

PROJET D'AGGLOMERATION DE 3^E GENERATION (PA3) : INFORMATION AU CONSEIL DE VILLE ET A L'ENSEMBLE DE LA POPULATION

Par le présent message, le Conseil communal invite le Conseil de Ville et la population de Delémont, via les informations contenues en particulier sur le site internet de la Ville de Delémont et de l'agglomération, à prendre connaissance du projet d'agglomération de 3^e génération (PA3). Ce message s'inscrit dans le cadre de la procédure d'information qui est préalablement réalisée avant la validation du dossier par le Conseil communal et son adoption formelle par l'Assemblée d'agglomération qui statuera le 24 novembre 2016.

1. Information à la population

L'information à la population doit avoir lieu entre la fin de l'examen préalable et les décisions d'approbation.

La population sera informée par :

- Article dans le Journal de l'agglomération et communiqué de presse;
- Dans les assemblées communales, le cas échéant ;
- En séance de Conseil général / de Ville ;
- Sur les sites internet des communes.

Le document actuellement disponible sur le site internet www.agglod.ch est la version de juin 2016 (avant l'examen préalable auprès des services cantonaux).

2. Processus

Le PA3 a été préparé par le bureau technique, la commission d'aménagement de l'agglomération et des bureaux spécialisés, en partenariat avec le Service cantonal du développement territorial, dans le sens des directives de la Confédération pour les PA3.

- Fin de l'examen préalable : septembre 2016
- Actualisation des documents suite à l'examen préalable : début octobre 2016
- Validation par les Conseils communaux : début novembre 2016
- Adoption par l'assemblée du Syndicat d'agglomération de Delémont : mi-novembre 2016
- Approbation par le Gouvernement jurassien : décembre 2016
- Dépôt auprès de l'Office fédéral du développement territorial : décembre 2016

3. Contenu général

Le projet d'agglomération est un instrument de planification et de gestion. Il vise à assurer une optimisation des systèmes de transports d'agglomération et leur coordination avec l'urbanisation et le paysage à une échelle intercommunale. Il présente tout d'abord un **diagnostic** de la situation actuelle qui identifie les enjeux sur lesquels travailler à l'avenir. Sur cette base, une **vision** globale accompagnée de **lignes directrices** a été élaborée, précisée par des **stratégies** puis des **objectifs** en termes d'urbanisation, de paysage, de transports et d'énergie. Enfin, il découle de ces objectifs des **mesures concrètes**.



4. Stratégies

Pour répondre aux besoins de la population croissante, la stratégie vise à assurer un développement localisé et coordonné. Un autre objectif prévoit de valoriser le tissu urbain existant pour assurer la qualité de vie des habitants. Enfin, l'aspect économique est traité avec comme but le renforcement de l'attractivité économique de l'agglomération et la valorisation des sites stratégiques pour le développement des activités en particulier Communance Sud, Innodel et Courrendlin Nord.

La stratégie pour le système de transports est centrale puisqu'elle débouche sur les mesures d'infrastructures qui peuvent éventuellement être subventionnées par la Confédération. Les objectifs visés sont le développement de la desserte et de l'utilisation des transports publics, la garantie d'une bonne connexion aux réseaux routiers et ferroviaires nationaux, la maîtrise du trafic automobile et enfin la sécurisation et promotion des déplacements piétons et cyclistes.

La composante paysagère est nouvelle dans les Projets d'agglomération. L'agglomération disposait déjà de la majeure partie des études nécessaires grâce à la Conception d'évolution du paysage élaborée dans le cadre du Plan directeur régional. Enfin, le volet énergétique est présent dans le PA3, bien que ça ne soit pas une demande de la Confédération. Ayant entrepris les démarches pour devenir Cité de l'énergie au niveau régional, l'agglomération a souhaité traiter ce sujet dans le PA3 puisqu'il est fortement lié aux autres politiques territoriales.

5. Mesures concrètes

La plupart des mesures proposées dans le PA3 figuraient déjà dans les Projets d'agglomération de 1ère et 2e génération. Le PA3 les actualise et en identifie de nouvelles.

A titre d'exemple, la nouvelle mesure 3.84 « réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens » fait partie des mandats de planification régionaux que le Plan directeur cantonal établit dans sa révision en cours. Elle correspond en outre à la volonté de l'agglomération de valoriser le bâti existant et de préserver la zone agricole et le paysage. Le concept de « campagne d'agglomération », mesure 3.85, reprend la volonté de préserver le paysage ici principalement agricole en le protégeant des pressions dues au développement du centre de l'agglomération, tout en y proposant des activités de loisirs et de détente coordonnées avec l'agriculture et les milieux concernés.

La mobilité et sa gestion restent les principales préoccupations du PA3 qui prévoient plusieurs mesures à réfléchir au niveau régional comme le « stationnement vélos aux interfaces de transports publics » (3.80), les « infrastructures de recharge publique pour les véhicules électriques » ou encore le « système de vélos en libre-service » (3.83). Les mesures localisées précisément en un lieu ont également leur importance à l'échelle de la région, notamment : « nouvelle liaison routière à l'est de Delémont » (3.02a), « système de gestion intelligente du stationnement à Delémont » (3.10), « liaison des pistes cyclables au nord de Châtillon » (3.42).

Les mesures sont priorisées en fonction du délai de mise en œuvre prévu par les communes et/ou les services cantonaux concernés. Dans chaque génération de Projet d'agglomération, les mesures sont en priorité A (court terme), B (moyen terme) ou C (long terme) et correspondent à une période spécifique. Dans le PA3, les mesures en A sont planifiées entre 2019 et 2022, celles en B entre 2023 et 2026 et celles en C dès 2027.

La mise en œuvre d'un certain nombre de mesures des PA1 et PA2 a été reportée pour des raisons techniques, financières ou de priorité. Aussi, il arrive par exemple que des mesures en priorité A du PA1 (planifiée initialement entre 2011 et 2014) ne soient pas encore réalisées. Le PA3 actualise la planification.

Le PA3 sera évalué par la Confédération et, en fonction du résultat obtenu, permettra le cofinancement de certaines mesures concrètes. Par le passé, dans ce même cadre, la Confédération avait subventionné la vélostation et la gare routière de Delémont ainsi que des pistes cyclables entre différentes localités.

6. Coordination avec le futur Plan directeur régional et le nouveau PAL « Delémont, cap sur 2030 »

L'élaboration du projet d'agglomération de 3^e génération est le résultat d'un travail très important mené conjointement par les 11 communes membres de l'agglomération, en particulier le Conseil d'agglomération et la Commission d'aménagement du territoire de l' appuys par le Bureau technique dont fait partie le Service UETP et les services cantonaux concernés. Le dossier mis au point tient compte des réflexions menées dans les projets d'agglomération précédents (PA1 et PA2) et du projet de Plan directeur régional qui a fait l'objet d'une démarche participative et d'une large consultation publique. Ce dernier document sera mis au net au début 2017, une fois que le PA3 aura été adopté et transmis à la Confédération.

Les mesures planifiées pour Delémont ont naturellement été parfaitement coordonnées avec le nouveau Plan d'aménagement local « Delémont, cap sur 2030 » et en particulier le Plan directeur communal, qui a été adopté par le Conseil communal .et approuvé en juillet dernier par le Canton, y compris les plans sectoriels des déplacements, du stationnement et de la mobilité douce.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil communal invite le Conseil de Ville à soutenir le PA3.

AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

Le président :

La chancelière :

Damien Chappuis

Edith Cuttat Gyger

Delémont, le 5 octobre 2016

Annexes :

- Partie spécifique à la commune de Delémont
- Carte de la vision et lignes directrices
- Cartes des stratégies urbanisation et paysage / transports
- Cartes et tableau de synthèse des mesures

PARTIE SPECIFIQUE A LA COMMUNE DE DELEMONT

Nouvelles mesures

Mesure 3.01 – Remplacement de la passerelle sur les voies ferrées

Les possibilités de franchissement des voies ferrées entre le nord et le sud de la ville sont aujourd'hui insuffisantes pour les cyclistes, qui doivent emprunter la RDU ou le sous voie CFF. De plus, la passerelle existante devient vétuste et propose uniquement des escaliers.

Vu la complexité de mise en œuvre d'un second passage sous voie et l'importance des coûts de réalisation, il a été décidé d'installer dans un premier temps une nouvelle passerelle pour piétons et cycles à proximité de l'existante qui sera démontée.

Elle se situera sur l'axe Poste – Voirnet pour davantage de cohérence en matière d'urbanisme et de transports (liaison entre la gare routière et les futurs secteurs de développement de la Poste et de Gare-Sud). Le projet prévoit qu'elle soit accessible aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite grâce à des ascenseurs (en plus d'escaliers) aux deux extrémités.

Mesures 3.02 – Nouvelle liaison routière et de mobilité douce à l'est

La future liaison routière permettra le franchissement de 6 voies ferrées et offrira une liaison entre le secteur « Gare Sud » et la route de Delémont (RC6), incluant des voies pour trafic motorisé à double sens.

Une étude de variantes a été réalisée en 2016. Elle a démontré la difficulté de créer un ouvrage en souterrain vu l'espace restreint disponible pour la rampe à l'ouest. La pente serait trop importante. Un viaduc constitue la meilleure solution pour cette liaison avec la réalisation de giratoires et le réaménagement du carrefour à la rue Emile-Boéchat. Une réflexion a également été menée sur l'emplacement de la liaison et son éventuel déplacement plus au sud, mais les solutions dans ce sens seraient autant voire davantage complexes. Un itinéraire de mobilité douce sera réalisé à part, au niveau du sol avec une partie en souterrain.

Mesures 3.04, 3.05, 3.07, 3.08 – Liaisons de mobilité douce dans la ville

Des aménagements pour favoriser les déplacements des piétons et des vélos sont prévus sur plusieurs axes en ville (voir la carte localisant les mesures). Une liaison mécanique est souhaitée entre la Vieille Ville et le centre gare au vu du dénivelé. Ces liaisons se retrouvent dans les planifications communales.

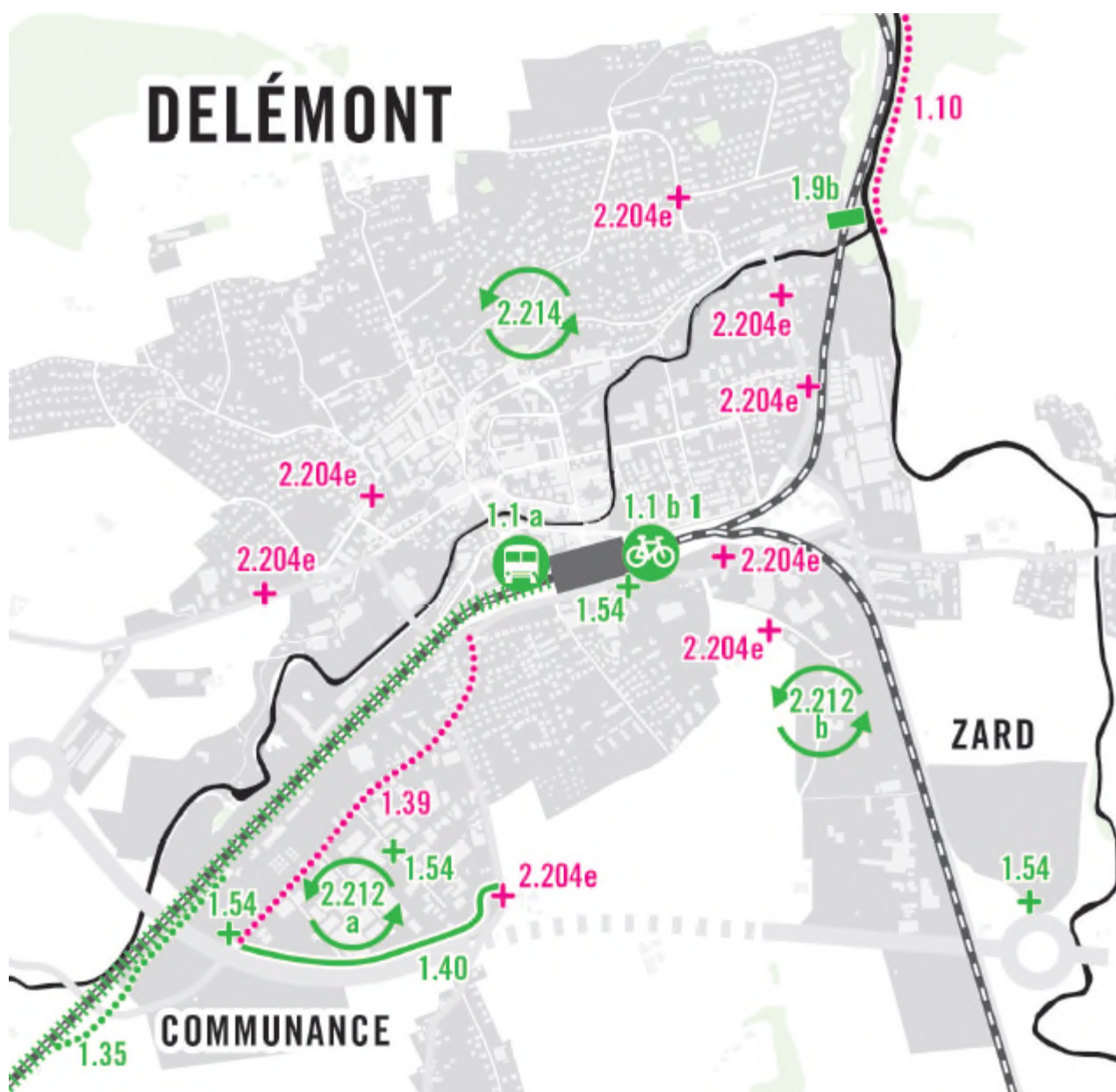
Mesure 3.09, 3.11 – Rebroussement pour les bus à la Ballastière et la Communance

Le développement du réseau de transports publics passe notamment par des réaménagements routiers permettant aux véhicules de circuler. Dans le cas présent, des giratoires seront nécessaires à la Ballastière et au sud de la Communance pour que les bus puissent faire demi-tour en toute sécurité, sur la base du nouvel horaire de 2019 qui entraînera des adaptations du réseau.

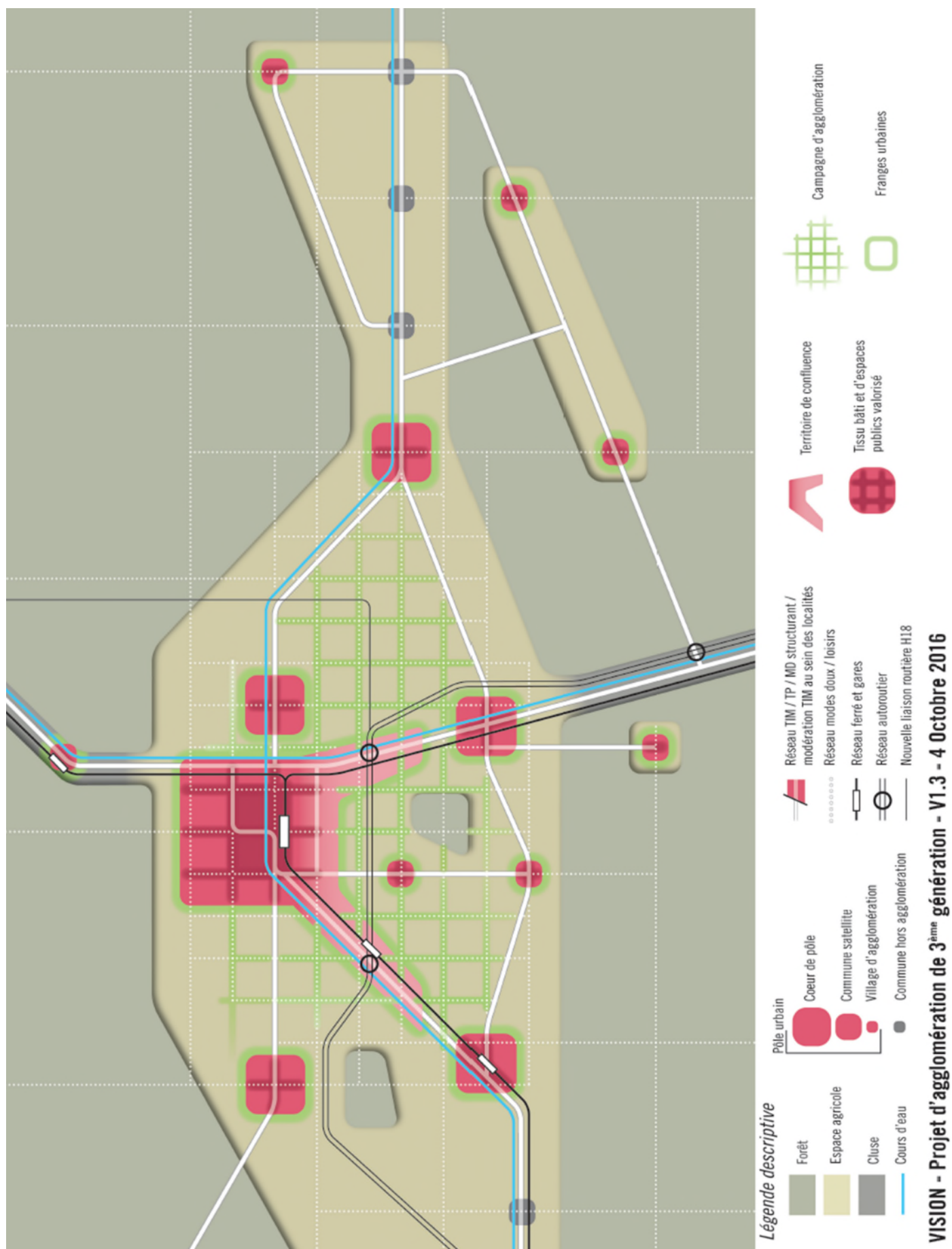
Mesures existantes

Parmi les mesures déjà inscrites dans les anciens Projets d'agglomération et reprises dans le PA3 se trouvent notamment le réaménagement des espaces publics en Vieille Ville (seconde étape) (1.3) et au centre-gare (notamment mise en zone de rencontre de l'avenue de la Gare, partie sud) (1.4), l'itinéraire de mobilité douce aux Vies-St-Catherine avec un nouvel accès routier par les Prés-Roses pour le camping et les terrains de football (1.36), une nouvelle route au sud de la Communance (1.34) et une halte ferroviaire dans le même secteur (1.41).

- Priorité A du PA1
- Priorité A du PA2
- Priorité A
- Priorité B/C

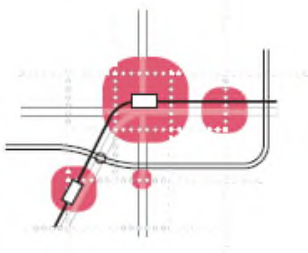


Réalisée (vert)
Réalisation prévue en principe
jusqu'en 2018 (rose)



LIGNES DIRECTRICES DE LA VISION -

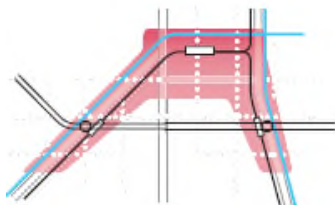
Projet d'agglomération de 3^{ème} génération - V1.3 - 1 Juillet 2016



LD1 Les polarités sont hiérarchisées et structurées par des réseaux de transports efficaces favorisant l'intermodalité.

La croissance démographique de l'agglomération est répartie stratégiquement entre les différentes communes. La clef de répartition est définie en fonction du dynamisme économique des communes, de leur niveau de desserte par les transports publics et de leur offre en équipements publics, commerces et services. L'offre en transports publics et le réseau de transports publics sont renforcés et favorisent l'intermodalité.

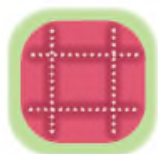
Le réseau routier principal/structurant est complété pour connecter de manière efficace les polarités aux niveaux intra et supra régionaux. Au sein des localités, le trafic automobile est modéré afin de sécuriser et d'encourager les déplacements doux. Un maillage fin dédié à la promenade et aux loisirs sportifs relie les polarités entre elles et avec les espaces agricoles et naturels avoisinants.



LD2 Le territoire de confluence est le coeur du développement des équipements et des activités économiques à vocation régionale et cantonale de l'agglomération.

Situé à la convergence des cours d'eau, des grandes infrastructures de mobilité et des intérêts économiques régionaux, le territoire de confluence accueille une diversité de programmes et d'usages. Composé d'une alternance d'espaces de statuts variés : terrains construits, réserves à bâtir, friches, terrains agricoles, espaces naturels et protégés, son identité est hybride et évolutive.

Il est également caractérisé par des intensités différenciées : alors que certains secteurs permettent d'accueillir une grande variété de programmes, d'autres sont spécialisés, notamment la ZARD Innodel, qui favorise l'innovation et le développement d'activités à haute valeur ajoutée.



LD3 Le réseau d'espaces publics est valorisé, le tissu bâti densifié. L'urbanisation est circonscrite et attentive à son contexte paysager.

Au sein de chaque commune, l'accueil de nouveaux habitants et emplois se fait en priorité par la densification du tissu bâti existant : mobilisation des dents creuses, des friches urbaines et des logements vacants et rénovation du bâti ancien. Au sein des polarités, un réseau d'espaces publics de qualité y compris en traversée des

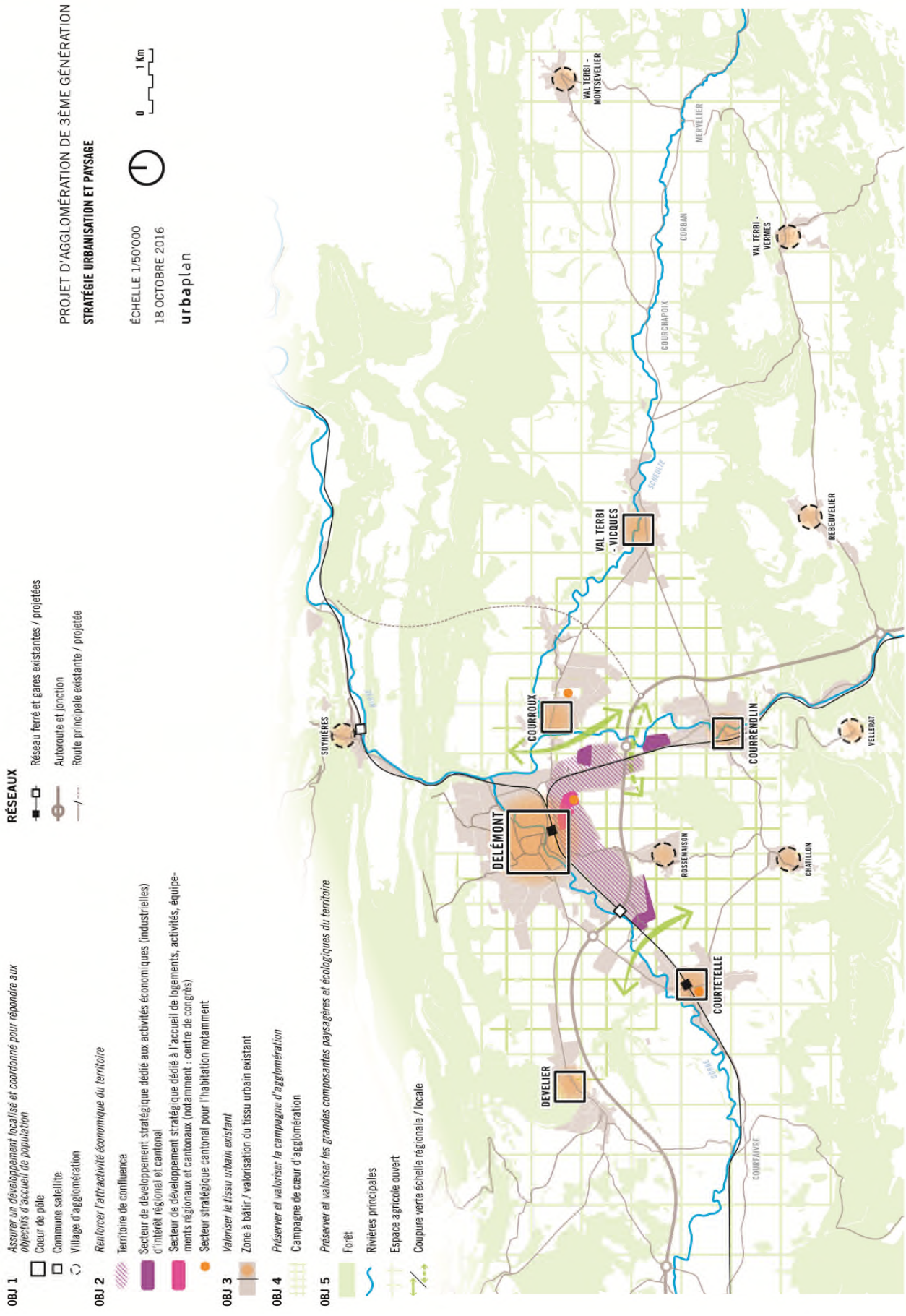
localités renforce l'attractivité urbaine et la qualité de vie au quotidien. Corrélairement, les limites entre les espaces construits et les espaces agricoles sont qualifiées.



LD4 La campagne d'agglomération est reconnue. Elle favorise des interactions positives entre les loisirs et l'activité agricole.

Paysages du quotidien, les espaces agricoles du centre d'agglomération sont valorisés dans un projet qui affirme cette campagne de proximité comme un élément fondateur de la qualité d'habiter au sein de l'agglomération. Les espaces agricoles maintiennent leur fonction productive première tout en répondant

à de nouveaux enjeux en lien avec les usages des habitants voisins : loisirs sportifs, vente directe, sensibilisation à l'environnement et à l'agriculture, etc.



OBJ 1 *Developper la desserte en transports publics et accroître sa fréquentation*

—■— Réseau ferré : gares existantes / projetées

● Accessibilité piétonne existante / future des arrêts de bus (300 m) et des gares (500m)

OBJ 2 *Assurer une connexion de qualité du territoire aux réseaux routiers et ferroviaires nationaux*

—●— Autoroute et jonction

—●— Route principale existante / liaison projetée

—●— Route principale projetée et demi-jonction (tracé indicatif)

OBJ 3 *Maîtriser le trafic automobile au sein de l'agglomération et développer l'intermodalité*

—●— Traversée de localité à réaménager

—■— P + Rail dans les gares existantes / projetées

OBJ 4 *Developper les infrastructures dédiées aux modes doux pour sécuriser et favoriser les déplacements piétons et cyclables*

—●— Itinéraire modes doux existant

—●— Itinéraire modes doux à créer / améliorer

—■— Franchissement à créer / améliorer

URBANISATION ET PAYSAGE

■ Périmètre urbanisé

■ Secteur de développement stratégique

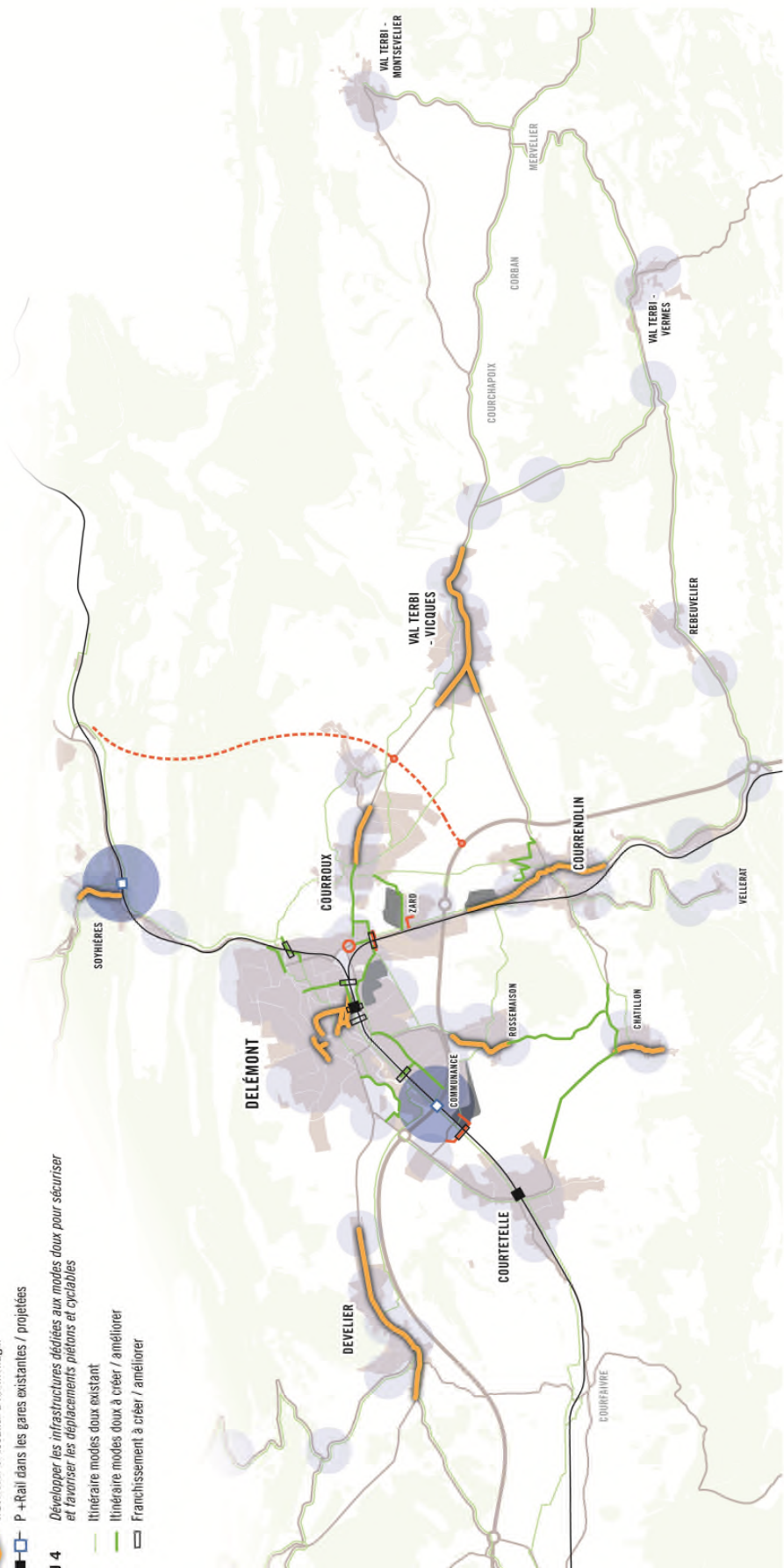
■ Forêt

PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 3ÈME GÉNÉRATION STRATÉGIE TRANSPORTS

ÉCHELLE 1/50'000

18 OCTOBRE 2016

urbaplan



PLAN D'AGGLOMÉRATION DE DELÉMONT CARTE DES MESURES DU PA3

18 OCTOBRE 2016



urbaplan

PRIORISATION DES MESURES PA3

- Priorité A du PA1
- Priorité A du PA2
- Priorité A du PA3
- Priorité B/C

VÉLO ET MARCHÉ

- Stationnement vélo
- Itinéraire modes doux
- Franchissement (passage inférieur/passerelle)
- Requalification des espaces publics

TRANSPORTS PUBLICS

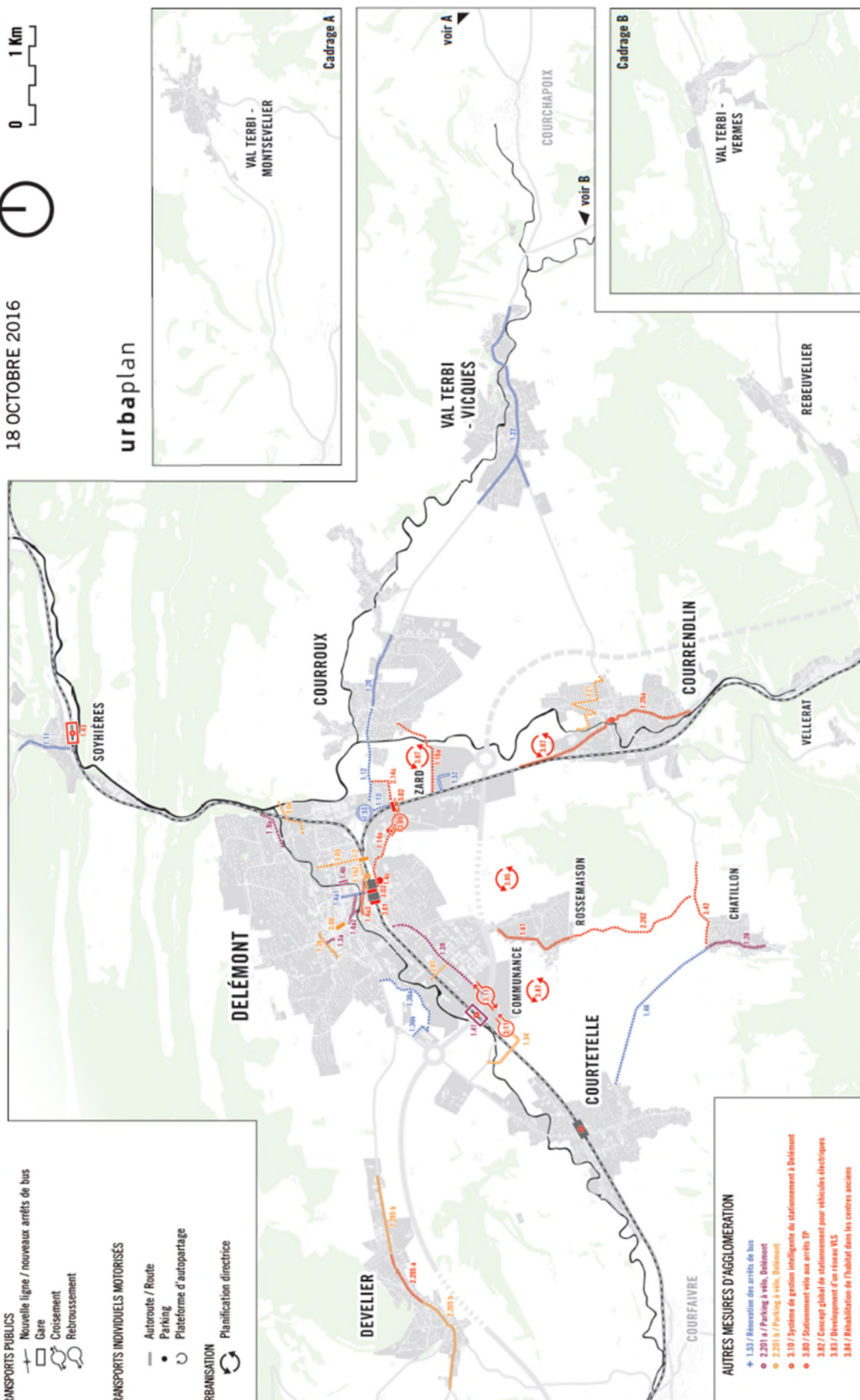
- Nouvelle ligne / nouveaux arrêts de bus
- Gare
- Croisement
- Rebussement

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

- Autoroute / Route
- Parking
- Plateforme d'autopartage

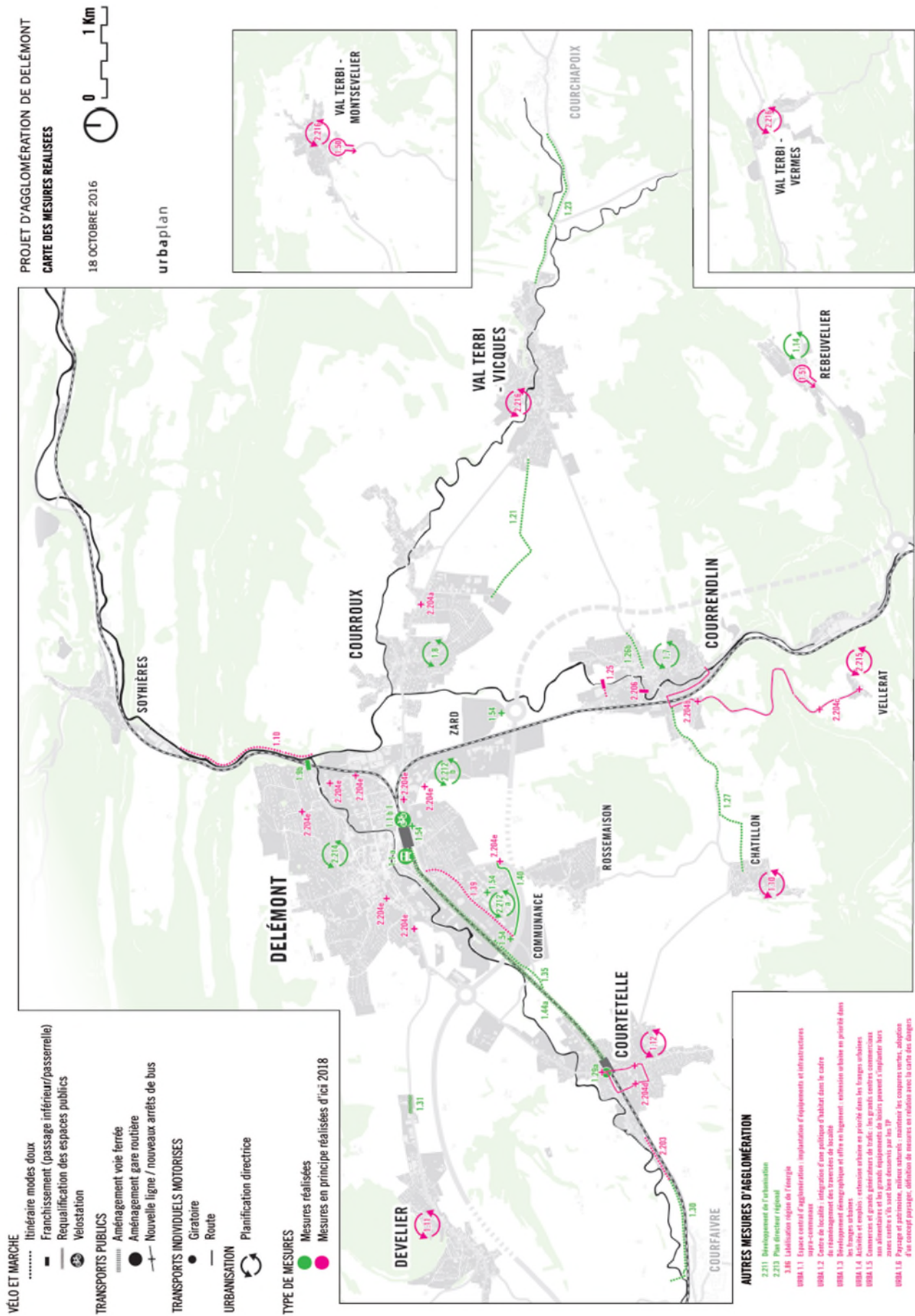
URBANISATION

- Planification directrice



AUTRES MESURES D'AGGLOMÉRATION

- 1.33 / Réorganisation des arrêts de bus
- 2.201 a / Parking à vélo, Delémont
- 2.201 b / Parking à vélo, Delémont
- 3.10 / Système de gestion intelligente du stationnement à Delémont
- 3.80 / Stationnement vélo aux arrêts TP
- 3.82 / Concept global de stationnement pour véhicules électriques
- 3.83 / Développement d'un réseau VLS
- 3.84 / Réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens



N° et nom de la mesure	PAL		PA2		PA3		Estimation des coûts (mln)	Horizons de réalisation (travaux et mise en service)							Cibiers d'efficacité				Lignes directrices				Santé transports				Stratégie urbanisation - paysage						
	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Décl. 2027	CE1	CE2	CE3	CE4	LD1	LD2	LD3	LD4	T1	T2	T3	T4	UP1	UP2	UP3	UP4	UP5
1.1a Gare routière	A	2011-14	-	-	-	-	3,5 ¹																										
1.1b1 Parking vélo et vélostation à Deilmont	A	2011-14	-	-	-	-	0,26 ¹																										
1.1b2 Parking vélo et vélostation à Deilmont - étape 2	-	-	-	-	B	2022-26	0,9																										
1.2 Passage cyclable sous voies OFF, Deilmont	C	2019-22	B	2019-22	C	2027-30	6,5																										
1.3a Espaces publics Vieille Ville, place Roland-Béguélin	B	2015-18	A	2015-18	-	-	1,18 ²																										
1.3b Espaces publics Vieille Ville, zone 10 km/h, étape 2	B	2015-18	B	2019-22	B	2022-26	2,12																										
1.4a1 Centre gare, zone 20 km/h, avenue de la Gare	A	2011-14	-	-	-	-	3,6 ¹																										
1.4a2 Centre gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Moiré-Mahière	B	2015-18	A	2015-18	-	-	5 ²																										
1.4a3 Centre gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorné-Mouder	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	4,3																										
1.4b Boucle de circulation urbaine, Deilmont	C	2019-22	A	2015-18	-	-	3 ²																										
1.4c Parkings en périphérie du centre, Deilmont	A/B/C	2011-22	A/B	2015-22	A	2019-22	8,64																										
1.7 Accélération ligne urbaine gare/hôpital	A	2011-14	-	-	-	-	0,09 ¹																										
1.9a Passage à niveau OFF sur itinéraire de mobilité douce en site propre, Deilmont	A	2011-14	-	-	-	-	-																										
1.9b Itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est, Deilmont	A	2011-14	-	-	-	-	0,63 ¹																										
1.10 Piste cyclable Deilmont - Sophières	A	2011-14	-	-	-	-	-																										
1.11 Traversée de Sophières	A	2011-14	-	-	-	-	2,7																										
1.12 Itinéraire cyclable sur route cantonale, porte d'entrée	A	2011-14	-	-	-	-	3 ¹																										
1.13 Porte d'entrée Sud-Est, route cantonale	A	2011-14	-	-	-	-	1																										
1.14a Itinéraire cyclable gare Sud - ZARD, Deilmont	C	2019-22	B	2019-22	A	2019-22	0,5																										
1.14b Passage sous les lignes OFF et FC6, Deilmont	C	2019-22	B	2019-22	-	-	-																										
1.15a Itinéraire cyclable Courmou - ZARD	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	0,7																										
1.16a Itinéraire cyclable Courmoulin - ZARD	B	2015-18	B	2019-22	-	-	-																										
1.19 Liaison cyclable vers la rue de Bellevue, Courmou	B	2015-18	B	2019-22	-	-	-																										
1.20 Traversée de Courmou	A	2011-14	-	-	-	-	5 ¹																										
1.21 Itinéraire cyclable Courmou - Vièques par Bellevue	A	2011-14	-	-	-	-	-																										
1.22 Traversée de Vièques	A	2011-14	-	-	-	-	1																										
1.23 Itinéraire cyclable Vièques (Boclaire) - Courchapol	A	2011-14	-	-	-	-	-																										
1.25 Accès centre commercial, passerelle sur la Birse, Courmoulin	A	2011-14	B	2019-22	-	-	0,45																										
1.26a Traversée Nord - Sud de Courmoulin	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	10																										
1.26b Réaménagement de la traversée Est-Ouest à Courmoulin	A	2011-14	-	-	-	-	-																										
1.27 Piste Cyclable Courmoulin - Châillon	A	2011-14	-	-	-	-	0,67 ¹																										
1.28 Traversée de la localité, Châillon	B	2015-18	A	2015-18	-	-	3																										
1.29a Aménagement d'un rond-point à Courmoulin	A	2011-14	-	-	-	-	-																										
1.29b Aménagement de deux portes d'entrée sur la H12, Courmoulin	A	2011-14	-	-	-	-	-																										
1.30 Itinéraire cyclable Courmoulin - Courmoulin	A	2011-14	-	-	-	-	-																										
1.31 Aménagement de la RC 6 à l'entrée est de Develer	A	2011-14	-	-	-	-	-																										
1.34 Route A18 - Communauté, Courmoulin	C	2019-22	C	2023-26	C	2027-30	A définir																										
1.35 Itinéraire cyclable Deilmont - Courmoulin	A	2011-14	-	-	-	-	-																										
1.36a Vies-St-Catherine, itinéraire vélos et piétons	A	2011-14	-	-	-	-	0,5																										
1.36b Route d'accès aux Prés-Rois depuis Courmoulin	A	2011-14	-	-	-	-	1																										
1.39 Itinéraire cyclable Deilmont - Communauté	B	2015-18	A	2015-18	-	-	0,4 ²																										
1.40 Route de contournement au sud de la Communauté	A	2011-14	-	-	-	-	-																										
1.41 Haute ferroviaire à la Communauté	B	2015-18	A	2015-18	-	-	2,49 ²																										
1.43 Haute ferroviaire à Sophières	A	2011-14	B	2019-22	A	2019-22	1,9																										
1.44a Aménagement de la voie Deilmont-Courmoulin	A	2011-14	-	-	-	-	0,4																										
1.44b Aménagement de la voie Glover-Bassecourt	B/C	2015-22	-	-	A	2019-22	3,98																										
1.47 Traversée de la localité, Rassemaison	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	2,5																										
1.48 Itinéraire cyclable Courmoulin-Châillon par route communale	A	2011-14	-	-	-	-	0,8																										

