

COORDINATION	
Instance responsable	Commune de Val Terbi
Chef de projet	-
Instance(s) de collaboration	SAT, TEN, PCH, OCC, ENV
Instance(s) de décision	DEE, SAT, Commune

Priorité	A	
Horizon	début travaux	2014
	mise en service	2017
Mesures connexes (PA2)	URBA 211	
Estimation des coûts	0.15 mio CHF	

ILLUSTRATION

Mesure URBA 216a – zones à bâtir à Vicques



JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Données cartographiques : CP25©2005 Office fédéral de topographie (DV921.2) SAT 15.03.12

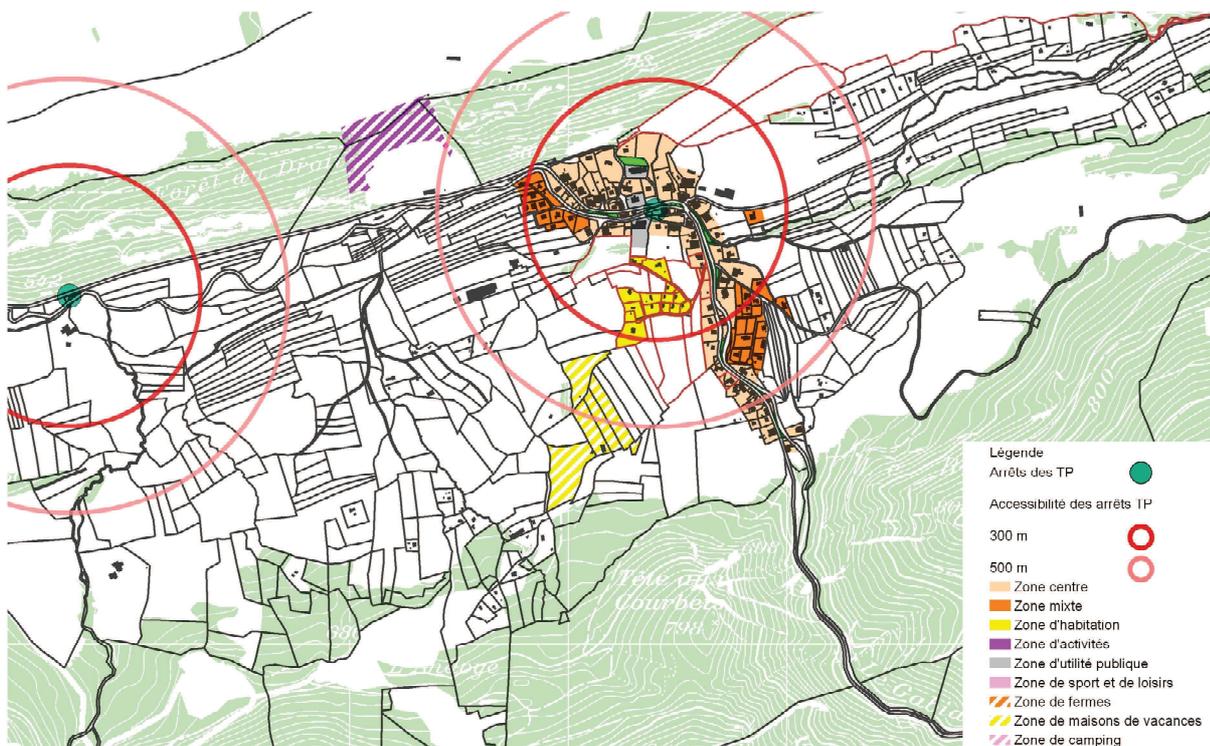
Mesure URBA 216b – zones à bâtir à Montsevelier



JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Données cartographiques : CP25©2005 Office fédéral de topographie (DV921.2) SAT 15.03.12

Mesure URBA 216c – zones à bâtir à Vermes



JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Données cartographiques : CP25©2005 Office fédéral de topographie (DV921.2) SAT 15.03.12

DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE

Avec la fusion des communes de Vicques, Montsevelier et Vermes, qui formeront dès 2013 la commune de Val Terbi, le territoire de l'agglomération de Delémont s'est étendu. Le plan d'aménagement local de Montsevelier date de 1996 et celui de Vermes de 1997. Une révision globale de ces plans est nécessaire afin que toutes les communes de l'agglomération répondent aux objectifs du PA2. Quant au plan d'aménagement local de Vicques, il est plus récent (2003). Toutefois, de façon à harmoniser la réglementation sur l'ensemble du nouveau territoire communal et l'adapter aux lois et planifications actuelles, une révision est opportune.

Mesures URBA 216a, URBA 216b et URBA 216c

Le village de Vicques bénéficie d'une bonne desserte TP (niveau 1b selon fiche 1.01.1) avec quatre arrêts le long de la route cantonale. Les lotissements au Nord du village sont en revanche hors du rayon d'incidence de 300 m.

La majeure partie du village de Montsevelier, particulièrement le centre, bénéficie d'une bonne desserte TP (2 arrêts de niveau 1b selon fiche 1.01.1) :

Le village de Vermes, bénéficie d'une desserte TP satisfaisante (niveau 2b selon fiche 1.01.1).

Il s'agit donc :

- d'éviter l'urbanisation périphérique. En cas d'extension, urbaniser les secteurs largement bâtis en garantissant les densités de construction minimales et en tenant compte des qualités spatiales du site selon l'inventaire ISOS.
- d'améliorer les cheminements de la mobilité douce en direction des arrêts TP.
- de densifier les secteurs centraux.

EFFICACITE

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Les mesures visent à améliorer l'accès aux arrêts des TP et à urbaniser dans les secteurs proches des arrêts.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Les mesures se concentrent autour des arrêts TP de niveau 1 et 2, soit dans les centres des localités ou le long des axes TP.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Les mesures visent à améliorer l'accès aux TP en sécurisant la mobilité douce.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	En urbanisant autour des arrêts TP, on incite à un usage plus fréquent des TP en lieu et places des transports individuels motorisés.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
1. Etablir un rapport d'opportunité (RO)	Commune	2014
2. Examen de principe du RO	SAT	2014
3. Mise au net du RO	Commune	2014
4. Validation du rapport d'opportunité	SAT	2015
5. Démarrer la révision des PAL	Commune	2015
6. Examen préalable des PAL	DEE	2016
7. Mise au net des PAL	Commune	2016
8. Dernier contrôle avant dépôt public	SAT	2016
9. Dépôt public	Commune	2016
10. Adoption par l'organe communal compétent.	Commune	2017
11. Approbation par le SAT	SAT	2017

REPARTITION DES COÛTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Rapport d'opportunité et PAL	Commune	A définir
Subvention cantonale (30% des coûts effectifs ou maximum 30% du montant total selon offre)	SAT	A définir