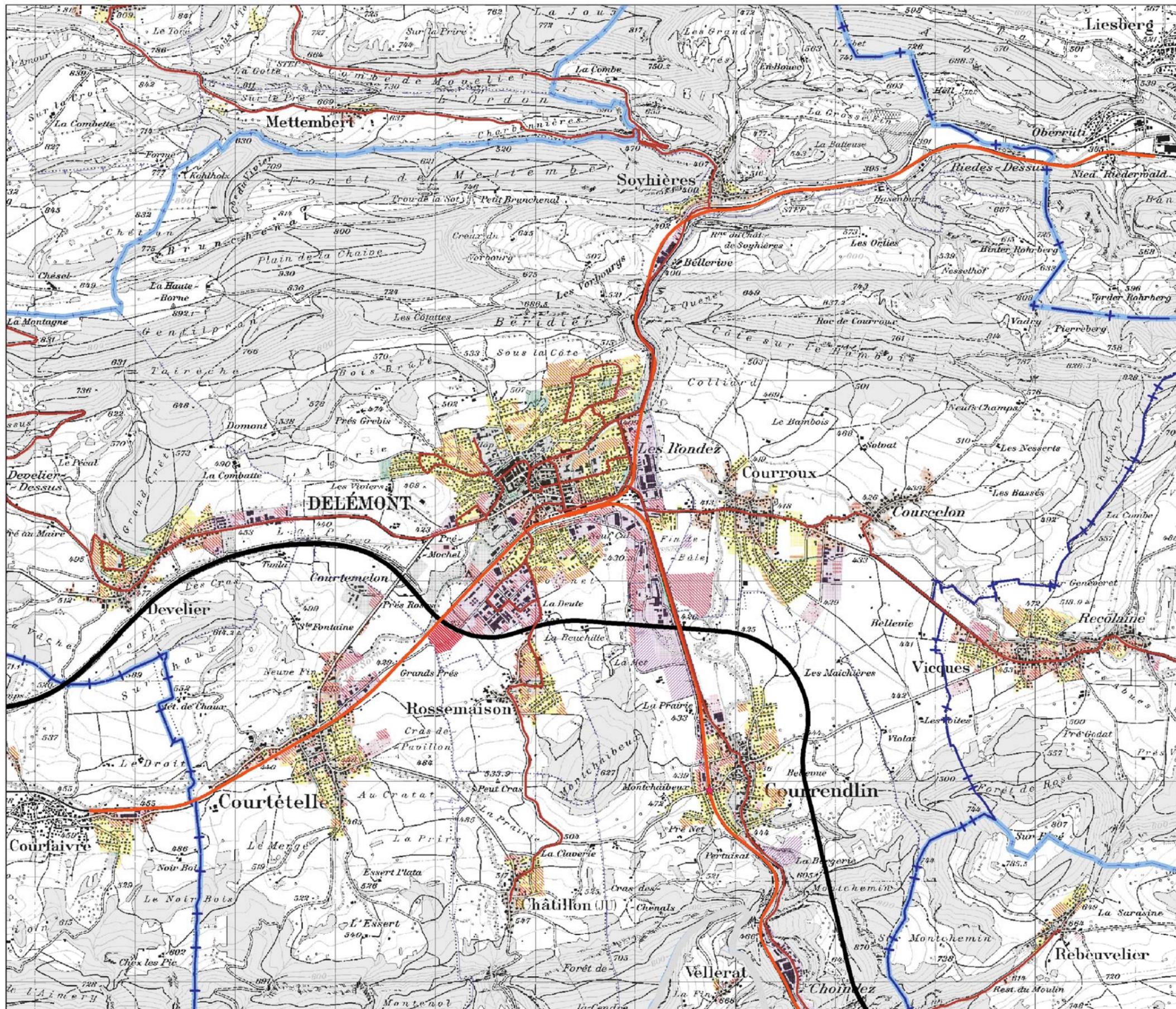
Analyse et diagnostic
Transports individuels motorisés
Projets recensés

Sources : Plan directeur cantonal, 09.03
Plan directeur de la circulation, Delémont, 03.03
Liaison A16 - zone industrielle, document de travail Urbaplan, 11.93
RCJU SIT 2003/16
Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la topographie (DV921.2)
VECTOR25©2001 Office Fédéral de la topographie (DV012703)

LEGENDE

- Route rapide / tronçon en construction
- Echangeur / en projet
- Aire de ravitaillement
- Route principale / tronçon en projet
- Route secondaire
- Route locale / tronçon en projet
- Tronçons à améliorer
- Gravière, Carrière, Décharge contrôlée pour matériaux inertes (trafic lourd à canaliser)



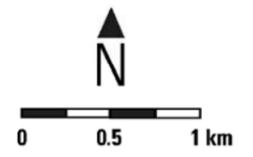


Analyse et diagnostic
Aménagement du territoire
Zones à bâtir actuelles et potentiel libre

LEGENDE

-  Zone centre
-  Zone mixte
-  Zone d'habitation
-  Zone d'activités
-  Zone de sport et de loisirs
-  Zone d'utilité publique
-  Zone de camping
-  Zone de décharge
-  Zone d'extraction de matériaux
-  Zone de fermes
-  Zone de maisons de vacances
-  Zone verte
-  Potentiel à bâtir légalisé
(Source: SAT-JURA, complété)
-  Voie ferrée
-  Ligne de bus
-  Autoroute / jonction
-  Périmètre d'agglomération
-  Limite de microrégion
-  Limite communale

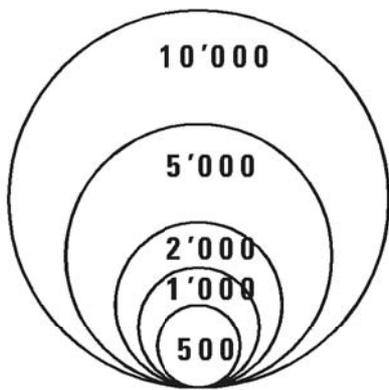
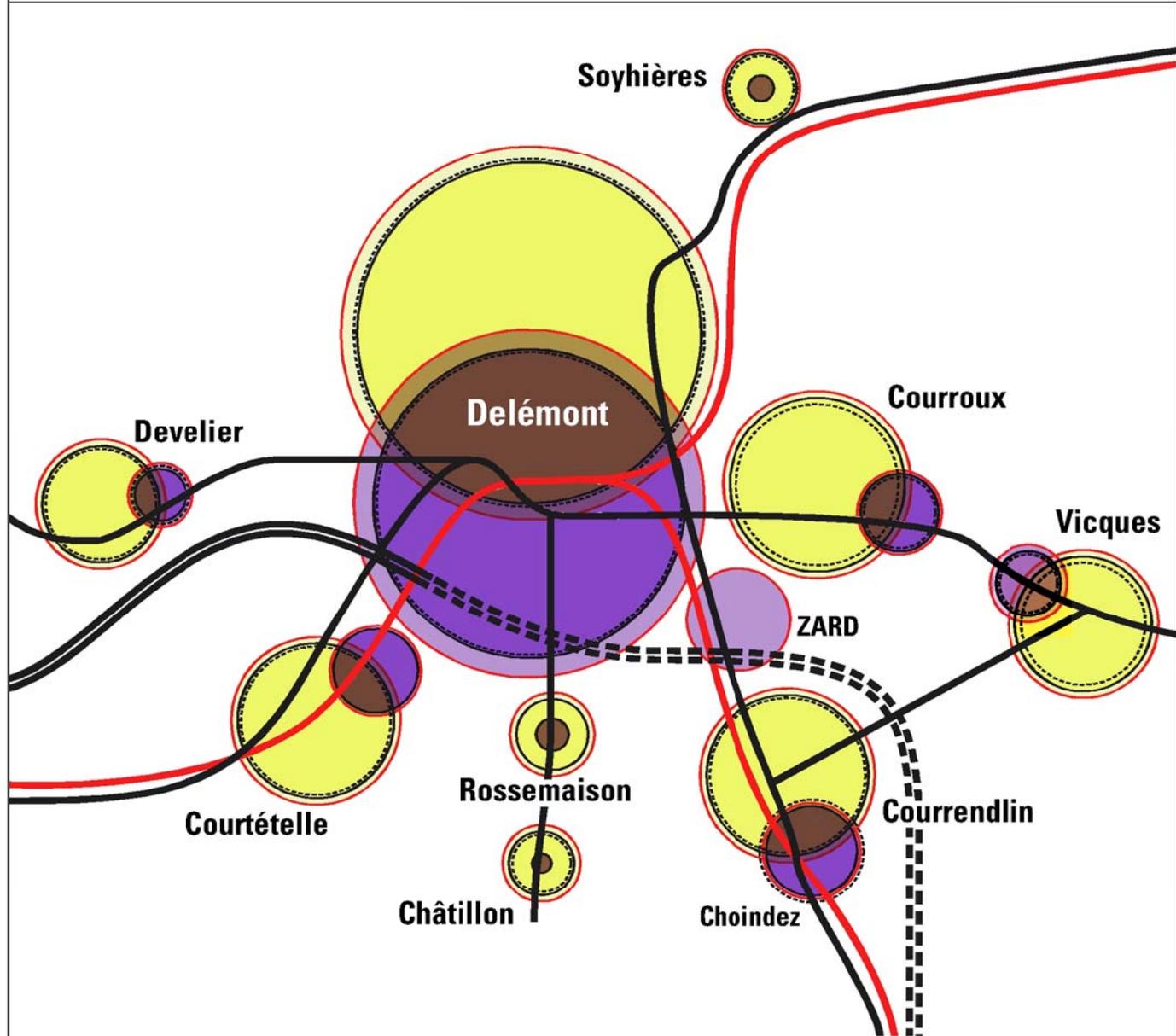
Sources: République et Canton du Jura, Service d'Aménagement du Territoire
RCJU SIT 2003/16
Statistique de la superficie 1979/85 (données révisées), OFS GEOSTAT 1994
Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la topographie (DV921.2)
VECTOR25©2001 Office Fédéral de la topographie (DV012703)



Analyse et diagnostic
Aménagement du territoire

Poids de population/emplois actuels et potentiels de croissance des localités

Sources:
République et Canton du Jura, STA et SAT
RCJU SIT 2003/16



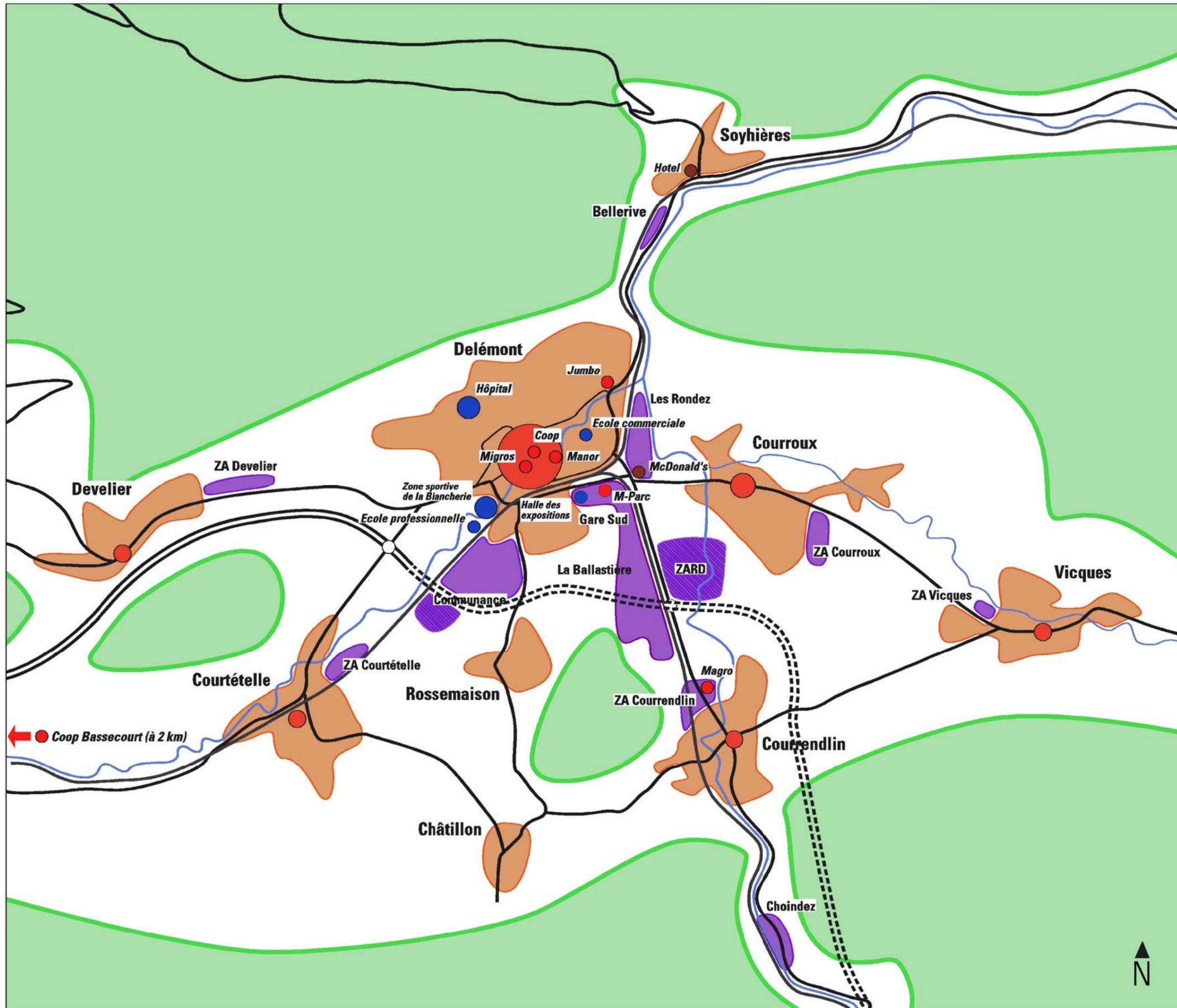
-  **Population résidante par commune**
1993 / 2003 / selon potentiel à bâtir légalisé
-  **Emplois à plein temps par commune**
1995 / 2001 / selon potentiel à bâtir légalisé
-  **Emplois en zones centre ou mixte**
(surface de chevauchement indicative)
-  Voie ferrée
-  Autoroute / projet
-  Routes principales

Analyse et diagnostic
Aménagement du territoire

Equipements régionaux,
pôles d'activités et commerciaux

LEGENDE

- Territoire urbanisé
- Commerces, services de proximité
- Zone d'activités / projet
- Centre commercial
- Equipement régional
- Hotel / restaurant
(en dehors des centres communaux)
- Cadre géomorphologique
- Voies ferrées
- Autoroute / projet
- Routes principales
- Cours d'eaux



Analyse et diagnostic
Déplacements

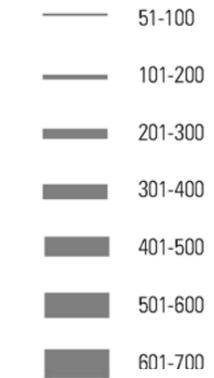
Pendulaires domiciliés et travaillant
dans le "périmètre d'agglomération"

Source: Recensement Fédéral de la Population 2000
Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la Topographie (DV921.2)

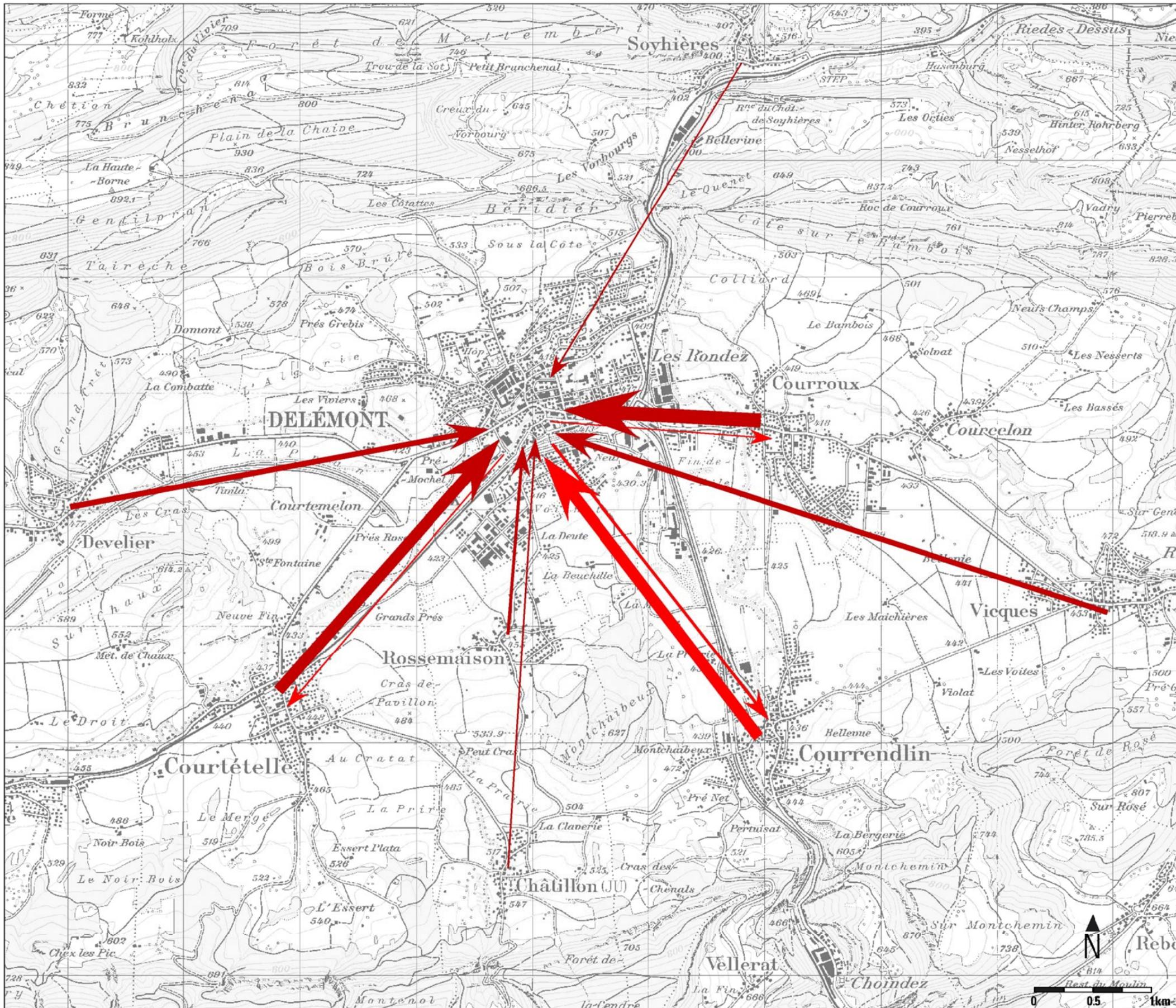
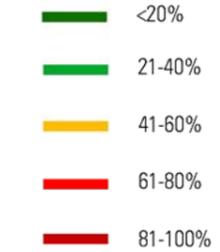
LEGENDE

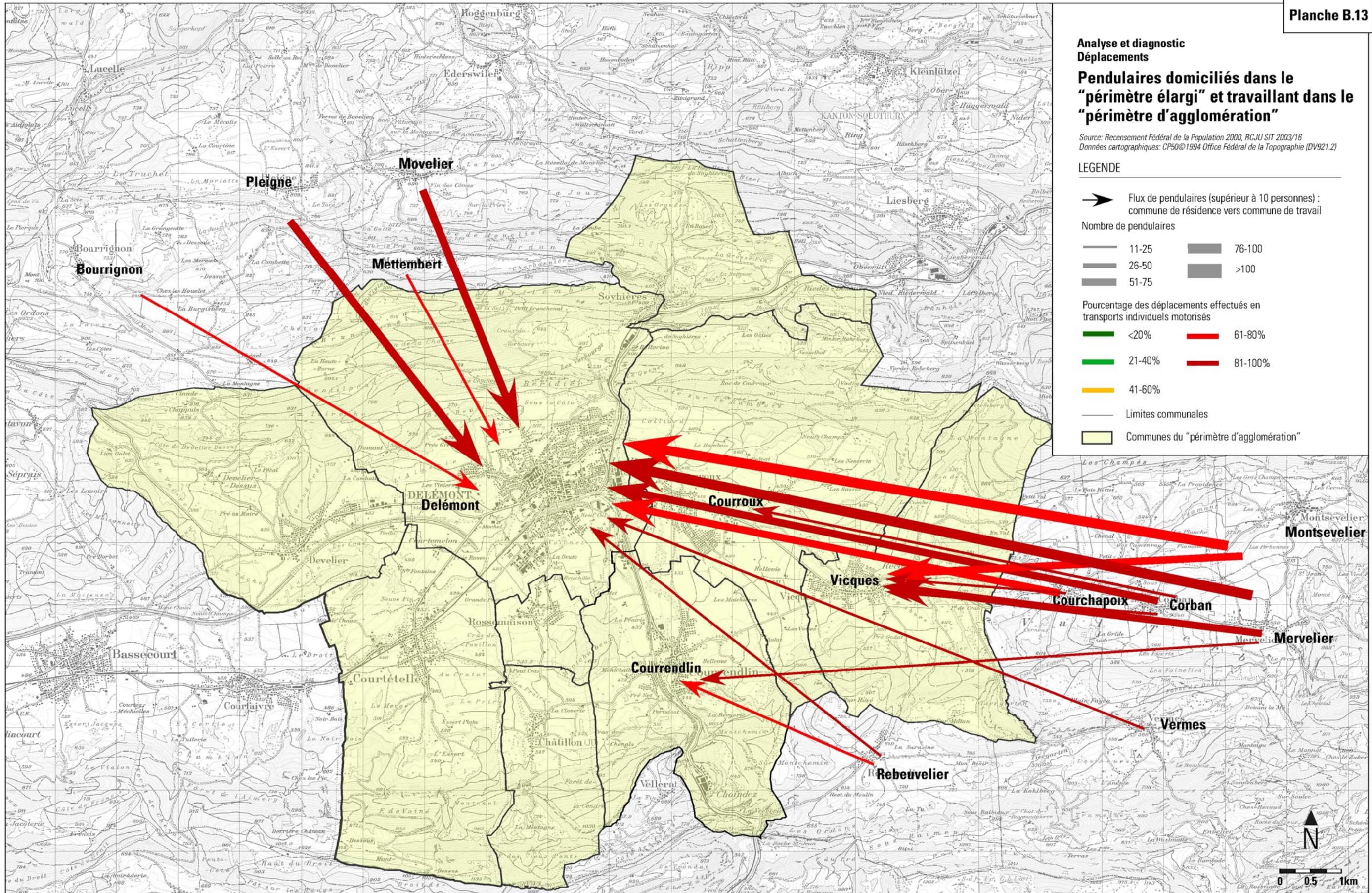
➔ Flux de pendulaires (supérieur à 50 personnes) :
commune de résidence vers commune de travail

Nombre de pendulaires



Pourcentage des déplacements effectués en
transports individuels motorisés





Analyse et diagnostic
Déplacements

Pendulaires domiciliés dans le
"périmètre d'agglomération" et
travaillant à l'extérieur

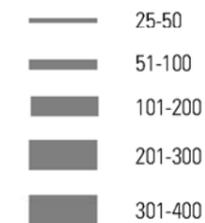
Sources: Recensement Fédéral de la Population 2000, RCJU SIT 2003/16

LEGENDE

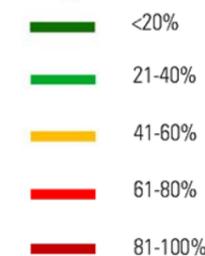
Flux de pendulaires (vers commune de travail) :
de la Ville de Delémont /
des communes du "périmètre d'agglomération"

● Bassecourt (227) Commune attirant plus de 50
pendulaires (nombre de pendulaires)

Nombre de pendulaires



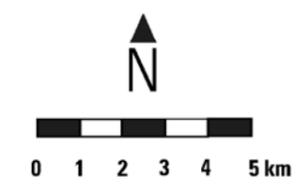
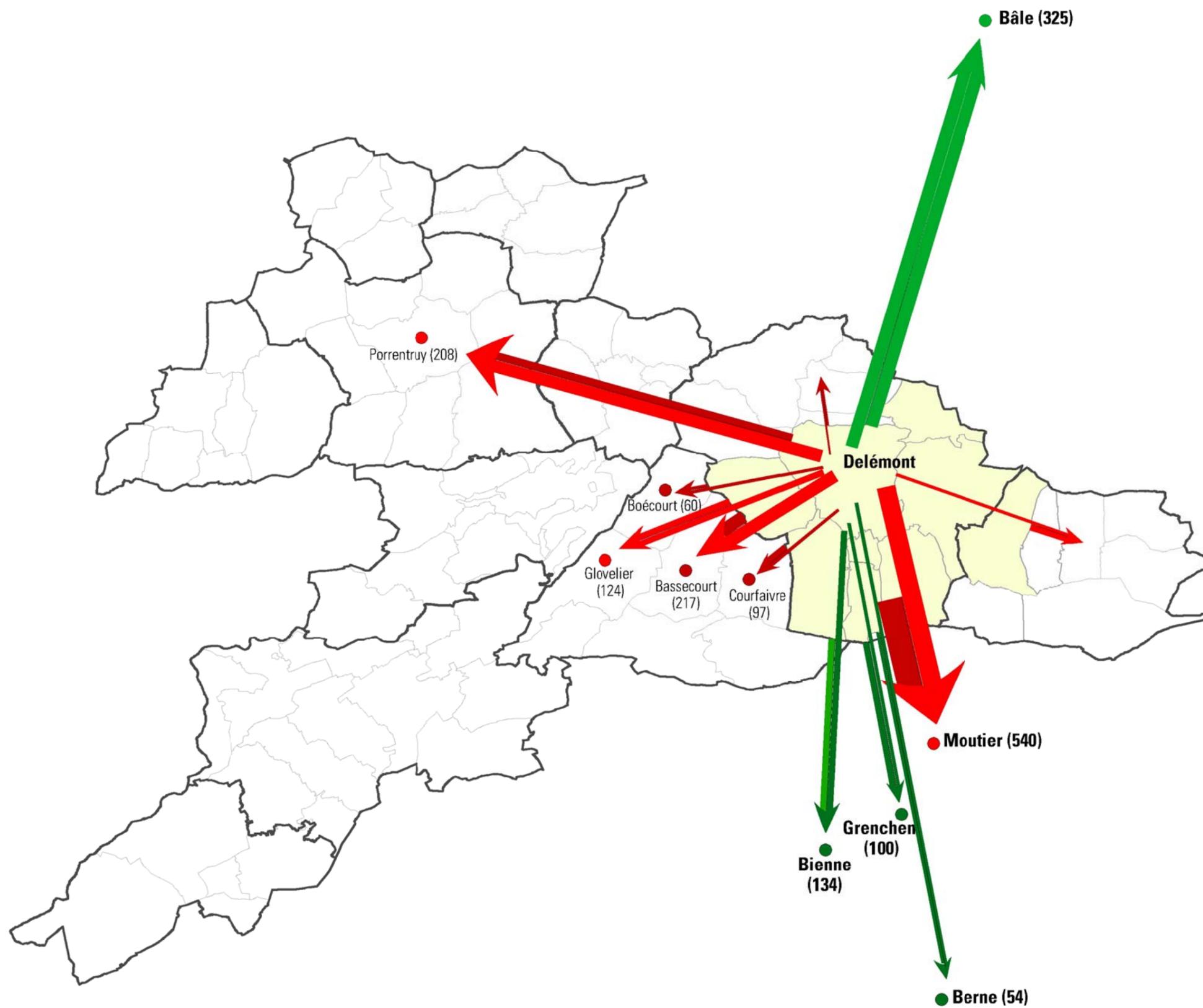
Pourcentage des déplacements effectués en
transports individuels motorisés



□ Microrégions

— Limites communales

■ Communes du "périmètre d'agglomération"



**Analyse et diagnostic
Déplacements
Pendulaires travaillant en
Ville de Delémont**

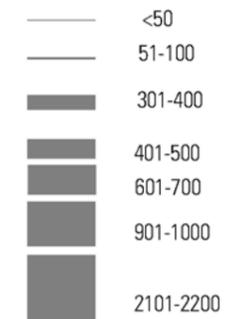
Sources: Recensement Fédéral de la Population 2000, RCJU SIT 2003/16

LEGENDE

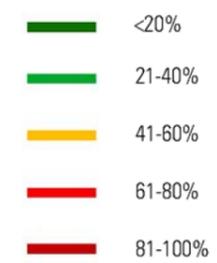
➔ Flux de pendulaires :
de la région de résidence vers la Ville de Delémont

● Bassecourt (426) Commune générant plus de 50
pendulaires (nombre de pendulaires)

Nombre de pendulaires



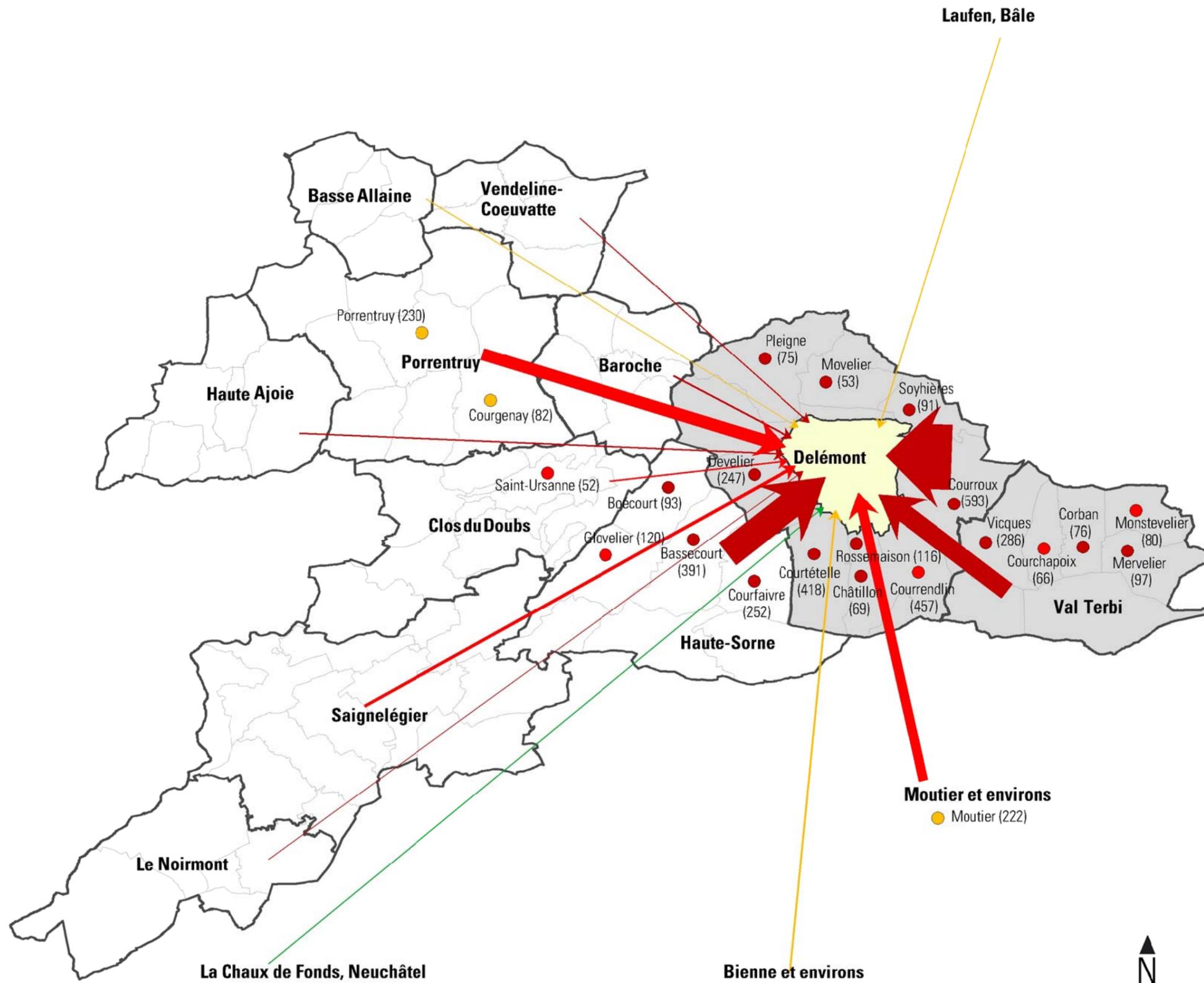
Pourcentage des déplacements effectués en
transports individuels motorisés



□ Microrégion

— Limites communales

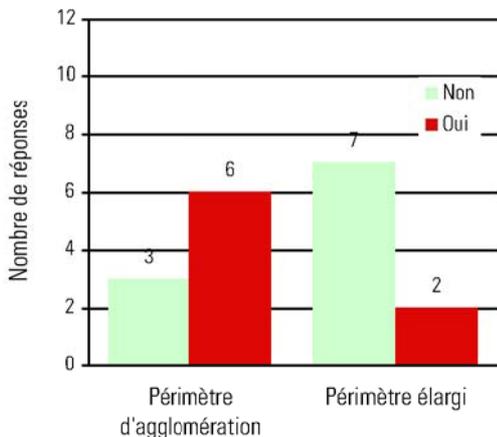
■ Communes du "périmètre élargi"



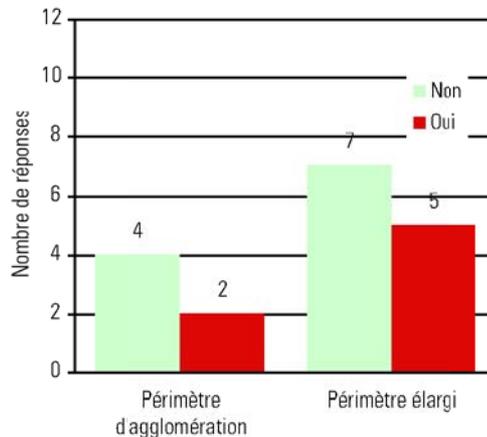
Analyse et diagnostic
Enquête auprès des communes

Mobilités douces et transports individuels motorisés : principaux résultats

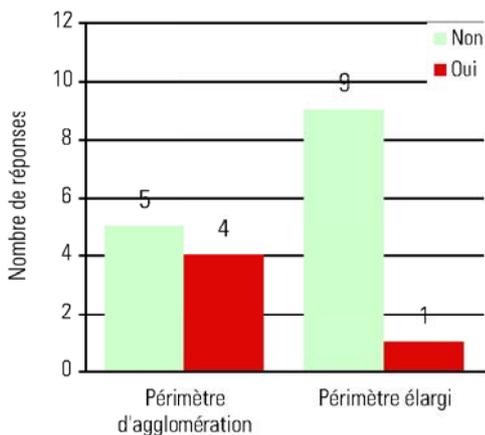
Dans votre commune, avez-vous décelé des problèmes majeurs (espace public, sécurité...) concernant les **déplacements à vélo** ?



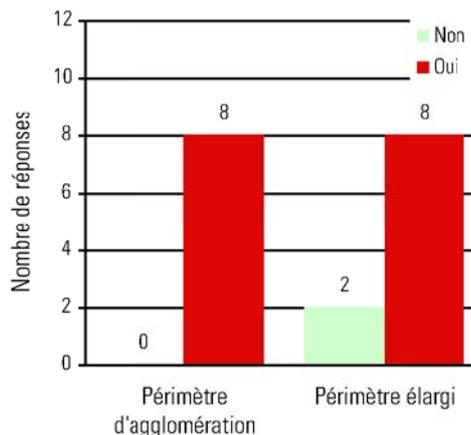
Dans votre commune, avez-vous décelé des problèmes majeurs (espace public, sécurité...) concernant les **déplacements à pied** ?



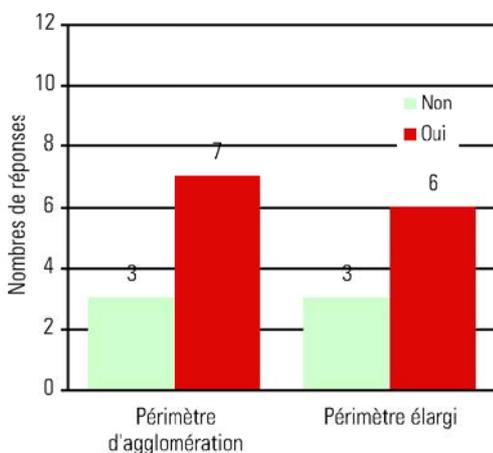
Y a-t-il des **perturbations du trafic** (plus ou moins fréquentes) sur le territoire de votre commune ou pour aller à Delémont ?



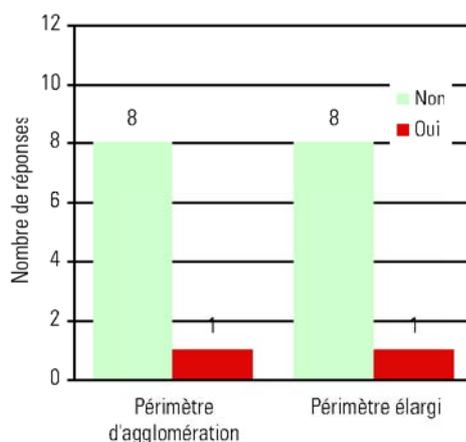
Votre commune rencontre-t-elle des problèmes liés à la **sécurité routière** ?



Les habitants de votre commune rencontrent-ils des problèmes pour **se parquer à Delémont** ?



Les habitants de votre commune rencontrent-ils des problèmes pour **se parquer sur votre commune** ?



LEGENDE

Périmètre d'agglomération: Delémont, Châtillon, Courroux, Courtételle, Courrendlin, Develier, Rossemaison, Soyhières, Vicques

Périmètre élargi: Bourrignon, Corban, Courchapoix, Mervelier, Mettembert, Monsteverlier, Movelier, Pleigne, Rebeuvelier, Vellerat, Vermes

NB: Vellerat intégré au périmètre d'agglomération en cours d'étude

Analyse et diagnostic
Enquête auprès des communes

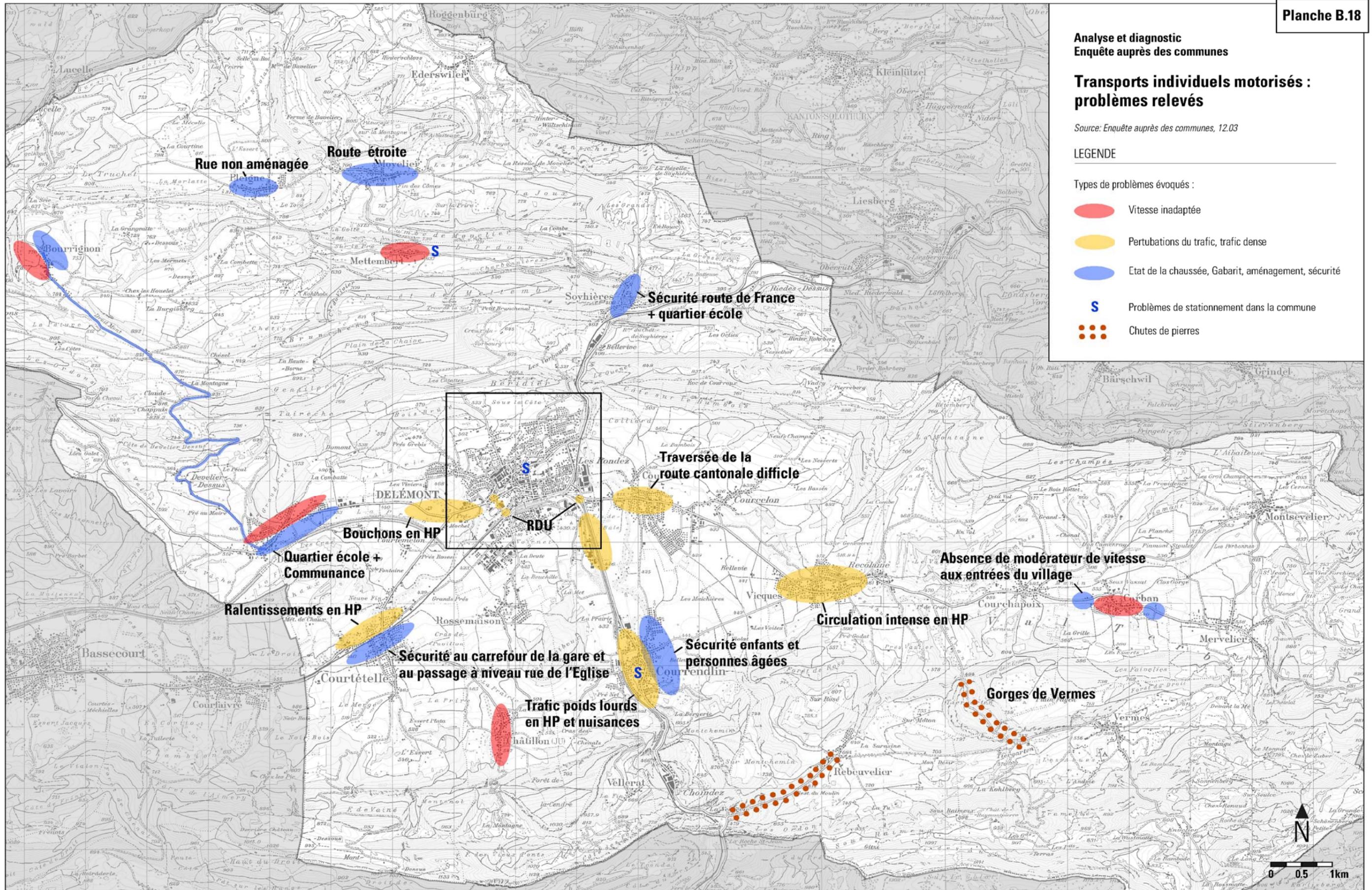
**Transports individuels motorisés :
problèmes relevés**

Source: Enquête auprès des communes, 12.03

LEGENDE

Types de problèmes évoqués :

- Vitesse inadaptée
- Perturbations du trafic, trafic dense
- Etat de la chaussée, Gabarit, aménagement, sécurité
- S** Problèmes de stationnement dans la commune
- Chutes de pierres



Rue non aménagée

Route étroite

Sécurité route de France + quartier école

Traversée de la route cantonale difficile

Bouchons en HP

Quartier école + Commune

Absence de modérateur de vitesse aux entrées du village

Ralentissements en HP

Circulation intense en HP

Sécurité au carrefour de la gare et au passage à niveau rue de l'Eglise

Sécurité enfants et personnes âgées

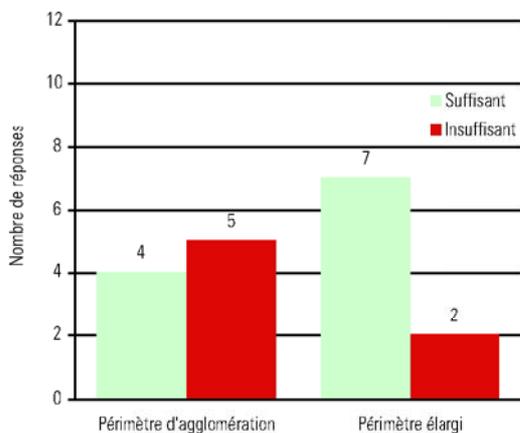
Gorges de Vermes

Trafic poids lourds en HP et nuisances

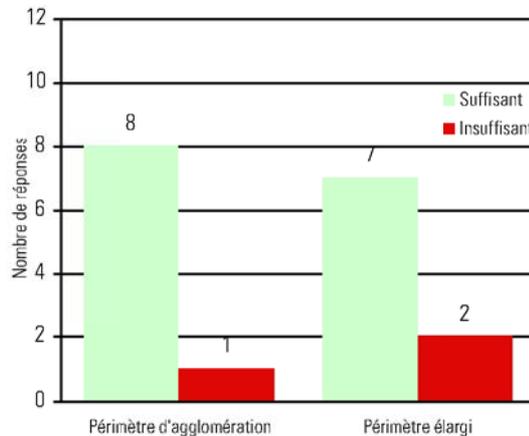
Analyse et diagnostic
Enquête auprès des communes

Transports publics : principaux résultats (1)

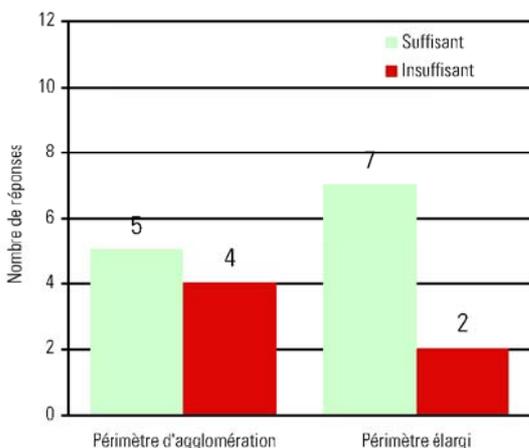
Comment appréciez-vous l'offre actuelle de transports publics dans votre commune, au niveau des **destinations** offertes, des **itinéraires** des bus au départ de votre commune ou des **emplacements** des arrêts ?



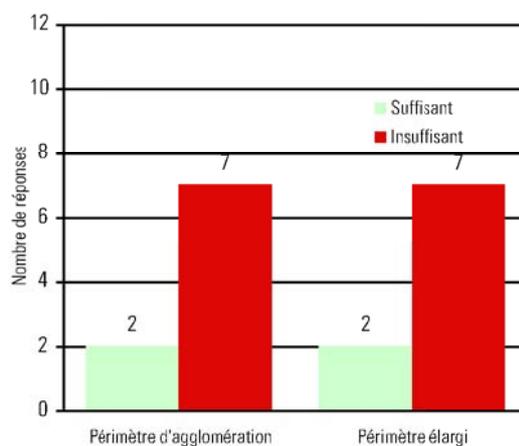
Comment appréciez-vous l'offre actuelle de transports publics dans votre commune, au niveau de la **qualité du service** (vitesse, confort, aubus, sécurité, etc.) ?



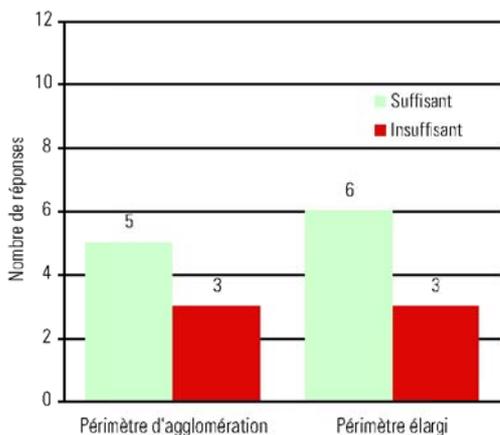
Comment appréciez-vous l'offre actuelle de transports publics dans votre commune, au niveau du **nombre de bus aux heures de pointe** (en début de matinée, à midi et en fin d'après-midi) ?



Comment appréciez-vous l'offre actuelle de transports publics dans votre commune, au niveau du **nombre de bus en dehors des heures de pointes** ?



Comment appréciez-vous l'offre actuelle de transports publics dans votre commune, au niveau de la **qualité des correspondances** et des **transbordements** (TUD/car postal, TUD/train, car postal/train, TUD/TUD, etc.) ?



LEGENDE

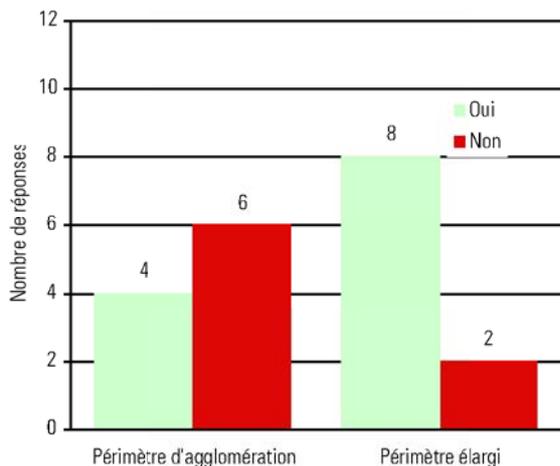
Périmètre d'agglomération: Delémont, Châtillon, Courroux, Courtételle, Courrendlin, Develier, Rossemaison, Soyhières, Vicques

Périmètre élargi: Bourrignon, Corban, Courchapoix, Mervelier, Mettembert, Monsteverlier, Movelier, Pleigne, Rebeuvelier, Vellerat, Vermes

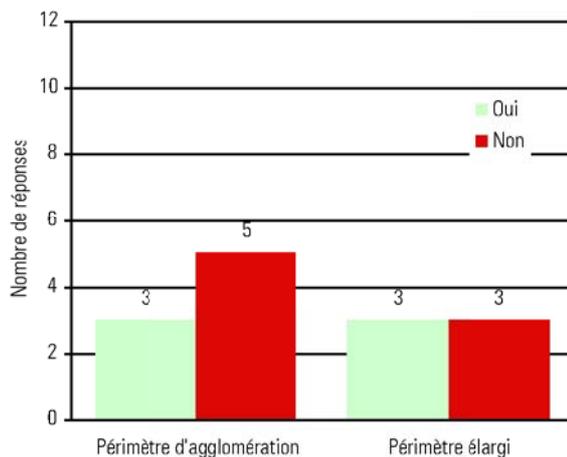
NB: Vellerat intégré au périmètre d'agglomération en cours d'étude

Analyse et diagnostic
Enquête auprès des communes
Transports publics : principaux résultats (2)

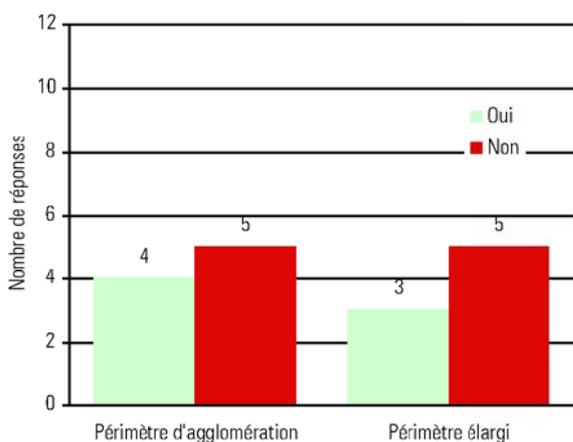
Les divers besoins liés aux déplacements des **scolaires** sont-ils à vos yeux satisfaits par les transports publics au départ de votre commune ?



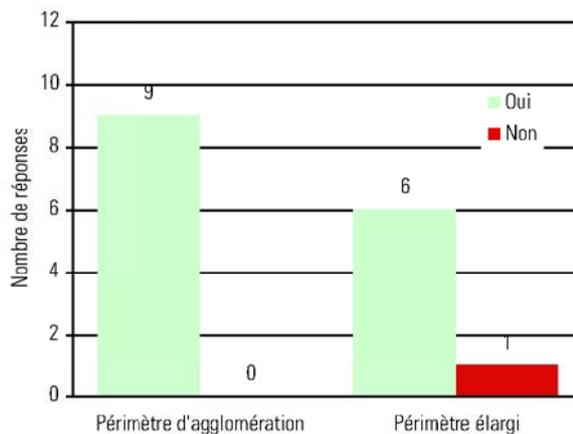
Les divers besoins liés aux déplacements **domicile/travail** sont-ils à vos yeux satisfaits par les transports publics au départ de votre commune ?



Les divers besoins liés aux déplacements pour les **achats/services/loisirs** sont-ils à vos yeux satisfaits par les transports publics au départ de votre commune ?



Selon vous, l'amélioration de l'offre en transports publics permettrait-elle d'augmenter sensiblement leur utilisation par votre population ?



LEGENDE

Périmètre d'agglomération: Delémont, Châtillon, Courroux, Courtételle, Courrendlin, Develier, Rossemaison, Soyhières, Vicques

Périmètre élargi: Bourrignon, Corban, Courchapoix, Mervelier, Mettembert, Monsteverlier, Movelier, Pleigne, Rebeuvelier, Vellerat, Vermes

NB: Vellerat intégré au périmètre d'agglomération en cours d'étude

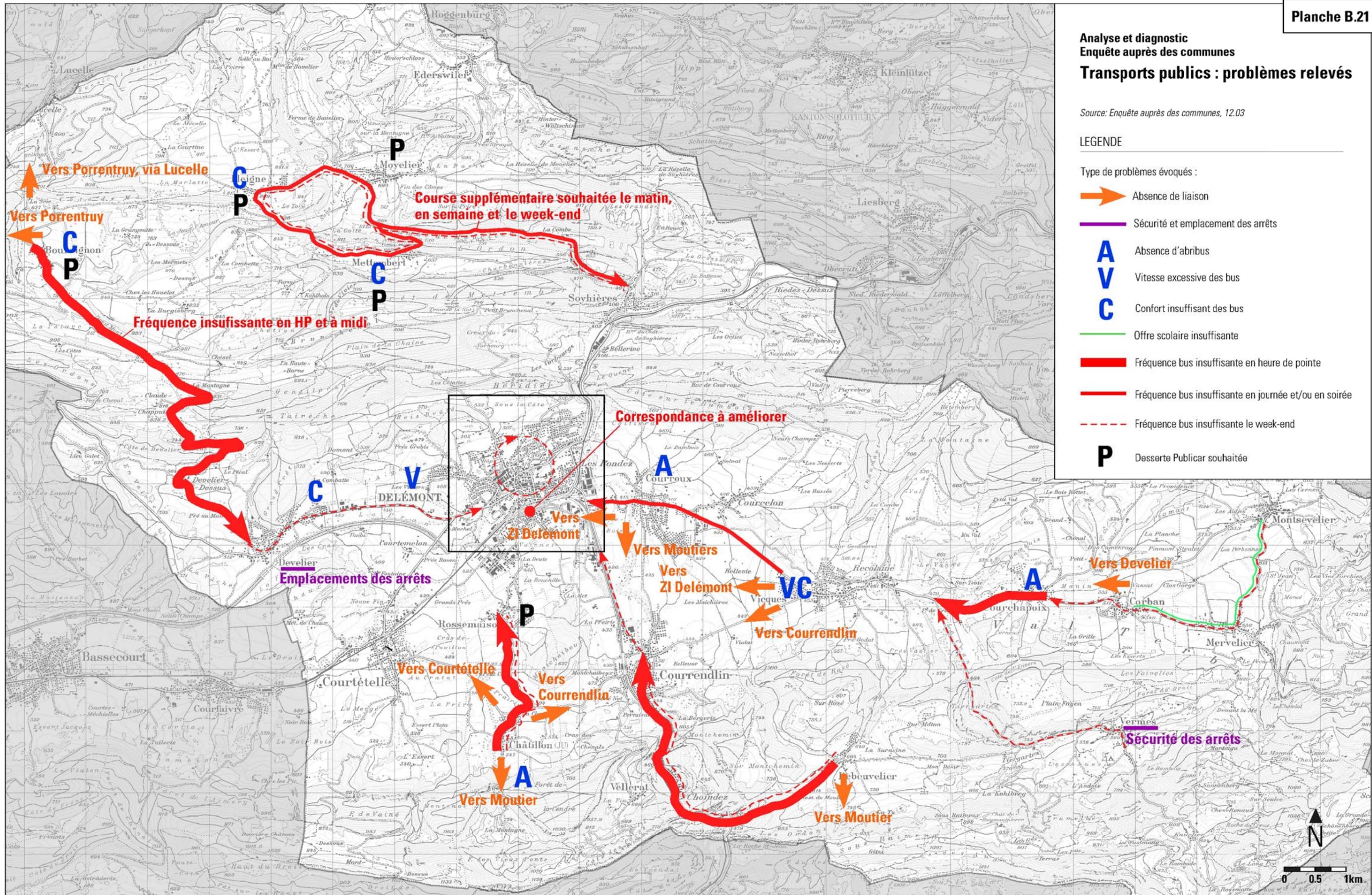
Analyse et diagnostic
Enquête auprès des communes
Transports publics : problèmes relevés

Source: Enquête auprès des communes, 12.03

LEGENDE

Type de problèmes évoqués :

-  Absence de liaison
-  Sécurité et emplacement des arrêts
- A** Absence d'abribus
- V** Vitesse excessive des bus
- C** Confort insuffisant des bus
-  Offre scolaire insuffisante
-  Fréquence bus insuffisante en heure de pointe
-  Fréquence bus insuffisante en journée et/ou en soirée
-  Fréquence bus insuffisante le week-end
- P** Desserte Publicar souhaitée



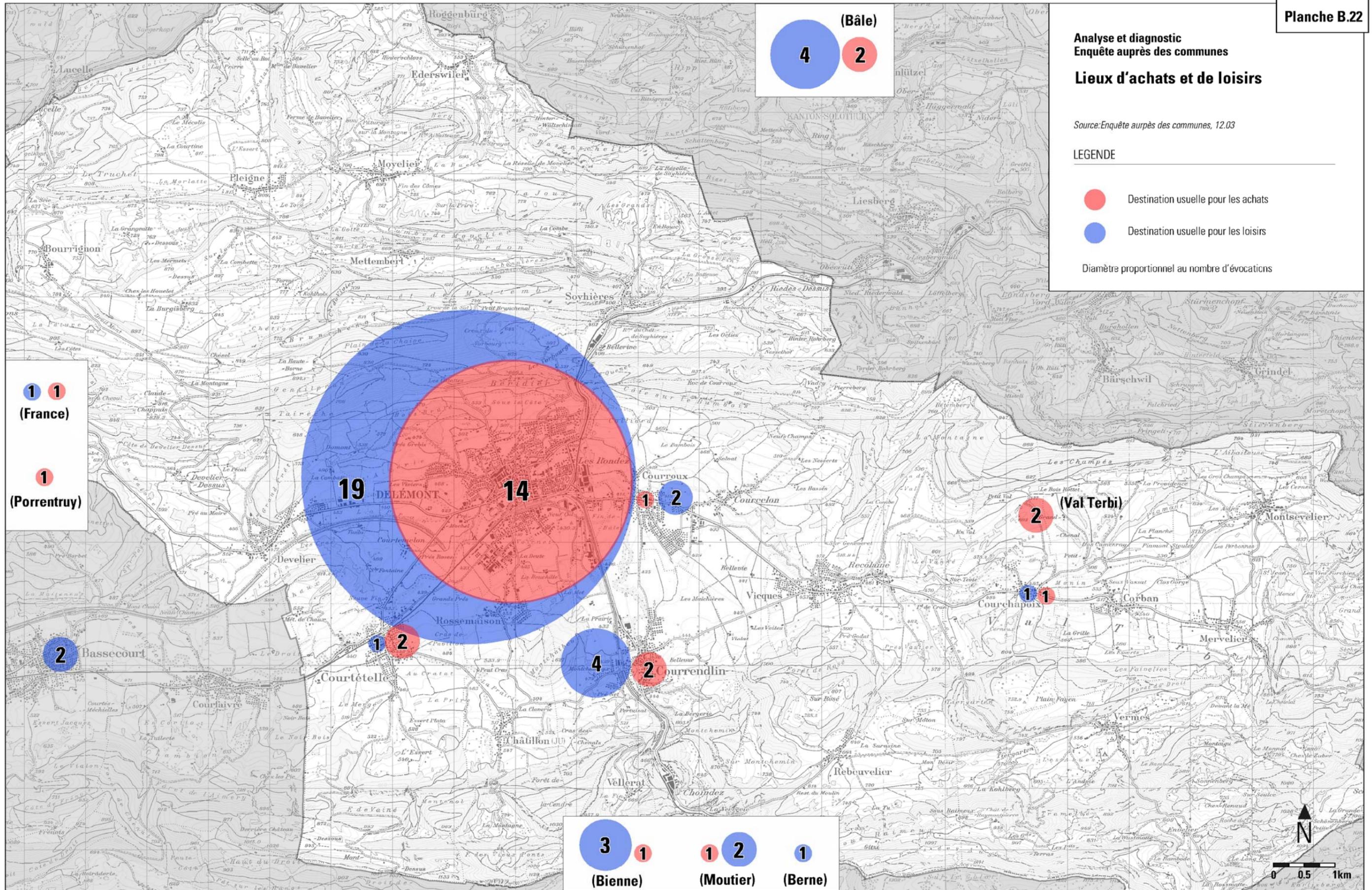
Analyse et diagnostic
Enquête auprès des communes

Lieux d'achats et de loisirs

Source: Enquête auprès des communes, 12.03

LEGENDE

- Destination usuelle pour les achats
- Destination usuelle pour les loisirs
- Diamètre proportionnel au nombre d'évocations



1 1
(France)

1
(Porrentruy)

4 2
(Bâle)

19 14
DELEMONT

1 2
Courroux

2
(Val Terbi)

1 1
Courchapoix

3 1
(Bienne)

1 2
(Moutier)

1
(Berne)

C. Enjeux et objectifs

C.1. Mobilités douces

C.2. Transports publics

C.3. Réseau routier

C.4. Aménagement du territoire

C.1. Mobilités douces

La planche C.1 propose une vision synthétique des défis à relever en matière de mobilités douces.

L'échelle modeste de l'agglomération et la part élevée des déplacements intracommunaux offrent un contexte particulièrement favorable aux mobilités douces.

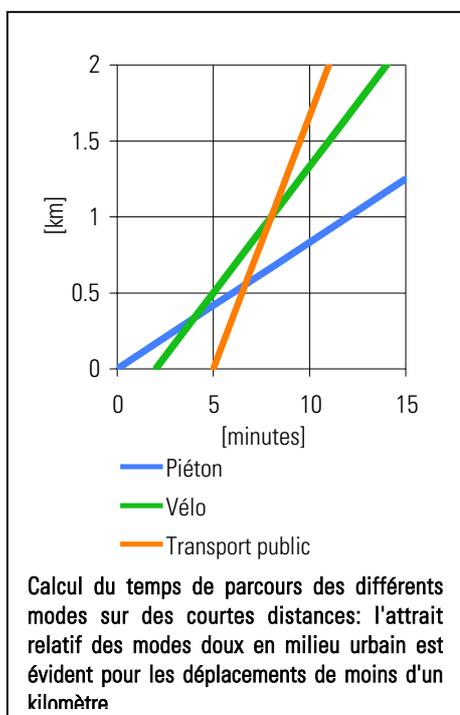
Par ailleurs, la marche et le vélo représentent une solution évidemment moins onéreuse que le transport public, et nettement plus efficace pour les déplacements les plus courts (cf. ci-contre).

Dans ce sens, le développement des mobilités douces doit être considéré comme un défi majeur et prioritaire du projet d'agglomération de Delémont. Celui-ci passe par :

- la mise en relation des localités et des grandes centralités composant l'agglomération (liaisons intercommunales d'agglomération),
- le développement d'un réseau de cheminements fins à l'intérieur des localités,
- le développement de solutions de parcage appropriées pour les vélos à l'origine (habitat) et à destination (activités),
- une promotion soutenue de la marche et du vélo à tous les niveaux.

L'efficacité de l'action en faveur des mobilités douces dépend toutefois de diverses conditions cadres, dont entre autres :

- les politiques d'aménagement du territoire (maintien d'une offre commerciale et de services dans les localités, à destination de leur population résidente; densification du tissu bâti et requalification des friches urbaines en particulier à Delémont; revalorisation des centres villageois; localisation des activités et des services; prise en compte prioritaire du vélo et de la marche lors la conception des bâtiments et de leurs espaces extérieurs, ...) (cf. planches C.4 et C.12 à C.15);
- les autres politiques de mobilité (chaîne des déplacements, Bike&Ride, niveau de desserte des transports publics, localisation et gestion du stationnement automobile à Delémont, ...);
- les structures de mise en oeuvre et de soutien (financement, outils de promotion, appui des initiatives, ...).



C.2. Transports publics

La planche C.2 propose une vision synthétique des défis à relever en matière de transports publics.

Le défi concernant les transports publics est d'assurer une desserte à la fois efficace et économiquement réaliste de l'ensemble de l'agglomération. La structure de l'agglomération, des déplacements (flux essentiellement radiaux) et des réseaux existants (CFF, Car Postal) met en évidence des problématiques nuancées selon les secteurs (Cf. planches C.4 et C.11) :

- à l'intérieur de Delémont, la nécessité de desservir à la fois deux vastes zones d'habitation et trois grands pôles d'activité (centre-gare/Vieille Ville, ZI Communance, ZARD) induit un besoin de desserte multidirectionnel;
- les corridors du Val Terbi et Courtételle-Bassecourt disposent d'une offre régionale déjà relativement consistante : la question de la desserte d'agglomération se pose ici essentiellement en termes de complément à cette offre régionale de base,
- les autres corridors (Develier, Soyhières, Châtillon et Courrendlin) disposent d'une offre régionale actuellement modeste : le développement de la desserte d'agglomération est ici l'occasion de renforcer le rabattement de ces localités sur les pôles d'activité et la gare de Delémont.

L'efficacité et la viabilité d'un réseau de transports publics d'agglomération est toutefois conditionnée par plusieurs paramètres :

- la desserte régionale (CFF, Car Postal), qui conditionne directement le niveau d'offre complémentaire à garantir sur le territoire de l'agglomération; l'évolution de l'offre régionale, dans un contexte budgétaire cantonal et fédéral incertain, est aujourd'hui difficile à anticiper;
- le bon équilibre à trouver entre qualité de la desserte, clientèle cible, et moyens financiers à disposition (cf. planches C.4 et C.5);
- la mise en place d'une "autorité organisatrice" à l'échelle de l'agglomération (planification, financement, relations avec les exploitants, promotion, ...);
- la compétitivité relative des autres modes de déplacement et en particulier la politique de stationnement à Delémont (cf. planche C.6);
- le bon équilibre à trouver entre desserte régulière et desserte à la demande (cf. planche C.7);
- la mise à profit des synergies avec le transport scolaire (cf. planche C.8);
- les destinations jugées prioritaires pour les différentes lignes (gare CFF, centre-ville, Vieille Ville/Hôpital, zones d'activités, ...) (cf. planche C.4);
- les contraintes nouvelles imposées par le noeud de correspondance CFF de Delémont et la nécessité incontournable de pérenniser les correspondances avec l'offre ferroviaire inter-régionale (cf. planches C.9 et C.10);
- la localisation de l'habitat et des activités (en particulier les gros générateurs de déplacements), les politiques d'aménagement du territoire (cf. planches C.4 et C.11 à C.15).

Plusieurs variantes de desserte ont été envisagées et comparées (Cf. annexes 1 et 2). Les marges de manoeuvres sont toutefois fortement limitées par les multiples contraintes pré-citées (en particulier le noeud de correspondances CFF, la dispersion des pôles d'activités à desservir à Delémont, la structure du réseau routier, ...). De fait, pour ce qui est des itinéraires, ces variantes concernaient principalement la desserte du secteur ZARD/Courroux (en lien avec le projet de H18) et la desserte complémentaire des quartiers de Delémont situés à l'écart des principaux axes de transport.

C.3. Transports individuels motorisés

La planche C.3 propose une vision synthétique des défis à relever en matière de transports individuels motorisés.

Le principal défi au niveau du réseau routier est de tirer le meilleur parti possible des grandes infrastructures routières existantes et projetées (RDU, A16, éventuellement H18), autrement dit :

- la requalification du réseau routier local (Delémont, Courroux, ...) et la redéfinition de ses fonctions (en lien avec une stratégie de report systématique du trafic sur les grandes infrastructures),
- la réappropriation et la valorisation des traversées de localités libérées de la pression du transit (Courrendlin, Courtételle, ...),
- la modération des traversées conservant à terme une part importante de transit (Vicques, ...),
- la réalisation d'éventuels compléments routiers permettant de mieux exploiter les potentialités des grandes infrastructures (accrochage de la ZI Communance à l'A16, évitement Sud de Courroux, ...),
- une gestion incitative du stationnement (Delémont, ...).

Les éléments à préciser pour cadrer la réalisation de ces objectifs sont, entre autres, les suivants :

- la localisation des activités fortement génératrices de déplacements et/ou de trafic lourd (cf. planche C.14);
- le rôle des transports publics et des mobilités douces en tant qu'alternative à l'usage de la voiture (cf. planches C.12 et C.13);
- le statut futur des différents éléments du réseau local (redéfinition de la domanialité, des financements, ...);
- la validation du projet de H18 (en particulier l'évitement Sud de Courroux);
- la localisation et la réglementation des parkings publics à Delémont.

C.4. Aménagement du territoire

La croissance de la population et des emplois, si elle se limite aux zones aujourd'hui affectées à la construction, n'aura pas d'influence majeure sur la structure et l'importance relative des flux de déplacements actuels (hormis à l'échelle locale et au niveau de la ZARD).

Compte tenu des observations faites au cours du diagnostic, l'objectif et principal enjeu du projet d'agglomération pour l'aménagement du territoire sera de générer des déplacements de préférence courts, concentrés, et en cohérence avec l'offre de transport, en particulier :

- localisation des activités selon leur profil d'accessibilité et l'offre de transport (cf. planches C.13 et C.14),
- préservation des services à la population dans les localités,
- développement de l'habitat aussi dans la ville centre (cf. planches C.12 et C.15),
- développement limité des secteurs situés à l'écart des principaux axes de transports.

Enjeux et objectifs - Mobilités douces

Défis à relever

Bases, contraintes

-  Zones d'emploi / d'habitation
-  Réseau cyclable principal planifié

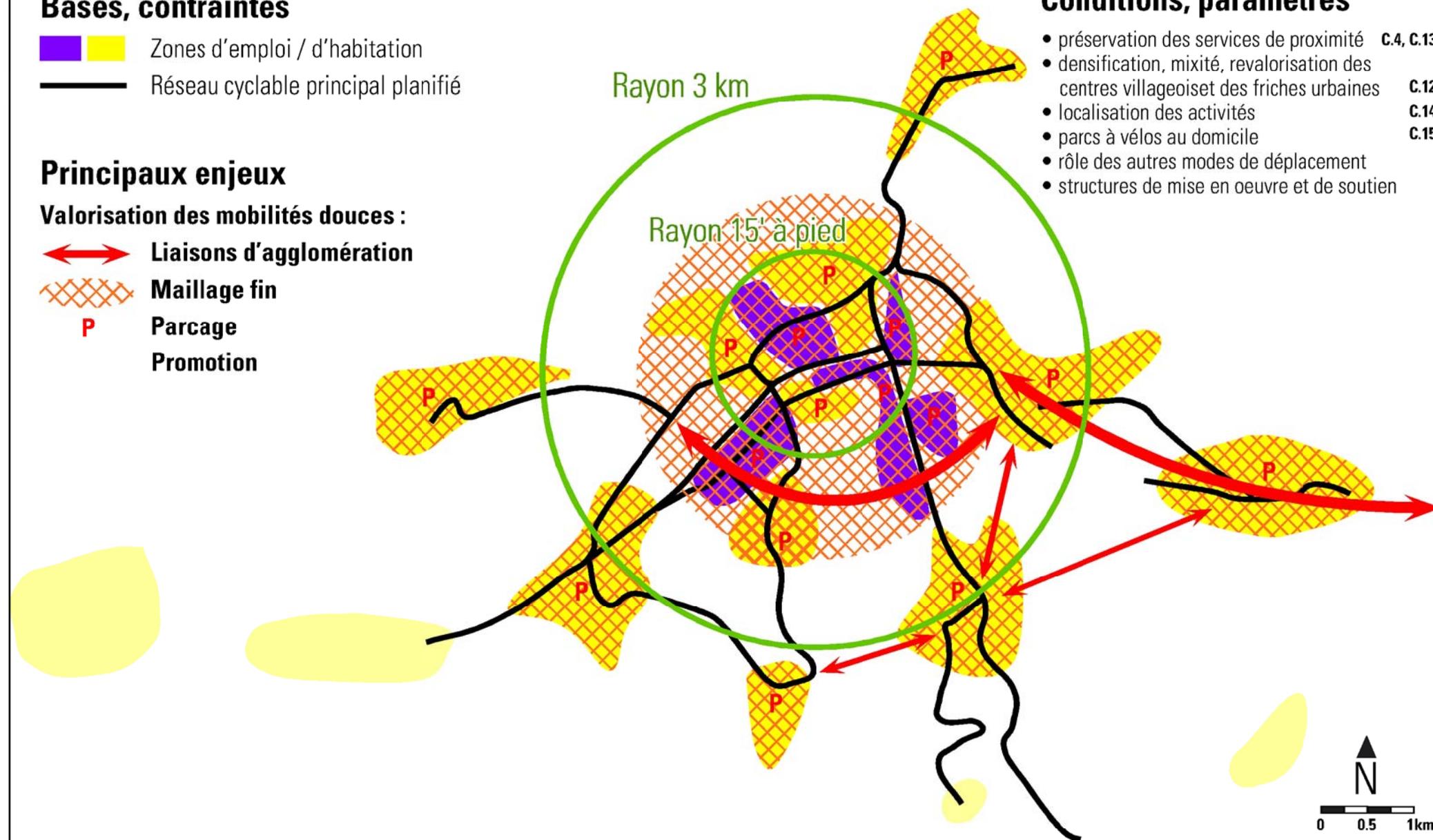
Principaux enjeux

Valorisation des mobilités douces :

-  Liaisons d'agglomération
-  Maillage fin
-  Parcage
-  Promotion

Conditions, paramètres

- préservation des services de proximité **C.4, C.13**
- densification, mixité, revalorisation des centres villageois et des friches urbaines **C.12**
- localisation des activités **C.14**
- parcs à vélos au domicile **C.15**
- rôle des autres modes de déplacement
- structures de mise en oeuvre et de soutien



Enjeux et objectifs - Transports publics
Défis à relever

Bases, contraintes

-  Zones d'emploi / d'habitation
-  Liaisons ferroviaires vers l'extérieur (30'-60')
-  Desserte régionale (30-60' / 60')

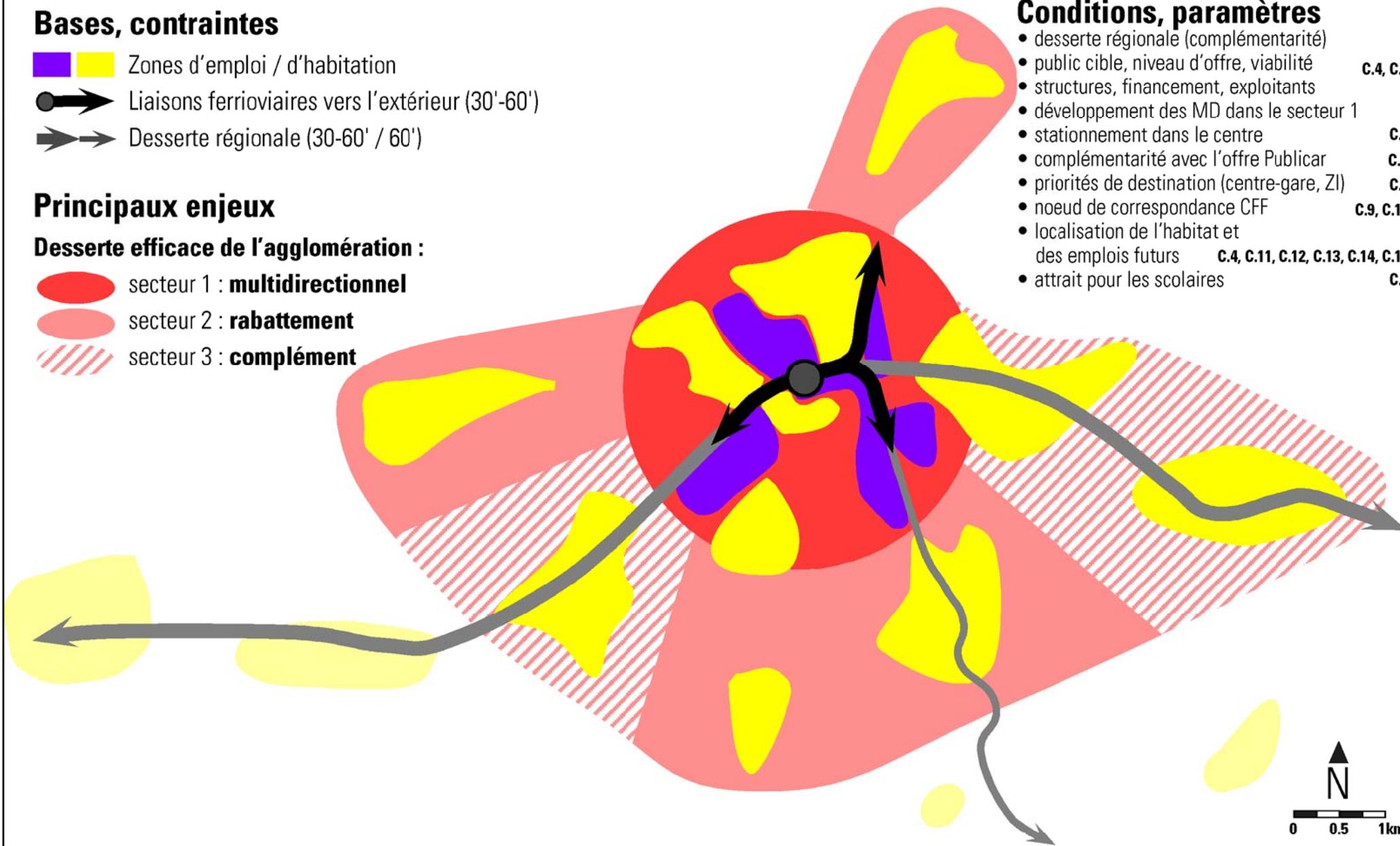
Principaux enjeux

Desserte efficace de l'agglomération :

-  secteur 1 : **multidirectionnel**
-  secteur 2 : **rabattement**
-  secteur 3 : **complément**

Conditions, paramètres

- desserte régionale (complémentarité)
- public cible, niveau d'offre, viabilité **C.4, C.5**
- structures, financement, exploitants
- développement des MD dans le secteur 1
- stationnement dans le centre **C.6**
- complémentarité avec l'offre Publicar **C.7**
- priorités de destination (centre-gare, ZI) **C.4**
- noeud de correspondance CFF **C.9, C.10**
- localisation de l'habitat et des emplois futurs **C.4, C.11, C.12, C.13, C.14, C.15**
- attrait pour les scolaires **C.8**



Enjeux et objectifs - Transports individuels motorisés
Défis à relever

Bases, contraintes

-  Zones d'emploi / d'habitation
-  Réseau autoroutier ou régional
-  Réseau régional en 1e étape / 2e étape
-  Réseau d'agglomération

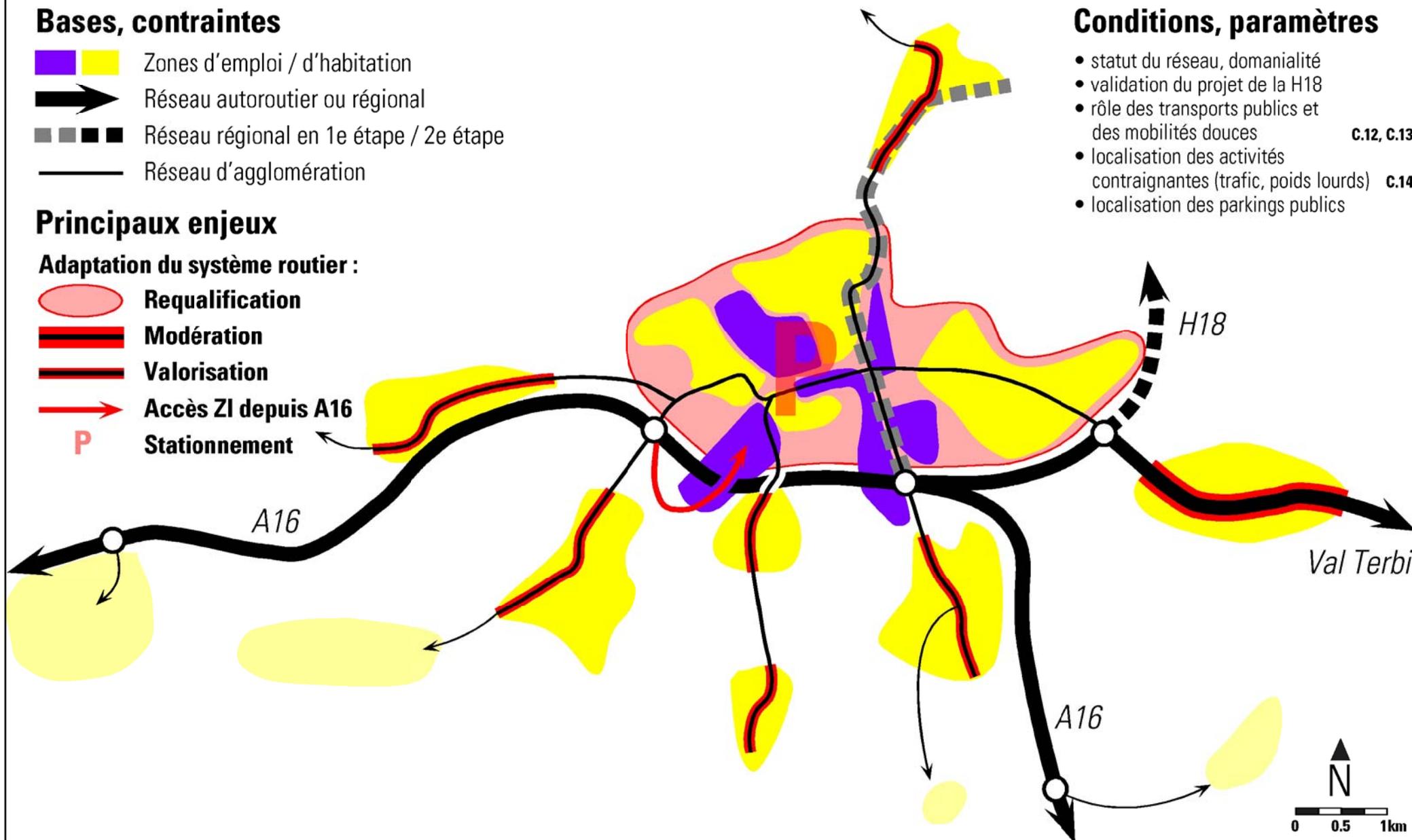
Principaux enjeux

Adaptation du système routier :

-  Requalification
-  Modération
-  Valorisation
-  Accès ZI depuis A16
-  Stationnement

Conditions, paramètres

- statut du réseau, domanialité
- validation du projet de la H18
- rôle des transports publics et des mobilités douces **C.12, C.13**
- localisation des activités contraignantes (trafic, poids lourds) **C.14**
- localisation des parkings publics



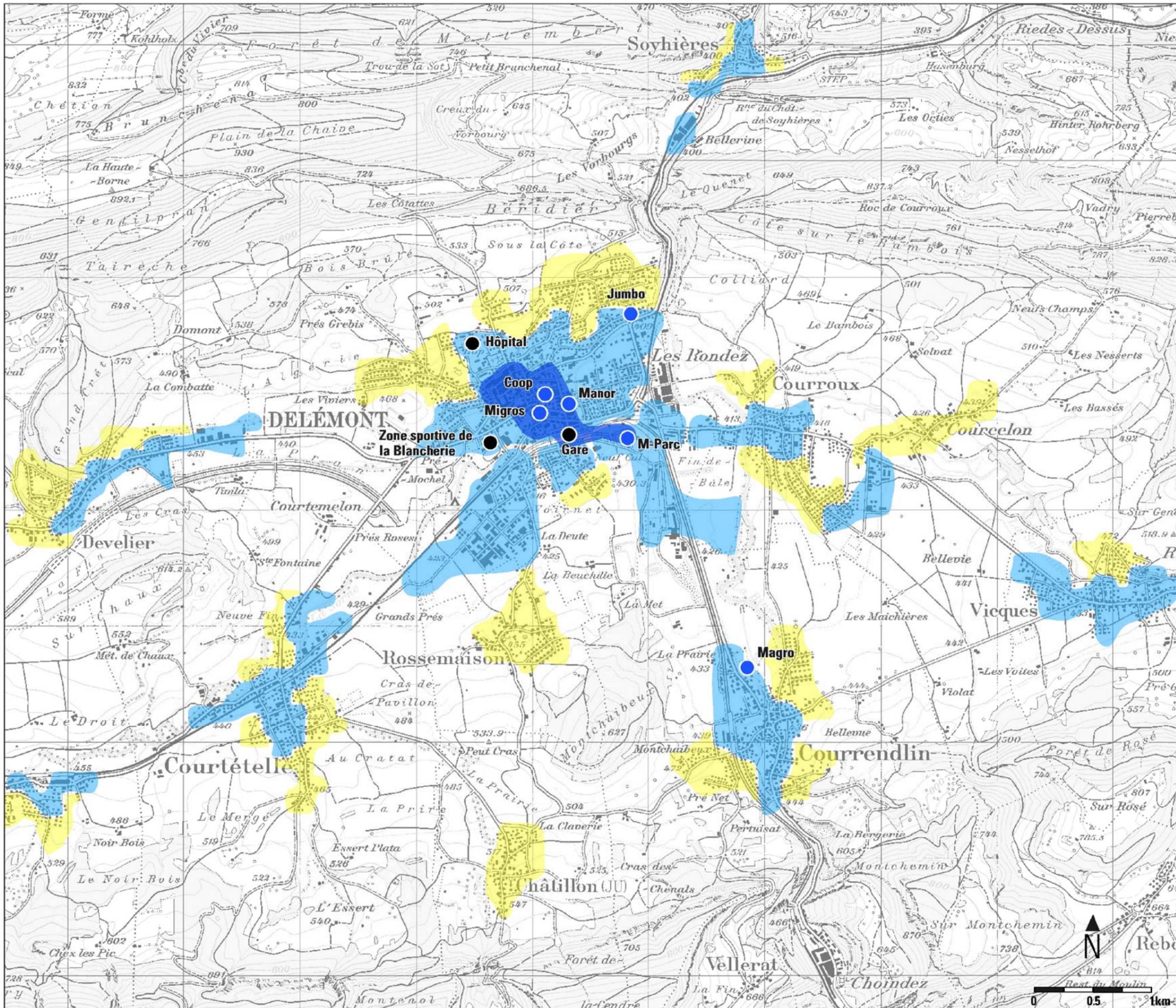
Enjeux et objectifs
Transports publics

Principales zones d'habitation et
d'activités à desservir

Source: Statistique de la superficie 1979/85 (données révisées), OFS GEOSTAT 1994
Recensement Fédéral de la Population 1990 (RCJU, SIT 2003/16)
Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la Topographie (DV921.2)

LEGENDE

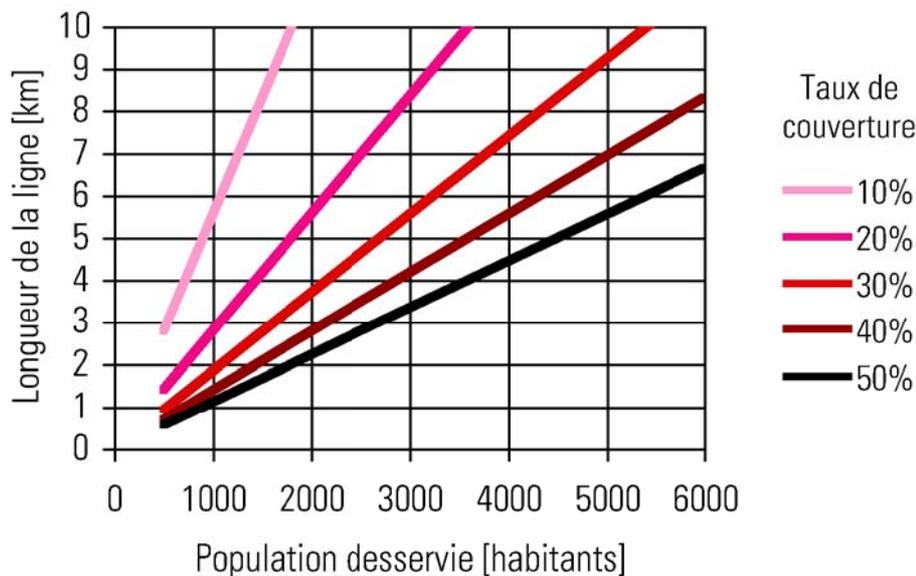
- Zones réservées à l'habitat
(y compris potentiel à bâtir)
- Destinations à desservir :
- Zones à dominante d'activités
(y compris potentiel à bâtir)
- Zone à forte concentration de commerces et
services (y compris extension au Sud des voies)
- Pôles (principaux équipements)
- Période de desserte souhaitable :
- Pôle/zone à desservir du lundi au vendredi
- Pôle/zone à desservir du lundi au samedi
- Pôle/zone à desservir du lundi au dimanche



Enjeux et objectifs
Transports publics

Rentabilité d'une ligne de bus régulière

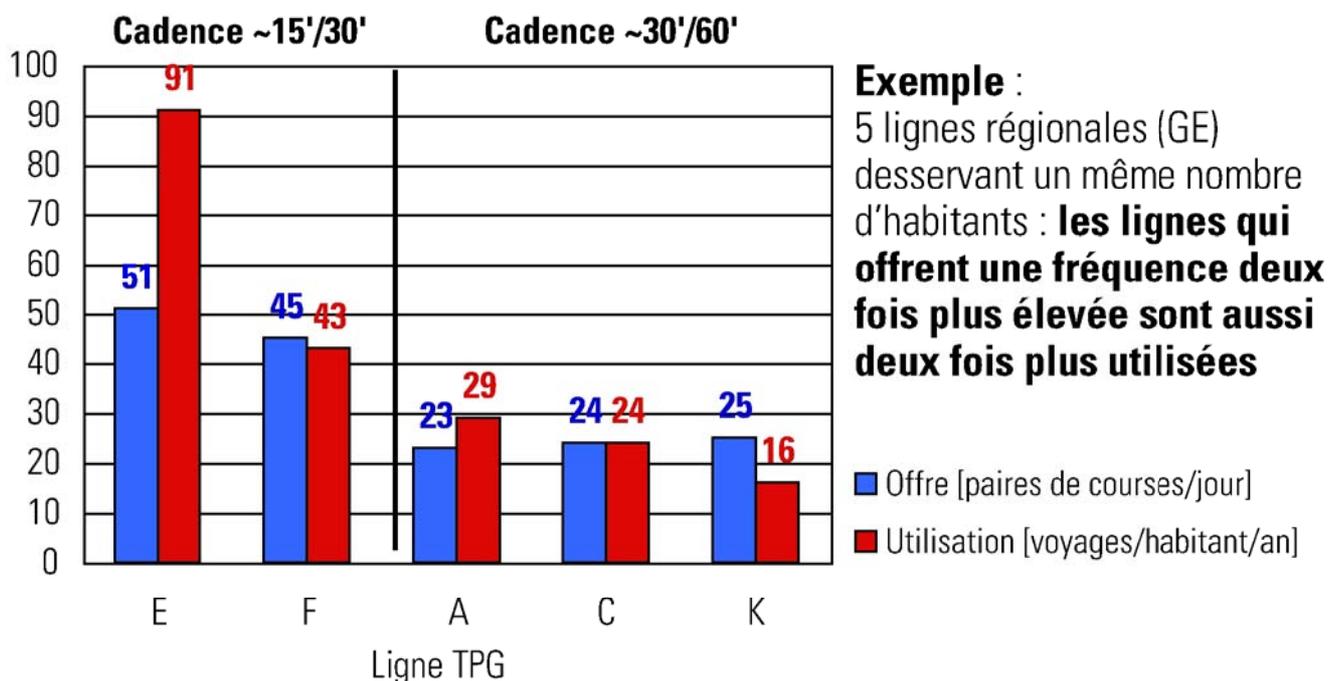
La **longueur** d'une ligne de bus et le **bassin de population** qu'elle dessert influencent sa rentabilité (taux de couverture)



Hypothèses considérées pour le graphe ci-dessus :

- 30 voyages/habitant/an
- charges/km et recettes/voyageur identiques à celles des lignes régionales existantes
- desserte de 30'/60' (heure de pointe/hors pointe), 7 heures de pointe/jour en semaine, desserte 7j sur 7 (pas de desserte en soirée)

Une **augmentation de la fréquence** ne diminue pas toujours la rentabilité : l'offre est plus attrayante et donc plus souvent utilisée par les habitants

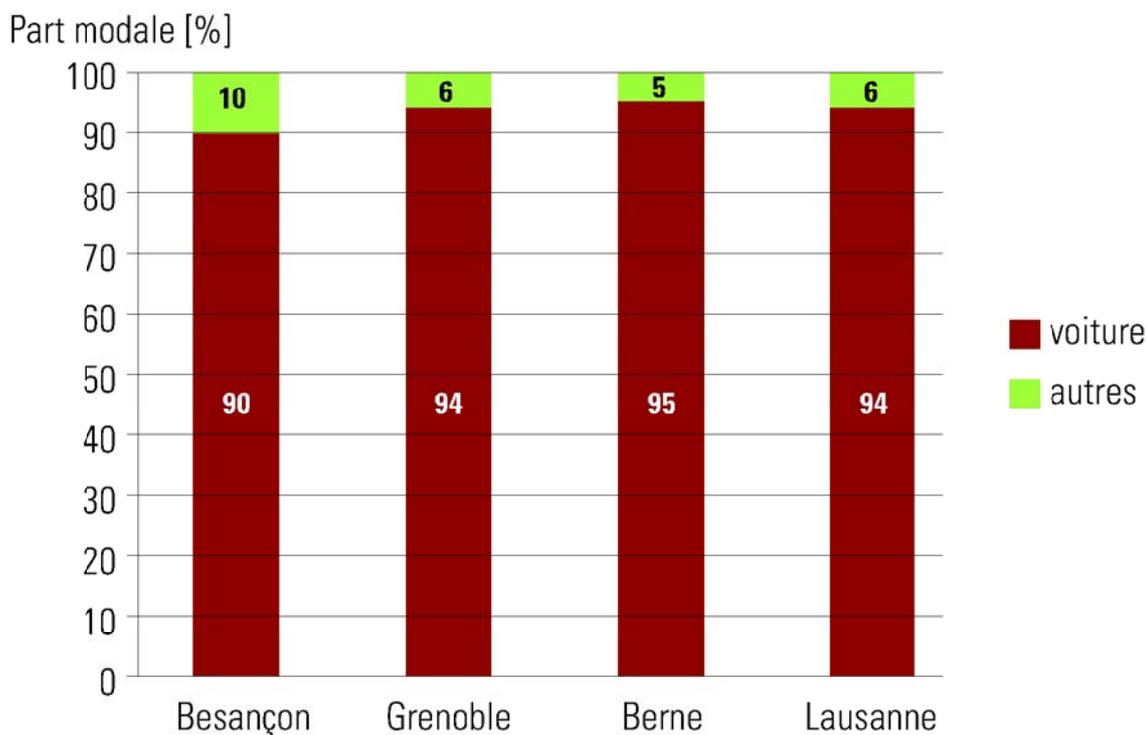


Exemple :
5 lignes régionales (GE) desservant un même nombre d'habitants : **les lignes qui offrent une fréquence deux fois plus élevée sont aussi deux fois plus utilisées**

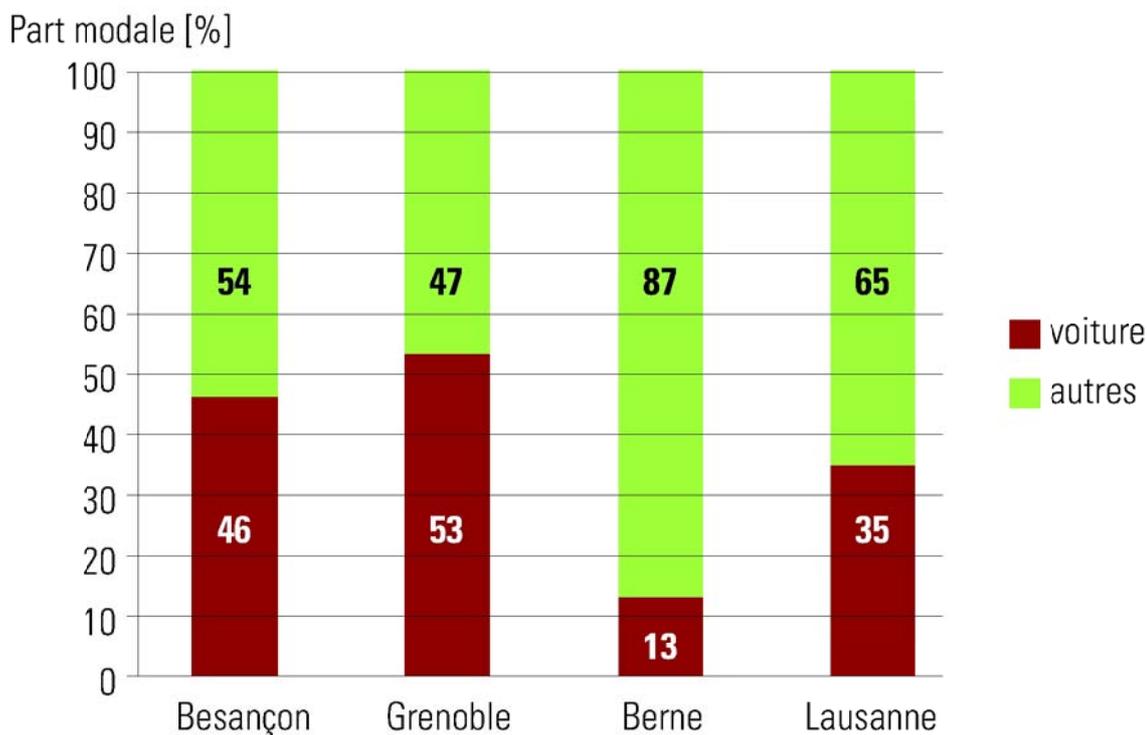
Enjeux et objectifs
Transports publics

Influence du stationnement sur les choix modaux

Part d'utilisateurs de la voiture lorsqu'une place de stationnement est assurée au lieu de travail



lorsque le stationnement n'est pas assuré au lieu de travail



Caractéristiques de la desserte à la demande

Le transport public à la demande : un mode **entre ligne régulière et taxi**

Formes de desserte à la demande

Le profil et les besoins de la **clientèle-cible** définissent la forme optimale :

- souplesse de l'**itinéraire**
 - parcours fixe prédéfini
 - détours possibles
 - parcours libre selon demandes
- souplesse des **points d'arrêts**
 - points d'arrêts définis (à la prise en charge et/ou à la dépose)
 - desserte de porte à porte
- souplesse de l'**horaire**
 - course conditionnelle (si client annoncé)
 - départ à une heure prédéfinie
 - horaire libre au gré du client

Avantages

- desserte de base des zones peu habitées et/ou des périodes de faible demande
- meilleure prise en compte des souhaits du client
- alternative à l'acquisition d'une 2ème voiture, pour les ménages

Inconvénients

- peu adapté aux déplacements répétitifs et concentrés (pendulaires)
- nécessité de "commander" le service à l'avance
- plus le service a du succès, plus le client risque de ne pas obtenir satisfaction
- le remplacement d'une desserte régulière par un service à la demande peut induire une perte la clientèle
- peu lisible et peu pratique pour les visiteurs extérieurs

Enjeux et objectifs
Transports publics

Jusqu'à rapprocher transports publics et transports scolaires ?

Avantages potentiels d'un rapprochement

- forte amélioration du taux de couverture des lignes régulières :
 - meilleur taux d'occupation
 - économies en véhicules et chauffeurs
 - matériel roulant sollicité hors heures de déplacement scolaires
- d'où la possibilité de développer une offre de transports publics plus étoffée au même coût
- souplesse accrue pour les déplacements des élèves

Inconvénients potentiels d'un rapprochement

- cumul des clientèles scolaire et pendulaire à l'heure de pointe (confort réduit, véhicules d'appoint, ...)
- cohabitation délicate entre usagers adultes et enfants/jeunes
- itinéraires et arrêts à concilier en fonction des deux clientèles
- adaptabilité moins aisée aux variations des besoins scolaires
- offre de transport à ajuster pendant les vacances scolaires
- bus scolaires actuels en partie inadaptés au transport d'adultes

Enjeux et objectifs
Transports publics

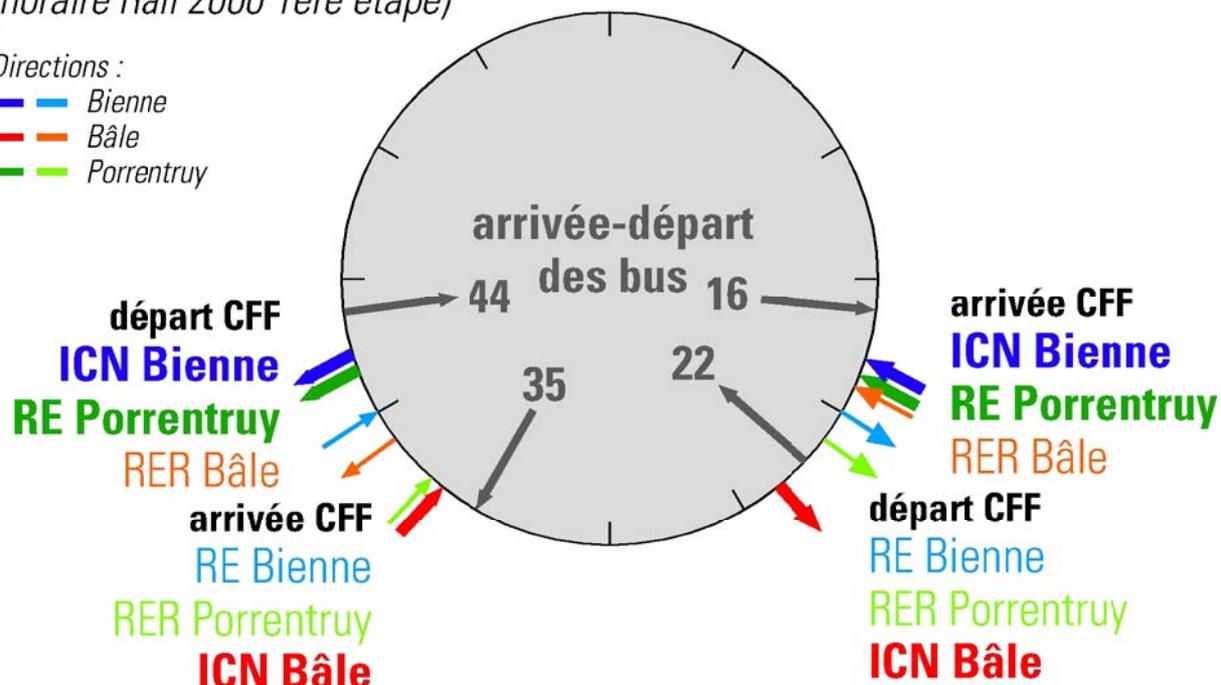
Contraintes du noeud de correspondances CFF de Delémont

Objectif souhaité : assurer les correspondances bus/CFF dans les 3 directions, au moins avec les trains ICN-RE

Noeud de correspondances CFF "20/40" à Delémont
(horaire Rail 2000 1ère étape)

Directions :

- Bienne
- Bâle
- Porrentruy



Pour des correspondances optimales avec tous les trains
(avec un temps de correspondance de 4 minutes) :

- arrivée des bus à la minute 16 et à la minute 35
- départ des bus à la minute 22 et à la minute 44

Implications

Noeud de correspondance CFF "20/40" :

- cadencement des bus optimal avec une fréquence de 20' (3 bus par heure)
- cadencement des bus irrégulier avec une fréquence plus faible que 20' (2 bus par heure => intervalle 20-40' ; 1 bus par heure => intervalle 40-80' si l'on veut que les correspondances aller et retour soient assurées pour de mêmes trains)

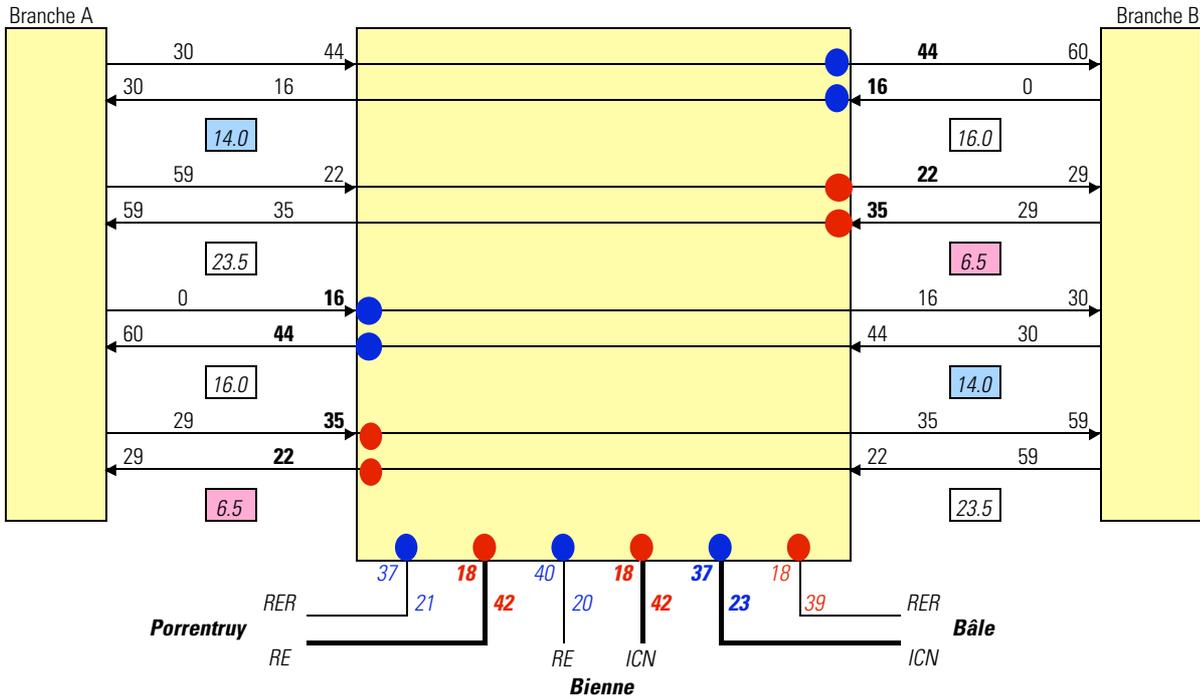
Temps mort d'au minimum 7-9' à la gare pour les bus :

- dissuasif pour une diamétralisation des lignes de bus
- permet néanmoins un prolongement court (Communance, Zard, Hôpital, ...), moyennant une dilatation des arrivées-départs des bus à la gare (et donc une légère dégradation des correspondances bus/CFF)

Enjeux et objectifs - Transports publics

Contrainte du noeud de correspondances CFF pour la création de lignes diamétrales

Scénario "ligne diamétrale avec correspondance CFF assurée pour les deux branches"



En assurant toutes les correspondances (4 paires de courses) :

- temps de parcours maximum de 2 x 6'30" pour une bonne rotation
- 4 bus par heure mais très mal cadencés (intervalles 6'-13'-9'-31')

-> médiocre

En assurant uniquement les correspondances rouges (2 paires de courses) :

- pas de correspondances avec l'ICN de Bâle
- temps de parcours maximum de seulement 2 x 6'30" pour une bonne rotation
- 2 bus par heure très mal cadencés (intervalles 13'-47')

-> médiocre

En assurant uniquement les correspondances bleues (2 paires de courses) :

- pas de correspondances avec l'ICN de Bienne et le RE de Porrentruy
- vers Bienne, corresp. avec le RE ne circulant que 8x/jour et n'assurant pas de correspondances au-delà
- temps de parcours maximum de 2 x 14' pour une bonne rotation
- 2 bus par heure parfaitement cadencés (intervalles 28'-32')

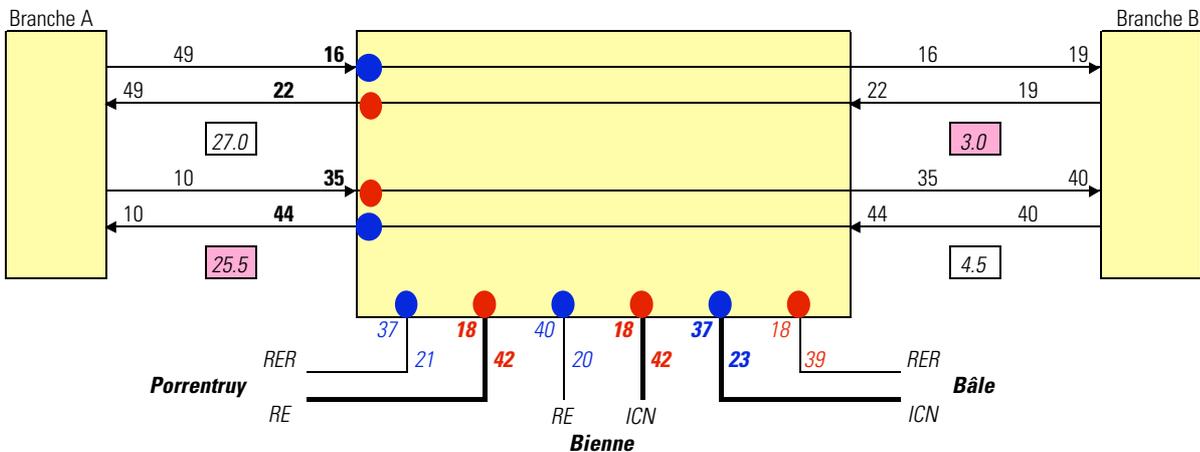
-> médiocre

En assurant des correspondances différentes selon la branche (2 paires de courses) :

- correspondances assurées avec des trains différents selon la branche
- avec la meilleure combinaison, temps de parcours maximum de 2 x 14' pour une bonne rotation
- 2 bus par heure moyennement cadencés (intervalles 19'-41')
- 3e bus hors correspondance possible pour un cadencement optimal à 20'

-> moyennement satisfaisant

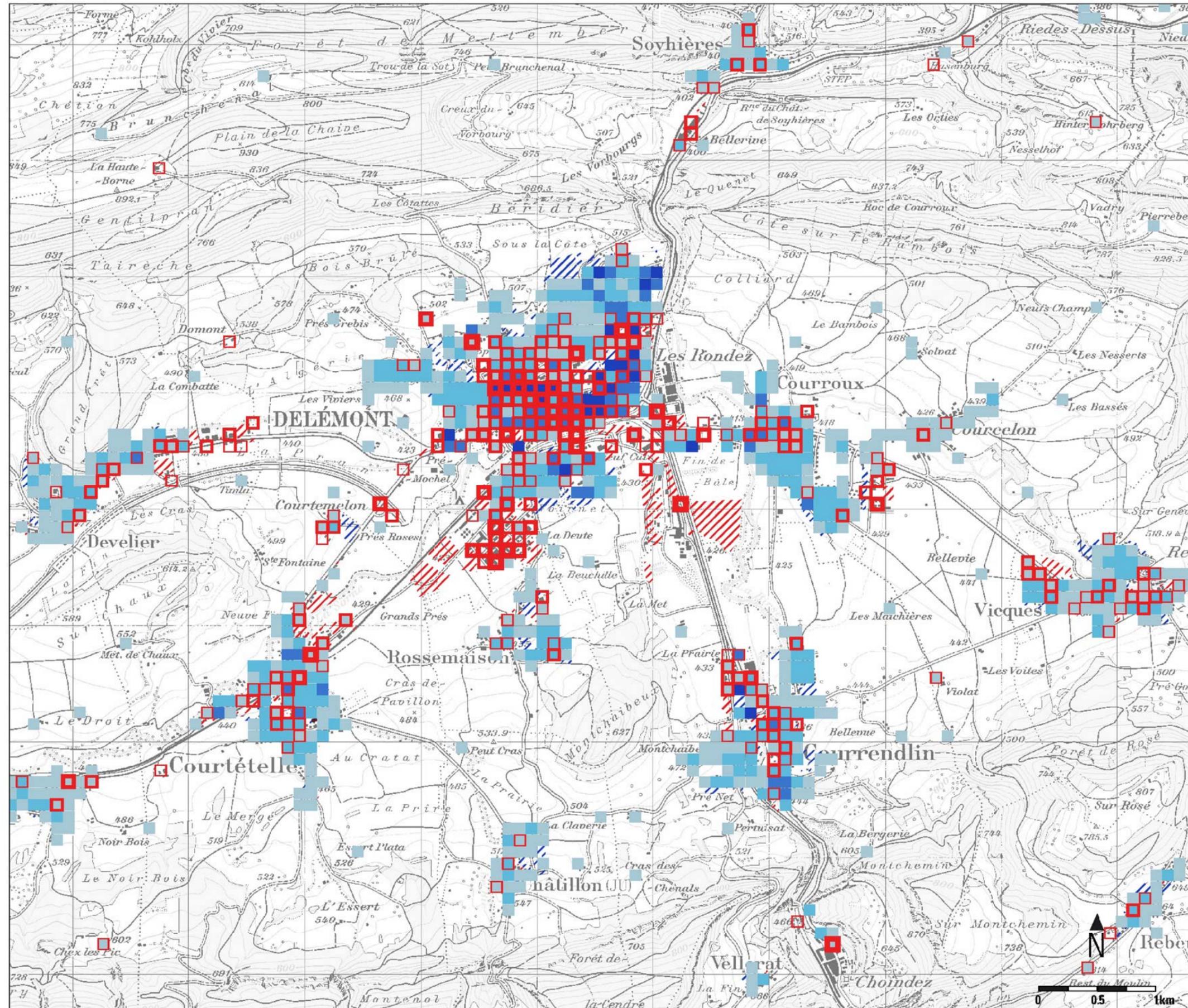
Scénario "ligne diamétrale avec correspondance CFF assurée pour une seule branche"



En assurant des correspondances sur une seule branche :

- correspondances assurées avec tous les trains sur la branche principale (branche A)
- temps de parcours maximum de 2 x 25'30" sur la branche principale, pour une bonne rotation
- trajet très court sur la seconde branche (allongement possible, au détriment de la qualité des correspondances)
- 2 bus par heure moyennement cadencés (intervalles env. 20'-40')
- 3e bus hors correspondance possible pour un cadencement optimal à 20'

-> satisfaisant



Enjeux et objectifs
Aménagement du territoire
Densités de population et d'emplois
dans l'agglomération de Delémont

Source: Statistique de la superficie 1979/85 (données révisées), OFS GEOSTAT 1994
Recensement Fédéral de la Population 1990 (RCJU, SIT 2003/16)
Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la Topographie (DV921.2)

LEGENDE

Habitants / ha (RFP 1990)

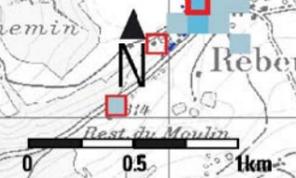
- 100 et +
- 50 > 100
- 20 > 50
- 5 > 20

Emplois / ha (RFP 1990)

- 100 et +
- 50 > 100
- 10 > 50
- 5 > 10

Potentiel à bâtir légalisé

- ▨ Zones d'habitation et mixtes
- ▨ Zones d'activités et centres

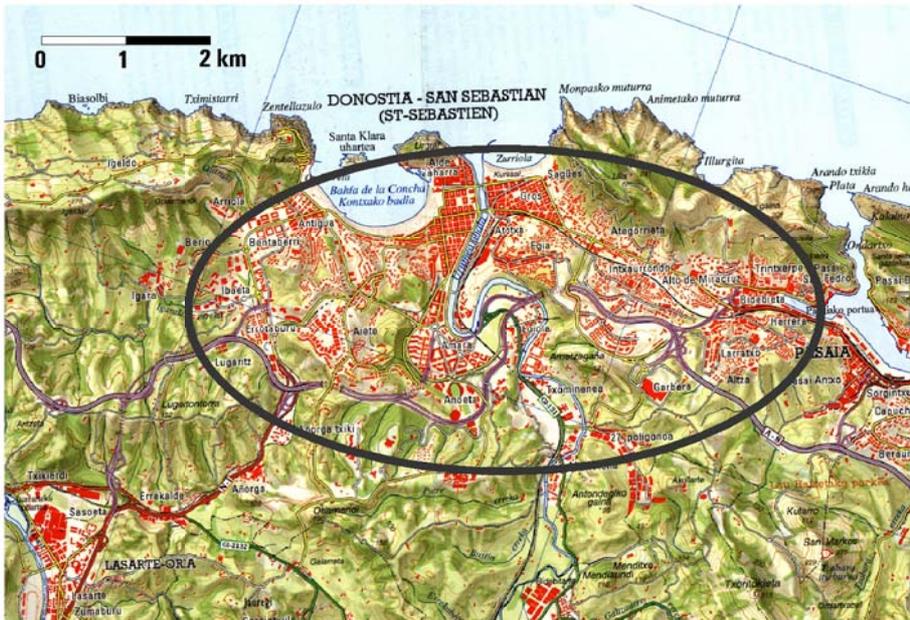


Enjeux et objectifs
Aménagement du territoire

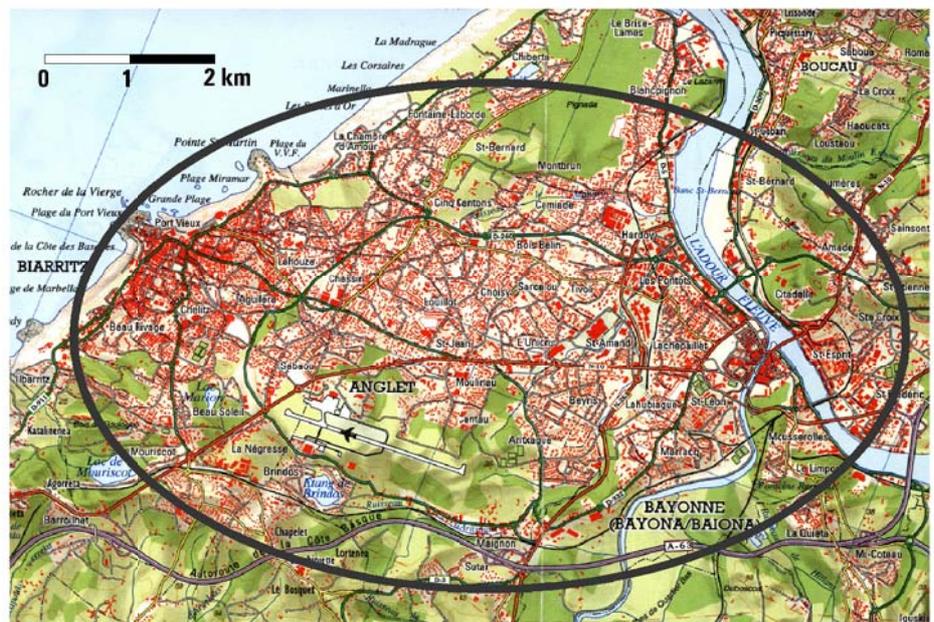
Répercussions de l'étalement urbain sur les choix modaux

La **densité urbaine** influence fortement
la part modale des **transports publics** et des **mobilités douces**

L'exemple de deux villes basques, distantes de 50 km l'une de l'autre :



L'agglomération de Donostia - San Sebastian : **180'000** habitants
45% des déplacements totaux effectués à pied
28% des déplacements motorisés effectués en transports publics

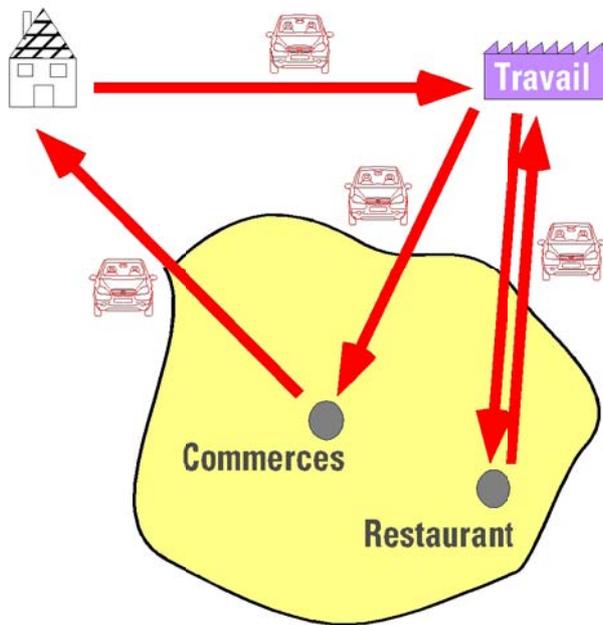


L'agglomération de Bayonne - Anglet - Biarritz : **105'000** habitants
12% des déplacements totaux effectués à pied
5% des déplacements motorisés effectués en transports publics

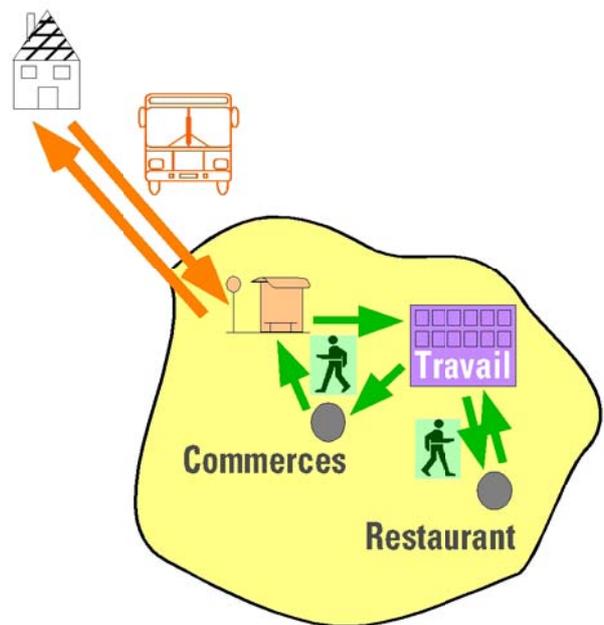
Enjeux et objectifs
Aménagement du territoire

Influence de la localisation des activités sur la chaîne des transports et sur le recours aux transports publics

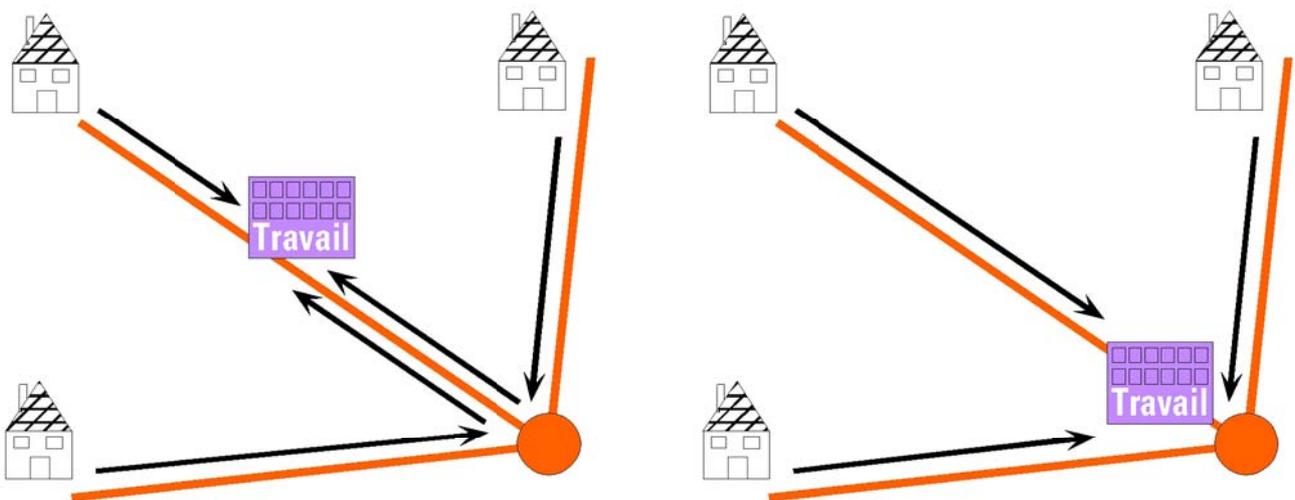
Les **zones d'activités périphériques** imposent généralement le recours à la **voiture** pour les déplacements quotidiens



L'**emploi en milieu urbain** permet d'organiser les déplacements quotidiens autour du **transport public** et de la **marche**



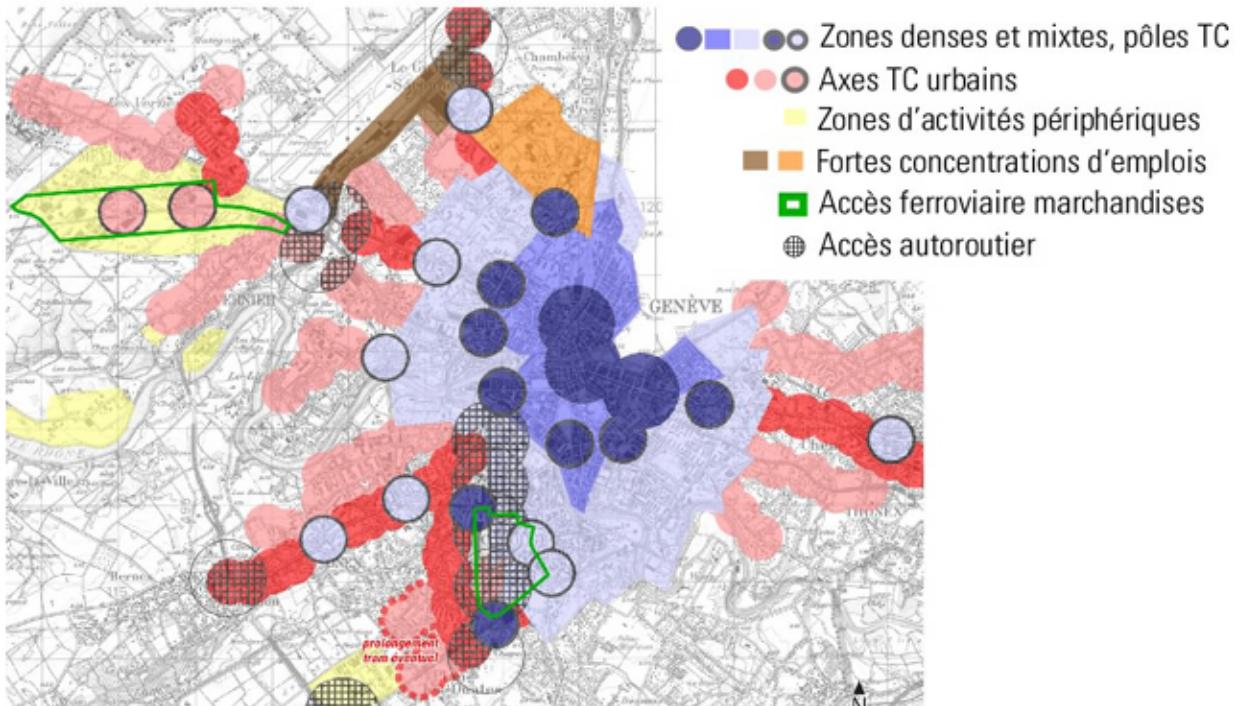
L'utilisation du **transport public** est favorisée lorsque le lieu de destination se situe à un **point de convergence** des lignes de transports publics autrement dit lorsqu'on y accède sans transbordement depuis un large territoire



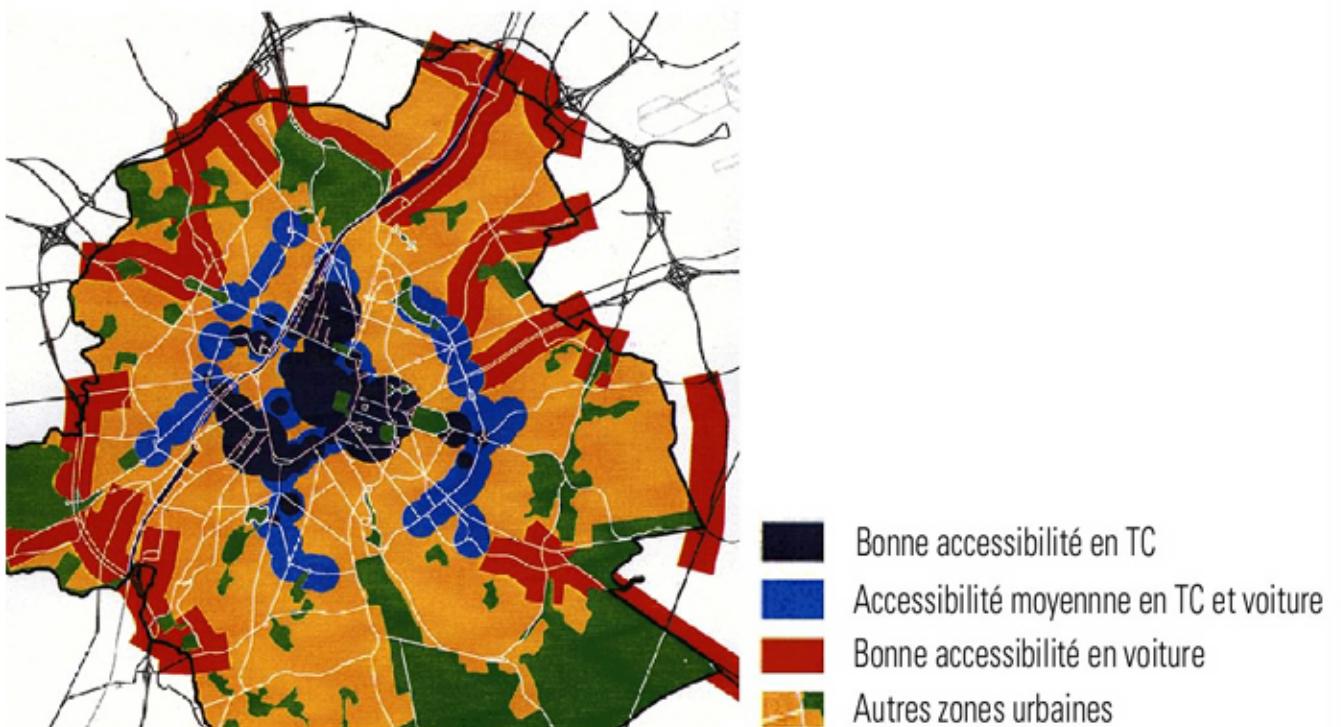
Enjeux et objectifs
Aménagement du territoire

Localiser les activités en fonction de l'accessibilité

Projet de découpage de l'agglomération genevoise en fonction de son **accessibilité par les transports publics** et de la **proximité de l'autoroute ou du chemin de fer**



Plan IRIS de Bruxelles : découpage du territoire urbain en fonction de l'**accessibilité par les transports publics et par la route**



Enjeux et objectifs
Aménagement du territoire
Formes d'habitat à valoriser

Exemple d'habitat groupé :
chaque maison dispose
d'un jardin tandis qu'une partie
des jeux pour enfants et
des espaces de stationnement
ont été regroupés



L'accès aux immeubles est organisé
autour d'un espace de circulation mixte
où le piéton reste prioritaire



Parc à vélo abrité
au pied de l'immeuble



Entre les immeubles,
la vie sociale prime sur le
stationnement des voitures

D. Catalogue de mesures

D.1. Approche générale

D.2. Fiches de mesures

D.3. Investissements en matière de transports

D.1 Approche générale

D.1.1 Transports et déplacements

L'agglomération de Delémont est de modeste dimension, de même que ses moyens financiers. La conception globale des transports se doit donc de privilégier un ordre de priorité des modes de déplacements qui soit à l'échelle du territoire concerné et financièrement supportable pour les collectivités locales.

Mobilités douces

Cf. planche D.1.

La taille modeste des localités composant l'agglomération ainsi que la part élevée (> 60%) des habitants de Delémont travaillant dans la commune, permet de miser sur les modes doux (marche, vélo) pour une grande partie des déplacements.

A cet effet, il s'agit de revaloriser ces modes en leur donnant une priorité claire au niveau des aménagements de voiries.

Dans la mesure où, en général, les voiries locales ont aujourd'hui un caractère essentiellement "routier", leur mise en adéquation pour un usage prioritairement adapté aux piétons et cyclistes représentera un effort de longue haleine et des investissements non négligeables.

Cet effort relève avant tout de chaque commune, néanmoins l'Agglomération peut jouer un rôle significatif comme accompagnateur de ces efforts, ainsi que pour le développement d'un réseau de cheminements intercommunal et pour la promotion des mobilités douces.

Transports publics

Cf. planche D.2.

Compte tenu des volumes de déplacement générés par l'agglomération, de la faible progression prévisible de la population et de l'emploi, ou encore de la grande efficacité de la voiture dans ce type de contexte territorial, le développement des transports publics doit être ciblé sur les marchés les plus porteurs.

La desserte régulière est ainsi renforcée prioritairement en fonction des besoins des clientèles pendulaire et scolaire, ainsi que pour l'accès au chemin de fer.

Une desserte régulière est proposée également en journée et le samedi, principalement pour l'accès aux commerces et services.

Cette offre régulière ciblée est complétée par un service léger et personnalisé (desserte à la demande), afin de garantir en tout temps et sur l'ensemble de l'agglomération, une possibilité de se déplacer en transports publics.

Parallèlement, l'accent est mis également sur les actions de soutien : qualité des équipements et aménagements, communication et promotion, ...

L'Agglomération aura un rôle moteur et déterminant pour le développement des transports publics. En même temps, l'action menée au niveau des transports publics est probablement l'action la mieux à même de matérialiser l'identité de l'Agglomération en construction.

Transports individuels motorisés

Cf. planche D.3 à D.5.

Si le développement des grandes infrastructures routières (A16, H18) bénéficie de sa dynamique propre, l'Agglomération se doit de saisir l'opportunité unique qu'il représente pour redéfinir (et redimensionner) le réseau intercommunal/régional et plus encore, pour se réapproprier et revaloriser les espaces routiers en localité.

Un autre enjeu majeur concerne la politique de stationnement à Delémont, dont dépend entre autres la viabilité des efforts qui seront consentis pour le développement des transports publics. Cette politique relève principalement de la Ville de Delémont (stationnement public, normes de construction) ainsi que les diverses administrations (action auprès du personnel). Elle concerne également l'Agglomération puisqu'elle a des implications sur la mobilité de l'ensemble de la région.

D.1.2 Aménagement du territoire

Cf. planche D.6.

Contexte

L'agglomération de Delémont se caractérise aujourd'hui par une évolution démographique globalement faible et par un déséquilibre croissant du développement au détriment de la ville de Delémont et au profit des communes périphériques (périurbanisation). Le refus populaire du projet Jura Pays Ouvert conduit par ailleurs à reconsidérer à la baisse les objectifs de développement ambitieux envisagés jusque'ici.

Parallèlement, il est évident qu'une modification significative de la structure actuelle de l'agglomération et une inversion radicale des tendances de son développement demanderait des mesures drastiques et autoritaires politiquement et administrativement peu réalistes. Il est en effet illusoire de postuler par exemple l'arrêt de tout développement sur le corridor Rossemaison - Châtillon (à l'écart des principaux axes de transport), la concentration de l'ensemble du développement sur Delémont et Courroux (à la convergence des réseaux de transport) ou encore l'abandon de zones spécialisées situées à l'écart des centralités traditionnelles (ce qui est le cas de la ZARD par exemple), en faveur d'un développement imposé des friches urbaines du centre-ville.

Néanmoins, à terme, l'évolution tendancielle aurait un impact sensible et irréversible sur le paysage bâti et naturel (étalement urbain) et sur la mobilité (diminution du potentiel de report modal en faveur des transports publics et des mobilités douces).

Habitat

Dans ce contexte, l'inversion de la tendance à l'émigration des habitants dans les localités périphériques est un défi à relever d'autant plus difficile que les réserves en zone à bâtir sont abondantes.

C'est sur un large faisceau de mesures qu'il s'agira de s'appuyer pour mieux coordonner le développement résidentiel à l'échelle de la région et le ramener autant que possible :

- en milieu urbanisé (par exemple : revalorisation des centres villageois, croissance de l'habitat aussi à Delémont, ...),
- à proximité raisonnable des centres existants (soit à distances aisément praticables à pied),
- à proximité raisonnable des axes de transports publics.

Emplois

En ce qui concerne les emplois, le défi est de soutenir et canaliser le développement en tenant compte à la fois :

- des changements de production dans le secteur secondaire (industrie),
- de l'importante capacité offerte dans des zones spécialisées parfois excentrées (défavorable à une valorisation prioritaire des sites plus centraux et des friches urbaines, par exemple),
- d'une croissance de l'emploi actuellement plus faible dans la ville de Delémont que dans certaines communes périphériques,
- de la nécessité de maintenir des équipements et services de proximité dans les centres de localités (en vue de favoriser les mobilités douces et le renforcement de la vie locale).

En particulier, la localisation des gros générateurs de déplacements (grands employeurs, équipements commerciaux et de services, équipements publics, ...) est un enjeu déterminant.

Planification coordonnée

Les mesures préconisées nécessiteront une forte volonté politique à l'échelle des communes, de l'agglomération et du canton. Leur mise en œuvre demande une coordination étroite des politiques communales et la délégation de certaines tâches de gestion à l'échelle de l'agglomération.

Les mesures préconisées s'inscrivent en cohérence et en prolongement de celles développées dans le cadre du Plan directeur cantonal, pour lequel (cf. fiche 1.01) "l'Agglomération de Delémont a pour vocation d'assurer l'ancrage du Jura dans le réseau des villes suisses".

D.2 Fiches de mesures

Les fiches ci-après présentent les mesures préconisées concernant :

- les mobilités douces (MD),
- les transports publics (TP),
- les transports individuels motorisés (TI),
- l'aménagement du territoire (AT).

Fiche MD1 Aménagement des itinéraires cyclables d'agglomération (liaisons intercommunales)

Objectif	<p>Disposer d'itinéraires cyclables confortables et sécurisés entre toutes les localités de l'agglomération et du périmètre élargi (Haut-Plateau, Val Terbi).</p> <p>Encourager l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens intercommunaux, ainsi que pour les loisirs et le tourisme.</p>
Description	<p>Achèvement du réseau cyclable d'agglomération (en particulier : accès à la ZARD, liaisons Courrendlin - Vicques, Vicques - Courroux - Delémont, Soyhières - Delémont, Develier - Delémont, Rossemaison - Delémont, Soyhières - Courroux), sur la base des principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">• itinéraires adaptés à la fois à des déplacements quotidiens (rapidité) et à des déplacements de détente (paysage, tranquillité),• cheminement séparé de la chaussée (chemins ruraux, allées vertes, pistes cyclables, ...),• espace ouvert également aux piétons (gabarits confortables),• jalonnement clair des principaux pôles de destination,• bonne sécurisation des intersections avec le réseau routier principal,• continuité avec les itinéraires régionaux.
Interactions et coordinations	<p>Plan Directeur Cantonal (fiche 2.07 "Itinéraires cyclables", Plans sectoriels des itinéraires cyclables et des chemins de randonnée pédestre du 03.05.94).</p> <p>Services cantonaux : planification et mise en oeuvre des itinéraires cantonaux.</p> <p>Mise à profit des travaux de voirie locaux.</p> <p>Fiche MD2 : continuité avec les aménagements en localités.</p> <p>Fiche MD5 : sécurisation optimale des cheminements régulièrement utilisés par les enfants.</p>
Horizon, étapes et avancement	<p>Court-moyen terme.</p> <p>Plan cantonal sectoriel des itinéraires cyclables en cours de mise en oeuvre.</p>
Porteur du projet	<p>Agglomération.</p>
Coûts indicatifs, financement	<p>Participation cantonale au financement.</p>
Efficacité attendue	<p>Recours accru au vélo et à la marche pour les déplacements quotidiens, les loisirs et le tourisme.</p> <p>Sécurisation des déplacements doux hors localités.</p>

Fiche MD2 Développement des réseaux doux en localité

Objectif	<p>Perméabiliser le tissu urbain pour les déplacements à pied et en vélo.</p> <p>Inciter à un recours préférentiel à la marche et au vélo pour les déplacements à l'intérieur des localités.</p> <p>Améliorer la sécurité et le confort des sites où la circulation des piétons et cyclistes est difficile (points noirs).</p>
Description	<p>Prise en compte systématique et prioritaire des modes doux dans la planification urbaine et dans les projets d'aménagements de voirie.</p> <p>Orientation des interventions en fonction des principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">• développement d'un maillage fin de cheminements piétons et cyclables sur l'ensemble de la localité, mise en réseau des espaces publics et des principales centralités de la localité (commerces et services, écoles, ...), perméabilisation des axes à fort trafic (traversées),• principes d'aménagement privilégiant la cohabitation et la souplesse d'utilisation des espaces (zones 30, zones de rencontre, systématisation du contresens cyclable dans les rues à sens uniques, ...),• identification et traitement systématique des points noirs pour la sécurité des piétons et cyclistes,• jalonnement cyclable et piéton des principaux pôles de destination.
Interactions et coordinations	<p>Plan Directeur Cantonal (fiches 1.09.1 "Equipements scolaires et sportifs", 1.12 "Espaces publics", 2.07 "Itinéraires cyclables" et 2.08 "Chemins pour piétons", Plan sectoriel des itinéraires cyclables du 03.05.94)</p> <p>Ville de Delémont : Plan directeur de modération de la circulation.</p> <p>Agglomération et services communaux : coordination des interventions.</p> <p>Mise à profit des travaux de voirie locaux.</p> <p>Fiche MD1 : continuité avec les aménagements hors localités.</p> <p>Fiche MD5 : sécurisation optimale des cheminements régulièrement utilisés par les enfants.</p> <p>Fiche T11 : cohérence avec les mesures de modération du trafic.</p> <p>Fiches AT1 à AT3 : revalorisation des centres.</p> <p>Fiche AT5 : développement résidentiel à proximité raisonnable des centres.</p>
Horizon, étapes et avancement	<p>Court-moyen terme.</p>
Porteur du projet	<p>Agglomération.</p>
Efficacité attendue	<p>Recours accru au vélo et à la marche pour les déplacements à l'intérieur des localités.</p> <p>Efficacité accrue des déplacements doux (rapidité, perméabilité).</p> <p>Sécurisation des déplacements doux en localités.</p>

Fiche MD3 Parcage vélos

Objectif	Faciliter le recours au vélo par la mise à disposition de possibilités de stationnement sécurisées et protégées au domicile et dans les principaux lieux de destination.
Description	<p>Introduction de normes relatives au parcage des vélos dans les documents d'urbanisme communaux (nombre minimal de places à réaliser et principes d'aménagement des places lors de nouvelles constructions).</p> <p>Mise à disposition de possibilités de parcage suffisantes au pied des immeubles d'habitation et dans les principaux lieux de destination (équipements publics, commerces et services, principaux arrêts de transports publics, ...), sur domaine privé (mesures d'encouragement vis à vis des propriétaires) ou à défaut sur domaine public.</p> <p>Création d'une "vélo-station" en gare de delémont, offrant une grande capacité d'accueil et des services associés.</p> <p>Prise en compte des impératifs de protection contre le vol et contre les intempéries dans la conception des installations de parcage.</p> <p>Identité visuelle forte et homogène des installations de parcage et de la signalétique associée (repérage facilité de l'offre par les usagers, visibilité accrue du vélo dans le tissu urbain).</p>
Interactions et coordinations	<p>Agglomération : échanges d'expériences, harmonisation des normes.</p> <p>Fiche TP6 : localisation optimale et équipement des arrêts de transports publics.</p>
Horizon, étapes et avancement	Court-moyen terme.
Porteur du projet	Communes.
Coûts indicatifs, financement	<p>Sponsoring à envisager pour les installations de parcage sur domaine public (publicité, ...).</p> <p>Participation du privé au financement des besoins induits sur domaine public.</p>
Efficacité attendue	Recours accru au vélo.

Fiche MD4 Promotion du vélo et de la marche

Objectif	Encourager le recours aux modes doux par une communication accrue sur leurs avantages et sur les aménagements effectués.
Description	<p>Information régulière et ciblée concernant les réalisations.</p> <p>Campagnes de promotion mettant en avant les atouts du vélo et de la marche (santé, protection de l'environnement, économies financières, gains de temps, etc.).</p> <p>Edition et diffusion d'une carte décrivant les itinéraires aménagés/recommandés sur l'ensemble de l'agglomération.</p> <p>Actions auprès des entreprises et administrations en vue de promouvoir l'utilisation du vélo, par exemple : aménagement de parcs à vélos, mise à disposition de vélos de service, vélo offert au personnel renonçant à venir au travail en voiture, mise à disposition de douches et vestiaires, etc. Mise en évidence des bénéfices pour les entreprises : économies sur l'achat et l'entretien de voitures de service, réduction des surfaces vouées au stationnement automobile, meilleure santé du personnel, etc.</p> <p>Développement des services à l'attention des cyclistes (location, réparation, panneaux d'information, ...), création d'une "vélo-station" en gare de Delémont.</p>
Interactions et coordinations	<p>Agglomération : échanges d'expériences, actions concertées.</p> <p>Fiches MD1 à MD3, MD5 : valorisation des réalisations.</p>
Horizon, étapes et avancement	Court-moyen terme.
Porteur du projet	Agglomération
Efficacité attendue	<p>Recours accru au vélo et à la marche.</p> <p>Visibilité de l'action en faveur des modes doux.</p>

Fiche MD5 Développement du pédibus et du vélobus

Objectif	<p>Offrir aux enfants la possibilité de se rendre à l'école à pied ou en vélo en toute sécurité. Initier les enfants à l'attrait et aux bienfaits de la marche et du vélo. Améliorer la sécurité aux abords des écoles.</p>
Description	<p>Encouragement des instances concernées (Service cantonal de l'enseignement, écoles, associations de parents d'élèves, associations de quartiers) à la mise sur pied, pour les élèves des classes enfantines et primaires, de circuits de ramassage à pied (Pédibus) et à vélo (Vélobus, pour les enfants plus âgés effectuant un plus long parcours).</p>
Interactions et coordinations	<p>Plan Directeur Cantonal (fiches 1.09.1 "Equipements scolaires et sportifs"). Juragenda 21. Fiche TP3 : ajustement du ramassage scolaire par bus dans une optique de complémentarité et de valorisation prioritaire des modes doux. Fiches MD1 et MD2 : sécurisation des cheminements régulièrement utilisés par les enfants. Fiche AT5 : développement résidentiel à proximité raisonnable des équipements scolaires.</p>
Horizon, étapes et avancement	<p>Court-moyen terme. Premières lignes de Pédibus expérimentées avec succès à Delémont et Vicques.</p>
Porteur du projet	<p>Agglomération.</p>
Coûts indicatifs, financement	<p>Faible coût (bénévolat). Economies potentielles au niveau des transports scolaires.</p>
Efficacité attendue	<p>Recours accru au vélo et à la marche pour les déplacements scolaires Amélioration de la sécurité sur le chemin de l'école. Diminution du trafic automobile aux abords des écoles (parents en voiture). Sensibilisation des enfants et des parents aux atouts des mobilités douces. Sensibilisation à la cohabitation sur les espaces publics, sociabilisation.</p>

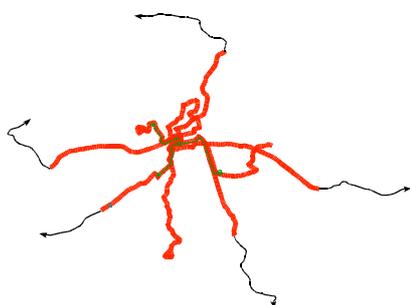
Fiche TP1 Desserte par les lignes régulières

Objectif

Renforcer l'offre de transports publics régulière en fonction des objectifs suivants :

- couvrir de manière optimale l'ensemble du territoire urbanisé de l'agglomération,
- garantir un rabattement efficace sur la desserte CFF régionale et nationale en gare de Delémont (adéquation aux besoins de la clientèle ferroviaire),
- mieux répondre aux besoins de la clientèle pendulaire,
- exploiter les synergies potentielles avec la desserte régionale,
- limiter les transbordements, renforcer les liaisons diamétrales.

Description



A l'intérieur du périmètre de l'agglomération, renforcement de la desserte de base des lignes régionales, jusqu'à concurrence du niveau de desserte suivant :

- LU-VE aux heures de pointe : 3 paires de courses par heure (cadence 20'), éventuellement 2 paires de courses par heure sur les axes les moins fréquentés,
- LU-VE aux heures creuses, SA en journée : 1 à 2 paires de courses par heure,

Desserte systématique de la gare CFF de Delémont, correspondances garanties avec l'offre ferroviaire pour les courses desservant la gare autour des minutes 20 et 40.

Optimisation des itinéraires et création de nouvelles lignes complémentaires (Cf. plan), en vue de mieux couvrir le territoire urbanisé.

Prolongement de certaines courses en direction des pôles d'activités distants de la gare (ZI Communance, ZARD, Vieille-Ville - Hôpital).

Mise à profit du futur évitement Sud-Est de Courroux pour une couverture améliorée du territoire urbanisé de Courroux et pour un accès amélioré du Val Terbi à la future ZARD.

Dans l'attente d'un renforcement de la desserte ferroviaire régionale sur l'axe Delémont - Glovelier, introduction d'une desserte bus complémentaire sur l'axe Delémont - Courtételle - Courfaivre - Bassecourt.

Interactions et coordinations

Plan Directeur Cantonal (fiche 2.02 "Liaisons internes par les transports publics").

Service cantonal des transports et de l'énergie : coordination avec la desserte régionale (mise à profit des synergies potentielles, calage de l'offre en fonction des contraintes de desserte de l'agglomération et de la région, ...).

Communauté Tarifaire Jurassienne (abonnement "Vagabond").

Fiche TP3 : adaptations ponctuelles en fonction des besoins scolaires.

Fiche TP8 : coordination avec le développement de la desserte ferroviaire régionale.

Fiche TI3 : mise à profit de l'évitement de Courroux comme itinéraire potentiel pour les transports publics.

Fiches AT1 à AT5 : localisation de l'habitat et des activités en fonction de la qualité de la desserte ; développement prioritairement dans les localités situées sur des axes de transport régionaux.

Fiche AT4 : adaptation progressive de la desserte en fonction du développement des zones d'activités (ZARD, extension Communance, Gare Sud).

Horizon, étapes et avancement

Court et moyen termes.

Réorganisation prévue de la desserte de l'Hôpital pour l'horaire de décembre 2004.

Porteur du projet

Agglomération et Canton.

Coûts indicatifs, financement

Agglomération. Participations cantonale/fédérale.

Participation de Courfaivre et Bassecourt au renforcement de la desserte vers Delémont.

Estimation des coûts non couverts (déficit d'exploitation)⁵ :

- variante optimale⁶ : augmentation des coûts non couverts de l'ordre de 2.1 mio CHF par an par rapport à l'offre actuelle,
- variante allégée A - desserte différenciée selon la population desservie⁷ : augmentation des coûts non couverts de l'ordre de 1.4 mio CHF par an par rapport à l'offre actuelle,
- variante allégée B - desserte minimale aux heures creuses⁸ : augmentation des coûts non couverts de l'ordre de 1.3 mio CHF par an par rapport à l'offre actuelle.

Efficacité attendue

Recours accru aux transports publics, en particulier pour la clientèle pendulaire et ferroviaire.

Optimisation des temps de parcours et de correspondances.

Augmentation sensible des relations offertes (correspondances entre toutes les lignes en gare de Delémont, prolongements sans transbordement vers les pôles d'activités).

Couverture améliorée du territoire, harmonisation du développement des transports publics et du développement territorial.

⁵ Evaluation sommaire, incluant la totalité de l'offre bus (y.c. Publicar) à l'intérieur du périmètre de l'agglomération (les prolongements régionaux ne sont pas inclus), et prenant pour hypothèse le maintien du taux de couverture moyen actuel (25%).

A noter que l'amélioration de l'offre sur le périmètre d'Agglomération a des implications, y compris financières, sur la desserte régionale hors Agglomération, qu'il s'agira de préciser et intégrer en temps voulu.

⁶ Sur l'ensemble des lignes : 3 paires de courses par heure en périodes de pointe, 2 paires de courses par heure en journée et le samedi.

⁷ Seulement 2 paires de courses par heure en périodes de pointe et 1 paire de courses par heure en journée et le samedi sur les lignes desservant Develier, Châtillon et Soyhières.

⁸ Sur l'ensemble des lignes : 3 paires de courses par heure en périodes de pointe, seulement 1 paire de courses par heure en journée et le samedi.

Fiche TP2 Desserte complémentaire "à la demande"

Objectif	<p>Garantir à la population une possibilité de se déplacer en transports publics en tout temps et sur l'ensemble du territoire.</p> <p>Compléter l'offre de transports publics régulière, ciblée sur la clientèle pendulaire, par une offre adaptée aux autres clientèles potentielles du transport public.</p>
Description	<p>Renforcement du service de transport à la demande (Publicar) :</p> <ul style="list-style-type: none">• extension du périmètre à l'ensemble de l'agglomération, voire au-delà,• horaires de service complémentaires à l'offre régulière, assurant une possibilité de transport du matin jusqu'en fin de soirée, sept jours sur sept,• horaire de service prolongé les vendredi et samedi soirs (service "pyjama") ; éventuellement, desserte à heure fixe sur les axes et périodes les plus fréquentés,• service porte à porte pour les personnes à mobilité restreinte ne pouvant se déplacer avec les lignes régulières mais ne nécessitant pas un équipement spécialisé. <p>Définition de standards à la fois suffisamment attrayants pour l'usager et financièrement supportables, concernant la disponibilité du service : territoire desservi, horaires de service, délais de réservation, choix de l'horaire de prise en charge, choix des lieux de prise en charge et de dépose, choix de l'itinéraire, taux de non prise en charge, ...</p>
Interactions et coordinations	<p>Plan Directeur Cantonal (fiche 2.02 "Liaisons internes par les transports publics").</p> <p>Service cantonal des transports et de l'énergie : coordination avec la desserte régionale (extension éventuelle de la desserte complémentaire à d'autres communes de la région: Haut-Plateau, Val Terbi).</p> <p>Communauté Tarifaire Jurassienne (abonnement "Vagabond").</p> <p>Fiche TP1 : non concurrence avec la desserte régulière.</p> <p>Fiches AT1 à AT5 : localisation de l'habitat et des activités en fonction de la qualité de la desserte ; développement prioritairement dans les localités situées sur des axes de transport régionaux.</p>
Horizon, étapes et avancement	<p>Court terme (simultanément à la mise en place de la nouvelle desserte régulière).</p>
Porteur du projet	<p>Agglomération.</p>
Coûts indicatifs, financement	<p>Agglomération. Participations cantonale/fédérale.</p>
Efficacité attendue	<p>Recours accru aux transports publics.</p> <p>Disponibilité et proximité du transport public : mise à disposition de solutions de mobilité adaptées à la diversité des besoins de déplacements et des clientèles.</p> <p>Diminution de la dépendance à la voiture, alternative à l'achat de la 2^{ème} voiture.</p> <p>Solution de mobilité pour les personnes et ménages sans voiture.</p> <p>Sociabilisation des personnes à mobilité restreinte.</p> <p>Prévention des accidents (service "pyjama").</p>

Fiche TP3 Transports scolaires

Objectif	<p>Privilégier en priorité une utilisation de l'offre de transports publics ainsi que le développement de circuits Pédibus et Vélobus.</p> <p>Limiter les besoins en desserte scolaire spécifique.</p> <p>Maintenir un service attractif pour tous et concilier les besoins des clientèles des deux types de transport en termes d'horaires, d'itinéraires et arrêts, de confort.</p>
Description	<p>Ajustement des services de transports scolaires spécifiques en fonction :</p> <ul style="list-style-type: none">• des besoins scolaires susceptibles d'être pris en charge par les transports publics, moyennant d'éventuelles adaptations ponctuelles de ceux-ci (itinéraire, horaires, capacité, ...) et une sensibilisation des élèves et des usagers des transports publics amenés à cohabiter,• des déplacements scolaires susceptibles d'être pris en charge dans le cadre de circuits Pédibus et Vélobus.
Interactions et coordinations	<p>Service cantonal de l'enseignement : adaptation des horaires scolaires en fonction des gains potentiels au niveau du transport des élèves (horaires des transports publics conditionnés par les correspondances ferroviaires, optimisation des circuits Pédibus et Vélobus).</p> <p>Communauté Tarifaire Jurassienne (abonnement "Vagabond").</p> <p>Plan Directeur Cantonal (fiches 2.02 "Liaisons internes par les transports publics" et 1.09.1 "Equipements scolaires et sportifs").</p> <p>Fiches TP1 et TP6 : adaptations ponctuelles en fonction des besoins scolaires.</p> <p>Fiche MD5 : développement du Pédibus/Vélobus.</p> <p>Fiche AT5 : développement résidentiel à proximité raisonnable des équipements scolaires.</p>
Horizon, étapes et avancement	<p>Court terme.</p> <p>Etude en cours (Services cantonaux et Car Postal) visant à évaluer les possibilités d'optimisation des transports scolaires.</p>
Porteur du projet	<p>Canton - Service des transports et de l'énergie.</p>
Coûts indicatifs, financement	<p>Economies globales au niveau des coûts des transports publics et scolaires.</p>
Efficacité attendue	<p>Optimisation de la rentabilité des transports publics, diminution des coûts du transport scolaire.</p> <p>Recours accru au vélo et à la marche pour les déplacements scolaires.</p> <p>Souplesse de déplacement pour les élèves (déplacements en dehors des heures de service du transport scolaire).</p>

Fiche TP4 Structures et organisation

Objectif	Disposer, au niveau de l'agglomération, d'une structure intercommunale à même d'assurer la planification, le financement, la mise en oeuvre et la promotion du développement des transports publics d'agglomération.
Description	<p>Création d'une "Autorité organisatrice" des transports publics d'agglomération et définition de son cahier des charges : planification de l'offre, gestion du financement et des investissements, contrats de prestation avec les opérateurs, suivi de la mise en oeuvre, promotion, politique tarifaire, etc.</p> <p><i>Compte tenu de la forte imbrication de la desserte d'agglomération avec la desserte régionale, une délégation de cette tâche intercommunale auprès du Canton (Service des transports et de l'énergie) peut être une option intéressante (contrepartie à définir).</i></p> <p><i>Une autre variante pourrait être d'intégrer cette tâche au sein d'une structure intercommunale en charge de l'ensemble des questions de déplacements (tous modes) et d'aménagement du territoire à l'échelle de l'Agglomération.</i></p>
Interactions et coordinations	<p>Fiches TP1 à TP8.</p> <p>Service cantonal des transports et de l'énergie : coordination avec la desserte régionale.</p> <p>Communauté Tarifaire Jurassienne (abonnement "Vagabond").</p> <p>Service cantonal de l'enseignement : coordination avec les transports scolaires.</p> <p>Communes : mise en valeur des secteurs situés à proximité des arrêts de transports publics.</p> <p>Fiches AT1 à AT6 : harmonisation du développement des transports publics et du développement territorial.</p>
Horizon, étapes et avancement	Court terme (structure à constituer pour la mise en oeuvre du Plan régional des transports).
Porteur du projet	Agglomération.
Coûts indicatifs, financement	Agglomération.
Efficacité attendue	<p>Cohérence et efficacité des actions en matière de transports publics.</p> <p>Harmonisation du développement des transports publics et du développement territorial.</p> <p>Visibilité de l'action en faveur des transports publics.</p> <p>Renforcement de l'identité de l'agglomération.</p>

Fiche TP5 Pôle d'échange de la gare de Delémont

Objectif	<p>Organiser et aménager le pôle d'échange de la gare de Delémont en fonction de son rôle majeur au coeur du système de transports publics de l'agglomération et de la région.</p> <p>Améliorer le confort et la sécurité des échanges.</p> <p>Renforcer l'intégration du pôle d'échange dans le tissu urbain et les réseaux de cheminements.</p>
Description	<p>Valoriser et compléter l'aménagement de la place de la Gare (en cours de réalisation), dans le sens des orientations préconisées ci-après :</p> <ul style="list-style-type: none">• à la gare, localisation des arrêts de bus dans l'optique :<ul style="list-style-type: none">- d'une optimisation du parcours des bus (suppression des détours inutiles pour les usagers, parcours direct pour les lignes poursuivant au-delà de la gare),- d'une proximité optimale du souterrain d'accès aux quais CFF,- d'une capacité d'accueil suffisante des arrêts (arrivée simultanée de nombreuses lignes).• amélioration des conditions de circulation des bus à l'approche et aux abords de la gare (diminution des interférences avec le trafic et le stationnement, priorités aux carrefours, ...).• amélioration du confort et de la sécurité des arrêts de bus, ainsi que des cheminements entre les arrêts et la gare (traversées piétonnes, priorité des piétons sur le trafic, aménagements adaptés aux personnes à mobilité réduite, confort et équipement des arrêts, etc.).• facilitation de l'orientation des usagers dans le pôle d'échange : accès aux arrêts de bus côté Nord et Sud de la gare, plans de réseau et horaires, billettique, ...• adaptation de la gare routière (terminus de lignes) en fonction de l'augmentation prévisible de l'offre.• identification et traitement systématique des points noirs sur les principaux cheminements piétons et cyclables empruntés pour l'accès à la gare.• parcs à vélos protégés et sécurisés à proximité des entrées Nord et Sud du souterrain CFF, services à l'attention des cyclistes (location, information, réparation, ...).
Interactions et coordinations	<p>Ville de Delémont : coordination des interventions aux abords de la gare.</p> <p>Service cantonal des transports et de l'énergie.</p> <p>Fiche TP1 : lignes de bus desservant la gare.</p> <p>Fiche TP7 : matérialisation de l'image des transports publics, promotion des réalisations.</p> <p>Fiche AT1 : renforcement de Delémont comme centre régional ; localisation des activités fortement génératrices de déplacements et/ou à fort rayonnement régional à proximité du pôle transports de la gare.</p>
Horizon, étapes et avancement	<p>Court terme.</p>
Porteur du projet	<p>Ville de Delémont.</p>
Efficacité attendue	<p>Recours accru aux transports publics.</p> <p>Renforcement de l'intermodalité.</p> <p>Diminution des temps d'accès et de transbordement.</p> <p>Amélioration de la vitesse commerciale.</p> <p>Amélioration de la sécurité des usagers des transports publics.</p>

Fiche TP6 Arrêts de transports publics

Objectif	<p>Améliorer le confort et la sécurité des usagers des transports publics aux arrêts.</p> <p>Renforcer l'intégration des arrêts de transports publics dans le tissu urbain et les réseaux de cheminements.</p>
Description	<p>Optimisation de la position des arrêts de transports publics, en fonction du bassin de population desservi, de la proximité des grands générateurs de déplacements, des cheminements piétons naturels, de la qualité des espaces alentours, etc.</p> <p>Identification et traitement systématique des points noirs sur les principaux cheminements empruntés pour l'accès aux arrêts de transports publics (à l'origine et à destination).</p> <p>Adoption de standards communs pour l'équipement de l'ensemble des arrêts de transports publics de l'agglomération, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none">• signalétique, plan de réseau et horaire,• banc, protection contre les intempéries,• gabarits et aménagement des trottoirs à l'arrêt (prise en compte des poussettes, des personnes à mobilité réduite, ...),• traversées piétonnes sécurisées, modération des vitesses du trafic à proximité des arrêts,• parcs à vélos protégés et sécurisés dans les principaux arrêts de transports publics (gares, centres de localités, terminus, arrêts desservant un vaste secteur résidentiel, ...),• éclairage nocturne.
Interactions et coordinations	<p>Communes : mise en valeur des secteurs situés à proximité des arrêts de transports publics.</p> <p>Mise à profit des travaux de voirie locaux.</p> <p>Fiche T11 : modération du trafic, valorisation des espaces publics.</p> <p>Fiches TP1 et TP3 : localisation des arrêts, adaptations ponctuelles en fonction des besoins scolaires.</p> <p>Fiche TP7 : matérialisation de l'image des transports publics, promotion des réalisations.</p> <p>Fiche MD3 : parcs à vélos aux arrêts.</p>
Horizon, étapes et avancement	Court-moyen terme
Porteur du projet	Agglomération
Coûts indicatifs, financement	Communes.
Efficacité attendue	<p>Recours accru aux transports publics.</p> <p>Amélioration de la sécurité des usagers des transports publics.</p> <p>Diminution des temps d'accès aux transports publics.</p> <p>Amélioration de la vitesse commerciale (accès aux véhicules facilité).</p> <p>Renforcement de l'identité des transports publics.</p>

Fiche TP7 Promotion des transports publics

Objectif	<p>Encourager le recours aux transports publics par une communication accrue sur son attrait et sur les possibilités offertes.</p> <p>Exploiter le développement des transports publics comme symbole de l'Agglomération en voie de constitution.</p>
Description	<p>Information régulière concernant les réalisations, campagnes de promotion ciblées.</p> <p>Création d'une identité forte des transports publics de l'agglomération (logo-slogan, plan de réseau et horaires, mobilier et équipement des arrêts, matériel roulant, etc.).</p> <p>Développement de produits tarifaires à l'échelle de l'agglomération.</p> <p>Actions auprès des entreprises et administrations en vue de promouvoir l'utilisation des transports publics, par exemple : plans de mobilité, abonnement TP à conditions préférentielles en échange du renoncement à une place de parc, souplesse des horaires de travail (prise en compte des contraintes des horaires de transports publics), ...</p>
Interactions et coordinations	Fiches TP1 à TP6, TP8 : valorisation des réalisations.
Horizon, étapes et avancement	Court-moyen terme.
Porteur du projet	Agglomération.
Coûts indicatifs, financement	Agglomération.
Efficacité attendue	<p>Recours accru aux transports publics.</p> <p>Visibilité de l'action en faveur des transports publics.</p> <p>Renforcement de l'identité de l'agglomération.</p>

Fiche TP8 Desserte ferroviaire régionale

Objectif	Améliorer la desserte sur le couloir Delémont - Bassecourt, qui constitue le second couloir de l'agglomération en termes de flux de déplacements, en exploitant les potentialités de l'infrastructure ferroviaire.
Description	Examiner la création d'un nouveau point d'arrêt CFF pour la desserte de la zone industrielle de la Communance (et de l'Ecole professionnelle). Appuyer les efforts en vue d'une fréquence accrue des trains régionaux. Examiner l'intérêt et la faisabilité d'une localisation plus centrale de l'arrêt CFF de Courfaivre. Examiner l'intérêt et la faisabilité d'un prolongement du train CFF régional jusqu'à la ZARD.
Interactions et coordinations	Plan Directeur Cantonal (fiche 2.01 "Liaisons extérieures par les transports publics"). ZI Communance : optimisation de la localisation de l'arrêt CFF et des cheminements d'accès, en tenant compte de l'extension prévisible de la zone vers le Sud-Ouest. Ecole professionnelle : aménagement d'un cheminement attrayant depuis le futur arrêt CFF. CFF : évaluation des éventuels impacts d'un arrêt supplémentaire sur l'horaire CFF ; évaluation des travaux d'infrastructure nécessaires pour l'augmentation des fréquences de desserte. CFF-CJ : prise en compte de l'éventualité d'un prolongement de la ligne des CJ de Glovelier à Delémont. Fiche TP1 : adaptation de l'offre bus en fonction de l'évolution de la desserte ferroviaire régionale. Fiches AT2 et AT4 : localisation des activités en fonction de la qualité de la desserte ; développement prioritairement sur des axes de transport régionaux.
Horizon, étapes et avancement	Arrêt ZI Communance / Ecole professionnelle : court terme. Fréquence renforcée : moyen terme. Arrêt ZARD : moyen-long terme.
Porteur du projet	Canton - Service des transports et de l'énergie.
Efficacité attendue	Recours accru au chemin de fer. Fréquence renforcée : amélioration de l'attrait du chemin de fer, possibilités de correspondances plus étendues en gare de Delémont. Arrêts nouveau/déplacé : Accessibilité améliorée de la zone industrielle de la Communance et de l'Ecole professionnelle, couverture améliorée du territoire. Gains de temps de parcours par rapport à la ligne de bus complémentaire préconisée à court terme.

Fiche T11 Réorganisation du réseau régional et modération des traversées de localités

Objectif	<p>Inciter le trafic à se reporter sur les nouvelles infrastructures routières principales (A16, H18). Tirer parti de ces nouvelles infrastructures pour réorganiser le réseau routier intercommunal et régional.</p> <p>Sur les traversées de localité délestées, requalifier l'espace public et améliorer le confort et la sécurité des piétons, cyclistes et usagers des transports publics.</p> <p>Maintenir des conditions de circulation performantes et confortables pour les véhicules de transports publics.</p>
Description	<p>Réaménagement des traversées de localités, en tenant compte des principes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none">• en localité, principes d'aménagement privilégiant la cohabitation des usagers et des fonctions (mixité des espaces publics, zone 30, ...), ainsi qu'une adaptation naturelle du comportement des automobilistes (matérialisation des "portes" en entrée de localité et des espaces de transition, mise en évidence des lieux de forte sociabilité, ...),• lorsque des éléments de modération physique s'avèrent indispensables, préférer la modération "horizontale" (décrochements, rétrécissements) à la modération "verticale" (seuils de ralentissement), en particulier sur les itinéraires régulièrement empruntés par les lignes de bus et le Publicar,• tenir compte de la dimension nocturne des aménagements (éclairage fort des zones sensibles, lisibilité nocturne du message de modération, ...). <p>Au fur et à mesure des opportunités, adaptation de l'aménagement des tronçons routiers régionaux/intercommunaux dont la fonction sera devenue plus locale (gabarits, vitesses autorisées, gestion des carrefours, signalisation et marquages, ...).</p>
Interactions et coordinations	<p>Programmation des interventions en fonction des échéances de l'A16 et de la H18.</p> <p>Plan Directeur Cantonal (fiches 2.04 "Route nationale A16" et 2.05 "H18 Delémont - Bâle").</p> <p>Ville de Delémont : Plan directeur de modération de la circulation.</p> <p>Agglomération et services communaux : coordination des interventions.</p> <p>Fiches T12 et T13 : harmonisation des principes de modération.</p> <p>Fiche MD2 : valorisation des mobilités douces en localité.</p> <p>Fiches TP1 et TP6 : prise en compte des transports publics au niveau des aménagements.</p> <p>Fiche AT4 : localisation des activités génératrices de trafic lourd à proximité des grandes infrastructures routières.</p>
Horizon, étapes et avancement	<p>Court, moyen et long terme.</p> <p>Mise en service A16 : été 2005 jusqu'à Delémont-Est, 2014 jusqu'à Moutier.</p> <p>H18 : avant projet et EIE en cours d'étude.</p>
Porteur du projet	<p>Agglomération.</p>
Coûts indicatifs, financement	<p>Routes cantonales et régionales : participation cantonale au financement.</p>
Efficacité attendue	<p>Report du trafic non local sur les grandes infrastructures routières.</p> <p>Amélioration sensible de la qualité des espaces publics et de la sécurité dans les localités.</p> <p>Réduction des nuisances pour les riverains.</p> <p>Valorisation des modes doux pour les déplacements locaux.</p>

Fiche T12 RDU Est et requalification de l'axe existant

Objectif	Diminuer les nuisances et la pression du trafic pour les riverains sur l'entrée Nord-Est de Delémont (route nationale Delémont - Laufen - Bâle).
Description	Aménagement d'un nouveau tronçon routier principal ("RDU Est") longeant les voies ferrées entre le carrefour route de Bâle / route de Bellerive et le carrefour route de Moutier / rue A. Quiquerez (longueur environ 600 m). Redéfinition et mise en valeur des portes d'entrée Est de Delémont. Requalification et modération de la rue Auguste-Quiquerez.
Interactions et coordinations	Projet de grand évitement Est (H18) : la RDU Est constitue une alternative au tronçon route de Courroux - route de Bâle du grand évitement Est (dont l'opportunité est à évaluer pour le plus long terme). Cf. Plan Directeur Cantonal (fiche 2.05 "H18 Delémont - Bâle"). Office fédéral des routes : planification, financement. Ville de Delémont : Plan directeur de modération de la circulation. Fiches T11 et T13 : harmonisation des principes de modération. Fiche MD1 : coordination avec le développement des liaisons cyclables d'agglomération.
Horizon, étapes et avancement	Moyen terme. Projet de RDU Est à étudier (faisabilité, impacts).
Porteur du projet	Canton - Service des ponts et chaussées.
Coûts indicatifs, financement	Financement fédéral et cantonal.
Efficacité attendue	Amélioration sensible de la qualité des espaces publics et de la sécurité sur l'axe existant. Réduction des nuisances pour les riverains. Regroupement et possibilité d'assainissement commun des nuisances des grandes infrastructures de transport (route nationale et voie ferrée).

Fiche T13 Evitement de Courroux (1^{ère} étape H18) et requalification de sa traversée

Objectif	Diminuer les nuisances et la pression du trafic en traversée de Courroux (route cantonale Delémont - Val Terbi). Améliorer l'accès du Val Terbi à l'A16 et à la ZARD.
Description	Réalisation de l'évitement Sud-Est de Courroux (première étape du projet H18, entre la jonction A16 "Delémont-Est" et la route Courroux - Vicques). Modération du trafic sur la route cantonale en traversée de Courroux.
Interactions et coordinations	Plan Directeur Cantonal (fiche 2.05 "H18 Delémont - Bâle"). Desserte routière de la ZARD. Fiches T11 et T12 : harmonisation des principes de modération. Fiche MD1 : coordination avec le développement des liaisons cyclables d'agglomération. Fiche MD2 : valorisation des mobilités douces en localité. Fiches TP1 et TP6 : prise en compte des transports publics. Fiche AT4 : localisation des activités génératrices de trafic lourd à proximité des grandes infrastructures routières ; coordination avec le réseau d'accès à la future ZARD.
Horizon, étapes et avancement	Moyen terme. H18 : avant projet et EIE en cours d'étude.
Porteur du projet	Canton - Service des ponts et chaussées.
Coûts indicatifs, financement	Financement fédéral et cantonal de la H18.
Efficacité attendue	Amélioration sensible de la qualité des espaces publics et de la sécurité en traversée de Courroux. Réduction des nuisances pour les riverains. Amélioration de l'accès routier à la ZARD et à l'A16 depuis le Val Terbi. Report sur l'A16 du trafic entre le Val Terbi et l'Ouest de Delémont.

Fiche T14 Stationnement à Delémont

Objectif

Inciter à une utilisation préférentielle des transports publics et des mobilités douces pour les déplacements pendulaires.

Inciter à une utilisation préférentielle des mobilités douces pour les déplacements courts.

Améliorer l'accessibilité du centre-ville pour les clients/visiteurs et les professionnels.

Réduire la pression du trafic et du stationnement en particulier dans le centre-ville et en Vieille Ville.

Limiter les nuisances du trafic d'accès aux installations de stationnement.

Améliorer la lisibilité de la politique de stationnement pour les usagers, faciliter l'orientation vers les installations de stationnement adéquates.

Description

Transfert progressif du stationnement public sur rue du centre-ville, vers des installations de stationnement publiques en bordure du centre. Valorisation prioritaire des parkings existants (p. ex. projets Jardinière et Etang).

Développement de l'offre de stationnement (P+Rail) en gare de Delémont (en veillant toutefois à l'adoption d'une tarification ne prélevant pas l'offre de rabattement bus).

Hors des quartiers exclusivement résidentiels, limitation systématique de la durée de stationnement autorisée moyennant, au besoin, l'extension du système de macarons accordant un droit de stationnement prolongé aux habitants et autres ayants droits (Cf. Vieille Ville).

Harmonisation des tarifs et durées de stationnement : tarifs plus élevés et durées autorisées plus brèves pour le stationnement sur rue et pour les parkings plus centraux.

Adoption d'une tarification incitative : généralisation du stationnement payant dans le centre, tarif des parkings du centre-ville supérieur au tarif d'un trajet en transports publics,

Action auprès des entreprises et administrations publiques, par exemple : plans de mobilité, mise à disposition parcimonieuse des places de parc, tarif de location des places sensiblement supérieur à celui d'un abonnement TP, promotion active des transports publics et des modes doux, ...

Signalisation des itinéraires menant aux parkings les plus proches, depuis le réseau routier principal.

Localisation des nouvelles installations de stationnement à bonne proximité du réseau routier principal.

Prise en compte des améliorations attendues de la desserte en transports publics et des mobilités douces au niveau des normes de stationnement applicables aux nouvelles constructions.

Révision du règlement communal sur les places de stationnement, dans le sens des mesures décrites ci-dessus.

Interactions et coordinations

Plan directeur communal de Delémont.

Fiches TP1 et TP2 : prise en compte du fort impact de la politique de stationnement sur la fréquentation des transports publics.

Fiche MD2 : développement de cheminements piétons confortables et sécurisés entre les installations de stationnement et le centre-ville.

Fiches MD4 et TP7 : promotion des transports publics et des modes doux.

Fiche AT1 : attrait du centre de Delémont comme lieu de localisation préférentielle des activités fortement génératrices de déplacements et/ou à fort rayonnement régional.

Horizon, étapes et avancement	Court-moyen terme.
Porteur du projet	Ville de Delémont.
Coûts indicatifs, financement	Financement partiel des investissements par le biais des recettes et du contrôle.
Efficacité attendue	Valorisation des transports publics et des modes doux. Amélioration de l'accessibilité pour les visiteurs/clients, les professionnels et les résidents. Atténuation des pointes de trafic. Réduction des nuisances (bruit, pollution, ...). Valorisation des espaces publics urbains, diminution de l'espace consommé par le stationnement.

Fiche AT1 Centre régional (Ville de Delémont)

Objectif	<p>Renforcer le rôle de Delémont comme centre régional et tirer profit de l'excellente accessibilité du centre-gare :</p> <ul style="list-style-type: none">• par la localisation concentrée des activités fortement génératrices de déplacements en général (pendulaires, visiteurs), et• par le maintien et la valorisation d'une offre diversifiée et attractive de commerces et de services en particulier, tout en profitant des complémentarités liées à l'implantation de commerces spécialisés (p. ex. brico-bâti-loisirs) ou d'équipements de loisirs au Sud de la gare. <p>Renforcer les liens et les complémentarités entre le centre-gare et la Vieille Ville.</p>
Description	<p>Valorisation des friches urbaines au centre-gare pour l'implantation de nouvelles activités tertiaires (politique foncière, études de marché, études de faisabilité, etc.).</p> <p>Mise en oeuvre du plan de développement des zones du centre et de la Vieille Ville (Plan directeur communal), visant à renforcer l'axe centre-gare - Vieille Ville et intégrant les aspects commerciaux, le potentiel pour le développement d'activités, l'aménagement des espaces publics, le stationnement et les accès piétons et vélos.</p> <p>Contacts personnalisés avec les responsables des grands magasins en vue d'intégrer leurs besoins dans la planification générale et ainsi assurer le maintien des localisations dans le centre-ville (p.ex. : plate-forme "commerce de détail" ad hoc ou permanente avec les autorités et les gérants, contacts bilatéraux, etc.).</p>
Interactions et coordinations	<p>Plan Directeur Cantonal (fiches du chapitre 1 "Urbanisation").</p> <p>Fiche AT4 : localisation des activités administratives, services et commerces.</p> <p>Fiche TI4 : gestion du stationnement dans les zones commerçantes.</p> <p>DEE (Aménagement du territoire), DEC (Promotion économique).</p>
Horizon, étapes et avancement	<p>Court et moyen termes.</p> <p>Plan directeur de la Ville de Delémont.</p>
Porteur du projet	<p>Ville de Delémont, Agglomération.</p>
Efficacité attendue	<p>Eviter l'implantation de nouveaux centres commerciaux ou d'activités en périphérie, ayant pour conséquence une perte d'attractivité du centre de Delémont ("effet domino") et augmentant la dépendance à la voiture pour les déplacements.</p>

Fiche AT2 Centres villageois

A priori : Courroux, Courrendlin, Courtételle, Develier, Vicques.

Objectif	<p>Augmenter l'attractivité des centres communaux situés sur les axes de transports régionaux et disposant d'une offre de base en termes de commerces et services de proximité :</p> <ul style="list-style-type: none">• par la réhabilitation de l'habitat dans les centres de localités,• par l'aménagement de l'espace public comme espace de rencontre,• par le maintien des équipements, commerces et services de proximité.
Description	<p>Réhabilitation de l'habitat mixte et familial dans les maisons de village le long des axes routiers modérés, en promouvant l'initiative des investisseurs privés et publics (tirer parti de l'attrait du patrimoine ancien et du cadre villageois, etc.).</p> <p>Préservation voire élargissement de l'offre de commerces et de services de proximité par une politique publique active (services communaux, synergies public-privé).</p> <p>Elaboration de plans d'aménagement du centre pour assurer la coordination et la qualité des projets cantonaux (routes), communaux (places, équipements) et privés (habitat, activités), réappropriation des espaces routiers par les habitants, renforcement des échanges et de l'animation locale.</p> <p>Réservation des zones d'activités à l'artisanat et aux entreprises locales.</p>
Interactions et coordinations	<p>Plan Directeur Cantonal (fiches du chapitre 1 "Urbanisation")</p> <p>Fiche T11 : modération des traversées de localités.</p> <p>Fiche MD2 : aménagement de l'espace public en faveur des piétons et vélos.</p> <p>Fiche AT5 : localisation de l'habitat à proximité des centres et des arrêts TC.</p> <p>DEE (Aménagement du territoire, Ponts et chaussées).</p>
Horizon, étapes et avancement	<p>Court, moyen et long termes.</p> <p>Plans d'aménagement local et plans spéciaux communaux.</p>
Porteur du projet, financement	<p>Communes.</p>
Efficacité attendue	<p>Proposer une alternative à l'habitat dans des zones éloignées des centres et maintenir une offre commerciale et de services décentralisée pour limiter les déplacements en voiture et favoriser les mobilités douces.</p>

Fiche AT3 Noyaux villageois

A priori : Châtillon, Rossemaison, Soyhières, Vellerat.

Objectif	Maintenir et valoriser le cadre de vie et paysager dans les noyaux traditionnels des petites communes rurales en dehors des principaux axes de transports publics régionaux comme facteur d'attractivité pour les habitants et visiteurs de la région.
Description	<p>Préservation du bâti traditionnel en assurant une transition structurelle et esthétique appropriée par rapport aux nouveaux quartiers résidentiels à proximité (plans d'aménagement local).</p> <p>Valorisation du patrimoine traditionnel et agricole pour le tourisme régional et de proximité (activités culturelles, tourisme pédestre, etc.).</p> <p>Intégration du potentiel des noyaux villageois dans un concept régional du tourisme "doux" et du patrimoine.</p>
Interactions et coordinations	<p>Plan Directeur Cantonal (fiches du chapitre 1 "Urbanisation")</p> <p>Fiche MD1 : itinéraires cyclables d'agglomération.</p> <p>Fiche AT6 : valorisation du réseau des espaces verts pour la randonnée.</p> <p>DEC (Tourisme rural), DEE (Aménagement du territoire, Constructions).</p>
Horizon, étapes et avancement	Court, moyen et long termes.
Porteur du projet	Communes, Agglomération.
Efficacité attendue	<p>Valoriser le patrimoine bâti et paysager de la région.</p> <p>Contenir l'étalement urbain dans les communes les plus préservées et situées en dehors des axes de transports régionaux.</p>

Fiche AT4 Localisation des activités

Objectif	<p>Orienter la localisation des activités dans l'agglomération en fonction des impératifs de :</p> <ul style="list-style-type: none">• préservation de la vitalité économique des centres,• valorisation des infrastructures de transport,• limitation des nuisances pour la population,• mise à profit des potentialités et synergies des différentes zones d'activités existantes.
Description	<p>Evaluation de la pertinence des zones d'activités existantes par rapport aux nouvelles infrastructures routières récentes et projetées (RDU, A16, H18, modération du trafic, profil d'accessibilité des sites).</p> <p>Etablissement d'un concept de localisation des types d'activités en fonction de leur profil de mobilité, à l'échelle de l'agglomération (dans l'esprit du concept développé par la Ville de Delémont, Cf. zones AA-AB-AC). A priori :</p> <ul style="list-style-type: none">• localisation préférentielle des emplois dans les localités (plutôt que dans des zones spécialisées périphériques),• localisation des activités fortement génératrices de déplacements dans le centre régional,• localisation des activités nécessitant une implantation sur un site spécialisé dans les zones situées sur la ceinture Sud de Delémont/Courroux (Communance, Gare Sud, ZARD, Rondez, zone d'activités de Courroux),• réservation des autres zones d'activités communales à l'artisanat local et aux entreprises à vocation locale. <p>Création d'une structure centralisée, assurant les compétences professionnelles nécessaires (interlocuteur unique en charge de la représentation de l'Agglomération auprès des entreprises, de la mise en œuvre le concept de localisation des entreprises, de la promotion économique de l'Agglomération, de la centralisation et de la diffusion de l'information, etc.). Compte tenu des liens étroits avec la promotion économique cantonale, l'intérêt d'une délégation de certaines tâches cantonales au niveau de l'agglomération devrait être évalué.</p> <p>Mise en place d'une péréquation financière intercommunale à l'échelle de l'Agglomération pour la répartition des charges et retombées fiscales des zones d'activités intercommunales (à tester dans un premier temps dans le cadre du projet de la ZARD).</p>
Interactions et coordinations	<p>Plan Directeur Cantonal (fiches 1.06.1 "Zone d'activité régionale de Delémont", 1.07 "Zones d'activités communales et intercommunales" et 1.08 "Centres commerciaux")</p> <p>Fiches AT1 et AT2 : préservation de l'emploi dans les localités.</p> <p>DEE (Aménagement du territoire), DEC (Promotion économique).</p>
Horizon, étapes et avancement	<p>Court et moyen termes.</p> <p>Révision des plans d'aménagement local communaux.</p>
Porteur du projet	<p>Agglomération.</p>
Efficacité attendue	<p>Concentrer les emplois dans les zones bien desservies par les transports publics (profil d'accessibilité, profil d'entreprise).</p> <p>Limiter l'impact des zones d'activités sur la mobilité et sur la qualité de vie des habitants.</p> <p>Pérenniser la dynamique économique des centres de localités.</p>

Fiche AT5 Localisation de l'habitat

Objectifs	<p>Développer l'habitat en priorité sur les secteurs bien desservis par les transports publics et situés à proximité des centres et des équipements scolaires.</p> <p>Promouvoir le développement de quartiers légèrement densifiés de qualité et exploiter les droits à bâtir admis par les règlements communaux sur les constructions.</p> <p>Concerter les politiques communales en termes d'urbanisation à l'échelle de l'agglomération.</p>
Description	<p>Tenue d'un inventaire actualisé des zones légalisées libres et disponibles dans l'agglomération.</p> <p>Classification des zones à bâtir légalisées et potentielles en fonction du niveau de desserte par les transports publics et de la proximité aux centres et équipements scolaires (priorités de développement).</p> <p>Promotion du développement de l'habitat dans la Ville de Delémont et dans les secteurs proches, notamment à Courroux.</p> <p>Harmonisation des procédures d'autorisation et de la fiscalité liée à l'habitat. Mise en place d'une gestion centralisée professionnelle pour la promotion immobilière à l'échelle de l'agglomération, en vue de valoriser l'ensemble du potentiel régional. Evaluation de l'intérêt d'une délégation de certaines tâches cantonales au niveau de l'agglomération.</p>
Interactions et coordinations	<p>Plan Directeur Cantonal (fiches 1.05 "Dimensionnement des zones à bâtir destinées à l'habitat", 1.11 "Réhabilitation de l'habitat ancien" et 1.12 "Espaces publics").</p> <p>Fiche TP1 : périmètres desservis par les lignes régulières.</p> <p>Fiche AT2 : requalification de l'habitat dans les centres villageois.</p>
Horizon, étapes et avancement	<p>Court et moyen et long termes.</p>
Porteur du projet	<p>Agglomération.</p>
Efficacité attendue	<p>Orienter le développement résidentiel selon les principes du développement durable, dans une vision davantage régionale que communale pour limiter l'étalement urbain et limiter les déplacements motorisés.</p>

Fiche AT6 Coupures vertes

Objectif	<p>Préserver les caractéristiques paysagères du plateau de Delémont et l'identité spatiale des communes par des coupures vertes perpendiculaires aux axes de transport régionaux.</p> <p>Mettre en réseaux les espaces naturels et agricoles comme espace de loisirs et de détente pour les habitants, tout en assurant les besoins de la protection de la nature.</p>
Description	<p>Intégration des projets d'extension des zones à bâtir dans une conception régionale des espaces non bâtis (coupures vertes : espaces agricoles, milieux naturels, etc.) perpendiculaires aux axes de desserte par les lignes de bus (éviter "une ville linéaire").</p> <p>Valorisation des espaces verts pour les habitants et visiteurs de la région par un réseaux de mobilités douces (détente, loisirs), ainsi que la faune et la flore (réseaux biologiques et agri-environnementaux).</p> <p>Prise en compte des objectifs de préservation des coupures vertes au niveau des projets routiers.</p>
Interactions et coordinations	<p>Plan Directeur Cantonal (fiches 3.01 "Espace rural" et 3.19 "Réseaux écologiques et corridors faunistiques").</p> <p>Fiche MD1 : itinéraires cyclables d'agglomération.</p> <p>Fiche TI3 : insertion de la H18.</p> <p>Fiche AT5 : localisation de l'habitat à proximité des transports publics.</p>
Horizon, étapes et avancement	<p>Court, moyen et long terme.</p> <p>Révision des plans d'aménagement local communaux.</p>
Porteur du projet	<p>Agglomération.</p>
Efficacité attendue	<p>Eviter un étalement urbain "amorphe" le long des axes de transports.</p> <p>Valoriser l'espace non bâti en termes de loisirs et de protection de la nature.</p>

D.3 Investissements en matière de transports

D.3.1 Mobilités douces

Réseau cyclable d'agglomération (itinéraires intercommunaux) : aménagement et jalonnement.

Réseaux doux dans les localités (maillage fin) : aménagement et jalonnement.

Parcs à vélos au pied des immeubles d'habitation et dans les principaux lieux de destination privé (commerces, services, emplois, zones industrielles, ...).

Parcs à vélos dans les principaux lieux de destination publics (établissements d'enseignement, administrations, arrêts importants de transports publics, ...).

Signalisation des "arrêts pédibus/vélobus".

D.3.2 Transports publics

Matériel roulant supplémentaire (lignes régulières et desserte à la demande).

Gare de Delémont :

- équipements : signalétique, billétique, abri bus, vélo-station,
- aménagements : amélioration des conditions de circulation des bus, capacité d'accueil de la gare routière, confort et sécurité des cheminements piétons et cyclables.

Arrêts de bus :

- équipements : signalétique, billétique, abris bus, parcs à vélos,
- aménagements: trottoirs/quais, sécurisation des traversées piétonnes, éclairage nocturne, cheminements (piétons et cyclables) d'accès aux arrêts.

Déplacement de l'arrêt CFF de Courfaivre.

Aménagement de nouveaux points d'arrêt CFF à la Communance et à la ZARD.

D.3.3 Transports individuels motorisés

Réaménagement des traversées de localités (aménagement des espaces publics, modération, éclairage nocturne, ...).

Aménagement de la RDU Est.

Requalification et modération de la rue Auguste-Quiquerez à Delémont.

H18 - évitement Sud-Est de Courroux.

Installations de gestion du stationnement à Delémont (bornes de paiement, panneaux d'information).

Jalonnement des itinéraires d'accès aux parkings dans Delémont depuis le réseau routier principal.

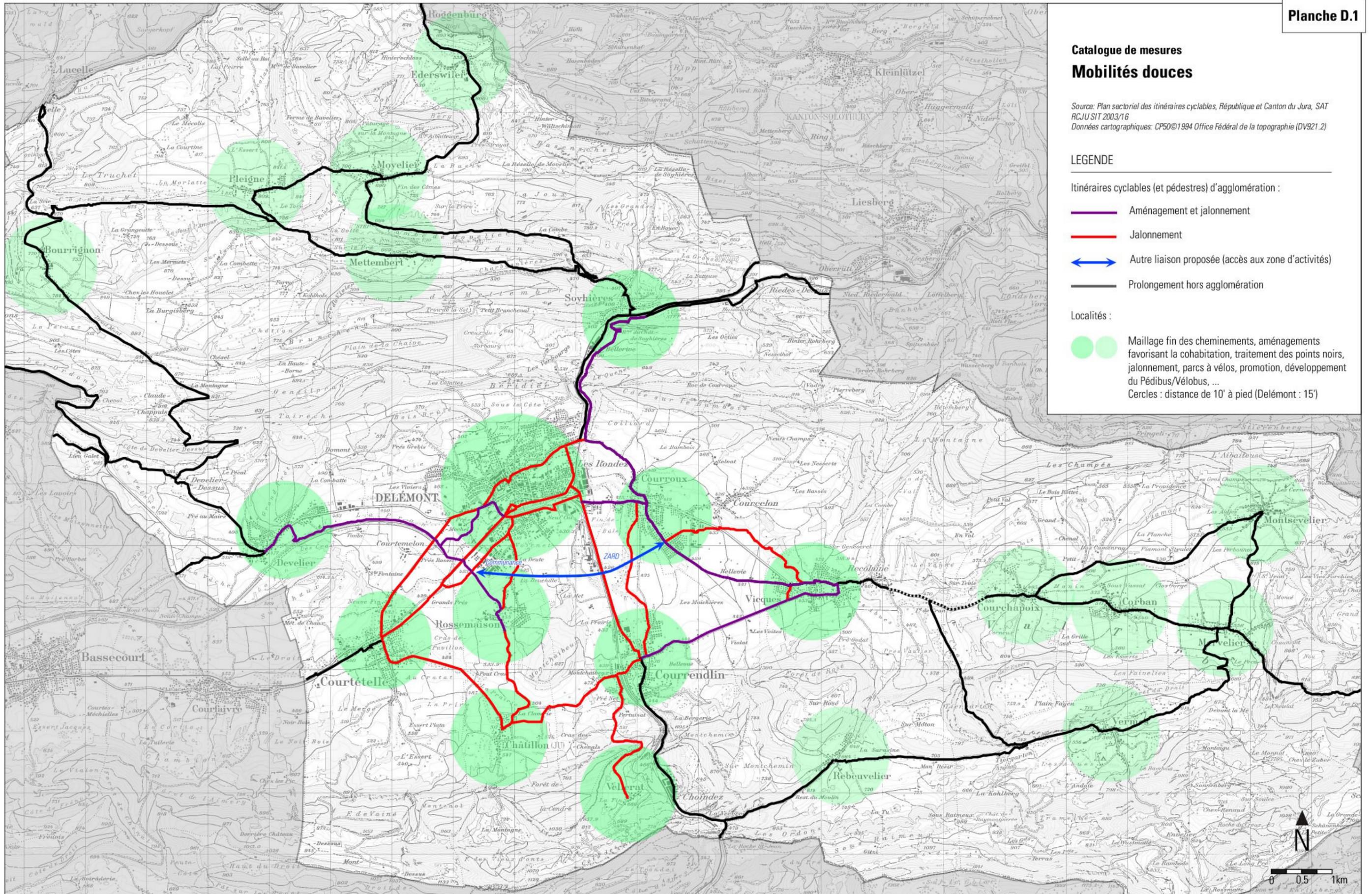
Catalogue de mesures
Mobilités douces

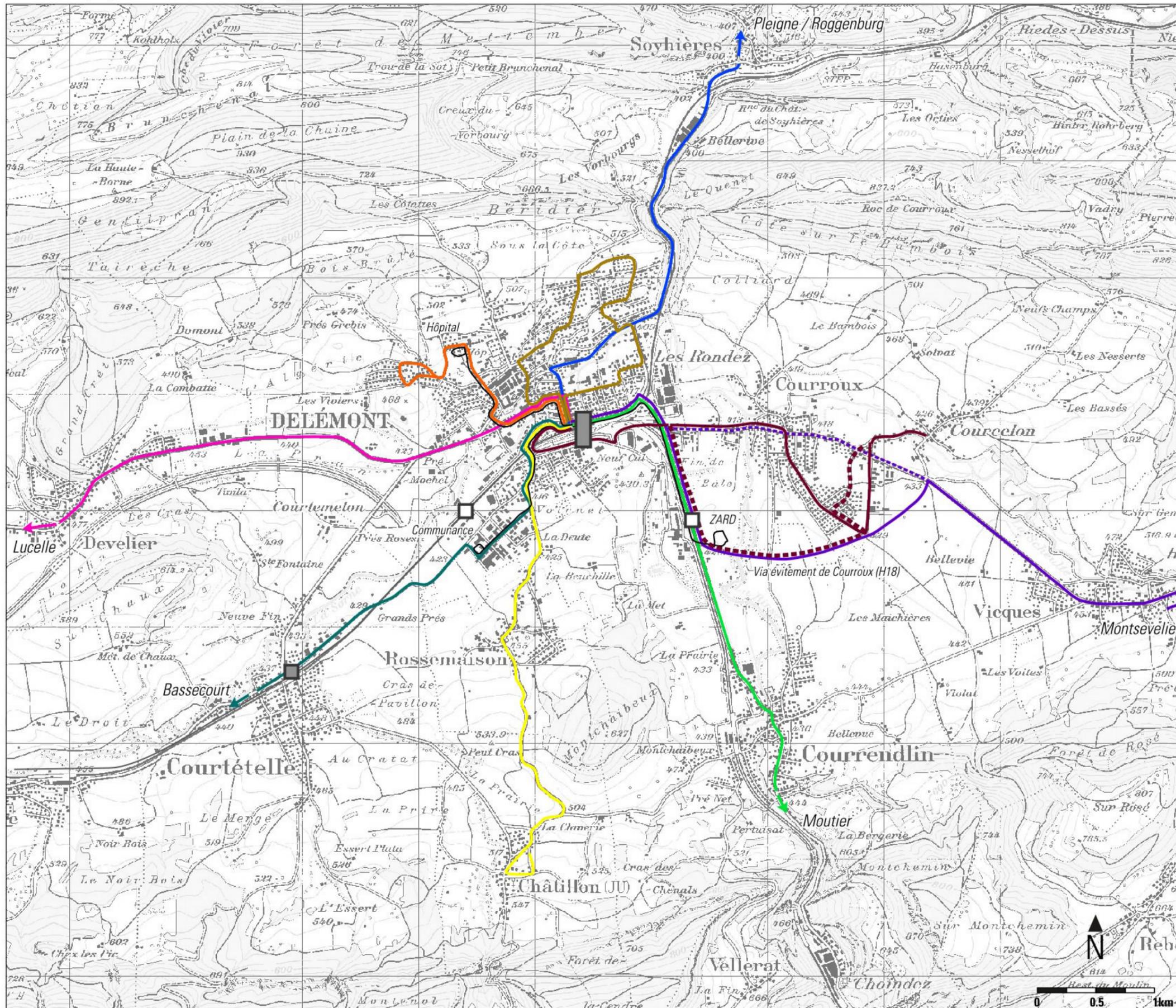
Source: Plan sectoriel des itinéraires cyclables, République et Canton du Jura, SAT RCJU SIT 2003/16
Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la topographie (DV921.2)

LEGENDE

- Itinéraires cyclables (et pédestres) d'agglomération :
- Aménagement et jalonnement
 - Jalonnement
 - ↔ Autre liaison proposée (accès aux zone d'activités)
 - Prolongement hors agglomération

- Localités :
- Maillage fin des cheminements, aménagements favorisant la cohabitation, traitement des points noirs, jalonnement, parcs à vélos, promotion, développement du Pédibus/Vélobus, ...
 - Cercles : distance de 10' à pied (Delémont : 15')





**Catalogue de mesures
Transports publics**

Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la Topographie (DV921.2)

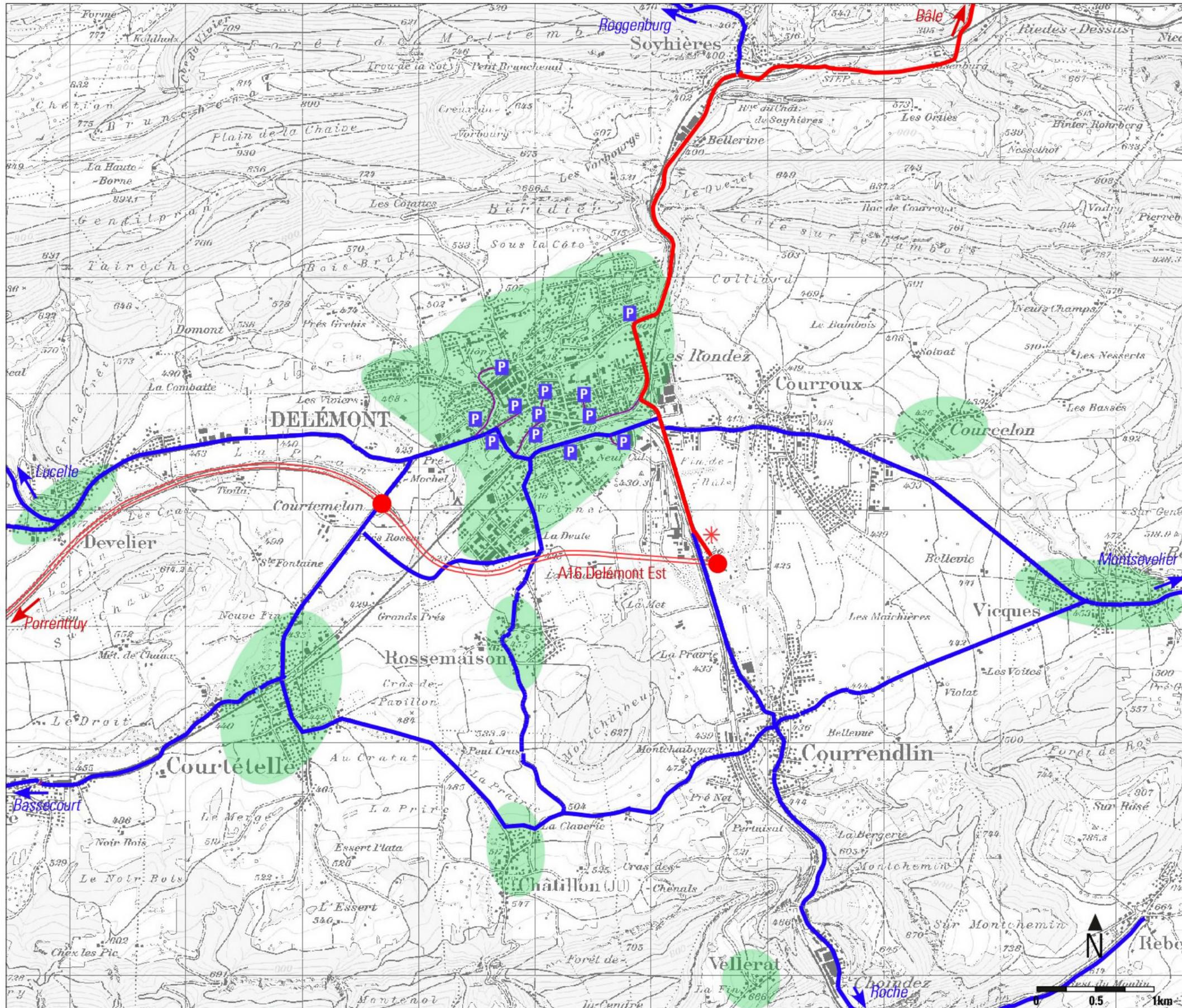
LEGENDE

- Voie CFF et gare
- Nouveau point d'arrêt ferroviaire à envisager
- Réseau d'agglomération**
- Vicques - Gare (- Commune/Hôpital)
Sous-variante par Courroux
- Courrendlin - Gare (- Hôpital/Commune)
- Develier - Gare (- Commune/ZARD)
- Soyières - Gare (- Commune/ZARD)
- Courtételle - Gare (- ZARD/Hôpital)
- Châtillon - Gare (- Hôpital/ZARD)
- Courcelon - Gare Sud - Gare (- Hôpital)
Sous-variante par la ZARD
- Gare - Mexique - Vorbourg - Gare (- Commune/ZARD)
- Etang - Hôpital - Gare (- Commune/ZARD)
- Prolongement occasionnel de l'une ou l'autre des lignes
en direction de la Commune, la ZARD ou l'Hôpital
(liaisons diamétrales)
- Non illustré Desserte complémentaire à la demande (Publicar)
sur l'ensemble de l'agglomération

*Itinéraires illustrés : proposition de principe "à terme", le tracé exact
et les étapes intermédiaires sont à préciser ultérieurement*

*Prolongements des lignes à la ZARD, la Commune et à l'Hôpital
(diamétrales) : combinaisons à préciser ultérieurement*

*Ligne Delémont - Vicques : les deux variantes d'itinéraire offrent
un temps de parcours similaire*



Catalogue de mesures

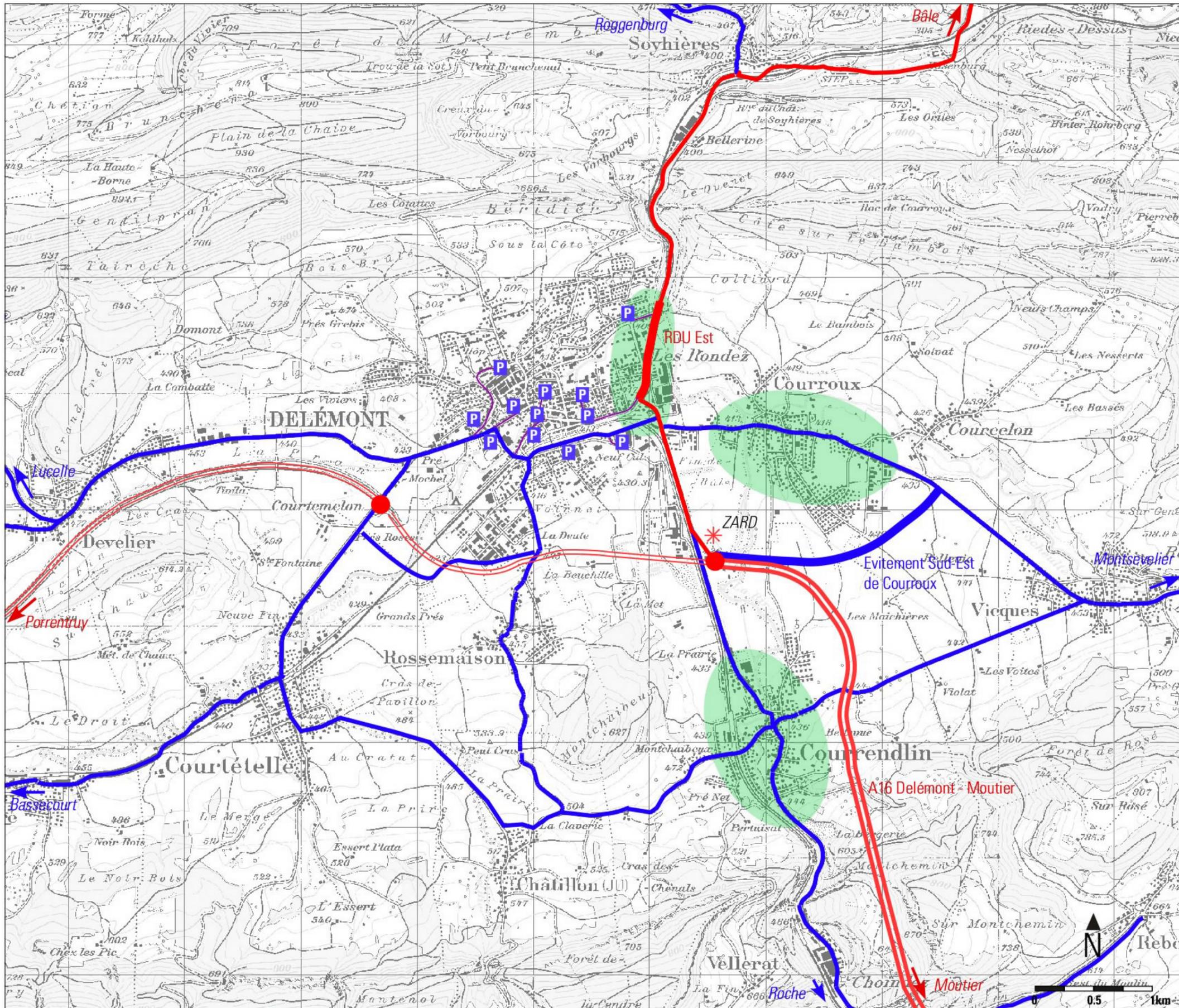
Transports individuels motorisés
Court terme

Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la Topographie (DV921.2)

LEGENDE

-   Echangeur / Aire de ravitaillement
-  Réseau autoroutier/national
-  Réseau à fonction intercommunale/régionale : adaptation de l'aménagement des tronçons dont la fonction devient plus locale
-  Réaménagement des traversées de localité, modulation du trafic, requalification de l'espace public
-  Parkings principaux et réseau d'accès

Projets routiers : tracé indicatif



Catalogue de mesures

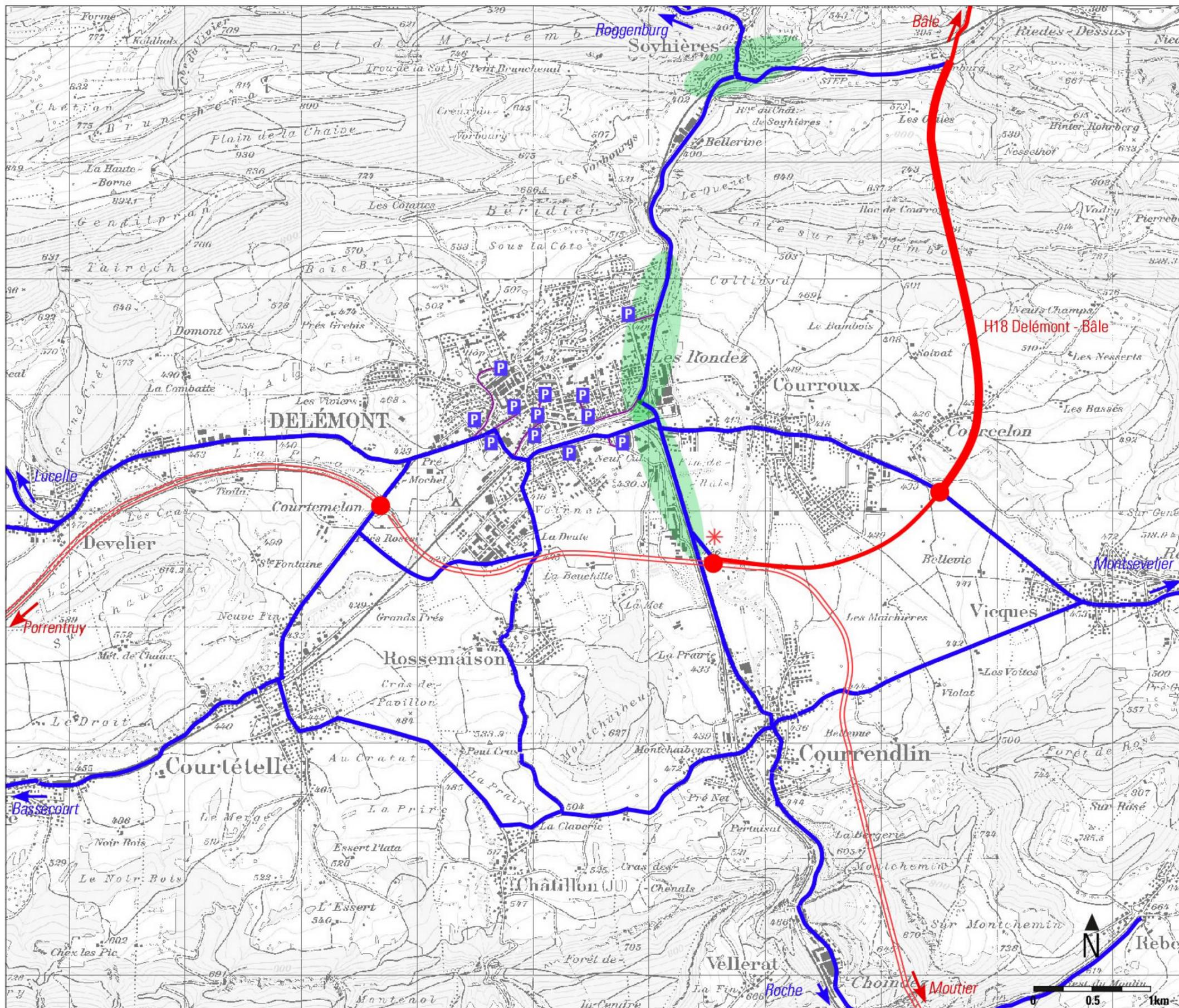
Transports individuels motorisés
Moyen terme

Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la Topographie (DV921.2)

LEGENDE

-   Echangeur / Aire de ravitaillement
-  Réseau autoroutier/national
-  Réseau à fonction intercommunale/régionale : adaptation de l'aménagement des tronçons dont la fonction devient plus locale
-  Réaménagement des traversées de localité, modulation du trafic, requalification de l'espace public (nouveaux secteurs)
-  Parkings principaux et réseau d'accès

Projets routiers : tracé indicatif



Catalogue de mesures

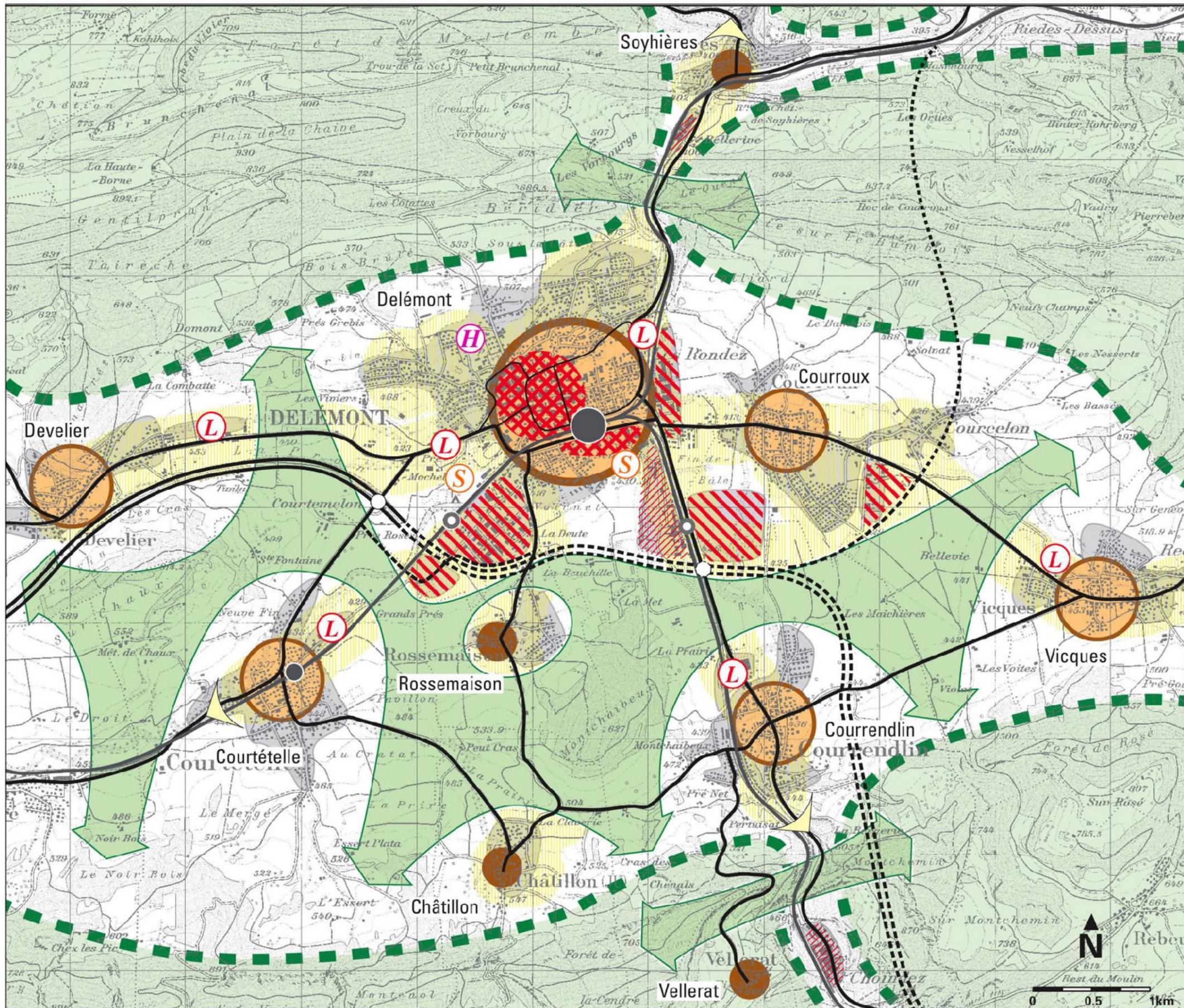
Transports individuels motorisés
Long terme

Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la Topographie (DV921.2)

LEGENDE

-  Echangeur / Aire de ravitaillement
-  Réseau autoroutier/national
-  Réseau à fonction intercommunale/régionale : adaptation de l'aménagement des tronçons dont la fonction devient plus locale
-  Réaménagement des traversées de localité, modulation du trafic, requalification de l'espace public (nouveaux secteurs)
-  Parkings principaux et réseau d'accès

Projets routiers : tracé indicatif



Catalogue de mesures
Aménagement du territoire

LEGENDE

- Centralités**
 - Centre régional (Ville de Delémont)
 - Centres villageois (Courroux, Courrendlin, Courtételle, Develier, Vicques)
 - Noyaux villageois (Châtillon, Rossemaison, Soyhières, Vellerat)
- Localisation des activités**
 - Services au public / bureaux (trafic visiteurs et pendulaires)
 - Artisanat / industrie légère (trafic pendulaires et d'entreprise)
 - Industrie (nuisances importantes, trafic lourd)
 - Artisanat/entreprises à vocation locale
 - Grands équipements de sport et loisirs
 - Hôpital
- Localisation de l'habitat**
 - Territoire urbanisé (état actuel et projets légalisés)
 - Couloir desservi par les transports publics (300m de l'axe des lignes)
 - Coupure verte
- Autres informations**
 - Arrêt de train régional / projet
 - Routes / projet
 - Autoroute / projet
 - Cadre géomorphologique

E. Efficacité attendue

- E.1. Critère "amélioration de la qualité des systèmes de transport"
- E.2. Critère "encouragement de la densification urbaine"
- E.3. Critère "augmentation de la sécurité du trafic"
- E.4. Critère "réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques"
- E.5. Critère "appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation"

E.1. Critère "amélioration de la qualité des systèmes de transport"

Durée des déplacements au moyen des transports publics

- TP1 Optimisation des **temps de parcours** et diminution des besoins de transbordement par la création de lignes d'agglomération (bus) supplémentaires et le prolongement de certaines courses en direction des pôles d'activité distants de la gare (Hôpital, ZARD, ZI de la Communance).
- TP5 Optimisation des **temps de correspondance et de transbordement** à la gare de Delémont.
- TP1, TP2, TP6, MD2 Amélioration de la couverture territoriale et des cheminements d'accès aux arrêts, diminuant le **temps d'accès à pied aux arrêts** de transports publics.
- TP5 Optimisation des **itinéraires** des bus et amélioration de leurs **conditions de circulation** aux abords de la gare de Delémont.
- TP6 **Réduction du temps d'arrêt des bus** par une facilitation de l'accès des usagers aux véhicules (aménagement des points d'arrêts).
- TP8 Création de **nouveaux points d'arrêts ferroviaires** permettant un accès nettement plus rapide aux pôles d'activités de la Communance et de la ZARD, pour les usagers du chemin de fer.

Qualité des transports publics

- TP1 Augmentation sensible des **fréquences** de desserte sur le territoire de l'agglomération.
- TP1 Amélioration de la **couverture du territoire** par la création de nouvelles lignes et la modification de certains itinéraires (cf. planche E.1).
- TP2 Renforcement de la **disponibilité**, de la **proximité** et de la **fonction sociale** du transport public par l'amélioration de l'offre de transport à la demande.
- TP3 Amélioration des **conditions de déplacement des élèves** par une mise à profit des synergies entre transports scolaires et réguliers, et par une dépendance moins forte vis à vis du service de transport scolaire.
- TP4 Amélioration de la **cohérence** et de l'**efficacité des actions** par la création d'une autorité organisatrice des transports publics de l'agglomération.
- TP4 Amélioration de la **visibilité** de l'action en faveur des transports publics par une politique active de promotion (information, création d'une identité forte, développement des produits tarifaires, actions auprès des entreprises, ...).
- TP4, TP6, TP7 Renforcement de l'**identité de l'agglomération** par une meilleure organisation des transports publics, l'adoption de standards communs pour l'équipement et l'aménagement des arrêts de transports publics et le développement d'une politique commune de promotion des transports publics.

Engorgements du trafic routier

TI1, TI3	Report systématique du trafic non local sur les grandes infrastructures routières .
TI4	Atténuation des pointes de trafic par une gestion du stationnement favorisant son utilisation prioritaire par les visiteurs/clients, les professionnels et les résidents.
MD5	Diminution du trafic automobile aux abords des écoles par le développement du pédibus/vélobus.
TP1, TP2	Diminution de la dépendance à la voiture et frein à l'achat de la "2 ^{ème} voiture" par l'augmentation de l'offre de transports publics régulière et "à la demande".

Accessibilité

MD1, MD2, MD3	Renforcement des liaisons "douces" entre les localités, perméabilisation du tissu urbain à l'intérieur des localités, mise à disposition d'installations de parcage pour les vélos à domicile et à destination.
TP1, TP8	Amélioration de la couverture du territoire par les transports publics (cf. planche E.1) et en particulier de la desserte des pôles d'activités (centre-gare, Vieille-Ville/Hôpital, ZARD, Communance, Ecole professionnelle, ...).
TP1, TP2	Pérennisation de l'accessibilité à l' offre ferroviaire inter-régionale (optimisation des correspondances en gare de Delémont).
TI1, TI3	Valorisation de l'accessibilité offerte par les grandes infrastructures routières (A16, RDU, H18), par la mise en adéquation du réseau routier local.
TI4	Amélioration de l'accessibilité des activités et commerces du centre de Delémont pour les visiteurs/clients, les professionnels et les résidents par une meilleure gestion du stationnement .
AT4, AT5	Concentration du développement résidentiel le long des axes de transports publics et des emplois à proximité du pôle d'échange de la gare de Delémont.

Intermodalité

TP5	Facilitation des échanges en gare de Delémont par une optimisation des correspondances, une meilleure localisation des arrêts de bus, l'amélioration du confort et de la sécurité des cheminements entre les arrêts et la gare, la facilitation de l'orientation des usagers dans le pôle d'échange, ...
MD3, TP6	Facilitation de l' accès aux arrêts de transports publics à pied et en vélo par la création d'une vélo-station en gare de Delémont, l'amélioration des cheminements piétons/vélos empruntés pour l'accès aux arrêts de transports publics, la mise à disposition de stationnement sécurisé et protégé pour les vélos sur les principaux arrêts de transports publics.
TI4	Développement de l'offre de stationnement P+Rail en gare de Delémont.

Qualité du trafic piétonnier et cycliste

- | | |
|------------------------|---|
| MD1, MD2 | Amélioration de l' efficacité des déplacements doux par le développement de cheminements intercommunaux directs à l'écart du trafic, et par la perméabilisation du tissu urbain en localité. |
| MD1, MD2, TI1, TI2 TI3 | Amélioration sensible de la qualité des espaces publics et de la sécurité des cheminements piétons et cyclables dans les localités par une politique de modération du trafic et de requalification des traversées de localités. |
| MD4 | Amélioration de la visibilité de l'action en faveur des modes doux par une politique commune de promotion du vélo et de la marche à l'échelle de l'agglomération. |
| MD5 | Sensibilisation des enfants et de leurs parents aux atouts des mobilités douces et à la cohabitation sur les espaces publics par le développement du pédibus/vélobus. |

E.2. Critère "encouragement de la densification urbaine"

Concentration des activités sur des pôles

AT4, TP4	Concentration des emplois dans les zones bien desservies par les transports publics (profil d'accessibilité, profil d'entreprise), et valorisation prioritaire des secteurs libres à proximité de la gare (gare Sud, friches urbaines).
AT1	Limitation de l'implantation de nouveaux centres commerciaux ou d'activités en périphérie de Delémont.
AT2, AT4	Maintien d'une offre commerciale et de services décentralisée dans les centres villageois (Courroux, Courrendlin, Courtételle, Develier, Vicques).
AT3, AT5	Concentration du développement résidentiel sur les secteurs bien desservis par les transports publics, maîtrise du développement des communes situées en dehors des principaux axes de transports (Châtillon, Rossemaison, Soyhières, Vellerat).

Urbanisme et qualité de vie

TI1, TI2, TI3, MD2	Valorisation des espaces publics dans le cadre du réaménagement des traversées de localités et du développement des réseaux doux en localité.
AT2, AT3	Réhabilitation de l'habitat en localité, valorisation du patrimoine bâti et rural.
AT6	Limitation de l'étalement urbain "amorphe" le long des axes de transports et valorisation de l'espace non bâti en termes de loisirs et de protection de la nature par l'aménagement de coupures vertes .
AT4	Localisation appropriée des activités permettant de limiter leurs impacts sur la mobilité et la qualité de vie des habitants (pérennité de la dynamique économique des centres de localités, localisation des activités générant un trafic lourd important à proximité des grandes infrastructures routières, ...).
TI4	Limitation des surfaces dédiées au stationnement public par une politique de gestion réservant le stationnement public à des usages ciblés, transfert du stationnement public sur rue dans des installations ad hoc en marge du centre-ville.

Effet de césure des infrastructures de transport dans les zones bâties

TI1, TI2, TI3	Report du trafic non local sur les grandes infrastructures routières, modération du trafic en traversées de localités, réappropriation des espaces routiers libérés de la pression du trafic.
---------------	--

E.3. Critère "augmentation de la sécurité du trafic"

MD1, MD2, MD5, T11, TP6	<p>Sécurisation des déplacements doux :</p> <ul style="list-style-type: none">• hors localités : liaisons intercommunales à l'écart des principaux axes de trafic,• en localités : aménagement des cheminements, amélioration des conditions de cohabitation avec le trafic, perméabilisation de l'espace-rue (franchissements), modération du trafic en traversées de localités,• pour les enfants scolarisés : développement du pédibus/vélobus,• pour les usagers des transports publics : amélioration des cheminements piétons et cyclables d'accès aux arrêts, sécurisation des traversées.
T11 à T13	<p>Report systématique du trafic non local sur les grandes infrastructures routières (A16, RDU, H18) et requalification du réseau local.</p>
T11 à T13	<p>Prévention des accidents liés à la vitesse par la modération du trafic dans les traversées de localités conservant un certain transit.</p>
TP2	<p>Prévention des accidents liés à la fatigue et/ou l'alcool par la mise à disposition d'un service de transport public en fin de soirée (bus "pyjama" à l'attention des jeunes).</p>
MD5	<p>Initiation des enfants à la cohabitation avec le trafic par le développement du vélobus/pédibus.</p>

E.4. Critère "réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation de ressources énergétiques"

Exposition aux nuisances sonores du rail et de la route, pollution de l'air, climat, émissions de CO2

MD1 à MD5, TI3, TP1 à TP3	Limitation des nuisances et pollutions liées aux déplacements par le développement prioritaire des modes doux et des transports publics.
AT2, AT4, AT5	Maîtrise de l'augmentation du trafic par un développement résidentiel le long des axes de transports publics, par une localisation des activités tenant compte des profils de mobilité des entreprises et de l'accessibilité des sites, par le maintien de services de proximité dans les centres villageois.
TI1, TI2, TI3	Report systématique du trafic non local sur les grandes infrastructures routières et modération des vitesses en traversées de localités.
TI1, TI4	Maîtrise du trafic au centre de Delémont par une gestion plus volontariste du stationnement public et par une réappropriation des espaces publics du centre-ville.
TI2	A l'Est de Delémont, réalisation de la RDU Est permettant un regroupement de la route nationale et de la voie ferrée et donc un assainissement commun des nuisances sonores.
MD5	Diminution des nuisances sonores dues au trafic automobile aux abords des écoles par le développement du pédibus/vélobus.

Besoins en surfaces

AT1 à AT5	Maîtrise du développement résidentiel et de la localisation des activités, encouragement de la densification et de la valorisation des friches urbaines .
TI2, TI3	Amélioration de la route nationale Delémont - Bâle via le projet de RDU Est plutôt que via une réalisation complète du projet H18 (du moins pour le court-moyen terme).
TI4	Limitation des surfaces dédiées au stationnement public par une réservation du stationnement public à des usages ciblés, transfert du stationnement public sur rue dans des installations ad hoc en marge du centre-ville.
MD1	Valorisation des chemins ruraux existants pour le développement du réseau intercommunal de cheminements piétons/vélos.

Effets de fragmentation des espaces naturels

AT6	Limitation de l'étalement urbain "amorphe" le long des axes de transports et valorisation de l'espace non bâti en termes de loisirs et de protection de la nature par l'aménagement de coupures vertes
-----	---

E.5. Critère "appréciation des coûts d'investissement et d'exploitation"

Coûts d'investissement

Cf. liste des investissements au chapitre D.3.

Coûts d'exploitation et d'entretien

TP1 à 8	Augmentation des recettes des transports publics (augmentation de la fréquentation) par l'amélioration sensible de l'offre et par une gestion mesurée du stationnement à Delémont.
TP3	Optimisation de la rentabilité des transports publics et des coûts du transport scolaire grâce à la prise en charge de certains déplacements d'élèves par les transports publics.
MD1	Liaisons piétonnes/cyclables intercommunales empruntant autant que possible les chemins ruraux existants .

Indemnités supplémentaires

TP1, TP2	Synergies financières entre desserte d'agglomération et desserte régionale (Car postal), pour l'offre de transports publics.
----------	---

Utilisation des capacités et rentabilité

TI1, TI2, TI3	Report systématique du trafic non local sur les grandes infrastructures routières.
TP1	Maintien d'un service de transports publics régulier également hors pointe.
TP1, TP2	Mise à profit des synergies entre desserte d'agglomération et desserte régionale (Car postal, CFF), pour l'offre de transports publics (horaire coordonné et complémentaire, matériel roulant commun, ...).

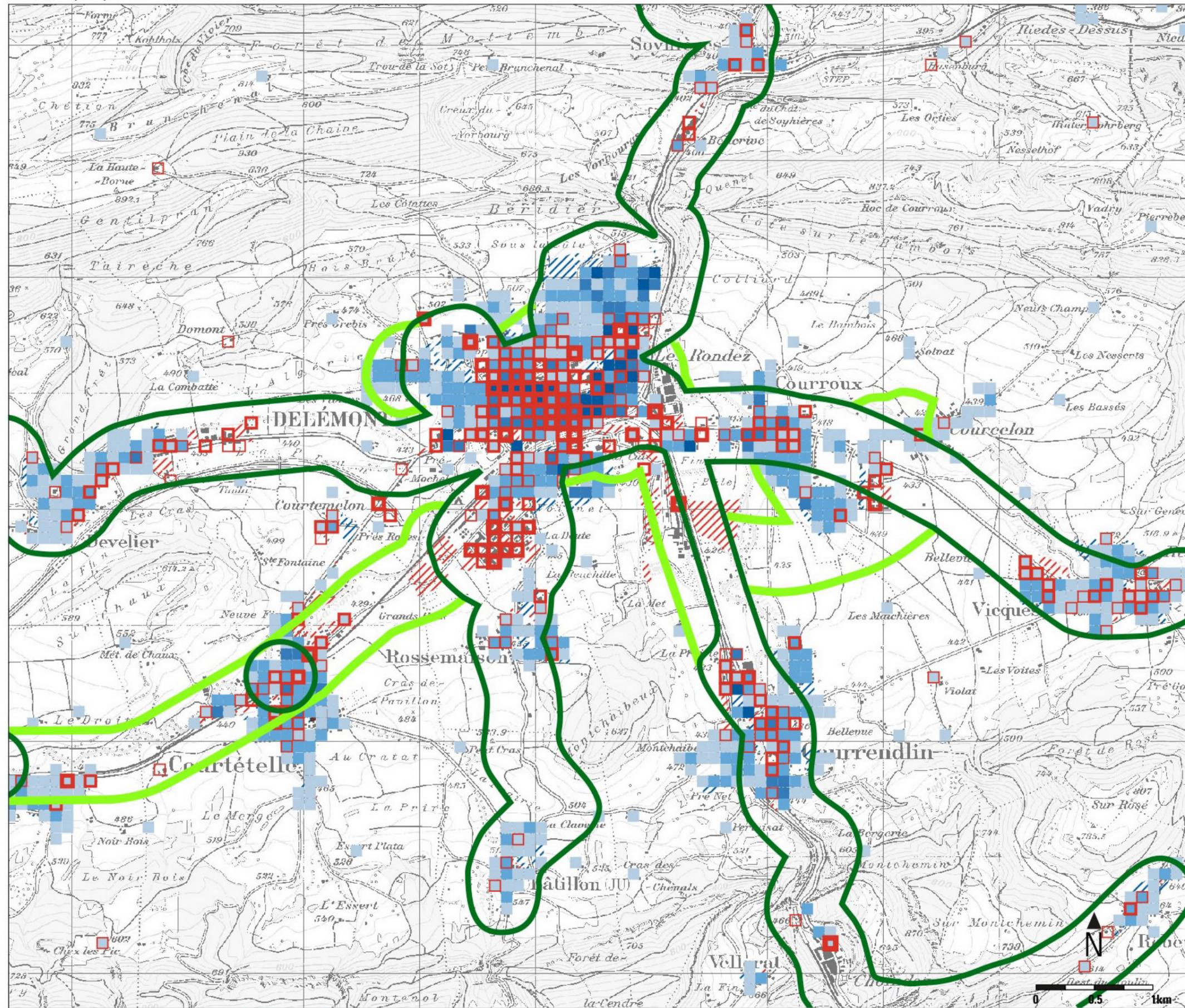
Clef de répartition financière entre la Confédération, le Canton et les communes

A préciser ultérieurement.

Limite supportable des coûts (terme, échelonnement, charge annuelle)

TP1, TP2	Développement mesuré et progressif des transports publics (évolution du niveau de service tenant compte des capacités financières des collectivités publiques concernées).
----------	---

1621-N-022 / PHG-MG-CVF / 3.11.04

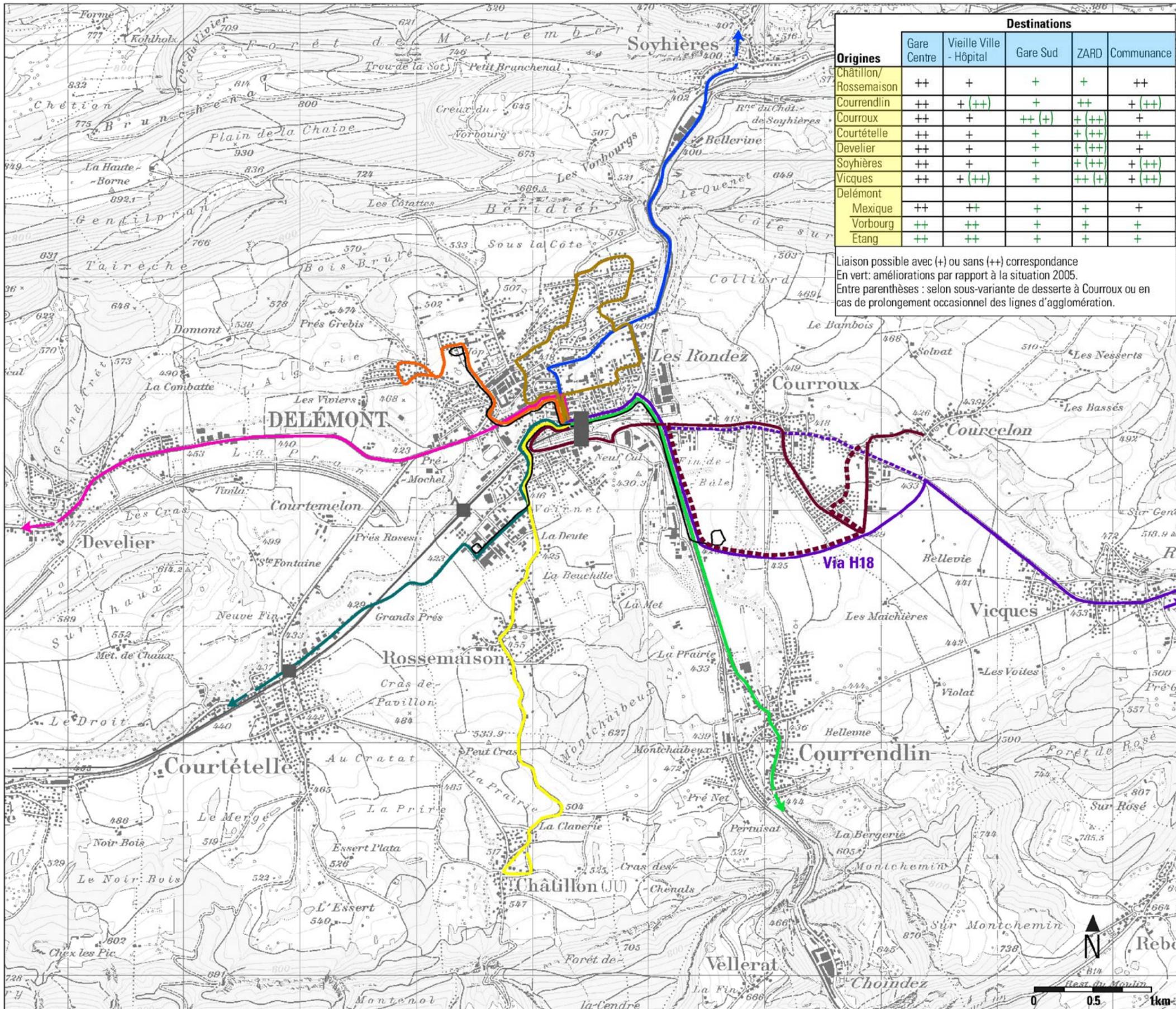


**Efficacité attendue
Transports publics
Amélioration de la couverture territoriale**

Source: Statistique de la superficie 1979/85 (données révisées), OFS GEOSTAT 1994
Recensement Fédéral de la Population 1990 (RCJU, SIT 2003/16)
Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la Topographie (DV921.2)

LEGENDE

- Habitants / ha (RFP 1990)**
- 100 et +
 - 50 > 100
 - 20 > 50
 - 5 > 20
- Emplois / ha (RFP 1990)**
- 100 et +
 - 50 > 100
 - 10 > 50
 - 5 > 10
- Potentiel à bâtir légalisé**
- ▨ Zones d'habitation et mixtes
 - ▨ Zones d'activités et centres
- Couloirs de desserte des transports publics actuels (janvier 2005) et futurs (300m de part et d'autre)**
- ▭



Origines	Destinations				
	Gare Centre	Vieille Ville - Hôpital	Gare Sud	ZARD	Communance
Châtillon/Rossemaison	++	+	+	+	++
Courrendlin	++	+(++)	+	++	+(++)
Courroux	++	+	++(+)	+(++)	+
Courtételle	++	+	++	+++	++
Develier	++	+	+	+++	+
Soyhières	++	+	+	+++	+++
Vicques	++	+(++)	+	++(+)	+++
Delémont					
Mexique	++	++	+	+	+
Vorbourg	++	++	+	+	+
Etang	++	++	+	+	+

Liaison possible avec (+) ou sans (++) correspondance
En vert: améliorations par rapport à la situation 2005.
Entre parenthèses: selon sous-variante de desserte à Courroux ou en cas de prolongement occasionnel des lignes d'agglomération.

Transports publics Variante 1

Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la Topographie (DV921.2)

LEGENDE

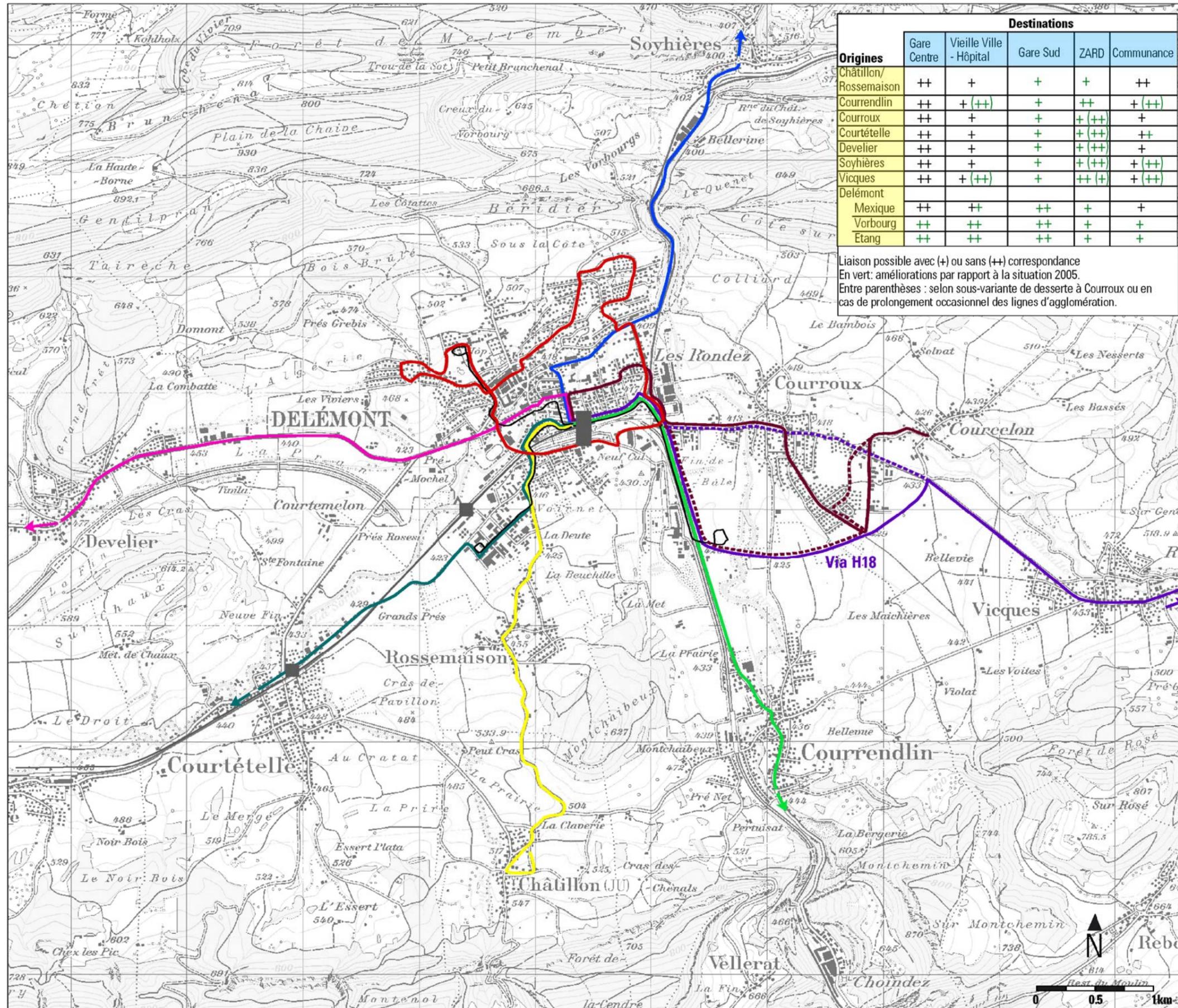
- ■ Voie CFF et gare
- Lignes d'agglomération**
- Vicques - Gare (- Communance) Sous-variante par Courroux
- Courrendlin - Gare (- Hôpital)
- Develier - Gare
- Soyhières - Gare
- Courtételle - Gare (- ZARD)
- Châtillon - Gare
- Prolongement occasionnel de l'une ou l'autre des lignes en direction de la Communance, de la ZARD et de l'Hôpital
- Non illustré: Desserte complémentaire à la demande (Publicar) sur l'agglomération
- (Variante 1)**
- Courcelon - Gare Sud - Gare (sous-variante par la ZARD)
- Gare - Mexique - Vorbourg - Gare
- Etang - Hôpital - Gare

Itinéraires illustrés: proposition de principe "à terme", tracé exact et étapes intermédiaires à préciser ultérieurement
Diamétrales: combinaisons de lignes à préciser ultérieurement

Scénarios de desserte et coûts indicatifs (agglo)

	Scénario supérieur	Scénario moyen	Scénario allégé
	[paires de courses /h]		
Du lundi au vendredi en heures de pointe	3	3	3
Du lundi au vendredi en heures creuses, le samedi en journée	2	2	1
Du lundi au samedi en soirée, le dimanche	1	0	0
Coût non couvert pour l'agglo [mio CHF]	4,0	3,2	2,4

Hypothèses:
Coûts d'exploitation: 5.5 CHF/km
Taux de couverture visé: 25%
Coût non couvert: non compris prolongement hors agglo, Publicar et CFF
La sous-variante inversant les lignes pour la desserte de Courroux (pointillé) diminue les coûts non couverts de l'ordre de 50'000 CHF.



Origines	Destinations				
	Gare Centre	Vieille Ville - Hôpital	Gare Sud	ZARD	Communance
Châtillon/Rossemaison	++	+	+	+	++
Courrendlin	++	+(++)	+	++	+(++)
Courroux	++	+	+	+(++)	+
Courtételle	++	+	+	+(++)	++
Develier	++	+	+	+(++)	+
Soyhières	++	+	+	+(++)	+(++)
Vicques	++	+(++)	+	++(+)	+(++)
Delémont					
Mexique	++	++	++	+	+
Vorbourg	++	++	++	+	+
Etang	++	++	++	+	+

Liaison possible avec (+) ou sans (++) correspondance
En vert: améliorations par rapport à la situation 2005.
Entre parenthèses: selon sous-variante de desserte à Courroux ou en cas de prolongement occasionnel des lignes d'agglomération.

Transports publics Variante 4

Données cartographiques: CP50©1994 Office Fédéral de la Topographie (DV921.2)

LEGENDE

- ■ Voie CFF et gare
- Lignes d'agglomération**
- Vicques - Gare (- Communance) Sous-variante par Courroux
- Courrendlin - Gare (- Hôpital)
- Develier - Gare
- Soyhières - Gare
- Courtételle - Gare (- ZARD)
- Châtillon - Gare
- Prolongement occasionnel de l'une ou l'autre des lignes en direction de la Communance, de la ZARD et de l'Hôpital
- Non illustré Desserte complémentaire à la demande (Publicar) sur l'agglomération

(Variante 4)

- Boucle Gare - Mexique - Hôpital - Etang - Gare Sud
- Courroux - Gare (sous-variante par la ZARD)

Itinéraires illustrés: proposition de principe "à terme", tracé exact et étapes intermédiaires à préciser ultérieurement
Diamétrales: combinaisons de lignes à préciser ultérieurement

Scénarios de desserte et coûts indicatifs (agglo)

	Scénario supérieur	Scénario moyen	Scénario allégé
	[paires de courses /h]		
Du lundi au vendredi en heures de pointe	3	3	3
Du lundi au vendredi en heures creuses, le samedi en journée	2	2	1
Du lundi au samedi en soirée, le dimanche	1	0	0
Coût non couvert pour l'agglo [mio CHF]	4,1	3,3	2,5

Hypothèses:
Coûts d'exploitation: 5.5 CHF/km
Taux de couverture visé: 25%
Coût non couvert: non compris prolongement hors agglo, Publicar et CFF
La sous-variante inversant les lignes pour la desserte de Courroux (pointillé) diminue les coûts non couverts de l'ordre de 50'000 CHF.