



DELEMONT¹⁰
CAP SUR 2



DELEMONT
Cap sur... **2030**

7^{ème} séance du GAPAL

28 avril 2015

UETP, Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics

2. Conception directrice – retours examen préalable

- De manière générale, projet de Conception directrice très largement accepté
- Quelques remarques/questions/suggestions de détail
- Seulement 10 demandes, contraignantes, sur des questions toutefois pas fondamentalement problématiques (corrections mineures sur la forme ou demandes de compléments)

2. Conception directrice – retours examen préalable


- Points les plus importants à modifier/adapter et réponses apportées :
 - **Nombreux objectifs détaillés** → gros travail dans les groupes de travail et au GAPAL, qui doit être pris en compte et valorisé
 - **Schémas** : uniformisation du style graphique et du niveau d'information → mandat urbaplan
 - **Zones à bâtir** : SDT admet qu'en «cas de développement économique majeur ou pour des besoins d'intérêt public particulier, une extension de la zone à bâtir peut se justifier» → secteurs seront définis dans PDCom
 - **Démographie** : demande de tester le scénario moyen RCJU à 1'600 habitants à l'horizon 2030 → les deux ont été testés (CD PAL : 2'400 habitants)
 - **Tourisme et loisirs** : proposition de reformuler les objectifs afin de mieux définir le positionnement touristique → reprise du travail déjà réalisé dans le cadre du projet TGV-A16
 - **SDA** : compléter le dossier → mise à jour du recensement cantonal, Delémont intègre la réflexion cantonale pour avoir les informations pour le Plan de zones en particulier


2. Uniformisation des schémas




à l'échelle de l'agglomération

à l'échelle de la commune

 une autoroute assurant les flux de grand transit et des liaisons avec les communes voisines directement raccordées


 des liaisons de transports collectifs régionales (train + bus) performantes en rabattement sur le pôle-gare de Delémont


 une desserte des principaux pôles du Sud de la ville (existants et à développer) directement depuis l'autoroute, s'appuyant sur les infrastructures existantes (RDU + Communance) et une nouvelle liaison d'accès au secteur de Neuf-Cul

 une accessibilité routière aux quartiers périphériques garantie mais modérée

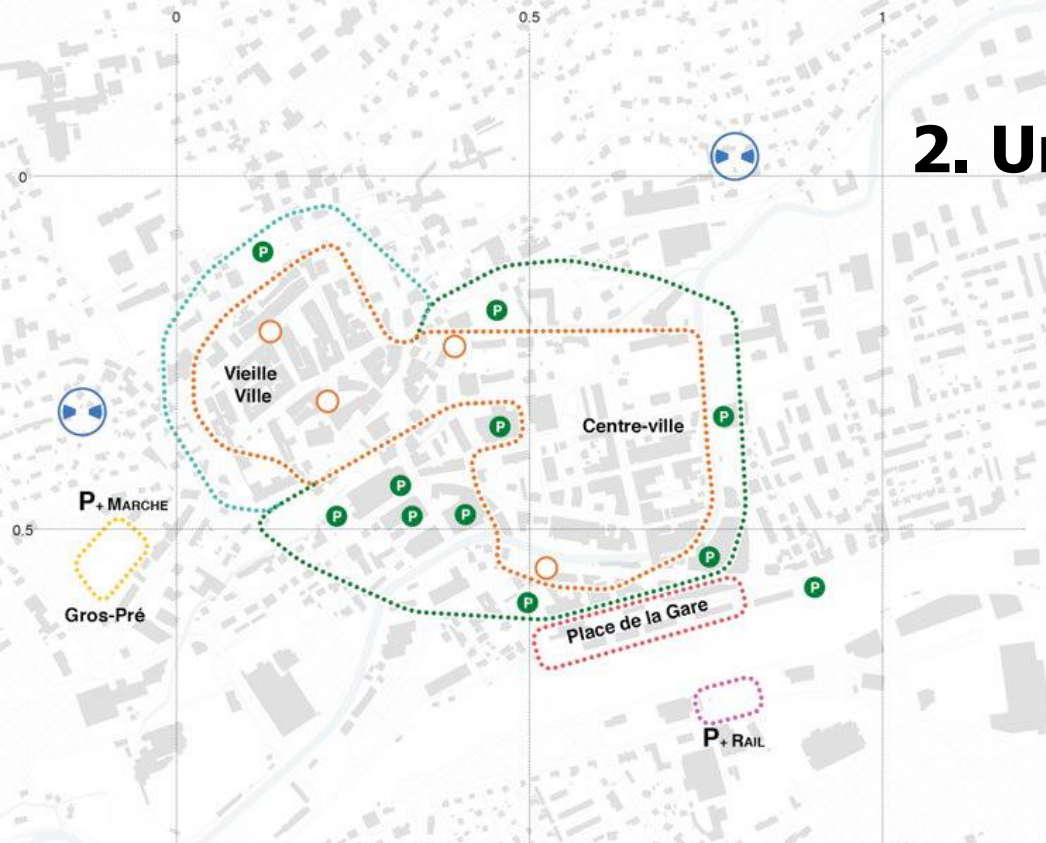
 un nouveau point d'arrêt du réseau ferré permettant de desservir le secteur en développement de "Communance Sud"

 un espace structurant en faveur des modes doux et une liaison par transports collectifs forte sur l'axe gare - centre-ville - Vieille Ville - hôpital

 des liaisons modes doux et transports collectifs avec les différents quartiers

 des parkings de dissuasion connectés à l'espace modes doux "gare - Vieille Ville - centre-ville"

2. Uniformisation des schémas



| | Vieille Ville intra-muros | | Centre-ville sur voirie | Vieille Ville extra-muros | parkings en ouvrage du Centre-ville | Place de la Gare | P+Rail Gare | P+Marche Gros-Pré | quartiers résidentiels |
|---|---|---------|---|-------------------------------------|--|-------------------------------------|----------------------------------|---|---------------------------|
| nombre de places situation actuelle | 154 pl. | 125 pl. | 246 pl. | 1'090 pl. | 60 pl. | 75 pl. | 240 pl. | n.c. | |
| utilisateurs à privilégier | clients des commerces courte durée | | clients des commerces moyenne durée | clients des commerces moyenne durée | clients des commerces et dépose-minute très courte durée | pendulaires vers l'extérieur | pendulaires vers le Centre-ville | visiteurs et résidents | |
| réglementation | payant max 1h (au lieu de 1h30) augmentation du contrôle | | payant max 3h et zone bleue (statu quo) augmentation du contrôle | payant durée variable (statu quo) | payant 30min / 1h augmentation du contrôle | doublément de l'offre (+ 75 places) | statu quo | mise en zone bleue (éventuellement avec macarons) | |

○ report de places en ouvrage lors des requalifications d'espaces publics

2. Modification du Chapitre 3.5

- Axes majeurs transformé en chapitre Réseau majeur d'espaces publics

3.5 RESEAU MAJEUR D'ESPACES PUBLICS

La structure urbaine et paysagère de Delémont peut être analysée, perçue et vécue à travers son **réseau majeur d'espaces publics**.

La ville de Delémont n'est en effet pas structurée par de grands espaces publics emblématiques mais par son réseau d'espaces publics qui :

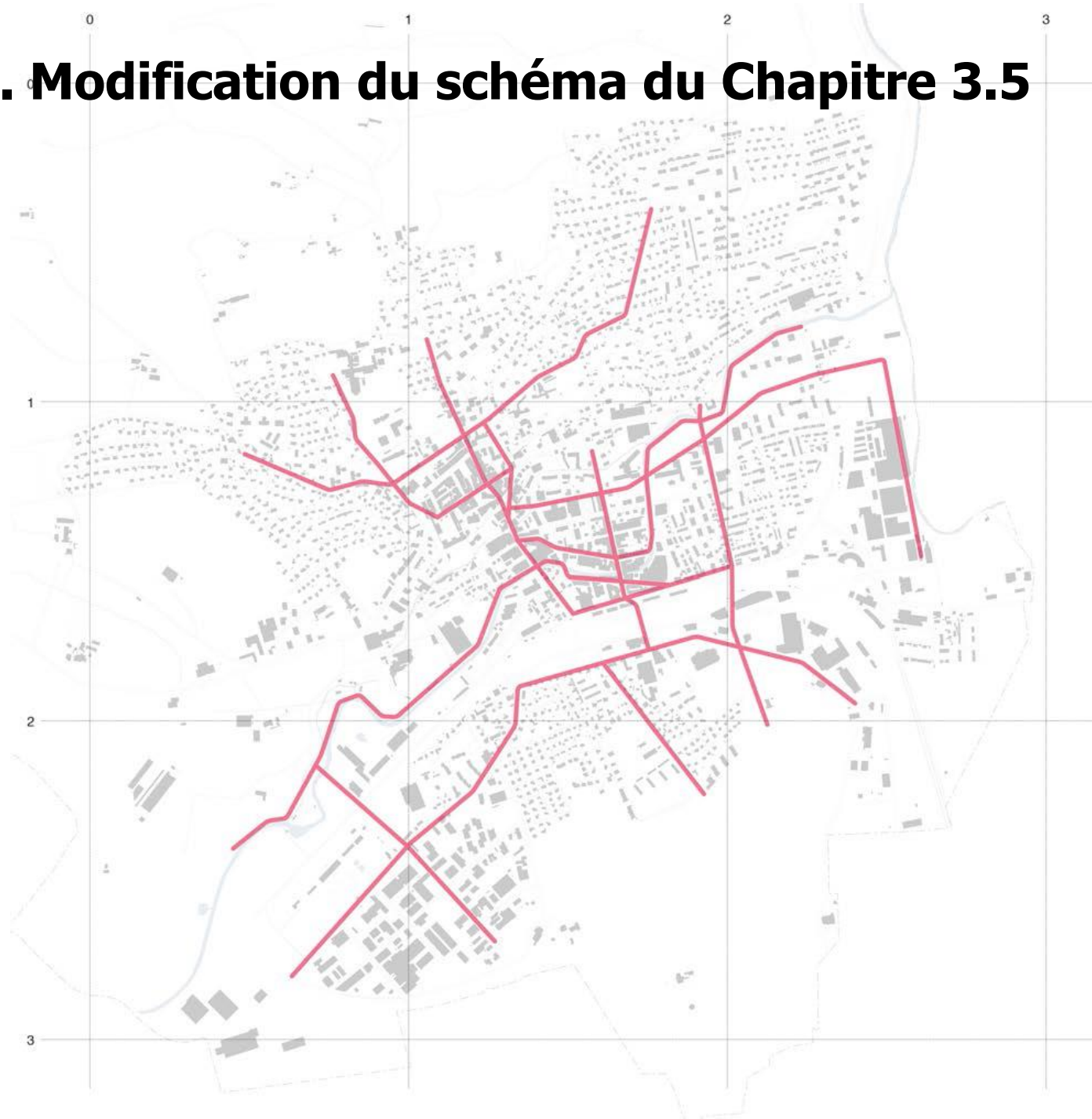
- porte le développement historique et portera le développement futur de la Ville ;
- offre des repères lisibles et visibles dans le territoire urbain ;
- est le support de la pratique quotidienne de la ville ou va le devenir avec l'émergence de nouveaux quartiers ;
- relie des lieux importants, des points d'intensité (« là où les choses se passent »), des équipements emblématiques ;
- donne une cohérence à une série d'espaces urbains de formes diverses (rues, placettes, parcs, décrochements, etc.) et à l'alternance de formes bâties qui se côtoient dans la ville.

Les différentes séquences du réseau majeur d'espaces publics (promenade le long de la Sorne, traversée de la zone d'activités de la Communance, rue commerçante du centre ville, etc.) sont uniques par les espaces qu'elles traversent et relient et par les programmes et les lieux qu'elles rassemblent. La reconnaissance de ces séquences dans la Conception directrice ne signifie pas que la commune souhaite engager des projets d'aménagement pour chacune d'elles, ce qui ne serait pas réaliste, mais qu'elle a l'intention de définir un certain nombre de principes d'aménagement qui pourront s'imposer aux porteurs de projets, privés ou publics, afin de tenir compte des qualités et des ambiances spécifiques des espaces traversés.

Le Plan directeur communal peut définir ces principes, qui seront mis en œuvre au travers des cahiers des charges des secteurs du centre-ville, du Plan de zones et du Règlement communal sur les constructions.

En reliant des lieux importants⁹ entre eux, les éléments du réseau majeur d'espaces publics deviennent naturellement des vecteurs de mobilité. La mobilité douce doit être privilégiée et facilitée mais ces éléments peuvent aussi être les supports de transports publics performants ou de déplacements motorisés.

2. Modification du schéma du Chapitre 3.5



2. Autres modifications

- Chapitre 4.5 Tourisme et Loisirs : ajout, dans le contexte, de notions relatives au tourisme d'affaires, issus du projet ancrage TVG-A16 notamment :
 - « Au niveau du tourisme, la Ville de Delémont a une **carte prioritaire à jouer en se positionnant comme un lieu central pour le tourisme d'affaires** notamment. Les infrastructures telles que **le Campus tertiaire, les projets du CREA et du Centre de congrès** donnent du poids à la ville afin de se profiler en tant que capitale et au-delà des frontières cantonales. Les atouts et potentiels de la ville se situent également dans son rôle de « **ville à la campagne** », lui permettant de proposer **des activités urbaines dans un cadre naturel et paysager attractif**. Les infrastructures telles que le Musée de la BD, le CREA, le cinéma multiplexe voire le Casino à Courrendlin, renforcent la position dans laquelle se trouve Delémont au niveau du tourisme et des loisirs ».
- Objectifs : complément s'agissant des mesures de compensation :
 - Encourager le développement des activités touristiques et de loisirs en évitant de porter atteinte aux milieux naturels de qualité **ou en proposant, le cas échéant, des mesures de compensation.**

2. Prochaines étapes de validation de la CD

| Quand | Quoi |
|------------------------|--|
| mercredi 29 avril 2015 | Transmission du dossier au Conseil communal (CD et messages) |
| lundi 4 mai 2015 | Adoption par le Conseil communal |
| vendredi 8 mai 2015 | Transmission à la Commission UETP et au Conseil de Ville |
| lundi 18 mai 2015 | Préavis à la Commission UETP |
| lundi 1 juin 2015 | Présentation et ratification par le Conseil de Ville |