

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

Priorité	A	
Horizon	début travaux	2011
	mise en service	2012
Mesures connexes (PA2)	URBA 212	
Estimation des coûts	-	

ILLUSTRATION

Mesure URBA 211a

Niveau de service de l'arrêt correspondant aux niveaux du plan directeur cantonal (voir carte de la fiche 2.02)	Moyen de transport et cadence	Accessibilité de l'arrêt (distance à vol d'oiseau)	Niveau de qualité de la desserte en TP
1a	Train, cadence semi-horaire	0 à 500 m	bonne desserte
		500 à 750 m	desserte satisfaisante
1b	Bus, cadence semi-horaire	0 à 300 m	bonne desserte
		300 à 500 m	desserte satisfaisante
2a	Train, cadence horaire	0 à 500 m	desserte satisfaisante
		500 à 750 m	desserte faible
2b	Bus, cadence horaire	0 à 300 m	desserte satisfaisante
		300 à 500 m	desserte faible
3	Train ou bus, ≥ 5 paires de courses par jour	0 à 300 m	desserte faible
4	Bus, < 5 paires de courses par jour ou desserte à la demande (Publicar) ou pas du tout de desserte	-	desserte marginale ou inexistante

Mesure URBA 211b



Zones d'activités d'intérêt cantonal

- site existant répondant aux exigences
- site existant répondant partiellement aux exigences
- territoire pour développer un site AIC
- A16
- A16 en tunnel ou galerie
- H 18
- réseau ferroviaire

DESCRIPTIF ET OPPORTUNITE
<p><b>Mesure URBA 211a</b></p> <p>Au regard des tendances lourdes que sont la croissance de la mobilité et l'étalement urbain, un développement durable de notre territoire passe par une utilisation accrue des transports publics et la réduction de la dépendance à l'automobile pour nos déplacements, en particulier les trajets quotidiens (domicile-travail). L'enjeu d'un report modal sur les transports publics est de maîtriser les effets externes induits par les transports individuels motorisés et de promouvoir une utilisation judicieuse du sol en offrant un système de transport fiable, fluide et disponible au plus grand nombre. Pour ce faire, une bonne coordination entre urbanisation et transports publics (TP) est indispensable. Celle-ci fait donc l'objet de la fiche 1.01.1 du plan directeur cantonal (approuvée par le Gouvernement jurassien le 28 février 2012). L'urbanisation est densifiée dans les secteurs disposant d'une bonne desserte en transports publics. D'une manière générale, le développement de l'urbanisation est orienté en priorité vers les secteurs disposant d'une bonne desserte ou d'une desserte satisfaisante en transports publics. La qualité de la desserte (bonne, satisfaisante, faible, marginale ou inexistante) fait l'objet du tableau ci-dessus.</p>
<p><b>Mesure URBA 211b</b></p> <p>Avec l'approbation de la fiche 1.06 du plan directeur cantonal « Zones d'activités d'intérêt cantonal (zone AIC) », le Canton vise le renforcement du tissu économique jurassien face à la concurrence qui règne aux niveaux national et international. Elles concentrent les ressources en matière de promotion économique, de planification et de procédures sur les sites présentant les meilleurs potentiels pour l'accueil de nouvelles activités ou le développement d'entreprises existantes. Les zones AIC sont coordonnées avec les intérêts de l'aménagement du territoire et de l'environnement et répondent aux exigences d'une utilisation mesurée du sol (selon des modalités pratiques à définir). L'extension ou la création d'une nouvelle zone AIC est, en principe, compensée par une réduction équivalente de la surface d'une zone d'activités existante. Elles font l'objet d'un rapport préliminaire d'impact sur l'environnement.</p> <p>Au niveau de l'agglomération de Delémont, deux sites sont reconnus (La Communance Sud et la ZARD). De nouveaux sites de ce type sont à développer au sein du territoire de confluence (cf. extrait de la fiche 1.06 ci-dessus).</p>

EFFICACITE	
<b>CE1</b> : amélioration de la qualité du système de transports	Le développement de l'urbanisation et la densification du milieu bâti doit s'opérer à proximité des arrêts TP (influence sur la demande). Les activités se concentrent dans le territoire de confluence, secteur au cœur de tous les réseaux de mobilité (qualité de l'accessibilité).
<b>CE2</b> : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Le développement de l'urbanisation doit se faire autour des arrêts disposant d'une desserte bonne ou satisfaisante. Les activités se concentrent au cœur de l'agglomération (territoire de confluence).
<b>CE3</b> : accroissement de la sécurité du trafic	Les activités sont réalisées dans des secteurs bien desservis par les TP ou le trafic individuel motorisé (TIM). L'accès par les TIM passe par les jonctions autoroutières sans traverser les zones habitées.
<b>CE4</b> : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	En urbanisant autour d'un arrêt TP, on incite à un usage plus fréquent des TP en lieu et places des TIM.

ETAPES DE MISE EN ŒUVRE	INSTANCES RESPONSABLES	DATES
<p><b>Mesure URBA 211a</b></p> <p>1. Approbation par le Gouvernement 2. Approbation par le Conseil fédéral</p>	GVT ARE	28 février 2012 A venir
<p><b>Mesure URBA 211b</b></p> <p>1. Approbation par le Gouvernement 2. Approbation par le Parlement 3. Approbation par le Conseil fédéral</p>	GVT PLT ARE	1 <sup>er</sup> mars 2011 7 sept. 2011 (en cours)

REPARTITION DES COÛTS	INSTANCES RESPONSABLES	MONTANTS
Aucun	-	-