

## Projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération

### RAPPORT FINAL



Document adopté par l'Assemblée d'agglomération

Pour traiter: Pierre-Alain Pavillon, Elise Riedo, Camille Leviet, Sébastien Joubert  
**urbaplan sa neuchâtel**

15134\_PA3\_DELEMONT\_RAPPORT\_v4\_sjo\_161205.docx-PAP-sjo

**lausanne**

av. de montchoisi 21  
cp 1494 - 1001 lausanne  
t 021 619 90 90 f 021 619 90 99  
89 80  
lausanne@urbaplan.ch

**fribourg**

rue pierre-aeby 17  
1702 fribourg  
t 026 322 26 01 f 026 323 11 88  
fribourg@urbaplan.ch

**genève**

rue abraham-gevray 6  
cp 1722 - 1211 genève 1  
t 022 716 33 66 f 022 716 33 60  
geneve@urbaplan.ch

**neuchâtel**

rue du seyon 10  
cp 3211 - 2001 neuchâtel  
t 032 729 89 89 f 032 729  
neuchatel@urbaplan.ch



## **Mandants**

Syndicat d'agglomération de Delémont

## **Conseil d'agglomération**

Delémont :	M. Damien Chappuis, maire, président du Conseil d'agglomération
Courrendlin :	M. Gérard Métille, maire, vice-président du Conseil d'agglomération
Châtillon :	M. Gérald Marchand, maire
Courroux :	M. Alain Guédât, maire (jusqu'en 2015) M. Philippe Membrez, maire (depuis 2016)
Courtételle :	M. Jean-Louis Chételat, maire
Develier :	M. Christophe Riat, maire
Rebeuvelier :	M. Vincent Eggenschwiler, maire
Rossemaison :	M. Francis Meyrat, maire
Soyhières :	M. Pierre Morel, maire, vice-président du Conseil d'agglomération
Val Terbi :	M. Michel Brahier, maire
Vellerat :	M. Pierre-André Comte, maire

## **Commission d'aménagement**

Delémont :	Mme Françoise Collarin, conseillère communale, présidente de la commission
Courrendlin :	M. Bernard Chételat, conseiller communal
Châtillon :	M. Silvio Mitterpergher, conseiller communal
Courroux :	M. Cédric Anker, conseiller communal (jusqu'en 2015) M. Pierre Luchinger, conseiller communal (depuis 2016)
Courtételle :	M. Marc Hänni, conseiller communal
Develier :	M. John-Robert Hanser, conseiller communal (jusqu'en 2015) M. Daniel Rohrbach, conseiller communal (depuis 2016)
Rebeuvelier :	M. Yannick George, conseiller communal (jusqu'en 2015) M. Gérald Chételat, conseiller communal (depuis 2016)
Rossemaison :	Mme Nadine Flury, conseillère communale
Soyhières :	M. Christian Zuber, conseiller communal
Val Terbi :	M. Marcel Chételat, conseiller communal
Vellerat :	M. Marcel Fringeli, conseiller communal

## **Direction de projet**

Bureau technique de l'agglomération de Delémont, Mme Céline Wermeille, chargée de mission aménagiste-urbaniste et M. Henri Erard, secrétaire général  
M. Hubert Jaquier, Chef du service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics de Delémont

## **Mandataires**

urbaplan Lausanne :	MM. Pierre-Alain Pavillon, Sébastien Joubert et Mme Camille Leviet
Rolf Eschmann SA :	M. Bernard Studer

## Liste des abréviations

### Planifications

PA1	Projet d'agglomération de 1 <sup>re</sup> génération
PA2	Projet d'agglomération de 2 <sup>e</sup> génération
PA3	Projet d'agglomération de 3 <sup>e</sup> génération
PDC	Plan directeur cantonal
CDA	Conception directrice d'aménagement de l'agglomération
PDR	Plan directeur régional
PAL	Plan d'aménagement local
PDCom	Plan directeur communal
PD MD	Plan directeur de la mobilité douce
PD	Plan directeur
PDL	Plan directeur localisé
PSIC	Plan sectoriel des itinéraires cyclables

### Organismes

ARE	Office fédéral du développement territorial (allemand)
OFEN	Office fédéral de l'environnement
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
RCJU	République et Canton du Jura
GVT	Gouvernement jurassien
PLMT	Parlement jurassien
DEN	Département de l'environnement du Canton du Jura
SDT	Service cantonal du développement territorial
SAM	Section cantonale de l'aménagement du territoire
SMT	Section cantonale de la mobilité et des transports
SDE	Section cantonale de l'énergie
SIN	Service cantonal des infrastructures
ENV	Service cantonal de l'environnement
ECR	Service cantonal de l'économie rurale
ECO	Service cantonal de l'économie
OCC	Office cantonal de la culture
FRI	Fondation rurale interjurassienne
ComA	Commission d'aménagement de l'agglomération
UETP	Service de l'urbanisme, de l'environnement et des travaux publics de Delémont
SID	Services industriels de Delémont
CFF	Chemins de fers fédéraux

### Divers

LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
MD	Mobilité douce
SDA	Surfaces d'assolement
TP	Transports publics

# SOMMAIRE

MOT DU PRESIDENT	7
SYNTHESE DU PA3	9
1.1 Périmètre du Projet d'agglomération de 3 <sup>e</sup> génération	9
1.2 Historique du projet d'agglomération de l'Agglomération de Delémont	9
1.3 Processus d'élaboration du PA3	10
1.4 Contenu du PA3	10
1. INTRODUCTION	27
1.1 La politique des agglomérations de la Confédération	27
1.2 Périmètre de l'agglomération et gouvernance	30
1.3 Historique du projet de territoire de l'agglomération de Delémont	35
1.4 Démarche d'élaboration du PA3	40
2. DIAGNOSTIC	43
2.1 Diagnostic thématique	43
2.2 Diagnostic transversal	92
3. VISION TERRITORIALE	103
4. STRATEGIE URBANISATION ET PAYSAGE	109
4.1 Objectifs de la stratégie urbanisation et paysage	109
4.2 Articulation entre la stratégie et les mesures	125
5. STRATEGIE TRANSPORTS	127
5.1 Objectifs de la stratégie transports	127
5.2 Articulation entre la stratégie et les mesures	135
6. COMPTE-RENDU DE MISE EN ŒUVRE	137
7. REPONSES APORTEES AUX FAIBLESSES DU PA2	179
7.1 Amélioration de la qualité des systèmes de transports	179
7.2 Encouragement du développement urbain vers l'intérieur	182
7.3 Augmentation de la sécurité du trafic	183
7.4 Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources	184
8. LE PROGRAMME DE MESURES	185
ANNEXE — TABLEAUX DE MISE EN OEUVRE	315



## MOT DU PRESIDENT



En 2015, l'agglomération de Delémont s'est donné les moyens d'établir un projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération (PA3). Les réflexions en matière de planification régionale s'associent alors avec celles entreprises en 2013 pour le Plan directeur régional (PDR). L'Assemblée d'agglomération, regroupant l'ensemble des exécutifs des 11 Communes membres du Syndicat, a accepté le crédit relatif au Projet le 17 septembre 2015. Les travaux ont alors pu démarrer dès cet instant.

L'agglomération de Delémont a tenu à proposer un PA3 ambitieux tout en restant réaliste, tourné vers le développement durable et s'inscrivant dans la continuité des Projets de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> génération ainsi que du Plan directeur régional.

Elle a renforcé sa volonté d'établir des stratégies et mesures en faveur du développement durable. En plus des mesures pour une mobilité plus responsable et l'élaboration d'une Conception directrice de l'énergie dans le cadre du Plan directeur régional, elle a décidé de démarrer le processus de labellisation Cité de l'énergie à l'échelle régionale en septembre 2015. Le domaine de l'énergie ne fait pas encore partie des piliers des Projets d'agglomération. Toutefois, l'agglomération a souhaité présenter les démarches entreprises dans ce sens puisqu'elles relèvent également de la planification territoriale et des problématiques liées à l'urbanisation et aux transports. L'enjeu énergétique est au centre de ses préoccupations, tout comme l'urbanisation, la mobilité et le paysage.

Afin de mener à bien ce projet, l'agglomération a travaillé avec deux bureaux spécialisés, à savoir urbaplan SA (mandat principal) et Rolf Eschmann SA (mandat d'accompagnement). Des contrats complémentaires ont été adjugés à des bureaux d'ingénieurs durant l'élaboration du rapport, afin d'obtenir les informations nécessaires au sujet de mesures d'infrastructures (études de faisabilité et concept de développement du réseau de transports publics).

Enfin, l'agglomération tient à remercier tous les partenaires qui ont contribué à l'élaboration du PA3. Ce projet est le fruit de nombreuses collaborations entre les différents niveaux institutionnels et avec les bureaux mandataires. Il s'agit d'une planification régionale, mais qui nécessite le concours de nombreux autres partenaires à l'échelle cantonale et locale en particulier. Une partie importante des mesures d'infrastructures est de la responsabilité du Canton, qui présente une stratégie dans laquelle s'insère celle de l'agglomération. Bien entendu, il en va de même avec les 11 Communes qui sont directement concernées par les stratégies et les mesures en découlant. Les nombreuses séances de coordination et autres échanges ont permis d'assurer la cohérence et la pertinence de la vision future du territoire de l'agglomération de Delémont.

Damien Chappuis,  
Président du Syndicat d'agglomération de Delémont



# SYNTHESE DU PA3

## 1.1 Périmètre du Projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération

Le périmètre du projet d'agglomération correspond au périmètre du Syndicat d'agglomération de l'agglomération de Delémont. Il compte 11 communes : Delémont, Courrendlin, Courroux, Courtételle, Develier, Châtillon, Rebeuvelier, Rossemaison, Soyhières, Vellerat et Val Terbi.

Le périmètre du Syndicat d'agglomération s'est étendu avec la fusion des communes de Vicques, Montsevelier et Vermes au sein de la nouvelle commune de Val Terbi. La fusion de ces trois communes a été décidée par le corps électoral en février 2012 et est entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2013.

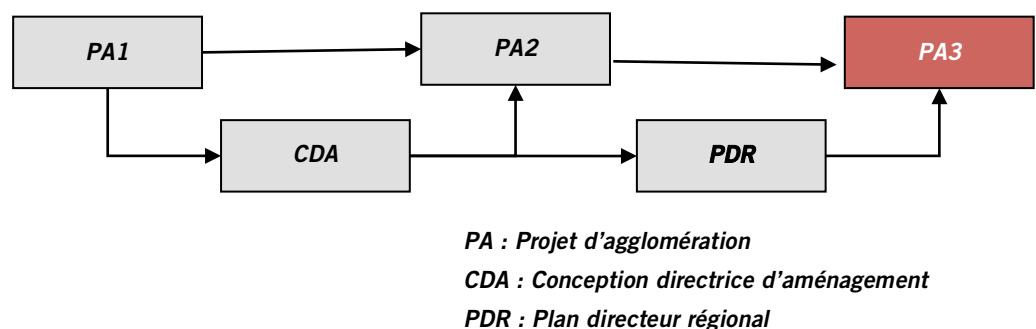
Si l'ancienne commune de Vicques en tant que membre du Syndicat d'agglomération a participé à l'élaboration du PA1 et du PA2, ce n'est pas le cas des anciennes communes de Montsevelier et de Vermes. Dans le cadre du PA3, l'ensemble de la nouvelle commune du Val Terbi a été pris en compte. Néanmoins, compte tenu de la configuration du territoire, ces communes ont déjà été intégrées dans les réflexions dès le PA1.

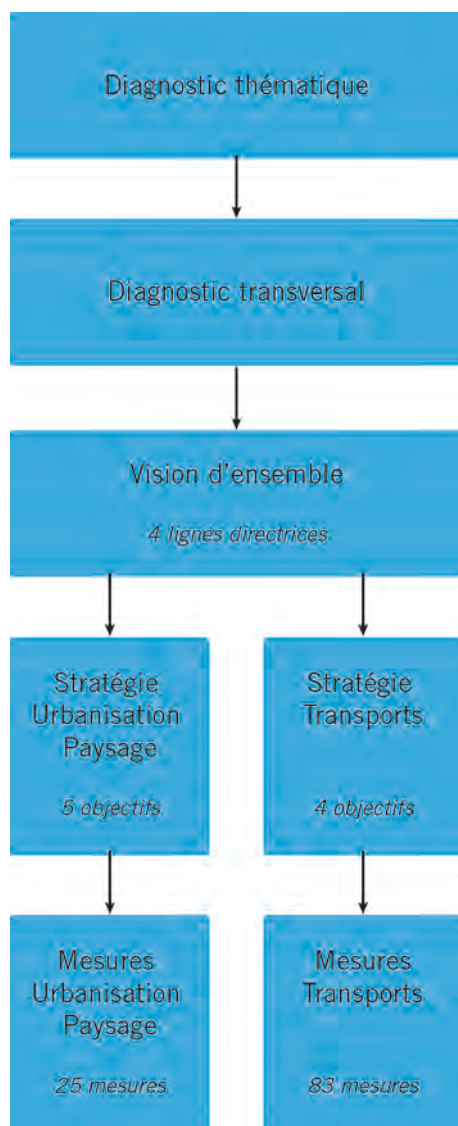
## 1.2 Historique du projet d'agglomération de l'Agglomération de Delémont

Le projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération de Delémont s'inscrit dans un processus long de réflexions et d'actions d'aménagement du territoire, initié au début des années 2000.

- > Charte d'agglomération et Projet d'agglomération de 1<sup>re</sup> génération : 2003-2007
- > Conception directrice d'aménagement de l'Agglomération : 2009-2011
- > Projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération : 2010 – 2012
- > PDR : 2014 – en cours (dossier déjà soumis au Canton pour examen préalable)
- > PA3 : 2015 – 2016

**Figure 1** : Intégration du PA3 au sein des documents de planification du projet de territoire de l'Agglomération de Delémont





### 1.3 Processus d'élaboration du PA3

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.

### 1.4 Contenu du PA3

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.

#### 1.4.1 Diagnostic

> *Un diagnostic thématique.* Il s'organise autour des thématiques à traiter listées dans l'exigence de base 3 des directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération. Pour chaque thème, les atouts/opportunités et les faiblesses/menaces du territoire sont identifiés et permettent de définir des besoins d'actions.

Parmi les atouts, l'agglomération connaît une dynamique démographique et économique positive depuis 2005 (stagnation auparavant). Elle possède également un très bon potentiel pour le développement économique dans le territoire de confluence (voir carte de la vision) et elle est bien connectée aux axes de transports nationaux (lignes ferroviaires Bienne-Bâle / Bienne-Belfort (TGV) et autoroute A16 prochainement achevée). Enfin, elle présente un paysage de campagne avec des entités agricoles fortes et bien préservées et sa topographie et ses espaces ouverts favorisent les déplacements doux.

En ce qui concerne les faiblesses, l'agglomération accueille une économie peu diversifiée et donc sensible aux soubresauts de l'économie, elle présente une urbanisation relativement étalée (zones de villas) qui entraîne potentiellement une perte de vitalité des centres de localité, elle possède des espaces agricoles à proximité des zones d'activités qui sont alors mis sous pression, elle présente une configuration peu favorable pour une desserte efficace en transports publics (principalement les petites localités éloignées), l'accessibilité au secteur Gare Sud de Delémont est déficiente, les traversées des localités sont peu attractives et posent des problèmes de sécurité, et plusieurs liaisons pour la mobilité douce sont encore



manquantes, ne permettant pas de rejoindre les différents lieux de l'agglomération de manière sécurisée et confortable.

> *Un diagnostic transversal.* Il articule les différentes thématiques étudiées afin de développer une lecture transversale des dynamiques du territoire et des enjeux à relever. Ce diagnostic s'organise en 4 grands axes :

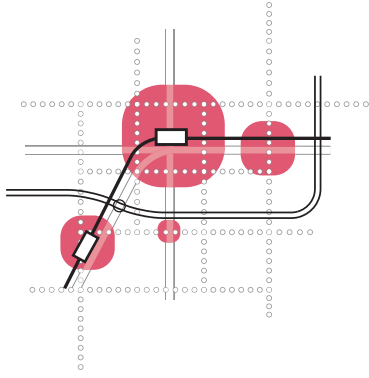
- *Attractivité économique et résidentielle.* Les enjeux principaux sont le développement de la qualité des connexions ferroviaires et routières, le renforcement des collaborations avec la métropole bâloise, l'accompagnement de la dynamique démographique en préservant la qualité de vie, la consolidation de l'économie régionale en se dirigeant vers une diversification et le renforcement de l'offre en équipements et services de niveau régional et cantonal, tout en maintenant les services et commerces de proximité.
- *Formes et qualité du développement urbain.* En ce qui concerne les enjeux, ont été identifiés l'adaptation du modèle résidentiel afin d'accueillir les futurs habitants en diminuant au maximum les impacts négatifs, le développement de l'emploi des transports publics et modes doux, l'amélioration de l'accessibilité au secteur Gare Sud de Delémont, le réaménagement des espaces publics (dont les traversées de localités) et l'amélioration des performances énergétiques des bâtiments.
- *Territoire de confluence.* Principalement, les enjeux sont la mise en œuvre des conditions-cadres d'aménagement fixées dans les planifications directrices, le renforcement de la connexion du territoire de confluence aux réseaux de mobilité, la préservation et la valorisation des qualités paysagères et environnementales de ce territoire qui subit de fortes pressions.
- *Paysage et environnement.* Les enjeux majeurs sont la préservation et la valorisation des richesses paysagères de l'agglomération, l'anticipation des évolutions du statut et des modes d'occupation de la campagne d'agglomération, la préservation des milieux naturels et de la fonctionnalité des réseaux écologiques.

#### **1.4.2 Vision d'ensemble**

La carte « vision d'ensemble » représente l'organisation territoriale souhaitée à l'horizon 2030 pour répondre aux enjeux identifiés. La vision d'ensemble s'organise autour de 4 lignes directrices qui correspondent aux axes développés dans le diagnostic transversal. Elles fixent les ambitions de l'agglomération en matière d'aménagement du territoire.

# LIGNES DIRECTRICES DE LA VISION

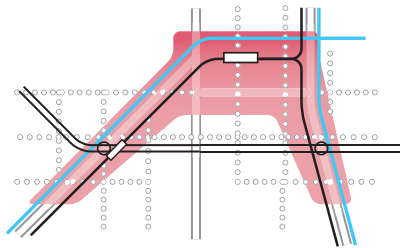
## Projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération - V1.4 - 9 novembre 2016



### 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 démographique et 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.

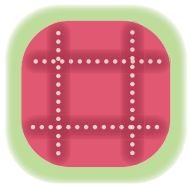
Le réseau routier principal/structurant est complété pour connecter de manière efficace les polarités aux niveaux intra et supra régionaux. Au sein des localités, le trafic automobile est modéré afin de sécuriser et d'encourager les déplacements doux. Un maillage fin dédié à la promenade et aux loisirs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

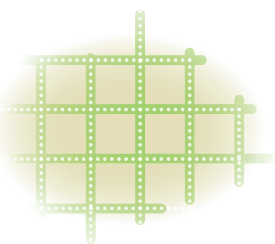
Il est également caractérisé par des intensités différenciées : alors que certains secteurs permettent d'accueillir une grande variété de programmes, d'autres sont spécialisés, notamment la ZARD Innodel, qui favorise l'innovation et le développement d'activités à haute valeur ajoutée.



### 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 dans le respect de ses qualités patrimoniales. Au sein des polarités, un réseau d'espaces

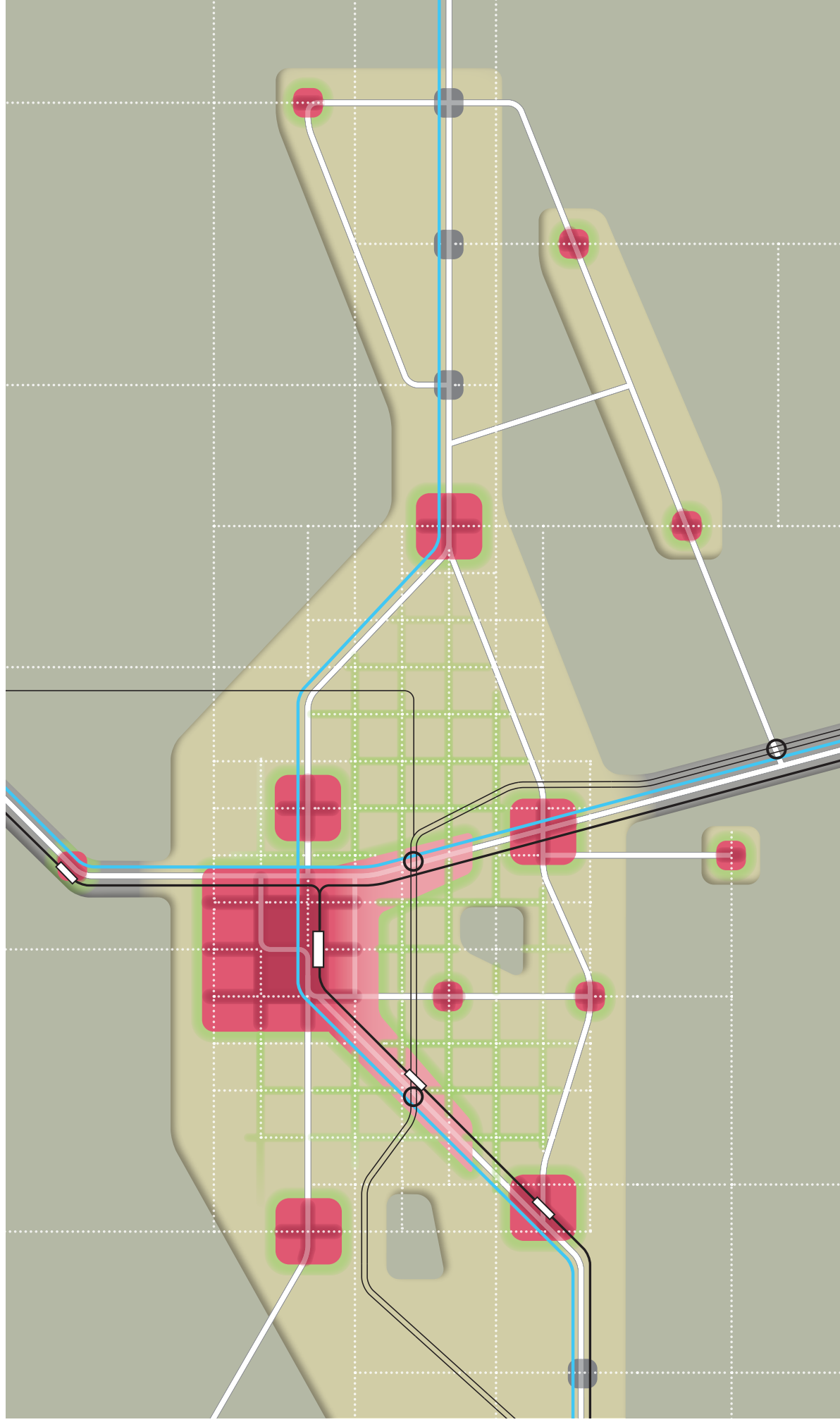
publics de qualité y compris en traversée des localités renforce l'attractivité urbaine et la qualité de vie au quotidien. Corrélativement, les limites entre les espaces construits et les espaces agricoles sont qualifiées.



### LD4 La campagne d'agglomération est reconnue comme un paysage structurant. 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, notamment par

la protection des surfaces d'assolement, 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.



### Légende descriptive

- Forêt
- Espace agricole
- Cluse
- Cours d'eau

- Pôle urbain
- Coeur de pôle
- Commune satellite
- Village d'agglomération
- Commune hors agglomération

- Réseau TIM / TP / MD structurant / modération TIM au sein des localités
- Réseau modes doux / loisirs
- Réseau ferré et gares
- Réseau autoroutier
- Nouvelle liaison routière H18

- Territoire de confluence
- Tissu bâti et d'espaces publics valorisé

- Campagne d'agglomération
- Franges urbaines

### 1.4.3 Stratégies sectorielles

La vision d'ensemble se décline en 2 stratégies sectorielles qui fixent les objectifs à atteindre pour concrétiser la vision d'ensemble.

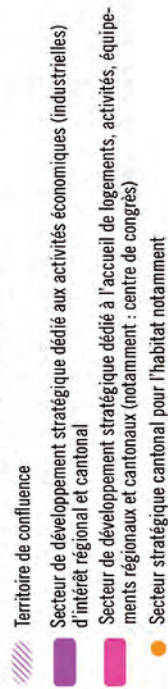
Pour répondre aux besoins de la population croissante, la stratégie urbanisation et paysage vise en premier lieu à permettre une croissance démographique soutenue du territoire tout en coordonnant les possibilités de développement résidentiel de chaque commune. Dans cette perspective, la valorisation du tissu urbain existant est mise en avant pour accueillir de nouveaux logements mais également pour offrir des espaces urbains de qualité aux habitants. La croissance démographique envisagée est en partie dépendante du dynamisme économique de l'agglomération. Le projet de territoire définit donc des conditions-cadres favorables à l'accueil de nouvelles entreprises, commerces et services principalement par le développement du « territoire de confluence ». De plus, les réflexions paysagères menées dans le cadre de la Conception d'évolution du paysage de l'agglomération de Delémont et du Plan directeur régional ont été intégrées dans le PA3. Elles visent principalement à engager dans les prochaines années une planification de la « campagne d'Agglomération » pour répondre aux pressions urbaines que connaît ce territoire agricole situé au cœur des espaces en développement de l'agglomération.

La stratégie pour le système de transports débouche sur les mesures d'infrastructures. Elle s'appuie sur une approche tous modes qui articule le renforcement de la desserte en transports publics, le développement des infrastructures de mobilités douces et la maîtrise du trafic automobile. Un développement de l'offre en transports publics est prévu en se basant sur la densité des habitants et emplois existants et à venir des différents secteurs de l'agglomération. Pour compléter cette offre et renforcer les relations avec l'extérieur, il est impératif de garantir une connexion de qualité tant aux réseaux ferroviaires qu'aux réseaux routiers nationaux. Au sein de l'agglomération, la gestion du trafic individuel motorisé est un paramètre important notamment pour réduire l'emprise de l'automobile et renforcer la sécurité des déplacements. Pour cela, des mesures sont à prendre pour encourager le transfert modal vers les transports en commun et la mobilité douce. Le développement des infrastructures pour cette dernière est primordial pour assurer l'attractivité et donc l'utilisation de ce type de déplacement.

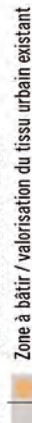
**OBJ 1** Assurer un développement localisé et coordonné pour répondre aux objectifs d'accueil de population



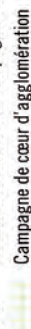
**OBJ 2** Renforcer l'attractivité économique du territoire



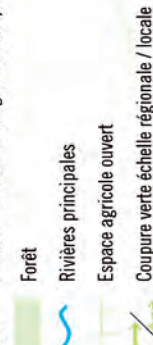
**OBJ 3** Valoriser le tissu urbain existant



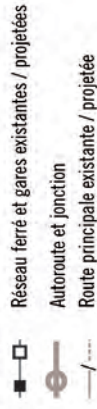
**OBJ 4** Préserver et valoriser la campagne d'agglomération



**OBJ 5** Préserver et valoriser les grandes composantes paysagères et écologiques du territoire



## RÉSEAUX

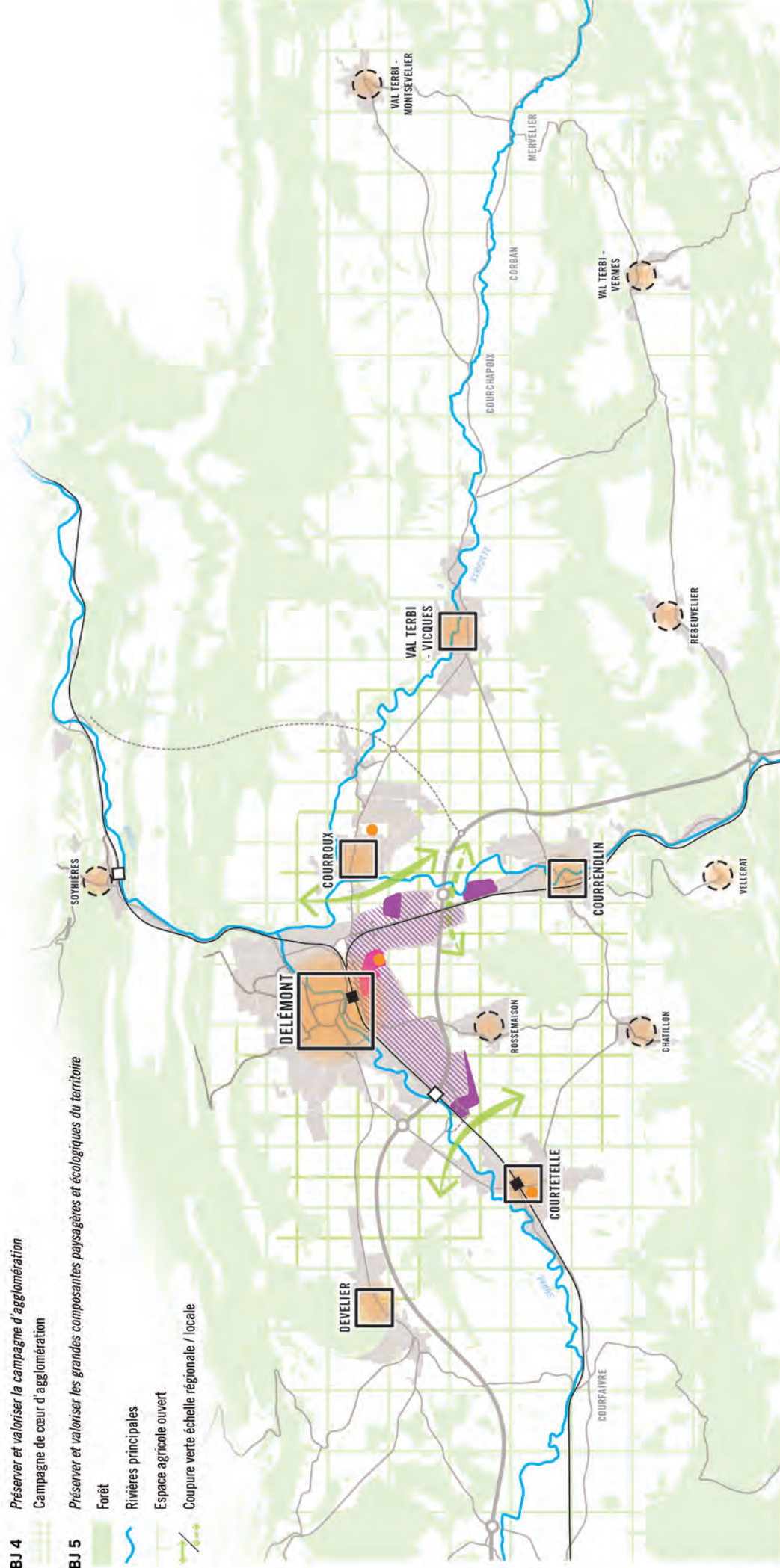


# PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 3ÈME GÉNÉRATION STRATÉGIE URBANISATION ET PAYSAGE

ÉCHELLE 1/50'000

1ER NOVEMBRE 2016

urban





**OBJ 1** Développer 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** Développer 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**

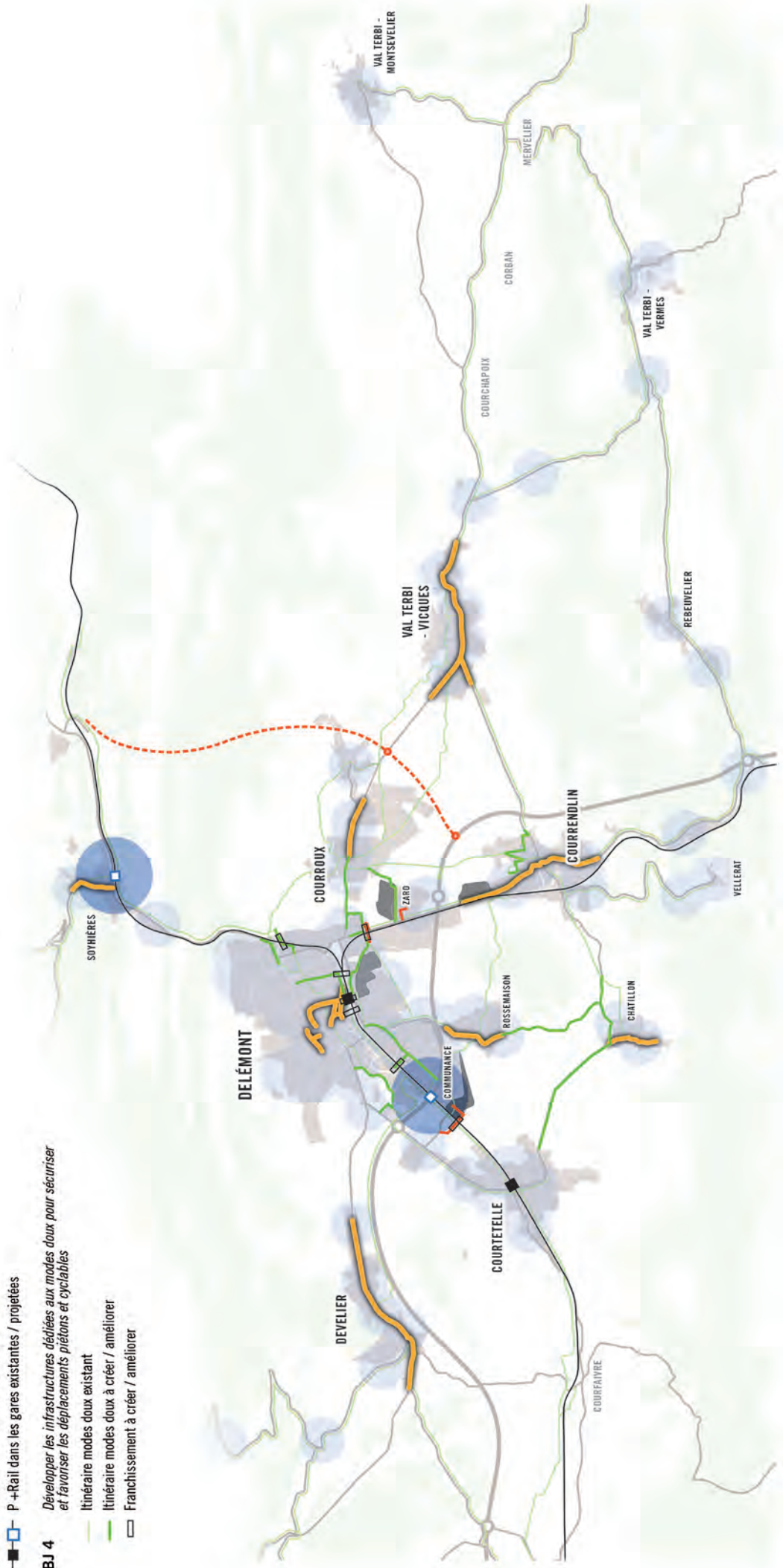
ÉCHELLE 1/50'000

1ER NOVEMBRE 2016

**urban** plan



0 1 Km



**Tableau 1:** Correspondances entre les lignes directrices de la vision territoriale et les objectifs

	<b>Ligne directrice 1</b> <i>Polarités hiérarchisées et réseaux de transports favorisant l'intermodalité</i>	<b>Ligne directrice 2</b> <i>Territoire de confluence</i>	<b>Ligne directrice 3</b> <i>Densification du tissu bâti existant et valorisation des espaces publics</i>	<b>Ligne directrice 4</b> <i>Reconnaissance et affirmation du statut particulier de la campagne d'agglomération</i>
<b>Objectif UP1</b> <i>Accueil population</i>	X		X	
<b>Objectif UP2</b> <i>Attractivité économique</i>	X	X		
<b>Objectif UP3</b> <i>Valorisation tissu urbain existant</i>			X	
<b>Objectif UP4</b> <i>Campagne d'agglomération</i>				X
<b>Objectif UP5</b> <i>Protection composantes paysagères</i>		X	X	X
<b>Objectif T1</b> <i>Transports publics</i>	X	X		
<b>Objectif T2</b> <i>Connexion au réseaux nationaux</i>	X	X		
<b>Objectif T3</b> <i>Maîtrise du trafic automobile</i>	X	X	X	
<b>Objectif T4</b> <i>Développement mobilité douce</i>		X	X	X

#### 1.4.4 Mesures concrètes

Les mesures sont la déclinaison concrète des stratégies sectorielles. C'est par leur mise en œuvre progressive que les objectifs pourront être atteints. La plupart des mesures proposées dans le PA3 figuraient déjà dans les Projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> génération. Le PA3 les actualise et en identifie de nouvelles. Les mesures sont priorisées en fonction du délai de mise en œuvre prévu par les communes et/ou les services cantonaux concernés et en fonction de l'importance de la mesure. 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. Le bilan de mise en œuvre et les fiches de mesures expliquent les raisons propres à chaque projet.

Le bilan de mise en œuvre reprend les mesures réalisées ou qui le seront d'ici fin 2018. Plus détaillées, les fiches présentent le programme du PA3 en reprenant l'ensemble des mesures qui seront mises en œuvre dès 2019. A titre d'exemple pour le volet urbanisation et paysage, 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 prévoit 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 » (3.02 a), « système de gestion intelligente du stationnement à Delémont » (3.10), « liaison des pistes cyclables au nord de Châtilion » (3.42). Les mesures infrastructurelles, dans la continuité des mesures déjà inscrites dans les Projets d'agglomération précédents, comprennent principalement l'amélioration de l'accessibilité au territoire de confluence (secteur Gare Sud en particulier), le réaménagement de traversées de localités, la réalisation d'itinéraires de mobilité douce et le développement de la desserte en transports publics. 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. La labellisation Cité de l'énergie à l'échelle régionale constitue la mesure 3.86.



## VÉLO ET MARCHÉ

- ..... Itinéraire modes doux
- Franchissement (passage inférieur/passarelle)
- Requalification des espaces publics
- ⚡ Velostation

## TRANSPORTS PUBLICS

- ..... Aménagement voie ferrée
- Aménagement gare routière
- Nouvelle ligne / nouveaux arrêts de bus

## TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

- Giratoire
- Route

## URBANISATION

- ⤵ Planification directrice

## TYPE DE MESURES

- Mesures réalisées
- Mesures en principe réalisées d'ici 2018



## AUTRES MESURES D'AGGLOMÉRATION

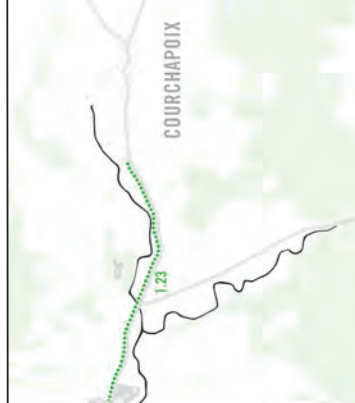
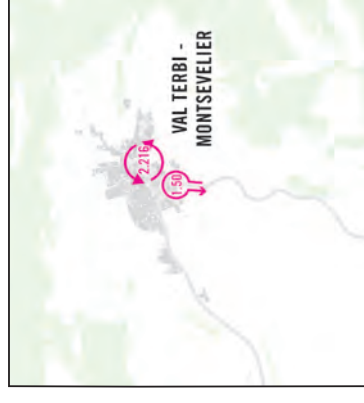
- 2.2.11 Développement de l'urbanisation
- 2.2.13 Plan directeur régional
- 2.2.6 Labellisation région de l'énergie
- URBA 1.1 Espace central d'agglomération : implantation d'équipements et d'infrastructures
- URBA 1.2 Centre de localité : intégration d'une politique d'habitat dans le cadre du réaménagement des traversées de localité
- URBA 1.3 Développement démographique et offre en logement : extension urbaine en priorité dans les franges urbaines
- URBA 1.4 Activités et emplois : extension urbaine en priorité dans les franges urbaines
- URBA 1.5 Commerces et grands équipements de trafic : les grands centres commerciaux sont alimentés et les grands équipements de loisirs peuvent s'implanter hors zones centres s'ils sont bien desservis par les TP
- URBA 1.6 Paysage et patrimoine : maintenir les coupures vertes, adoption d'un concept paysager, définition de mesures en relation avec la carte des dangers

## PROJET D'AGGLOMÉRATION DE DELÉMONT CARTE DES MESURES RÉALISÉES

1ER NOVEMBRE 2016



urbaplan





## VELO 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
- Rebroussement

## TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

- Autoroute / Route
- Parking

## URBANISATION

- Planification directrice

## PRIORISATION DES MESURES PA3

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

# PLAN D'AGGLOMÉRATION DE DELÉMONT

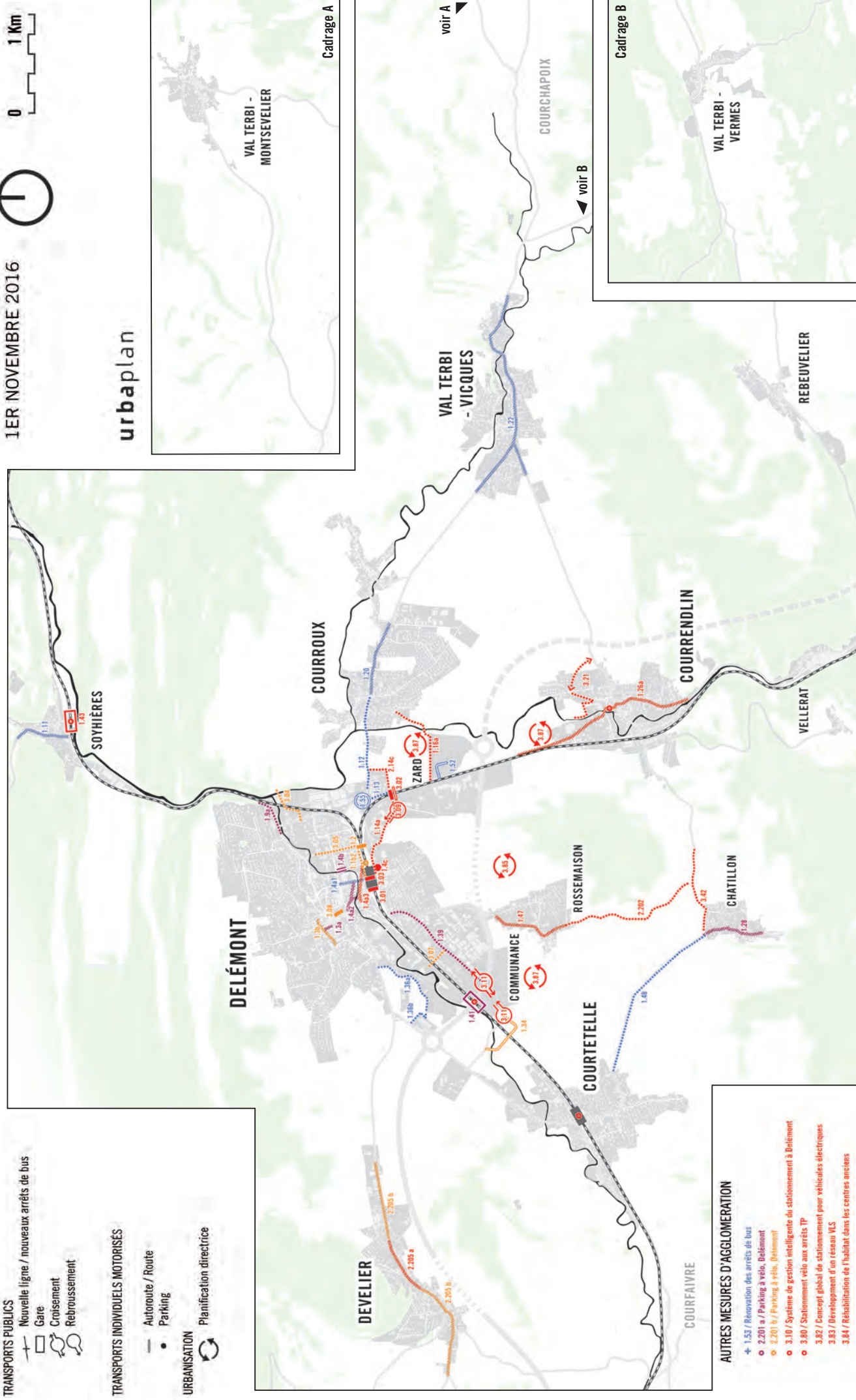
## CARTE DES MESURES DU PA3

1ER NOVEMBRE 2016



0 1 Km

## urbaplan



## AUTRES MESURES D'AGGLOMÉRATION

- 1.53 / Révision 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

## Liste et indications sur les mesures des trois Projets d'agglomération de Delémont

N° et nom de la mesure	PA1		PA2		PA3		Estimation des coûts (mio)	Horizons de réalisation (travaux et mise en service)									Critères d'efficacité				Lignes directrices				Stratégie transports				Stratégie urbanisation - paysage							
	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Dès 2027	CE1	CE2	CE3	CE4	LD1	LD2	LD3	LD4	T1	T2	T3	T4	UP1	UP2	UP3	UP4	UP5			
1.1a Gare routière - pole d'échange	A	2011-14	-		-		3.6¹	Réalisée en 2016																												
1.1b1 Parking vélo et vélostation à Delémont	A	2011-14	-		-		0.26¹	Réalisée en 2014																												
1.1b2 Parking vélo et vélostation à Delémont - étape 2	-		-		B	2023-26	0.9																													
1.2 Passage cyclable sous voies CFF, Delémont	C	2019-22	B	2019-22	C	2027-30	6.5																													
1.3a Espaces publics Vieille Ville, place Roland-Béguelin	B	2015-18	A	2015-18	-		1.18²																													
1.3b Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, étape 2	B	2015-18	B	2019-22	B	2023-26	2.12																													
1.4a1 Centre-gare, zone 20 km/h, avenue de la Gare	A	2011-14	-		-		3.6¹																													
1.4a2 Centre-gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Molière-Maltière	B	2015-18	A	2015-18	-		5²																													
1.4a3 Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	5																													
1.4b Boucle de circulation urbaine, Delémont	C	2019-22	A	2015-18	-		3²																													
1.4c Parkings en périphérie du centre, Delémont	A/B/C	2011-22	A/B	2015-22	A	2019-22	8.84																													
1.7 Accélération ligne urbaine gare/hôpital	A	2011-14	-		-		0.09¹	Remplacée par la mesure 2.204e																												
1.9a Itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est, Delémont	A	2011-14	A	2015-18	-		1.3																													
1.9b Passage à niveau CFF sur itinéraire de mobilité douce, Delémont	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																												
1.10 Piste cyclable Delémont - Soyières	A	2011-14	-		-		0.63¹	Réalisation en 2017																												
1.11 Traversée de Soyières	A	2011-14	-		-		2.7																													
1.12 Itinéraire cyclable sur route cantonale, porte d'entrée	A	2011-14	-		-		3¹																													
1.13 Porte d'entrée Sud-Est, route cantonale	A	2011-14	-		-		1																													
1.14a Itinéraire cyclable gare Sud – ZARD, Delémont	C	2019-22	B	2019-22	A	2019-22	0.5																													
1.14b Passage sous les lignes CFF et RC6, Delémont	C	2019-22	B	2019-22	-		-	Remplacée par la mesure 3.02b																												
1.16a Itinéraire cyclable Courroux – ZARD	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	0.7																													
1.16b Itinéraire cyclable Courrendlin – ZARD	B	2015-18	B	2019-22	-		-	Abandonnée																												
1.19 Liaison cyclable vers la rue de Bellevie, Courroux	B	2015-18	B	2019-22	-		-	Abandonnée																												
1.20 Traversée de Courroux	A	2011-14	-		-		5¹																													
1.21 Itinéraire cyclable Courroux - Vicques par Bellevie	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																												
1.22 Traversée de Vicques	A	2011-14	-		-		1																													
1.23 Itinéraire cyclable Vicques (Recolaine) - Courchapoix	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																												
1.25 Accès centre commercial, passerelle sur la Birse, Courrendlin	A	2011-14	B	2019-22	-		0.45	Réalisation en 2017																												
1.26a Traversée Nord – Sud de Courrendlin	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	10																													
1.26b Réaménagement de la traversée Est-Ouest à Courrendlin	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																												
1.27 Piste Cyclable Courrendlin - Châtillon	A	2011-14	-		-		0.67¹	Réalisée en 2014																												
1.28 Traversée de la localité, Châtillon	B	2015-18	A	2015-18	-		3																													
1.29a Aménagement d'un rond-point à Courtételle	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																												
1.29b Aménagement de deux portes d'entrée sur la H18, Courtételle	A	2011-14	-		-		-	Remplacée par la mesure 2.203																												
1.30 Itinéraire cyclable Courtételle - Courfaivre	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																												
1.31 Aménagement de la RC 6 à l'entrée est de Develier	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																												
1.34 Route A16 – Communance, Courtételle	C	2019-22	C	2023-26	B	2023-26	A définir																													
1.35 Itinéraire cyclable Delémont - Courtételle	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																												
1.36a Vies-Ste-Catherine, itinéraire vélos et piétons	A	2011-14	-		-		0.5																													
1.36b Route d'accès aux Prés-Roses depuis Courtételle	A	2011-14	-		-		1																													
1.39 Itinéraire cyclable Delémont - Communance	B	2015-18	A	2015-18	-		0.4²																													
1.40 Route de contournement au sud de la Communance	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																												
1.41 Halte ferroviaire à la Communance	B	2015-18	A	2015-18	-		3²																													
1.43 Halte ferroviaire à Soyières	A	2011-14	B	2019-22	A	2019-22	1.9																													
1.44a Aménagement de la voie Delémont-Courtételle	A	2011-14	-		-		0.4	Réalisée en 2015																												
1.44b Aménagement de la voie Glovelier-Bassecourt	B/C	2015-22	-		A	2019-22	3.98																													
1.47 Traversée de la localité, Rossemaison	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	2.5																													
1.48 Itinéraire cyclable Courtételle-Châtillon par route communale	A	2011-14	-		-		0.8																													
1.50 Rebroussement Montsevelier	A	2011-14	-		-		0.2¹	Réalisation en 2017-2018																												
1.51 Rebroussement Courrendlin / Rebeuvelier	A	2011-14	-		-		0.2¹	Réalisation en 2017																												
1.52 Raccordement direct ZARD route cantonale	A	2011-14	-		-		0.5¹																													
1.53 Réaménagement et équipement des arrêts de bus	A	2011-14	-		-		2																													



Liste et indications sur les mesures des trois Projets d'agglomération de Delémont



N° et nom de la mesure	PA1		PA2		PA3		Estimation des coûts (mio)	Horizons de réalisation (travaux et mise en service)								Critères d'efficacité				Lignes directrices				Stratégie transports				Stratégie urbanisation - paysage							
	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Dès 2027	CE1	CE2	CE3	CE4	LD1	LD2	LD3	LD4	T1	T2	T3	T4	UP1	UP2	UP3	UP4	UP5		
1.54 Aménagements de 4 nouveaux arrêts de bus à Delémont	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																											
1.55 Gestion de la circulation sur giratoires	A	2011-14	-		-		1.3¹																												
1.56 Passage dénivelé à Courtételle	C	2019-22	C	2023-26	-		-	Abandonnée																											
2.14c Itinéraire cyclable entre routes de Delémont et Courroux	-		B	2019-22	A	2019-22	0.7																												
2.201a Parkings à vélo, Delémont	-		A	2015-18	-		0.21²																												
2.201b Parkings à vélo, Delémont, étape 2	-		B	2019-22	B	2023-26	0.29																												
2.202 Itinéraire cyclable Châtillon – Rossemaison	-		B	2019-22	A	2019-22	0.7																												
2.203 Sécurisation des cycles à l'entrée de Courtételle	-		B	2019-22	-		0.7	Réalisation en 2017-2018																											
2.204a Transports publics d'agglomération Courroux	-		A	2015-18	-		0.29²	Réalisation en 2018																											
2.204b Transports publics d'agglomération Courrendlin	-		A	2015-18	-		0.17²	Réalisation en 2018																											
2.204c Transports publics d'agglomération Vellerat	-		B	2019-22	-	-	0.3	Réalisation en 2018																											
2.204d Transports publics d'agglomération Courtételle	-		B	2019-22	-	-	0.79	Réalisation en 2018																											
2.204e Transports publics d'agglomération Delémont	-		A/C	2015-26	-	-	1.6²	Réalisation en 2018																											
2.205a Traversée de la localité, Develier, étape 1	-		C	2023-26	A	2019-22	0.8																												
2.205b Traversée de la localité, Develier, étape 2	-		B	2019-22	B	2023-26	0.52																												
2.206 Passerelle sur la Birse, Courrendlin	-		A	2015-18	-		0.5	Réalisation dès 2017																											
3.01 Remplacement de la passerelle sur les voies ferrées, Delémont	-		-		A	2019-22	8.5																												
3.02 Nouvelle liaison routière et de mobilité douce à l'est de Delémont	-		-		A	2019-22	14.71																												
3.03 Réaménagement du passage inférieur de la gare, Delémont	-		-		A	2019-22	0.3																												
3.04 Liaison de mobilité douce est Auguste-Quiquerez – Colliard	-		-		C	2027-30	3.54																												
3.05 Liaison de mobilité douce Gros-Seuc – Morépont et gare	-		-		A	2019-22	0.8																												
3.07 Liaison de mobilité douce à la Communance	-		-		C	2027-30	A définir																												
3.08 Liaison entre le centre-ville et la Vieille Ville	-		-		C	2027-30	A définir																												
3.09 Rebroussement de bus à la Ballastière	-		-		A	2019-22	0.1																												
3.10 Système de gestion intelligente du stationnement, Delémont	-		-		A	2019-22	0.3																												
3.11 Rebroussement pour les bus à la Communance	-		-		A	2019-22	0.3																												
3.21 Liaison de mobilité douce au nord-est de Courrendlin	-		-		A	2019-22	0.3																												
3.42 Liaison des pistes cyclables au nord de Châtillon	-		-		A	2019-22	0.5																												
3.80 Stationnement vélos aux interfaces de transports publics	-		-		A/B/C	2019-30	0.5																												
3.82 Infrastructures de recharge publique pour les véhicules électriques	-		-		A	2019-22	0.22																												
3.83 Système de vélos en libre-service	-		-		A/B	2019-26	0.36																												

<sup>1</sup>Cofinancement fédéral de 40% max. sur devis du PA (PA1)

<sup>2</sup>Cofinancement fédéral de 35% (PA2)

Mesures du programme du PA3 (mise en œuvre dès 2019)



Liste et indications sur les mesures des trois Projets d'agglomération de Delémont



N° et nom de la mesure	PA1		PA2		PA3		Estimation des coûts (mio)	Horizons de réalisation (travaux et mise en service)									Critères d'efficacité				Lignes directrices				Stratégie transports				Stratégie urbanisation - paysage								
	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Dès 2027	CE1	CE2	CE3	CE4	LD1	LD2	LD3	LD4	T1	T2	T3	T4	UP1	UP2	UP3	UP4	UP5				
Mesures Urbanisme																																					
URBA 1.1 Espace central d'agglomération : implantation d'équipements et infrastructures supra-communaux	A	2011-14	-		-		-	En cours, traité dans le PDR et précisé avec la mesure 3.87																													
URBA 1.2 Centres de localité : intégration d'une politique de l'habitat dans le cadre du réaménagement des traversées de localité	A	2011-14	-		-		-	Remplacée par la mesure 3.84																													
URBA 1.3 Développement démographique et offre en logement : extension urbaine en priorité dans les franges urbaines	A	2011-14	-		-		-	Traité dans les PAL communaux et le PDR																													
URBA 1.4 Activités et emplois : extension urbaine en priorité dans les franges urbaines	A	2011-14	-		-		-	Traité dans les PAL communaux et le PDR																													
URBA 1.5 Commerce et grands générateurs de trafic : localisation des grands centres commerciaux non alimentaires et des grands équipements de loisir peuvent s'implanter en périphérie s'ils sont bien desservis par les TP	A	2011-14	-		-		-	Traité dans le PDR																													
URBA 1.6 Paysage et patrimoine, milieux naturels : maintenir les coupures vertes, adoption d'un concept paysager, définition de mesures en relation avec la carte des dangers	A	2011-14	-		-		-	Traité dans le PDR, particulièrement dans la CEP																													
URBA 1.7 Courrendlin, révision partielle de l'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisée en 2014																													
URBA 1.8 Courroux, révision de l'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisée en 2014																													
URBA 1.9 Soyhières, révision de l'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	En cours																													
URBA 1.10 Châtillon, révision partielle de l'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisation en 2017																													
URBA 1.11 Develier, révision de l'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisée en 2015																													
URBA 1.12 Courtételle, plan d'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisée en 2015																													
URBA 1.13 Rossemaison, plan d'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisé																													
URBA 1.14 Rebeuvelier, plan d'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisée en 2015																													
URBA 1.15 Vicques, plan d'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Remplacée par la mesure 2.216 (fusion de communes)																													
2.211 Développement de l'urbanisation	-		A	2015-18	-		-	Réalisation en continu																													
2.212a Territoire de confluence, PDL intercommunal Communance Sud	-		A	2015-18	-		0.1	Réalisée en 2012																													
2.212b Territoire de confluence, PDL intercommunal Gare Sud	-		A	2015-18	-		0.1	Réalisée en 2016																													
2.213 Plan directeur régional	-		A	2015-18	-		0.2	En cours de finalisation																													
2.214 Révision de l'aménagement local, Delémont	-		A	2015-18	-		0.725	Réalisation en 2017																													
2.215 Révision de l'aménagement local, Vellerat	-		A	2015-18	-		0.05	Réalisation en cours																													
2.216 Révision de l'aménagement local, Val Terbi	-		A	2015-18	-		0.15	Réalisation en cours																													
3.84 Réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens	-		-		A	2019-22	A définir	Réalisation en continu																													
3.85 Campagne d'agglomération	-		-		A	2019-22	A définir																														
3.86 Labellisation Cité de l'énergie de l'agglomération	-		-		A	2019-22	0.105	Réalisation en cours																													
3.87 Secteurs de développement stratégique des zones d'activités	-		-		A	2019-22	A définir	Réalisation selon les opportunités																													

<sup>1</sup>Cofinancement fédéral de 40% max. sur devis du PA (PA1)

<sup>2</sup>Cofinancement fédéral de 35% (PA2)

Mesures du programme du PA3 (mise en œuvre dès 2019)





# 1. INTRODUCTION

## 1.1 La politique des agglomérations de la Confédération

### 1.1.1 Cadre d'action de la Confédération

La politique des agglomérations de la Confédération, engagée dès 2001 (ARE et SECO 2001), a pour mission principale de contribuer au développement durable de l'espace urbain de la Suisse. Deux générations de projets d'agglomération se sont succédées depuis cette date, en 2007 et en 2010. Cette politique a fait l'objet d'une évaluation externe en 2010, suivie d'un rapport de l'ARE et du SECO, qui ont conduit le Conseil fédéral à renforcer et développer la politique engagée.

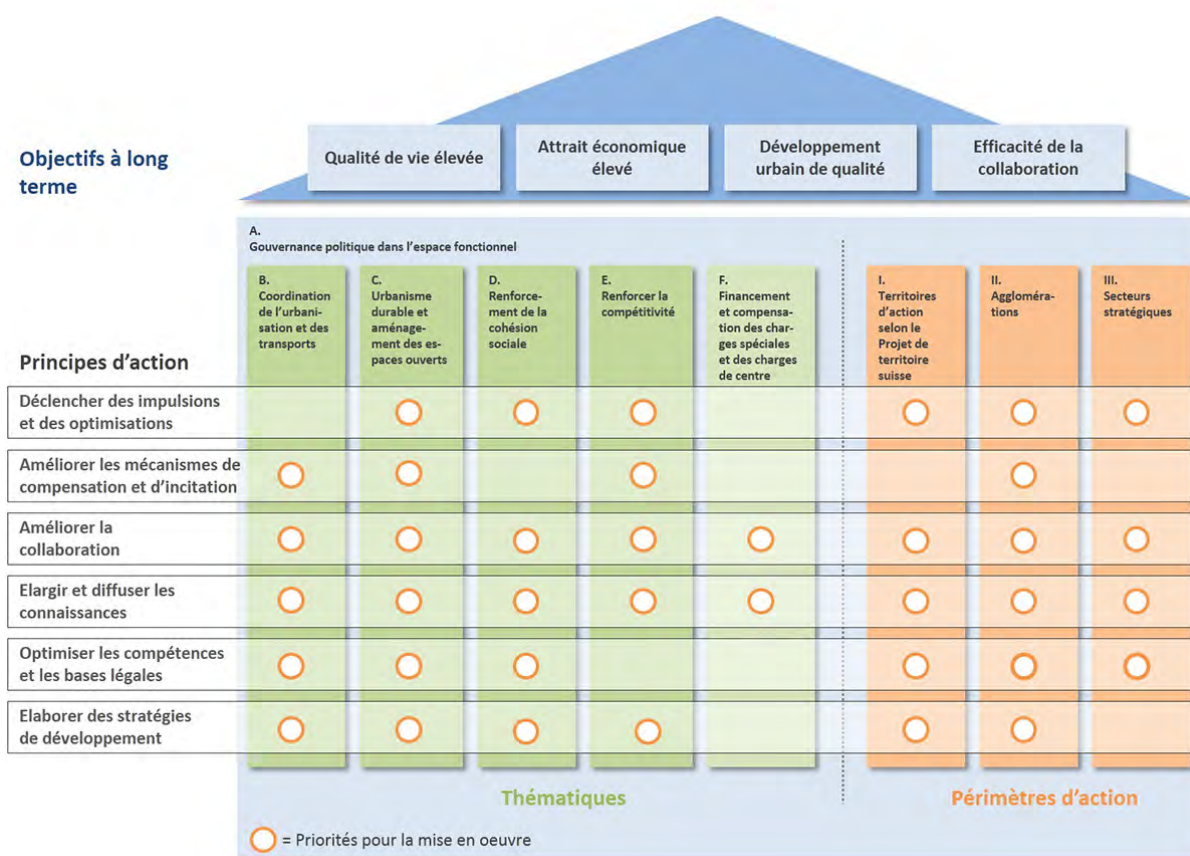
Avec la politique de la Confédération pour les espaces ruraux et les régions de montagnes, la politique des agglomérations joue un rôle important dans la concrétisation du Projet de territoire suisse. Pour procéder aux clarifications nécessaires et poser les bases de la politique des agglomérations à partir de 2016, la Confédération a lancé un processus à plusieurs niveaux auquel les cantons, les villes et les communes ont été associées dès la première heure. Dans ce cadre, la Conférence tripartite sur les agglomérations (CTA) a fait élaborer une stratégie pour la future politique des agglomérations, la « Stratégie tripartite pour une politique suisse des agglomérations ». Adoptée en 2013, elle définit quatre objectifs à long terme :

- > Qualité de vie élevée : les agglomérations proposent une qualité de vie élevée et une forte cohésion interne dans une société plurielle.
- > Attrait économique : renforcées dans leur rôle de moteur de l'économie, les agglomérations proposent un cadre économique attrayant face à la concurrence internationale.
- > Développement urbain de qualité : les agglomérations utilisent les ressources avec ménagement ; elles encouragent un développement urbain de qualité clairement délimité dans l'espace.
- > Efficacité de la collaboration : les agglomérations, soit les villes et les communes qui les composent, sont habilitées à relever les défis auxquels elles font face. Elles les empoignent avec vigueur et développent des modes efficaces de collaboration.

La politique des agglomérations 2016+ constitue ainsi la réponse de la Confédération :

- > aux défis territoriaux qui se concentrent dans les espaces urbains (coordination urbanisation-transports, accueil d'une population croissante avec un marché du logement en situation tendue, intégration du changement climatique et de la raréfaction des ressources dans les politiques d'aménagement) ;
- > aux résultats de l'évaluation des deux premières générations de Projets d'agglomération.

**Figure 2 :** Politique des agglomérations 2016+ de la Confédération (source : Office fédéral du développement territorial, 2015)



### 1.1.2 Cadre juridique et mode de financement

*Le fonds d'infrastructure et le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération*

La Confédération prévoit de remplacer l'actuelle législation sur le fonds d'infrastructure (LFinfr) par une Loi sur le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (LFORTA). Les principales sources de recettes du FORTA sont définies dans la Constitution fédérale. Le fonds requiert une base légale inscrite dans la LFORTA.

Les principes généraux applicables à l'utilisation des moyens de FORTA sont prévus à l'art. 2 de la LFORTA. Leur utilisation repose sur une conception d'ensemble des transports qui, entre autres :

- > intègre tous les modes et moyens de transport, leurs avantages et leurs inconvénients ;
- > donne la priorité à des solutions de remplacement efficaces plutôt qu'à de nouvelles infrastructures ;

- > tient compte du financement à long terme et de la situation financière des pouvoirs publics ;
- > prend en considération la protection de l'environnement et la coordination avec le développement de l'urbanisation.

Les directives pour l'examen et le cofinancement des Projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération reposent sur le postulat que le FORTA permettra à la Confédération de garantir le cofinancement des projets d'agglomération des générations futures ou, si le FORTA ne devait pas voir le jour, qu'une autre solution de cofinancement pourra être trouvée dans le cadre du FSCR (financement spécial pour la circulation routière).

#### *La révision de la loi sur l'aménagement du territoire*

Depuis la seconde génération des projets d'agglomération, le cadre légal du développement de l'urbanisation en Suisse a connu des changements majeurs. Le 1<sup>er</sup> mai 2014 est entrée en vigueur, la loi révisée sur l'aménagement du territoire (LAT), en même temps que la nouvelle version de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT), les directives techniques sur les zones à bâtir qui les accompagnent et un complément au guide de la planification directrice.

Dans sa version révisée, la LAT demande aux plans directeurs cantonaux de donner des indications beaucoup plus précises que ce n'était le cas jusqu'ici dans la plupart des cantons sur les limites de l'urbanisation, l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti et les classements en zone à bâtir. Par ailleurs, les cantons disposent d'un délai de cinq ans — c'est-à-dire jusqu'à fin avril 2019 au plus tard — pour adapter leur plan directeur et le faire approuver par le Conseil fédéral.

L'élaboration des projets d'agglomération de troisième génération exige donc une coordination encore plus étroite avec les plans directeurs cantonaux. Cette coordination peut se révéler difficile si les adaptations du ou des plans directeurs cantonaux sont encore peu avancées. Ainsi, la Confédération invite les cantons et les agglomérations à agir conjointement afin de créer des conditions-cadres aussi favorables que possible.

### **1.1.3 Cadre méthodologique des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération**

Le projet d'agglomération est un instrument de planification et de gestion qui doit permettre aux agglomérations de traiter les problèmes dans différents domaines de manière coordonnée, efficace et à la bonne échelle et de se développer dans le respect des principes de durabilité.

Le projet d'agglomération vise à assurer une optimisation des systèmes de transports d'agglomération et leur coordination avec l'urbanisation à une échelle intercommunale, intercantonale, voire transfrontalière. Il sert de cadre au développe-

ment d'une conception d'ensemble, coordonnant urbanisation et transport et intégrant les aspects environnementaux. Il propose des mesures prioritaires traitant de tous les modes de transport et de l'urbanisation. L'harmonisation demandée entre urbanisation et transports va donc dans l'intérêt tant des habitants que des entreprises. Pour les uns comme pour les autres, une bonne desserte routière et en transports publics est un important facteur en termes de qualité de vie et d'attrait du site ; elle contribue ainsi à la compétitivité de l'agglomération.

Selon les directives fédérales<sup>1</sup>, le projet d'agglomération s'organise autour :

- > d'une analyse de l'état actuel de l'agglomération et de ses tendances de développement ;
- > d'un compte-rendu de mise en œuvre des projets d'agglomération de première et de deuxième génération ;
- > d'une vision d'ensemble de l'agglomération et de son développement englobant transports, urbanisation et paysage. C'est ce qui a été dénommé «projet de territoire» pour l'agglomération de Delémont ;
- > d'une stratégie sectorielle transports et d'une stratégie sectorielle urbanisation-paysage ;
- > d'un programme de mesures pour lesquelles des crédits seront mis à disposition à partir de 2019 dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération.

## **1.2 Périmètre de l'agglomération et gouvernance**

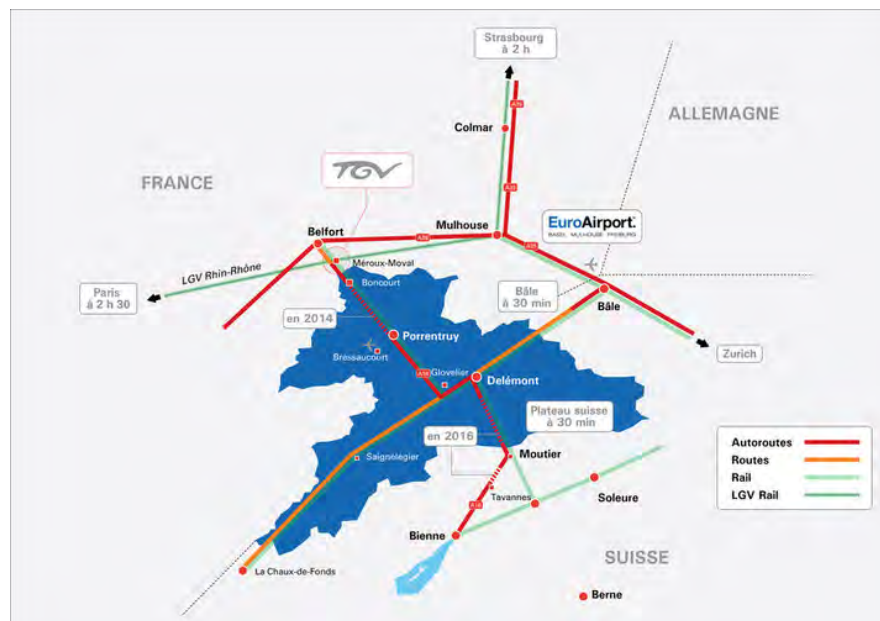
### **1.2.1 Données de cadrage et périmètre du projet d'agglomération**

L'agglomération de Delémont se localise au centre d'un espace géographique dynamique constitué de la métropole bâloise, des pôles urbains du Plateau suisse, de La Chaux-de-Fonds et de l'agglomération Belfort-Montbéliard. Elle est également située au carrefour de réseaux de communication performants : l'A16, le réseau ferroviaire suisse et le réseau à grande vitesse français, l'aéroport Bâle-Mulhouse. Ces infrastructures contribuent au désenclavement de l'agglomération en assurant sa connexion à un ensemble plus large. Par sa position et ses connexions, l'agglomération de Delémont bénéficie de la dynamique de métropolisation de Bâle et constitue ainsi, le point d'ancrage du canton à cette dernière et au réseau des agglomérations suisses et françaises.

---

<sup>1</sup> Directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de troisième génération, ARE 2015

**Figure 3 :** Localisation de l'agglomération de Delémont (source : canton du Jura, 2015)



Le périmètre du projet d'agglomération correspond au périmètre du Syndicat d'agglomération. Il compte 11 communes : Delémont, Courrendlin, Courroux, Courtételle, Develier, Châtillon, Rebeuvelier, Rossemaison, Soyhières, Vellerat et Val Terbi.

Le périmètre du Syndicat d'agglomération s'est étendu avec la fusion des communes de Vicques, Montsevelier et Vermes au sein de la nouvelle commune de Val Terbi. La fusion de ces trois communes a été décidée par le corps électoral en février 2012 et est entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2013. Le processus de fusion ayant été acté à la fin du processus d'élaboration du PA2, les localités de Montsevelier et de Vermes n'ont pas participé aux PA1 et PA2. Néanmoins, compte tenu de la configuration du territoire, ces communes ont déjà été intégrées dans les réflexions dès le PA1, avec notamment l'inscription d'une mesure liée aux transports publics, le rebroussement de Montsevelier, qui impacte l'ensemble des localités du Val Terbi. Par ailleurs, le Plan directeur régional (PDR) intègre la nouvelle commune de Val Terbi.

Le périmètre statistique de l'agglomération de Delémont selon l'OFS (selon la « définition de l'espace à caractère urbain 2012 »<sup>2</sup>), est plus large que le périmètre du Syndicat d'Agglomération de Delémont, qui s'est constitué sur la base d'une ancienne définition du périmètre statistique des agglomérations. L'ARE réfléchit actuellement aux modalités de prise en compte de cette évolution dans

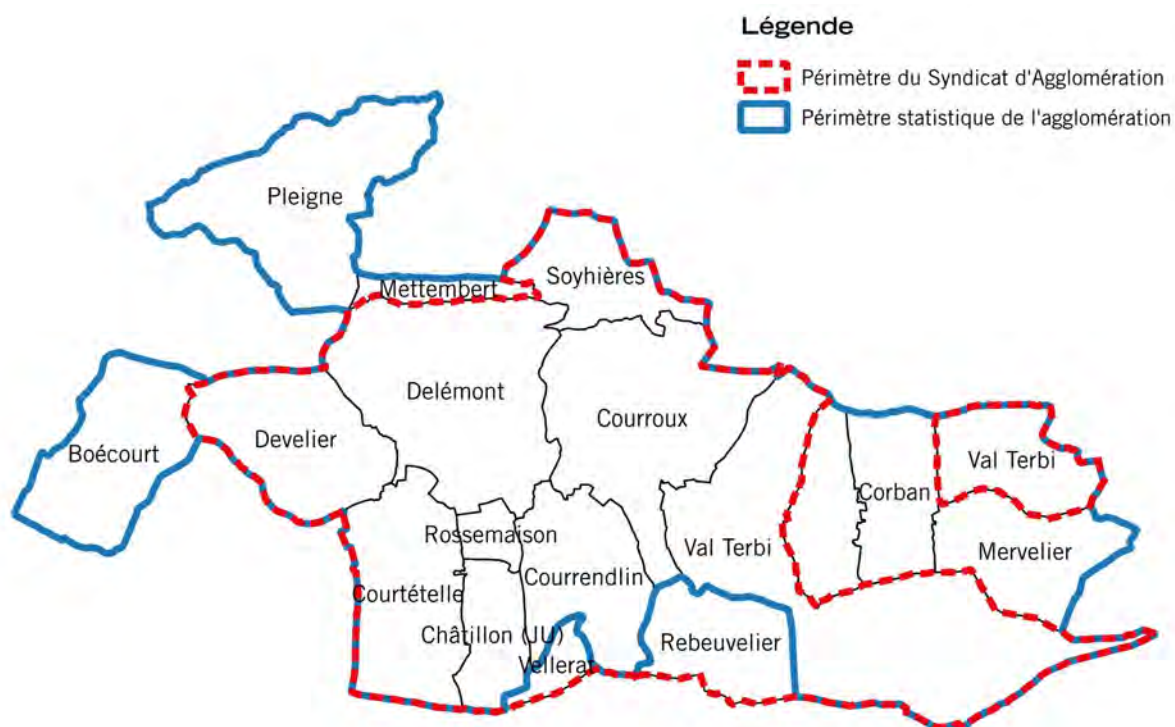
<sup>2</sup> [http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/11/geo/raeumliche\\_typologien/00.html](http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/regionen/11/geo/raeumliche_typologien/00.html), consulté le 19.05.2016

les prochaines générations de projets d'agglomération (4<sup>ème</sup> génération et suivantes). Toutefois, le Syndicat d'agglomération représente près de 92 % de la population du périmètre statistique et 95 % de ses emplois.

**Tableau 2:** Données de cadrage (sources : OFS et Swisstopo, 2015)

	<b>Population 31.12.2015</b>	<b>Emplois 31.12.2012 (en ETP)</b>	<b>Surface (en ha)</b>
Canton du Jura	72'782	32'431	83'851
District de Delémont	37'912	15'998	30'318
Syndicat d'Agglomération	22'224	12'599	14'283
Périmètre statistique de l'agglomération de Delémont (communes suisses)	29'563	13'208	18'888

**Figure 4 :** Périmètre du Syndicat d'agglomération et périmètre statistique de l'agglomération (sources : OFS et Swisstopo, 2015)



### **1.2.2 Le Syndicat d'Agglomération**

Le développement des agglomérations touche une multitude de thèmes et par conséquent, une multitude d'intervenants à tous les niveaux institutionnels. Pour cette raison, le dispositif de la politique des agglomérations voulu par la Confédération, accorde une importance fondamentale à la mise en place de nouvelles structures de collaboration, qui doivent permettre aux agglomérations de réaliser leurs projets. Ainsi, la Confédération requiert comme condition à sa participation, que les agglomérations se dotent progressivement d'organisations sur les plans institutionnel et opérationnel, qui seront capables de décider des orientations et des priorités pour piloter le développement territorial.

Ce sujet de la gouvernance a fait l'objet d'un travail politique, entrepris par les communes et le Canton dans la foulée de la signature de la Charte d'agglomération en 2007, avec comme résultat la création, le 1<sup>er</sup> janvier 2012, du Syndicat d'agglomération de Delémont comme organisme d'action collective.

Le dispositif du syndicat se fonde sur une modification de la législation cantonale sur les communes, adoptée par le Parlement cantonal en 2010, pour permettre à l'agglomération de se doter des organes d'actions qui lui sont nécessaires. En mai 2011, la population de l'agglomération a été appelée aux urnes ; elle a voté à une écrasante majorité (83 % des votants) la constitution du Syndicat d'agglomération de Delémont. Il fonctionne comme une collectivité publique et permet donc, désormais d'assumer des tâches qui lui sont déléguées par les communes membres.

Selon ses statuts, le syndicat a pour tâches de promouvoir et coordonner le développement économique, social, touristique et culturel de l'agglomération, en collaboration avec le Canton, les communes, les organismes et associations actifs en la matière, ainsi que le traitement de tout projet régional. Il peut mener les actions suivantes :

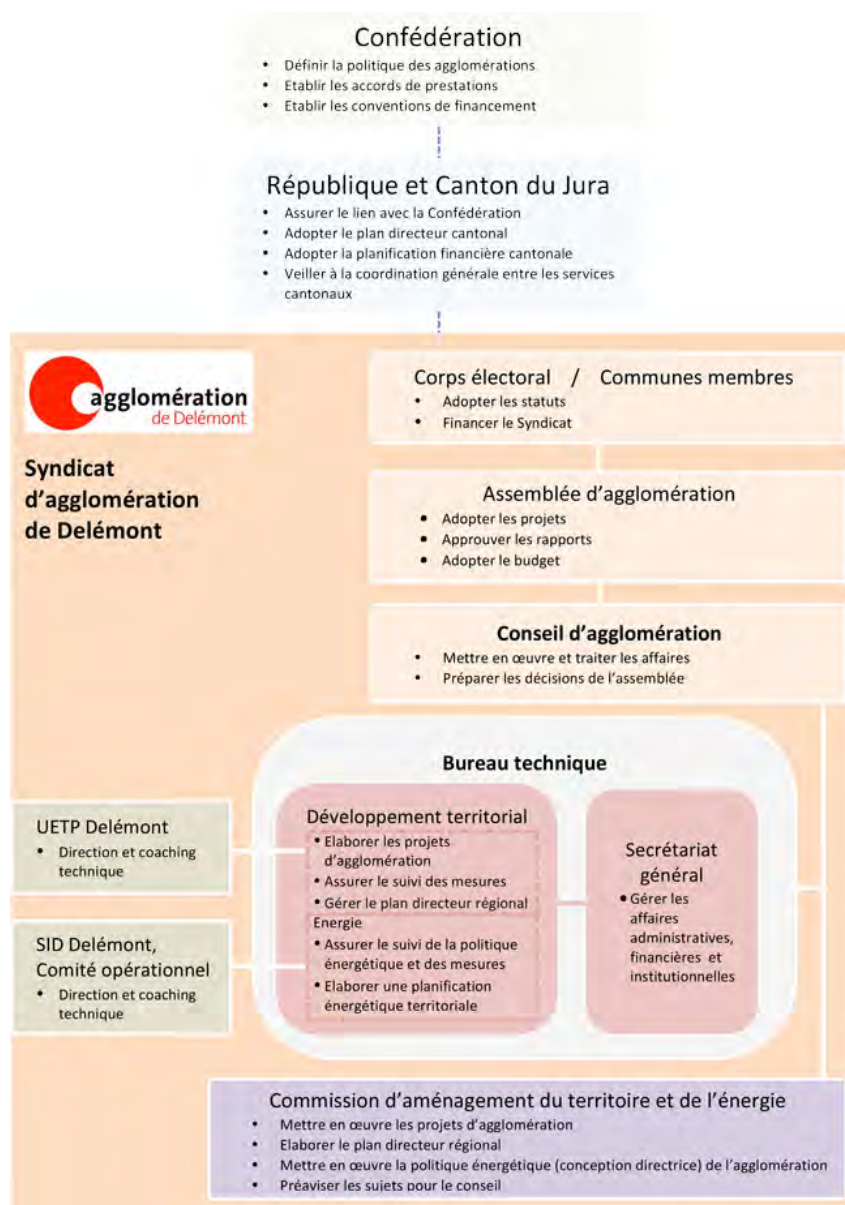
- > élaborer un plan directeur de l'agglomération (élaboration entre 2014 et 2017);
- > coordonner les tâches des communes dans le domaine des transports et de la mobilité, des équipements et des services, de l'énergie, de la communication, du patrimoine et du paysage, ainsi que de la gestion administrative et technique;
- > réaliser et gérer les tâches attribuées par les organes;
- > prélever des émoluments, taxes et charges sur la base d'un règlement à adopter.

Le syndicat est compétent pour signer avec le Canton et la Confédération, l'accord sur les prestations au titre de la politique des agglomérations de la Confédération. Il est doté des organes suivants :

- > le conseil d'agglomération, regroupant les maires des 11 localités (exécutif) ;

- > l'assemblée d'agglomération, composée des 60 conseillers communaux des 11 localités (législatif) ;
- > le corps électoral ;
- > la commission d'aménagement (ComA+E), comprenant principalement les responsables des dicastères communaux de l'urbanisme, des transports et de l'énergie ;
- > le bureau technique qui réunit un secrétaire général et un urbaniste chargé de mission.

**Figure 5 :** Organigramme du Syndicat d'Agglomération (source : Syndicat d'Agglomération de Delémont, 2016)





## **1.3 Historique du projet de territoire de l'agglomération de Delémont**

### **Projet d'agglomération de 1<sup>re</sup> génération (PA1 - 2007)**

Le projet d'agglomération a été lancé à Delémont en 2003. Le processus s'est attaché dans un premier temps, à établir une étude de base « Transports et Territoire », dans le but d'éclaircir les scénarios de mobilité à l'échelle de l'agglomération, coordonné avec le développement des zones à bâtir.

Le PA1 a été lancé à une période difficile et morose sur le plan économique pour la région, qui a caractérisé la dynamique cantonale pendant plusieurs années. Elle était marquée par :

- > la période de conjoncture économique faible qui a touché l'ensemble de la Suisse dont la région jurassienne,
- > une période de stagnation démographique pour la région de Delémont en particulier,
- > un exode de la population de la ville de Delémont vers les communes de la périphérie de l'agglomération,
- > une faible intégration dans les réseaux nationaux en particulier due à l'isolement géographique.

Tous ces facteurs se traduisaient par une situation « d'arrêt sur image » d'un espace géographique, qui a marqué la teneur du PA1. Le projet s'est inscrit dès 2006, dans le calendrier des projets d'agglomération défini par la Confédération. Le PA1 a été déposé à la Confédération en juin 2007. Il a été bien évalué, puisqu'il a obtenu le taux de contribution maximum de 40 % accordé aux projets qui répondaient le mieux aux attentes formulées par les offices fédéraux responsables.

Le programme de mesures décidé dans ce cadre, a fait l'objet d'un accord sur les prestations signé en juillet 2011, qui engage le Canton et la Confédération sur sa mise en œuvre.

### **Charte d'agglomération (2007)**

Dans le cadre du processus de préparation du PA1 et de son programme de mesures, les communes de l'agglomération ont élaboré une Charte d'agglomération. Elle a été validée par les communes et le Gouvernement jurassien.

Le texte de cette charte décrit avec précision ce que les communes entendent partager et mettre en œuvre pour façonner le territoire de l'agglomération. Les communes ont signé la Charte en avril 2007, avant de déposer le projet d'agglomération et son programme de mesures en décembre 2007.

Cet engagement s'est inscrit dans une dynamique de changement et a eu des effets concrets bien avant que le projet d'agglomération ne développe lui-même

ses effets. Ce fut le cas avec l'introduction de la nouvelle exploitation des transports publics d'agglomération et avec la préparation, puis le vote pour la constitution du Syndicat d'agglomération de Delémont.

La Charte a constitué, au moment de sa signature, un accord sur des perspectives. Elle a permis de démarrer un processus d'actions qui allait au-delà du paquet de mesures du PA1 et visait aussi et surtout à consolider l'organisation de l'action du Syndicat d'Agglomération.

### **Conception directrice d'aménagement de l'Agglomération**

L'objectif de la Conception directrice d'aménagement (CDA), lancée en 2009, a été d'engager la démarche de planification directrice régionale, sur la base d'une adhésion des autorités communales et cantonales à une vision à long terme et sur des actions prioritaires à mener. La CDA constitue une vision politique spatialisée du développement souhaité de l'agglomération de Delémont.

Le PA1 proposait déjà un certain nombre de principes, objectifs et mesures. La CDA avait pour ambition de spatialiser ces principes, objectifs et mesures, de faire en sorte que les communes s'approprient ou se réapproprient ces éléments, voire qu'elles en formulent de nouveaux en actualisant la vision du développement souhaitée.

La Direction politique de l'agglomération, qui deviendra le Conseil d'agglomération en 2012, a adopté le cahier des charges pour l'élaboration de la CDA en 2009. Il a confié au Comité opérationnel du projet d'agglomération de Delémont (Coper), la mission de suivre le développement du projet avec les mandataires désignés pour réaliser ce travail. Le travail s'est déroulé en 7 ateliers successifs de septembre 2009 à juin 2010, sur les thématiques suivantes : économie, habitat, équipements, nature, paysage, énergie, mobilité et espaces publics.

Ces rencontres-débats ont permis de mettre en commun les projets en cours ainsi que les problèmes et besoins de chaque commune. L'objectif était de partager les enjeux politiques, de dégager des synergies afin de trouver des solutions coordonnées et de développer le territoire de l'agglomération de manière rationnelle et concertée. Ces ateliers se sont inscrits en amont du processus d'élaboration du PA2 et dans la continuité des réflexions initiées dans le PA1, qui bénéficie du travail de préparation mené depuis 2009, au travers des processus d'élaboration de la CDA.

### **Projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération (PA2 - 2012)**

La Direction politique de l'agglomération de Delémont réunissant les maires des communes de l'agglomération a lancé au début de l'année 2010, le processus d'élaboration du projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération (PA2). Ce deuxième projet s'inscrit dans une continuité d'action du PA1, de la charte d'agglomération et de la CDA.

Pour permettre une réflexion à partir d'une approche à la fois différente et complémentaire de celle de la CDA, il a été proposé de se donner comme perspective « Delémont agglomération de 35'000 habitants en 2035 ». L'idée était de mettre le territoire sous pression, comme une machine que l'on teste en surrégime pour évaluer sa résistance, ou encore comme une rivière que l'on soumet à un risque de crue improbable pour l'aménager, de manière à limiter les dégâts en cas d'événement majeur. La démarche visait à évaluer les besoins de programmation pour une population de 35'000 habitants et à partir de cette donnée, d'évaluer les besoins d'espaces, de tester le potentiel du territoire, de proposer des scénarios de répartition des équipements et des logements. Le chiffre de 35'000 habitants, peu probable pour l'agglomération de Delémont, a été choisi pour rendre appréciable les enjeux spatiaux. Cette hypothèse, établie à partir d'une simple projection de la tendance et manifestement surévaluée permettait, dans ce cas de figure, de faire ressortir les problèmes du très long terme.

L'élaboration du PA2 s'est déroulée selon le calendrier suivant :

- > 8 ateliers entre août 2010 et juin 2011 : formulation de scénarios de développement du territoire, étude du territoire de confluence, estimations des besoins futurs : « 35'000 habitants en 2035 », travail sur le paysage de l'agglomération, le caractère des localités et leur rôle dans le développement de l'agglomération, examen du programme de mesures ;
- > Elaboration du dossier de PA2 entre juillet 2011 et janvier 2012 ;
- > Mise en consultation du PA2 auprès des communes de l'agglomération et du Canton, puis prise de position du Conseil d'Agglomération sur les mois de février-mars 2012 ;
- > Consultation publique en avril-mai 2012, puis validation du projet de PA2 et prise de position du Conseil d'agglomération sur les résultats de la consultation ;
- > Adoption du PA2 et de son programme de mesures par l'Assemblée d'agglomération en juin 2012 ;
- > Remise du projet d'agglomération à la Confédération le 27 juin 2012.

### **Plan directeur régional (PDR – 2017)**

Le PDR est le prolongement des documents antérieurs que sont le PA2 et la Conception directrice d'aménagement. Elaboré entre 2014 et 2017, il développe des stratégies régionales en matière d'urbanisation, de mobilité, de nature et paysage et d'énergie. Chaque stratégie est déclinée en objectifs, en principes et en propositions de mesures.

L'élaboration d'un Plan directeur régional est désormais une obligation légale définie par la LCAT. Le document a permis de poser des bases solides pour la préparation du PA3. De la même manière, les réflexions faites lors de l'élaboration du PA3 permettront de compléter le PDR qui sera finalisé en 2017.

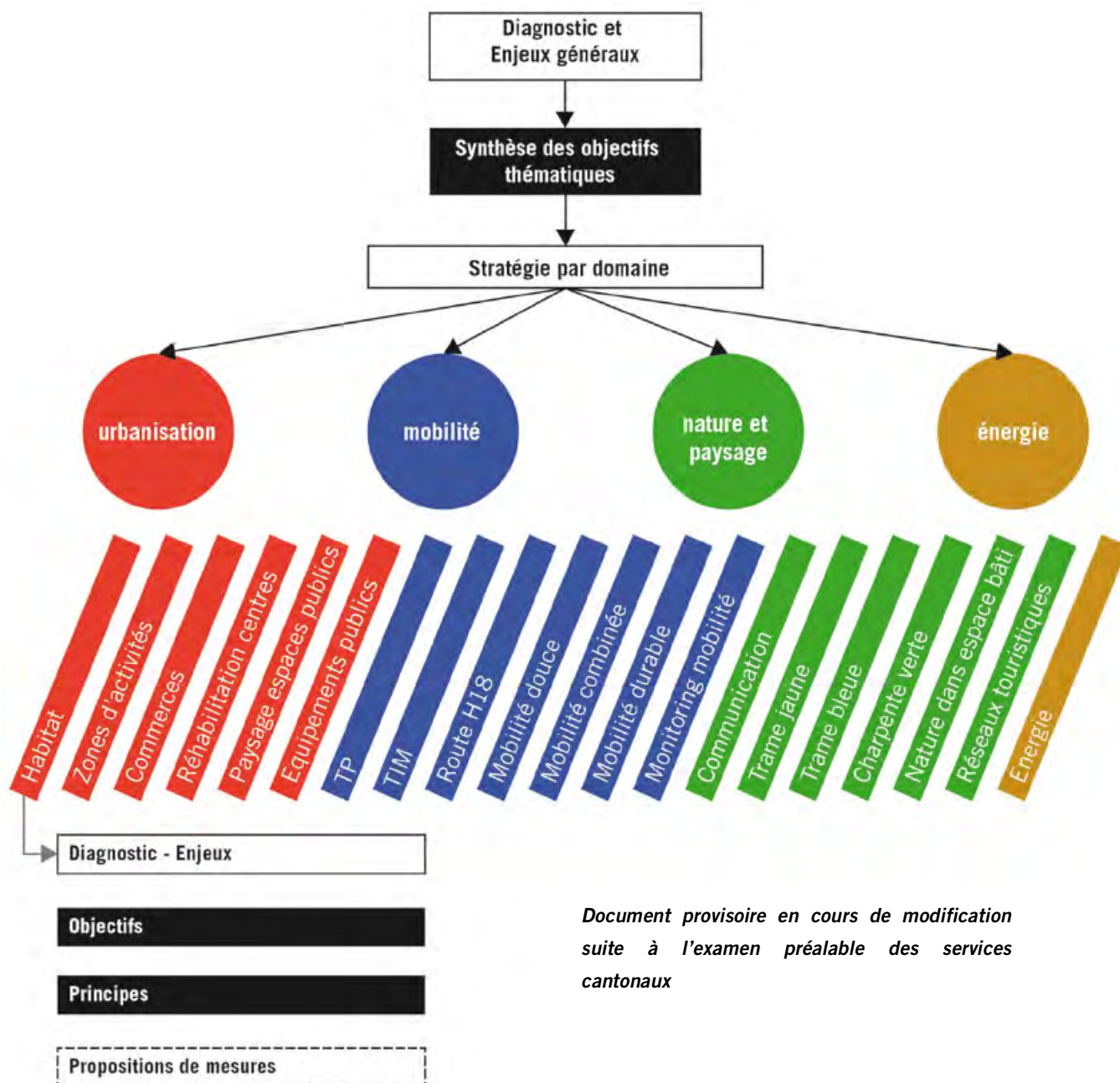
Coordonné avec les Projets d'agglomération et la Charte, ses objectifs sont de :

- > définir une vision cohérente du développement du territoire de l'agglomération ;
- > fixer des principes pour les domaines liés au territoire à incidence régionale et répartir les tâches entre l'agglomération et les communes qui en sont membres ;
- > définir les mesures à entreprendre pour un développement territorial de qualité de la région ;
- > définir la répartition démographique à l'horizon 2030 dans les 11 communes de l'agglomération sur la base du quota déterminé par le Canton pour la région ;
- > localiser les secteurs de développement stratégique ;
- > fournir un cadre pour les plans d'aménagement local que les communes de l'agglomération établiront dans le futur.

Des études de base ont été élaborées par des bureaux spécialisés dans le cadre du PDR, puis intégrées partiellement ou complètement dans le plan directeur :

- > Rapport sur la mobilité par le bureau bfm ;
- > Conception d'évolution du paysage par le bureau Natura ;
- > Conception directrice de l'énergie par le bureau SD et en collaboration avec les Services industriels de Delémont.

**Figure 6 :** Structure du PDR de l'agglomération de Delémont (source: plan directeur régional de l'Agglomération de Delémont v1.1, mai 2015)



## 1.4 Démarche d'élaboration du PA3

### Elaboration du projet de territoire

Le projet de territoire de l'Agglomération de Delémont développé dans le PA3 ne constitue pas un nouveau projet, mais une adaptation au nouveau contexte légal et aux demandes de la Confédération.

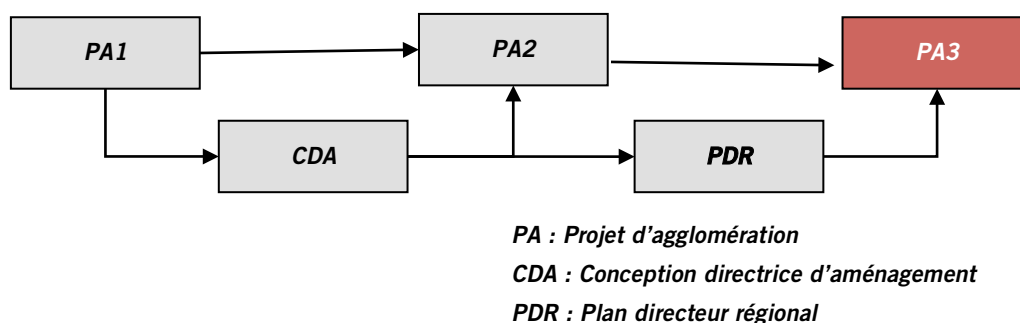
Le PA3 a ainsi été conçu en intégrant les apports :

- > du rapport d'examen de la Confédération (cf. chapitre 7. Réponses aux faiblesses du PA2),
- > du bilan de la mise en œuvre du PA2 (cf. chapitre 6. Compte-rendu de mise en œuvre du PA1 et du PA2).

Il a également été établi en coordination et en cohérence avec les dispositions :

- > de la LAT révisée,
- > du Plan directeur cantonal (PDC) en cours de révision avec sa Conception directrice de développement territorial et les projets de modification des fiches urbanisation du PDC. Le PA3 fait référence au PDC en vigueur, tout en veillant à assurer la cohérence avec les projets de fiches futures,
- > du PDR de l'Agglomération de Delémont.

**Figure 7 :** Intégration du PA3 au sein des documents de planification du projet de territoire de l'Agglomération de Delémont



### Elaboration des mesures

Le bilan de mise en œuvre (chapitre 7) montre qu'un certain nombre de mesures sont, ou seront, prochainement mises en œuvre (avant 2019). Il reste toutefois un nombre important de mesures présentées dans les PA précédents à réaliser. Pour cette raison et pour concorder avec les besoins futurs réels de l'agglomération, un regard très attentif a été porté sur les nouvelles mesures et leur cohérence. Bien entendu, la priorisation des mesures a également fait l'objet d'une analyse fine pour assurer la cohérence et la faisabilité de chacune d'elles.

Les nouvelles mesures du PA3 découlent des stratégies puis des objectifs définis dans ce cadre. Une majorité d'entre elles paraissait évidente, puisqu'elles étaient déjà identifiées dans d'autres planifications du territoire de l'agglomération, notamment le Plan directeur régional. Les mesures prévues à Delémont se trouvent, pour la plupart, également dans le Plan directeur communal élaboré entre 2015 et 2016 (3.01 « déplacement de la passerelle sur les voies ferrées », 3.02 « nouvelle liaison routière et de mobilité douce à l'est », etc.). La 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 tissu bâti existant et de préserver la zone agricole et le paysage en urbanisant vers l'intérieur. Le concept de campagne d'agglomération reprend cette volonté de préserver le paysage, ici principalement agricole, en le protégeant, mais en y proposant également des activités de loisirs et d'enseignement.

La mobilité et sa gestion restent les principales préoccupations du PA qui prévoit plusieurs mesures globales, c'est-à-dire qui se définissent à l'échelle du territoire de l'agglomération, 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 au niveau de la région : « nouvelle liaison routière à l'est, Delémont » (3.02a), « système de gestion intelligente du stationnement, Delémont » (3.10), « liaison des pistes cyclables au nord de Châtillon » (3.42), etc. La priorisation de chacune a ensuite été déterminée en fonction des besoins à venir, des opportunités, de la pertinence dans une vision d'ensemble de toutes les mesures et de la faisabilité financière dans le délai concerné pour les instances responsables.

### **Processus d'élaboration du PA3**

Deux mandats ont été donnés pour l'élaboration du PA3 : un mandat principal et un mandat d'accompagnement pour des appuis ponctuels. Une partie des travaux a également été réalisée au sein du bureau technique de l'agglomération. Les deux mandats ont été adjugés de gré à gré. En effet, le choix des mandataires semblait évident dès le départ. Le bureau urbaplan, pour le mandat principal, ainsi que le bureau Rolf Eschmann, pour le mandat d'accompagnement, travaillaient tous deux déjà sur le Plan directeur régional (PDR) de l'agglomération.

De nombreuses réflexions, basées sur les Projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> génération et les planifications locales et cantonales, ont été faites dans le cadre du PDR sur le territoire de l'agglomération. Afin d'assurer la cohérence entre le PDR et le PA3 et pour des questions de calendrier, il était souhaitable que le dossier du PA3 soit repris par les mêmes bureaux.

Les études du PA3 ont été réalisées en plusieurs phases, toujours en se basant sur les réflexions du PDR et les autres planifications existantes. Pour commencer, un état de la situation a été fait, accompagné de l'identification des enjeux pour l'avenir. Sur cette base, la vision du territoire, les stratégies puis les objectifs ont pu être définis. Enfin, tout en y ayant réfléchi tout au long de l'élaboration du PA3, les mesures ont pu être clairement identifiées et approfondies.

Les différentes étapes de l'élaboration du document ont régulièrement été présentées à la Commission de l'aménagement et de l'énergie, qui regroupe les 11 conseillers communaux en charge de ce domaine ainsi qu'au Conseil d'agglomération (de manière plus succincte) qui rassemble les maires des communes membres. Sept séances de la Commission et également 7 séances du Conseil ont traité entre autres du PA3. L'Assemblée d'agglomération qui réunit l'ensemble des exécutifs communaux s'est quant à elle déroulée à 2 reprises.

Le processus de participation s'est fait en amont, lors de l'élaboration du PDR dont les stratégies ont été reprises pour le PA3 et affinées dans le but d'obtenir des mesures concrètes. Dans le cadre du PDR, une importante consultation publique avait été organisée en 2015 avec un article dans le « Journal de l'agglo », un questionnaire et le rapport mis en ligne sur le site de l'agglomération, une information en Assemblée d'agglomération et une information dans chaque assemblée communale (ou Conseil de Ville à Delémont ou Conseil général à Val Terbi). Dans le cas précis du PA3, c'est principalement la Commission d'aménagement qui a joué le rôle de relais auprès des communes. Les informations sur le PA3 ont été fréquentes lors des séances et des délais pour d'éventuelles remarques ou prises de position ont été donnés pour chaque étape de réalisation du PA3.

Davantage d'éléments sur la démarche d'élaboration du PA3 sont donnés dans le Rapport technique livré en annexe du PA3. Ce dernier traite également de la conformité du PA3 avec les planifications supérieures.

Durant le dernier trimestre 2016, une démarche d'information dans les communes a été effectuée. Le Bureau technique a préparé des dossiers d'information distribués aux membres de la commission d'aménagement et aux maires pour les diffuser sur les sites internet des communes, les afficher dans les guichets et faire une information lors d'une assemblée communale (Conseil de Ville à Delémont et Conseil général à Val Terbi). Un article est également paru dans le *Journal de l'agglo* (octobre 2016).



## 2. DIAGNOSTIC

Le diagnostic s'organise en deux parties :

- > Le diagnostic thématique développe les thèmes à traiter listés dans l'exigence de base 3 des directives pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération. Ce diagnostic est une synthèse des différentes études et réflexions menées au cours des dernières années aux échelles cantonale, régionale et communale. Pour chaque thème, les atouts/opportunités et les faiblesses/menaces du territoire sont identifiés et permettent de définir des besoins d'action.
- > Le diagnostic transversal propose une lecture transversale des dynamiques du territoire et des enjeux à relever. Ce diagnostic s'organise en 4 grands axes :
  - Attractivité économique et résidentielle
  - Formes et qualité du développement urbain
  - Territoire de confluence
  - Paysage et environnement

### 2.1 Diagnostic thématique

#### 2.1.1 Thème n°1 : état des lieux et perspectives sociodémographiques

##### Thèmes traités (selon EB3)

- > Répartition des habitants et emplois par commune et de leur évolution sur une période récente.
- > Représentation des concentrations d'emplois et de population (représentation des habitants et emplois par hectare).
- > Présentation de la croissance de la population et des emplois par commune (ou secteurs pour les grandes agglomérations) durant les 15 à 20 dernières années.
- > Représentation de la localisation des grandes concentrations de population, d'emplois et d'installations à forte fréquentation durant les 15 à 20 dernières années.
- > Prévisions de l'évolution de la population et des emplois à l'échelle de l'agglomération et par secteur de l'agglomération.

##### Constats et évolutions

###### *Répartition des habitants et des emplois par communes*

Le poids démographique de l'agglomération, avec ses 27'224 habitants, correspond à plus du tiers de la population du canton du Jura (37 %) qui compte, fin 2015, quelque 73'000 habitants. Les statistiques de l'emploi confirment également le poids de l'agglomération dans le canton. Avec 12'600 équivalents temps plein en 2012, l'agglomération accueille 38 % des emplois du canton. Le tableau et la carte ci-dessous, issus des données de l'OFS, précisent la répartition, par commune, de la population (en 2015) et des emplois (en 2012).

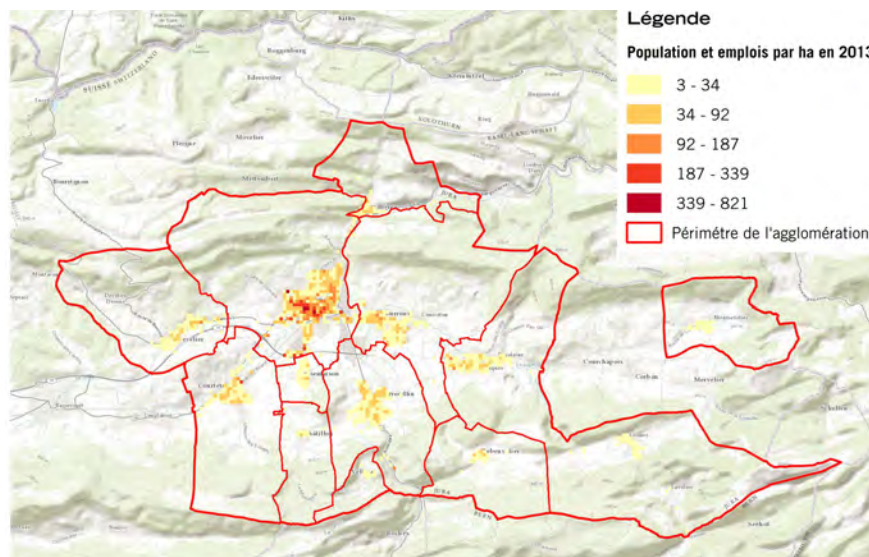
**Tableau 3:** Population et emplois par commune (source : OFS, 2012 et 2015)

	Population en 2015	Emplois en 2012
Châtillon	475	51
Courrendlin	2'783	620
Courroux	3'218	590
Courtételle	2'568	690
Delémont	12'588	9'268
Develier	1'401	433
Rebeuvelier	396	103
Rossemaison	600	154
Soyhières	498	97
Vellerat	71	6
Val Terbi	2'626	587
Syndicat d'Agglomération	27'224	12'599

**Tableau 4:** Nombre et évolution de la population, des emplois et des logements pour chaque projets d'agglomération (source : OFS et Fostat, 2016)

		PA1 - 2007 (emplois 2005)	PA2 - 2012	PA3 - 2016 (chiffres 2015)
<b>Habitants</b>	<i>Nombre</i>	24'768	25 698	27'224
	<i>Evolution depuis PA1</i>	-	930	2'456
	<i>% de l'évolution</i>	-	3.75	9.92
<b>Logements</b>	<i>Nombre</i>	11'291	12'735	13'222
	<i>Evolution depuis PA1</i>	-	1'444	1 931
	<i>% de l'évolution</i>	-	12.79	17.10
<b>Emplois (ETP)</b>	<i>Nombre</i>	10'590	12'599	<i>données non disponibles</i>
	<i>Evolution depuis PA1</i>	-	2'009	
	<i>% de l'évolution</i>	-	18.97	

**Figure 8 :** Densité de population et d'emploi (source : OFS, 2013)



### Les dynamiques passées de la population et de l'emploi

Entre 1994 et 2005, l'agglomération a connu une faible croissance de sa population (+ 500 habitants environ, soit une croissance annuelle de l'ordre de 0.17 %). Dans le même temps, la population cantonale stagnait autour de 69'000 habitants (soit une croissance annuelle moyenne de 0.1 %) et environ 4'300 emplois disparaissaient. En d'autres termes, la faible croissance démographique de l'agglomération de Delémont compensait en partie la déprise démographique d'autres régions du canton. Cette évolution globale de la population, cache cependant des dynamiques contrastées en fonction de la commune considérée :

- > Delémont a perdu 519 habitants pendant ces 10 années, soit un recul annuel de 0,41 %.
- > Les communes facilement accessibles depuis le centre de l'agglomération ont plutôt vu leur population croître. Par exemple, la population de Courroux a augmenté de 1.47% par an sur la période.
- > Les communes plus isolées, à l'image de Vellerat ou encore de Montsevelier (commune de Val de Terbi), ont connu un phénomène de déprise démographique.

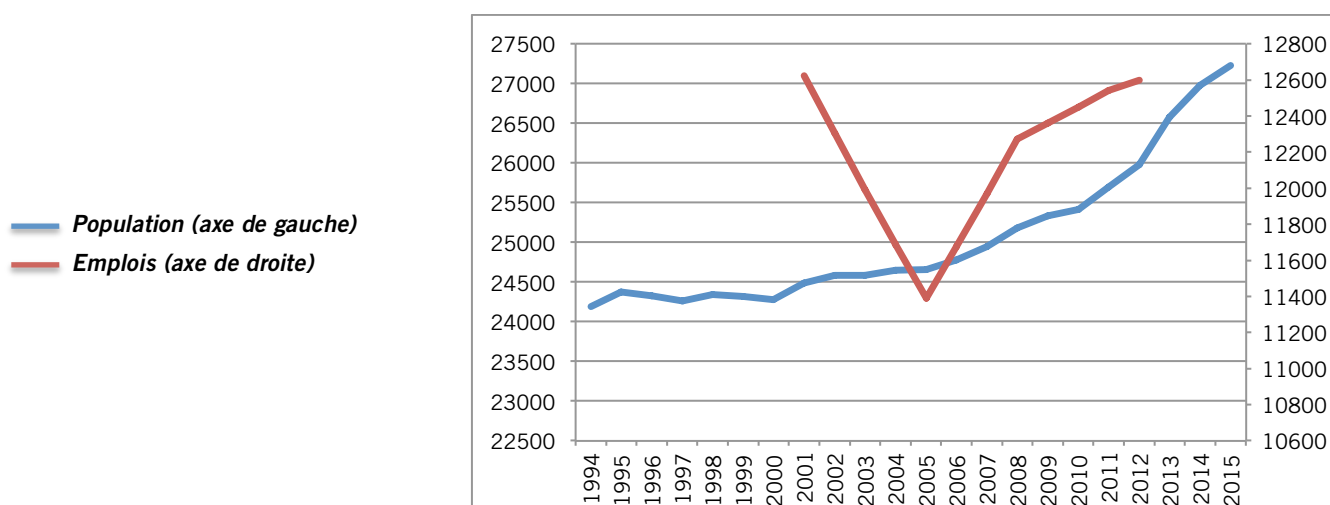
L'évolution de l'emploi sur cette période suit la même tendance de fond. Entre 2001 et 2005, l'agglomération connaît ainsi une diminution de 1'200 équivalents temps plein (soit une diminution annuelle de 2.5 %). À l'exception de Rebeuvelier et de Soyhières, toutes les communes perdent des emplois. Les pertes d'emplois se concentrent toutefois à Delémont (environ 900 emplois en moins, soit 74% des pertes d'emplois de l'agglomération) et à Courroux (environ 150 emplois en moins, soit 12% des pertes d'emplois de l'agglomération).

À partir de 2005, la conjoncture se retourne et l'agglomération de Delémont renoue avec une dynamique de croissance démographique et économique : la population augmente de 2'300 habitants entre 2005 et 2014 (soit une croissance moyenne annuelle d'environ 1 %) et environ 1'200 emplois sont créés entre 2005 et 2012 (soit une croissance annuelle de 1.7 %). Ces créations d'emplois compensent à peine les pertes que le territoire a subies entre 2001 et 2005. Delémont devient le moteur de la croissance démographique et économique de l'agglomération en accueillant 1'200 habitants entre 2005 et 2014 et 1'000 équivalents temps plein entre 2005 et 2012, soit respectivement 52 % et 83 % de la croissance de l'agglomération sur les deux périodes considérées. Les autres communes profitent également de la dynamique de l'agglomération en accueillant de nouveaux habitants et de nouveaux emplois. Les communes situées à proximité de l'A16 profitent le plus de cette dynamique.

Plusieurs facteurs peuvent contribuer à expliquer cette dynamique positive :

- > l'amélioration de la desserte de l'agglomération avec la réalisation de l'A16 et l'amélioration des connexions ferroviaires avec les autres agglomérations suisses ;
- > la proximité de l'agglomération bâloise associée à des prix fonciers et de l'immobiliers attractifs ;
- > la mise en place de conditions-cadres favorables à l'accueil de nouvelles populations et de nouveaux emplois que ce soit par le Canton ou par les communes de l'agglomération : politique des zones d'activités d'intérêt cantonal, amélioration importante de l'offre en transports publics aussi bien au niveau cantonal qu'à l'échelle de l'agglomération, politique culturelle avec le Slow up ou encore le festival de la BD à Delémont.

**Figure 9 :** Evolution de la population (entre 1994 et 2015) et des emplois (entre 2001 et 2012) (source : OFS, 1994-2016)



### **Perspectives d'évolution de la population et des emplois**

Deux scénarios d'évolution tendancielle de la population pour les 15 années peuvent être esquissés :

- > Un premier scénario prend pour hypothèse la poursuite de la croissance démographique qu'a connue l'agglomération entre 2005 et 2014 (soit un taux annuel moyen de 1.01 %). Dans ce cadre, la population augmenterait de près de 4'700 habitants à l'horizon 2030. Il est à noter que ce scénario dépasse les perspectives tracées par le scénario haut de l'OFS.
- > Un second scénario prend pour hypothèse, un ralentissement de la croissance démographique observée récemment avec un taux annuel moyen de croissance équivalent à celui de la période 1994-2014 (0.54 %). Dans ce cadre, la population augmenterait de près de 2'500 habitants à l'horizon 2030. Ce scénario s'inscrit dans la perspective de croissance de la population retenue dans le PA2 pour la période 2010 et 2030 (+3'000 habitants). Il est à noter que ce scénario se situe entre le scénario bas et le scénario moyen de l'OFS.

Trois scénarios d'évolution tendancielle des emplois (en ETP) pour les 15 années à venir peuvent également être esquissés :

- > Le scénario 1 s'appuie sur l'hypothèse d'un maintien du ratio emploi/habitant de 2012. Ce scénario a été retenu par le PDR. Dépendant entièrement du scénario démographique retenu, ce scénario est divisé en deux sous-scénarios :
  - Le scénario 1 haut s'appuie sur les perspectives du scénario démographique 1. Avec ce scénario, le territoire pourrait avoir à accueillir 2'700 emplois supplémentaires à l'horizon 2030.
  - Le scénario 1 moyen s'appuie sur les perspectives du scénario démographique 2. Avec ce scénario, le territoire pourrait avoir à accueillir 1'700 emplois supplémentaires à l'horizon 2030.
- > Le scénario 2 s'appuie sur l'hypothèse d'une prolongation de la tendance observée entre 2005 et 2012 en matière de création d'emplois (+1.5% par an). Avec ce scénario, le territoire pourrait avoir à accueillir 4'500 emplois supplémentaires à l'horizon 2030.
- > Le scénario 3 s'appuie sur l'hypothèse d'une prolongation de la tendance observée entre 2001 et 2012 en matière de création d'emplois (-0.02 %). Avec ce scénario, le nombre d'emplois accueillis sur le territoire se stabiliserait autour de 12'600.

Ils sont basés sur l'observation des tendances démographiques et économiques passées. Dans le cadre de l'élaboration de la conception directrice de développement territoriale du Canton du Jura et du Plan directeur régional de l'agglomération de Delémont, les hypothèses de développement suivantes ont finalement été retenues :

- > Une croissance démographique de 4'500 à 4'700 habitants d'ici 2030 dans l'agglomération.

- > Un maintien du ratio emploi-habitants soit une croissance du nombre d'emploi de l'ordre de 2'500 emplois.

Ces scénarios d'évolution sont illustrés par les figures 10 et 11.

#### **Atouts et opportunités**

- > L'agglomération connaît une dynamique démographique et économique favorable depuis 2005 qui fait suite à une longue période de quasi-stagnation démographique associée à des difficultés économiques.
- > Cette croissance démographique et économique est liée à des migrations de population en provenance du canton, mais également à l'arrivée de nouvelles populations qui trouvent à Delémont et sa région, un cadre de vie de qualité bénéficiant des atouts suivants : proximité de la métropole bâloise, bonne connexion au réseau ferroviaire et routier national depuis la finalisation de l'A16 et l'extension du RER bâlois à Delémont, prix du foncier et du logement attractifs, cadre paysager et naturel de qualité, politiques actives de développement de l'offre culturelle et de l'offre en enseignement supérieur.

#### **Faiblesses et menaces**

- > La faible diversité du tissu industriel orienté vers la microtechnique et l'horlogerie et une prédominance de la sous-traitance rendent l'économie de l'agglomération, mais plus globalement de l'économie jurassienne, très sensible aux soubresauts de l'économie horlogère. Le retournement récent de la dynamique économique peut ainsi limiter le dynamisme démographique de l'agglomération.

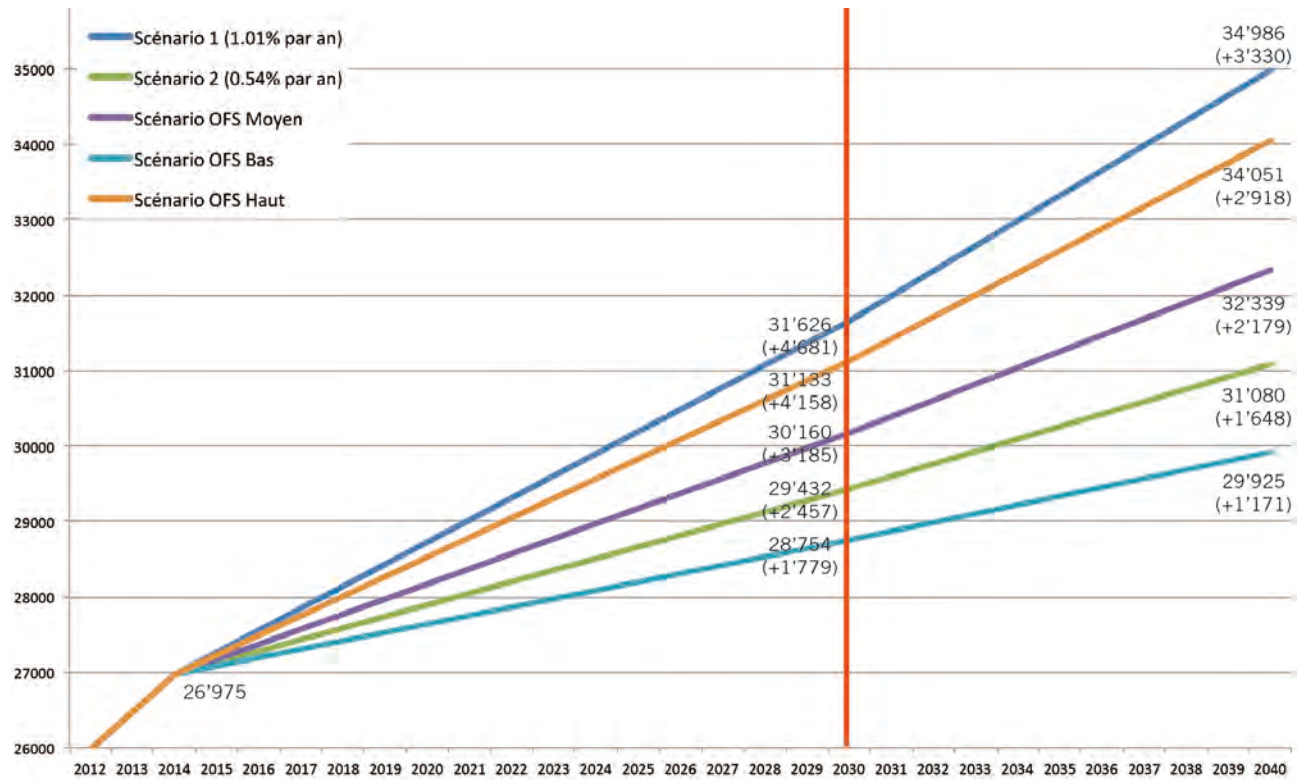
#### **Besoins d'actions**

- > Mettre en place les conditions-cadres nécessaires à l'accueil de 4'500 à 4'700 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 pour confirmer la dynamique résidentielle de la dernière décennie.
- > Consolider l'économie régionale en permettant la diversification du tissu industriel, notamment dans le territoire de confluence et en accompagnant la création d'activités commerciales et de services dans les différentes localités de l'agglomération.

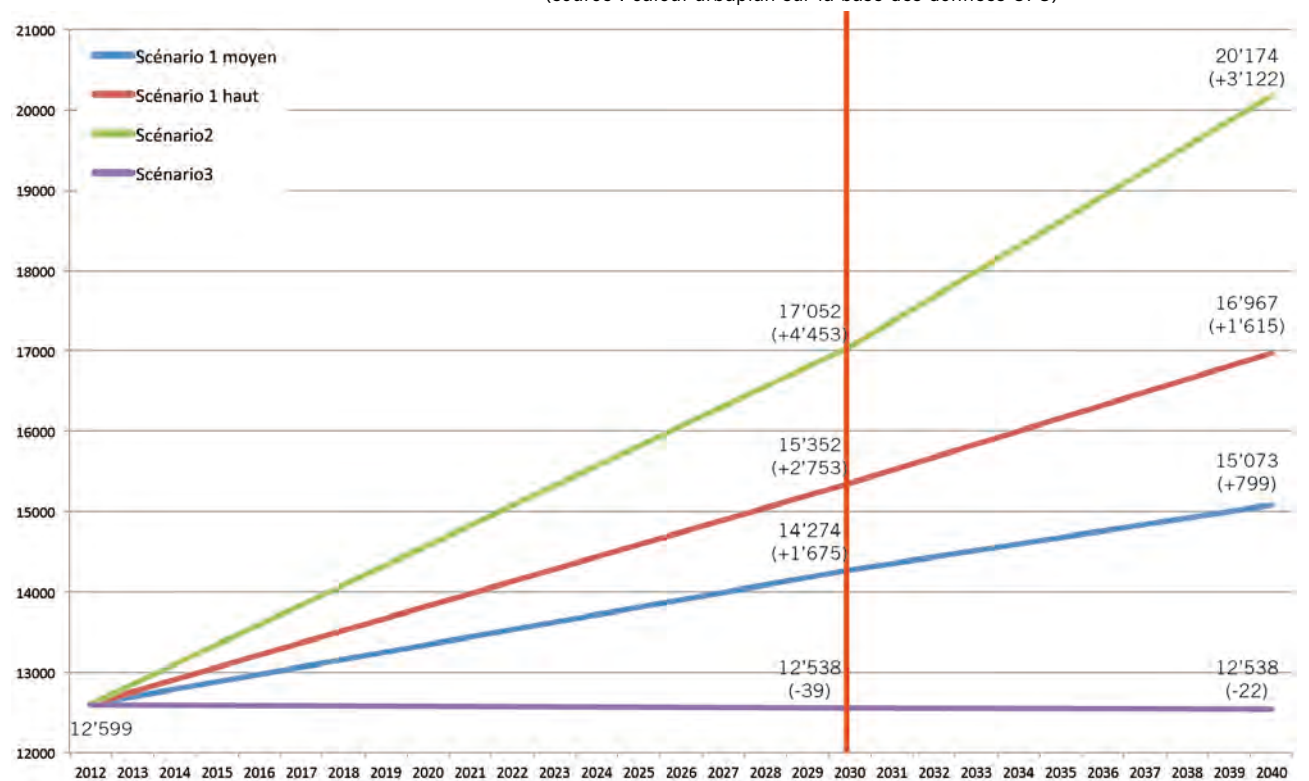
#### **Documents de référence**

- > Conception directrice de développement territorial du Canton du Jura (2015).
- > PDR de l'Agglomération de Delémont (en cours de modification suite à l'examen préalable des services du Canton du Jura).
- > Données statistiques de la Fondation Interjurassienne pour la statistique (2014 à 2016).

**Figure 10 :** Perspectives d'évolution de la population selon différents scénarios tendanciels  
(source : calcul urbaplan sur la base des données OFS)



**Figure 11 :** Perspectives d'évolution des emplois selon différents scénarios tendanciels  
(source : calcul urbaplan sur la base des données OFS)



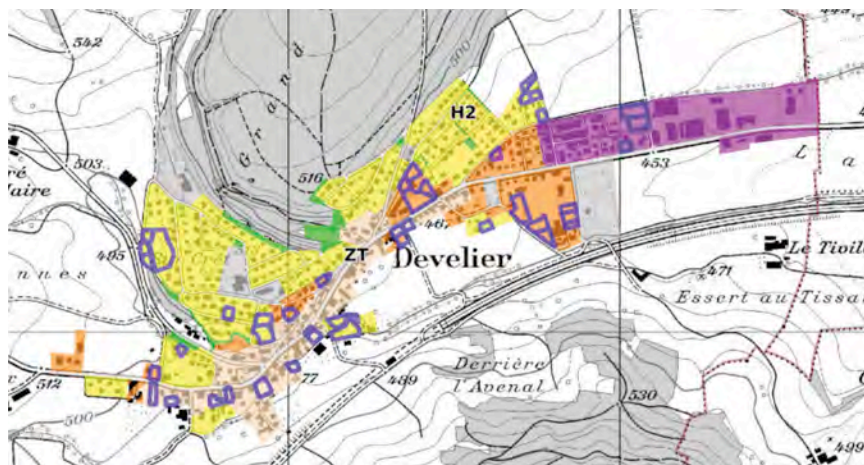




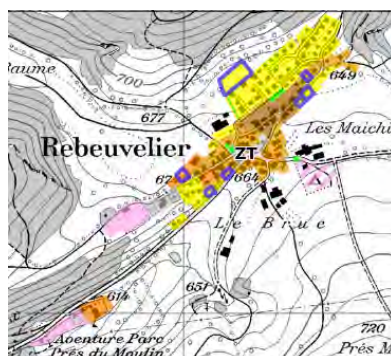


**Figure 13 :** Zone à bâtir légalisée et zone à bâtir libre de construction de Develier au 31.12.2015 (source : SIT du Canton du Jura, 2016)

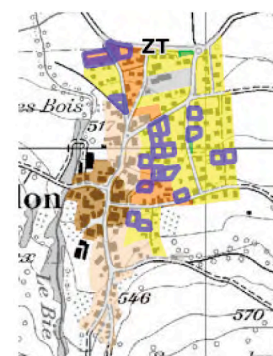
- Zone centre
- Zone centre, secteur CAa
- Zone centre, secteur CAb
- Zone mixte
- Zone d'habitation
- Zone d'activités
- Zone d'utilité publique
- Zone de sport et de loisirs
- Zone de fermes
- Zone de maisons de vacances
- Zone de camping
- Zone verte
- Zone d'extraction de matériaux
- Zone de décharge
- Zone agricole
- Zone de transport
- Zones à bâtir libre à la construction



**Figure 14 :** Zone à bâtir légalisée et zone à bâtir libre de construction Rebeuvelier au 31.12.2015 (source : SIT du Canton du Jura, 2016)

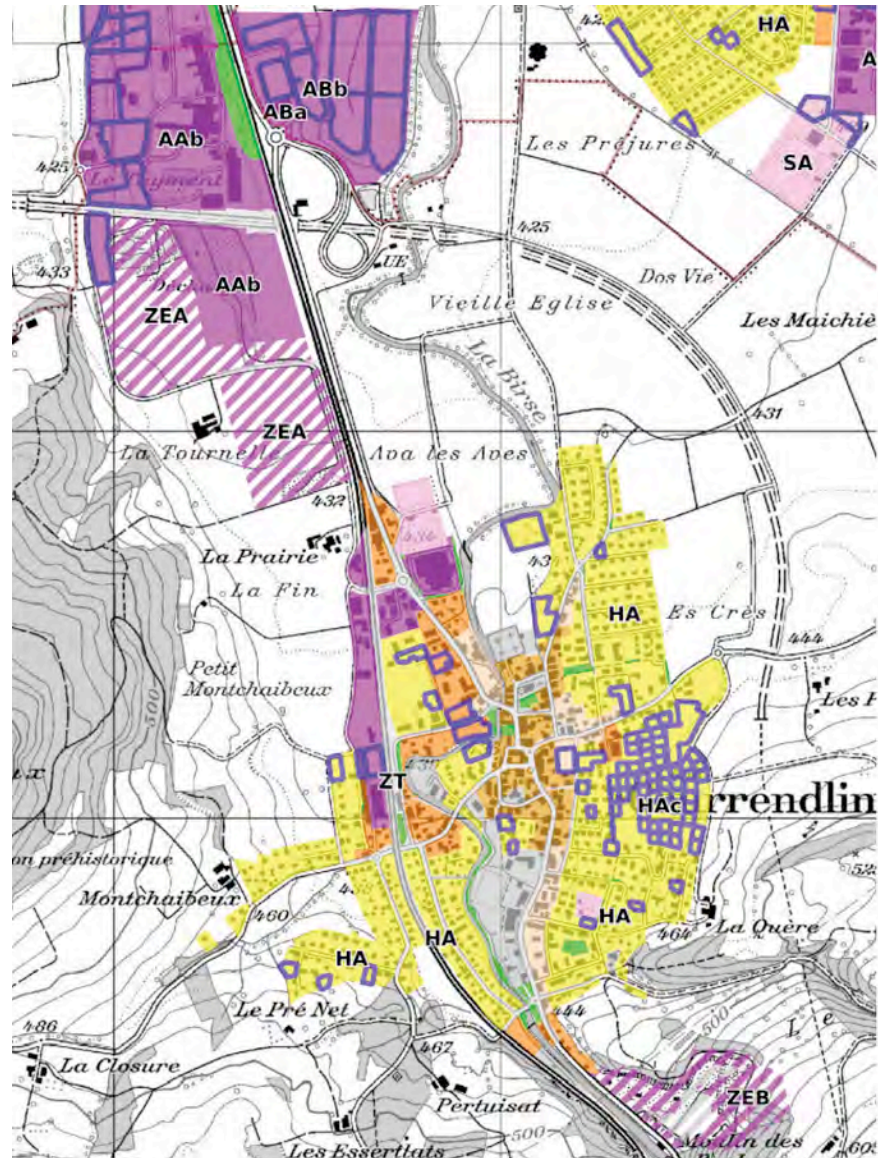


**Figure 15 :** Zone à bâtir légalisée et zone à bâtir libre de construction de Châtillon au 31.12.2015 (source : SIT du Canton du Jura, 2016)

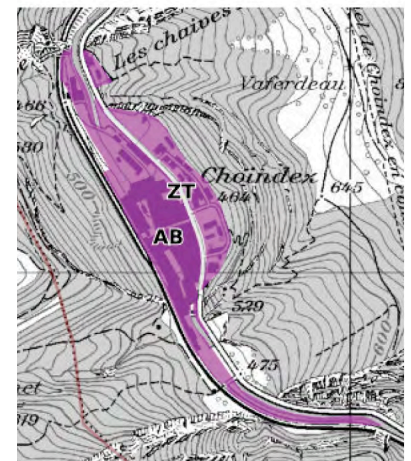


**Figure 16 :** Zone à bâtir légalisée et zone à bâtir libre de construction de Courrendlin au 31.12.2015 (source : SIT du Canton du Jura, 2016)

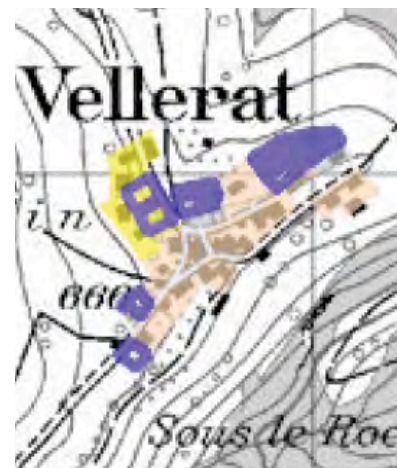
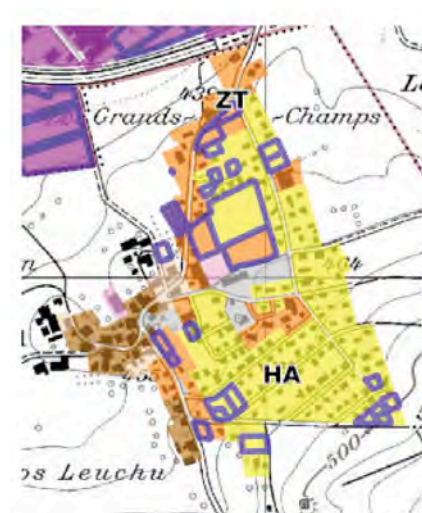
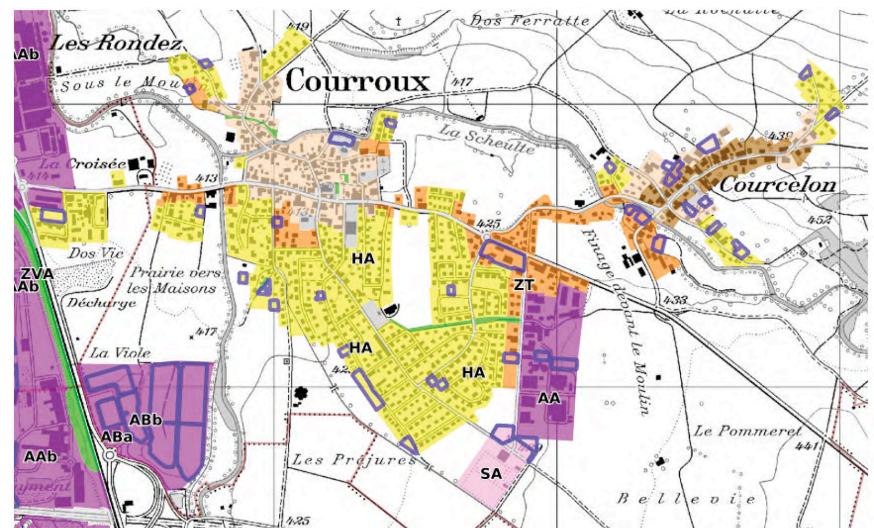
- Zone centre
- Zone centre, secteur CAa
- Zone centre, secteur CAb
- Zone mixte
- Zone d'habitation
- Zone d'activités
- Zone d'utilité publique
- Zone de sport et de loisirs
- Zone de fermes
- Zone de maisons de vacances
- Zone de camping
- Zone verte
- Zone d'extraction de matériaux
- Zone de décharge
- Zone agricole
- Zone de transport
- Zones à bâtir libre à la construction



**Figure 17 :** Zone à bâtir légalisée et zone à bâtir libre de construction de Courrendlin – zone industrielle de Choindex au 31.12.2015 (source : SIT du Canton du Jura, 2016)

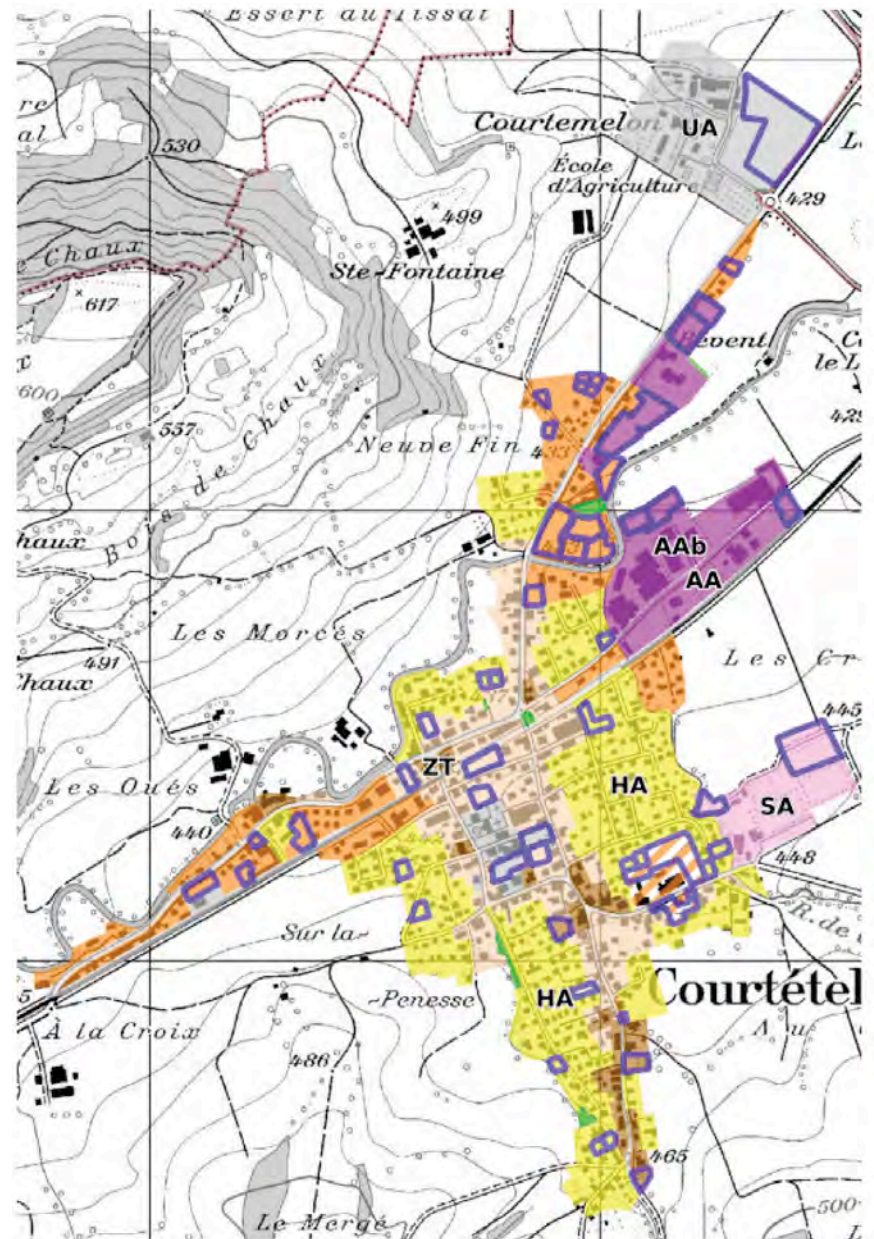






**Figure 21 :** Zone à bâtir légalisée et zone à bâtir libre de construction de Courtételle au 31.12.2015 (source : SIT du Canton du Jura, 2016)

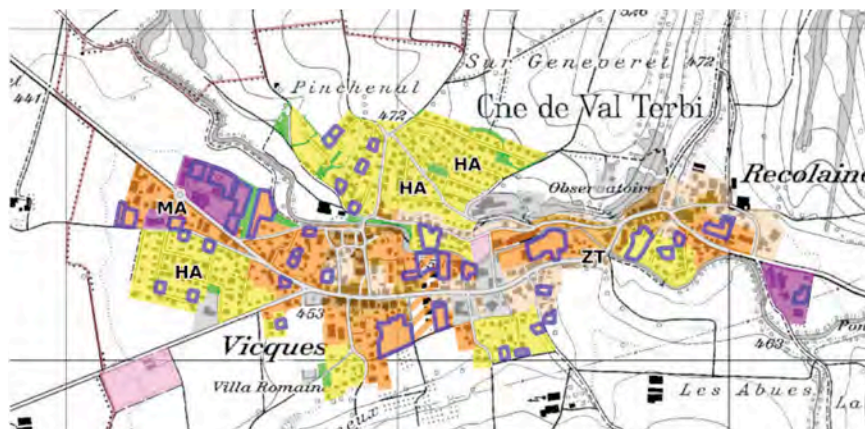
- Zone centre
- Zone centre, secteur CAa
- Zone centre, secteur CAb
- Zone mixte
- Zone d'habitation
- Zone d'activités
- Zone d'utilité publique
- Zone de sport et de loisirs
- Zone de fermes
- Zone de maisons de vacances
- Zone de camping
- Zone verte
- Zone d'extraction de matériaux
- Zone de décharge
- Zone agricole
- Zone de transport
- Zones à bâtir libre à la construction





**Figure 22 :** Zone à bâtir légalisée et zone à bâtir libre de construction de Vicques – commune de Val Terbi au 31.12.2015 (source : SIT du Canton du Jura, 2016)

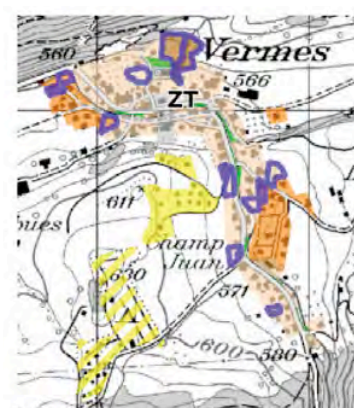
- Zone centre
- Zone centre, secteur CAa
- Zone centre, secteur CAb
- Zone mixte
- Zone d'habitation
- Zone d'activités
- Zone d'utilité publique
- Zone de sport et de loisirs
- Zone de fermes
- Zone de maisons de vacances
- Zone de camping
- Zone verte
- Zone d'extraction de matériaux
- Zone de décharge
- Zone agricole
- Zone de transport
- Zones à bâtir libre à la construction



**Figure 23 :** Zone à bâtir légalisée et zone à bâtir libre de construction de Montsevelier – commune de Val Terbi au 31.12.2015 (source : SIT du Canton du Jura, 2016)



**Figure 24 :** Zone à bâtir légalisée et zone à bâtir libre de construction de Vermes – commune de Val Terbi au 31.12.2015 (source : SIT du Canton du Jura, 2016)



#### *Potentiel d'accueil des réserves dans la zone à bâtir à vocation d'habitat*

Dans le cadre de la révision du Plan directeur cantonal, le Canton du Jura a procédé à une analyse détaillée des surfaces affectées à la zone à bâtir à vocation d'habitat (zone centre, zone mixte et zone d'habitation). Cette étude, réalisée en 2015 sur la base de l'état de la zone à bâtir au 31.12.2013, a permis d'identifier les parcelles situées en zone à bâtir et de préciser leurs caractéristiques (équipement, qualité de la desserte par les transports publics, statut de propriété, etc.).

Cette identification a également permis d'évaluer le potentiel d'accueil de ces parcelles selon 3 scénarios de densité :

- > Scénario faible avec 12 logements ou 24 habitants par hectare,
- > Scénario moyen avec 20 logements ou 40 habitants par hectare,
- > Scénario dense avec 30 logements ou 60 habitants par hectare.

Selon cette étude, le potentiel de logements en zones à bâtir à vocation d'habitat dans l'agglomération de Delémont pouvait être évalué au 1<sup>er</sup> janvier 2014, entre 939 (scénario faible) et 1'973 logements (scénario dense), ce qui équivaut à une capacité d'accueil de 1'878 à 3'946 habitants avec une taille moyenne des ménages fixée à 2. Cela signifie que potentiellement, l'agglomération pourrait accueillir, durant les 15 prochaines années, entre 7 % et 15 % de population en plus, par rapport à la situation démographique au 31.12.2013 (26'575 habitants), pour autant que la population reste stable dans les secteurs déjà bâtis.

Entre 2000 et 2014, 2'376 nouveaux logements ont été créés dans l'agglomération de Delémont. En partant de l'hypothèse que les besoins en logements seront identiques pour les 15 prochaines années, les réserves de l'agglomération de Delémont sont nettement inférieures aux besoins. En appliquant le scénario dense, seul 83 % des besoins identifiés pour les 15 ans à venir seraient couverts.

Cette approche tendancielle de besoins en logements est cohérente avec les besoins en logements générés par les perspectives de croissance démographique prévues par la Conception directrice cantonale (4'500) et le PDR (4'700). En effet, avec une taille moyenne des ménages de 2, l'accueil de 4'500 - 4'700 habitants supplémentaires implique la création de 2'250 à 2'350 nouveaux logements.

A ce potentiel des parcelles libres de construction, s'ajoutent évidemment les réserves constituées par :

- > les friches (10 friches industrielles identifiées),
- > les logements vacants (249 logements début 2014),
- > le potentiel d'accueil dans des bâtiments à réhabiliter (non estimé à ce jour),
- > le potentiel de densification des parcelles bâties (non estimés à ce jour),
- > le potentiel de remobilisation des logements actuellement occupés par des plus de 75 ans.

La révision du Plan directeur cantonal actuellement en cours comprend un projet de nouvelle méthode pour le dimensionnement de la zone à bâtir qui sera appliqué pour le calcul dans les communes dès fin 2016. Elle repose sur la définition de densités d'habitants et d'emplois de référence modulées en fonction de la typologie des communes et du type de zones. Elle permet ainsi d'évaluer la capacité de la zone à bâtir non seulement sur les terrains libres, mais également dans les secteurs déjà bâtis. La nouvelle approche semble montrer un manque en zone à bâtir pour l'habitat dans l'agglomération au vu de l'objectif d'accueil défini pour 2030.

#### **Atouts et opportunités**

- > Le territoire dispose d'un potentiel important de création de logements dans la zone à bâtir existante qui constitue un facteur favorable pour l'accueil de population nouvelle.
- > Il dispose également d'une grande disponibilité de surfaces à bâtir, destinées aux activités principalement localisées dans le territoire de confluence, à proximité des nœuds de mobilité nationaux, régionaux et locaux.

#### **Faiblesses et menaces**

- > En maintenant les densités pratiquées dans le territoire, la zone à bâtir existante apparaît insuffisante pour répondre aux perspectives de croissance démographique prévues par la Conception directrice cantonale et par le PDR. Toutefois, l'application de la LAT révisée questionne ce modèle de développement, fondé sur un foncier disponible et à bas coût et des densités humaines faibles.
- > Le développement de l'urbanisation dans l'agglomération a généré un certain mitage du territoire qui rend la structure urbaine plus floue (habitat individuel peu dense en périphérie de village, tissu lâche de zones industrielles et artisanales).

#### **Besoins d'actions**

- > Adapter le modèle résidentiel de l'agglomération pour accueillir 4'500-4'700 habitants supplémentaires, tout en réduisant les impacts portés aux paysages et ressources agro-naturels du territoire par le développement de l'urbanisation.
- > Assurer un développement maîtrisé du territoire de confluence.

#### **Documents de référence**

- > Etude cantonale « Eclairages sur les zones à bâtir destinées à l'habitat » (2015)

### 2.1.3 Thème 3 : structure urbaine

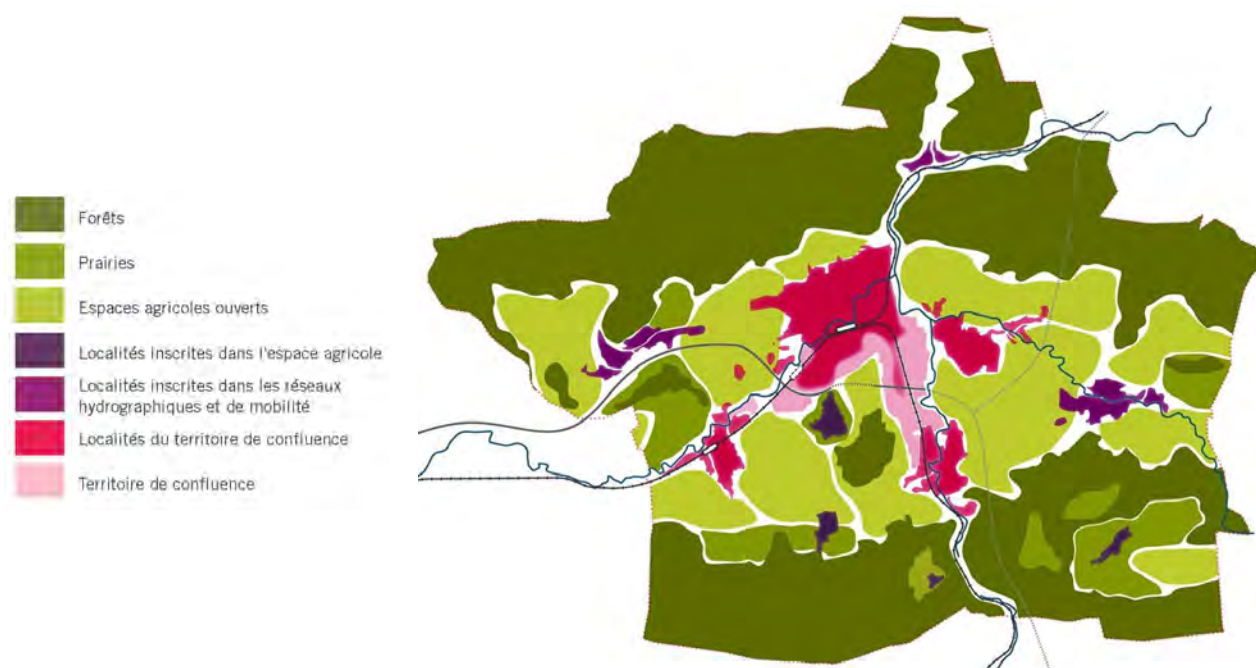
#### Thèmes traités (selon EB3)

- > Représentation schématique de la structure spatiale de l'agglomération.
- > Localisation des pôles de développement.

#### Constats et évolutions

L'implantation des espaces bâtis dans le territoire est marquée par les conditions de l'environnement géographique, topographique et hydrologique. L'histoire de cette implantation caractérise encore aujourd'hui des localités comme Courrendlin, Courroux, Courtételle ou encore Vicques marquées, dans leur développement le long des cours d'eau, par l'exploitation de la force hydraulique pour les activités artisanales. Elles se différencient des autres localités telles que Rossemaison, Châtillon, Vellerat et Rebeuvelier issues plutôt de l'activité agricole. L'industrialisation, la route puis les voies ferrées ont apporté de nouveaux avantages de positionnement, imposés de nouvelles contraintes et de nouvelles exigences. Ces changements ont transformé Courroux et pour des fonctions liées à la route, Develier, localité étape et dans une moindre mesure Soyhières, localité carrefour. Le schéma suivant, issu du projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération, présente la structure spatiale de l'agglomération.

**Figure 25 :** Structure spatiale de l'agglomération (source : PA2, 2012)



Hormis Rebeuvelier, Vellerat, Montsevelier et Vermes qui sont plus excentrées, les localités de l'agglomération sont positionnées en couronne autour de Delémont et sont proches les unes des autres (de 3 à 3.5 km de centre à centre) tout en res-



tant spatialement différenciées. Les espaces agricoles, les cordons boisés des rivières et les collines qui les séparent, tissent cette trame particulière au territoire qui voit se mêler zone urbanisée et terrains agricoles. Toutefois, un continuum urbain est en cours de constitution entre Courrendlin, Delémont, Courroux et Courtételle.

La construction de l'A16 est venue modifier le statut des différentes localités. Les deux échangeurs routiers Delémont-Est et Delémont-Ouest offrent un nouvel avantage de positionnement à l'espace situé entre Courtételle, Delémont, Courroux et Courrendlin dénommé depuis le projet d'agglomération de 2012, le territoire de confluence. Ce dernier a fait l'objet au cours des dernières années de plusieurs planifications directrices (PDL Communance et PDL Gare Sud). Ces planifications sont venues fixer les conditions-cadres d'aménagement de cet espace stratégique.

La structure de l'urbanisation se caractérise aujourd'hui par trois niveaux de polarité :

- > Delémont constitue le cœur du pôle urbain de l'agglomération. Avec 12'500 habitants et 10'000 emplois, la ville de Delémont regroupe les fonctions centrales (services, commerces et équipements publics de niveaux régional et cantonal) et bénéficie d'une très bonne accessibilité, tous modes confondus. L'offre en équipement se développe à Delémont qui accueille, ou va accueillir dans les prochaines années, des équipements d'échelle nationale et internationale (Campus Strate J, Division Alcool et Tabac de la Direction générale des douanes, CABI Europe, pôle de l'innovation de la Suisse du Nord-Ouest), cantonale (un des 4 sites de l'Hôpital du Jura, CREA, etc.).
- > Courrendlin, Courroux, Courtételle, Develier et Vicques sont des communes satellites de Delémont. Avec environ 11'600 habitants et 2'800 emplois, elles tirent parti de leur proximité immédiate avec la ville de Delémont. Elles connaissent ainsi une dynamique résidentielle importante — et économique pour certaines — et disposent d'une offre complémentaire de services, commerces et équipements publics.
- > Châtillon, Rebeuvelier, Rossemaison, Soyhières, Vellerat, Montsevelier et Vermes sont également des communes satellites de l'agglomération selon la Conception directrice du développement territorial du Canton (2016), mais définies dans le PA3 comme des villages d'agglomération. Ils accueillent environ 2'800 habitants et 550 emplois. Ils tirent profit de leur proximité avec Delémont sur les plans résidentiels et économiques. Toutefois, ils disposent d'une offre limitée de services, de commerces et d'équipements qui les rend moins attractifs que les communes satellites telles que définies dans le PA3.

### **Atouts et opportunités**

- > L'agglomération s'inscrit dans un cadre paysager de qualité et globalement bien préservé, avec des localités clairement lisibles dans l'espace, qui fait l'identité de l'agglomération, facteur d'une certaine attractivité résidentielle.
- > L'agglomération présente une hiérarchie urbaine claire, articulée autour de 3 niveaux de polarités, permettant des réponses diversifiées aux aspirations résidentielles des habitants et aux besoins des entreprises.
- > Le territoire de confluence, extrêmement bien localisé par rapport aux grandes infrastructures de transports, constitue l'espace de développement des activités économiques et des équipements publics de l'agglomération.

### **Faiblesses et menaces**

- > Le développement urbain passé a conduit au mitage du territoire et à une perte de vitalité des centres de localités.
- > La petite taille de l'agglomération rend difficile la multiplication des engagements publics et privés qui seraient nécessaires pour accroître la diversité de l'offre culturelle, sportive et commerciale qui fait l'attractivité d'une ville. Par ailleurs, ces offres sont soumises à la concurrence des offres disponibles à Bâle ou à Bienne, plus facilement accessibles avec l'amélioration de leur accessibilité en transports publics.
- > Les services de proximité sont difficiles à préserver dans les plus petites localités du territoire alors même que leur population a augmenté au cours des 15 dernières années.

### **Besoins d'actions**

- > Affirmer la hiérarchie urbaine de l'agglomération à travers l'adaptation de son modèle résidentiel, le renforcement de l'offre d'équipements et de services d'échelle régionale et cantonale, le maintien des services et commerces de proximité dans les communes satellites et les villages d'agglomération.
- > Réaménagement des espaces publics au cœur des localités notamment des traversées de localités.
- > Mobiliser de manière souple mais exigeante les espaces disponibles du territoire de confluence pour des activités et d'équipements cantonales et régionales.

### **Documents de référence**

- > Projet d'agglomération de 2<sup>e</sup> génération (2012).
- > PDR de l'agglomération de Delémont (en cours).
- > Conception d'évolution du paysage (CEP) de l'Agglomération de Delémont (2015).

#### 2.1.4 Thème 4 : structure paysagère et naturelle

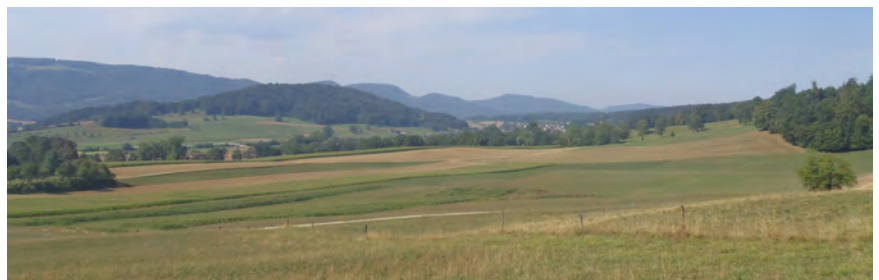
##### Thèmes traités (selon EB3)

> Structure du paysage et des espaces ouverts.

##### Constats et évolutions

L'agglomération de Delémont et sa vallée présentent une identité paysagère et territoriale claire de par sa topographie : les versants boisés des plis jurassiens est-ouest encadrent le fond de vallée définie à l'est, au niveau du resserrement topographique de Vicques et à l'ouest, au niveau de la colline de Sur Chaux. Ce creuset topographique fonde l'appartenance de l'agglomération à un espace organisationnel cohérent, constitué d'un patrimoine paysager et naturel préservé et offrant un cadre et une qualité de vie exceptionnels.

**Figure 26 :** Vue depuis le versant nord de la vallée de Delémont (source : Bureau technique de l'agglomération de Delémont, 2016)



Le patrimoine naturel et paysager de l'agglomération de Delémont est tout particulièrement marqué par son réseau hydrographique qui s'écoule en grande partie, au sein d'une plaine agricole dans laquelle les vergers, les arbres isolés, les haies, les bosquets et les allées d'arbres, caractérisent le paysage et créent des ceintures vertes autour des localités.

La structure paysagère et naturelle du territoire de l'agglomération compte plusieurs composantes :

> Les montagnes et leur couverture forestière dominent la ville de Delémont et l'agglomération (la Haute Borne, le Bérudier et le Roc de Courroux au Nord, la Montagne de Vellerat et le Raimeux au Sud). Elles apportent un espace naturel de qualité et de proximité aux habitants de l'agglomération en plus de leurs autres fonctions (biodiversité, protection, économie), dont les contraintes peuvent ne pas être compatibles avec l'accès aux loisirs. Ces barrières sont franchies par endroits par les voies de communication qui utilisent ces cluses en direction de Bâle et de Moutier. On notera l'émergence de la colline de Montchaibeux et son sommet boisé au cœur de la vallée.

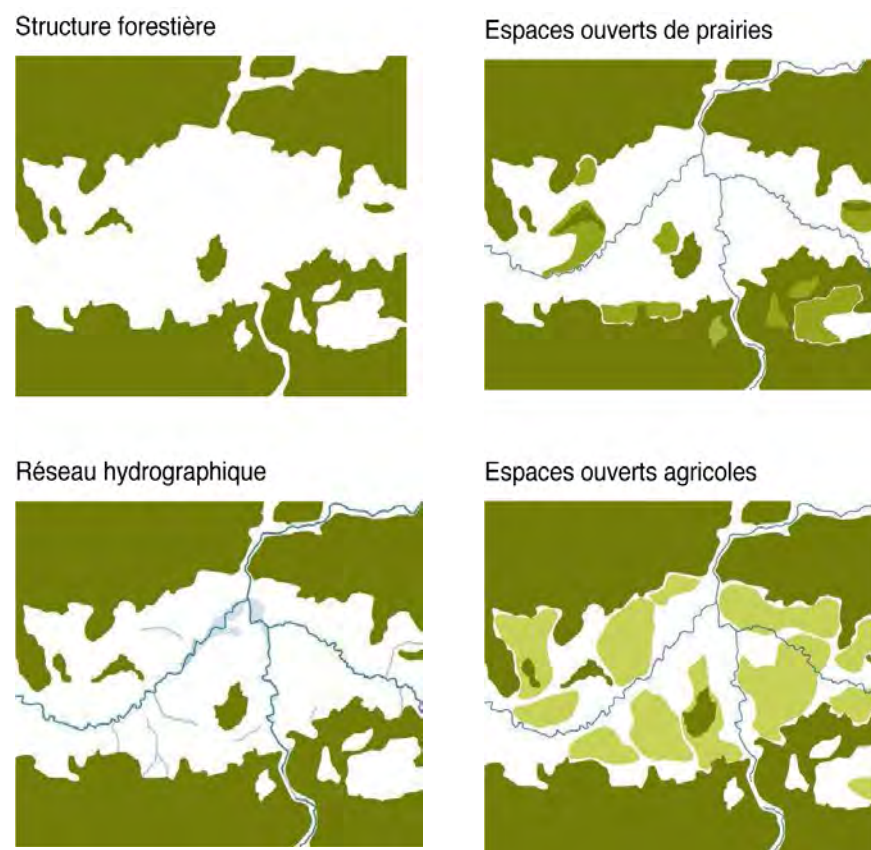
- > Les cours d'eau principaux, leurs petits affluents et les milieux humides structurent la vallée de Delémont et forment un territoire de confluence au pied de la ville de Delémont : la Birse, qui traverse le territoire de l'agglomération du sud vers le nord et s'écoule vers Bâle et le Rhin, ses affluents qui sont la Scheulte à l'est et la Sorne à l'ouest ; cette dernière traverse la ville de Delémont. Toutefois, 54 % (65 km des 120 km au total) du réseau hydrographique régional est considéré comme fortement influencé par l'homme (cours artificiel, sous terre ou très atteint selon la classification écomorphologique). Seuls 11% (13 km) des cours d'eau sont naturels, ne subissant pas de perturbations anthropiques au niveau de leur écomorphologie.
- > Les pâturages, les bosquets et les haies se localisent plutôt dans la périphérie de la vallée de Delémont, sur les coteaux. Ils constituent des espaces de transition entre les espaces agricoles ouverts du fond de la vallée et les montagnes qui la surplombent.
- > Les espaces agricoles ouverts forment de vastes entités agricoles homogènes qui caractérisent le fond de la vallée. Principalement exploités en grandes cultures, ces espaces concentrent les surfaces d'assolement du territoire (SDA). Ces dernières représentent 3'400 ha pour une surface agricole utile (SAU) de 7'038 ha (48 %). Les bosquets, les allées d'arbres et les arbres isolés ainsi que des vergers animent ce paysage agricole en créant des ceintures vertes autour des localités. Toutefois, la mécanisation agricole et l'urbanisation ont conduit à l'intensification de l'exploitation et à une disparition progressive de ces éléments biologiques caractéristiques du paysage de l'agglomération. Le patrimoine bâti des corps de fermes contribue également à la structure paysagère des espaces agricoles. La modernisation des modalités d'exploitation a souvent nécessité la création de nouveaux bâtiments d'exploitation aux dimensions généralement importantes. Localement, certaines de ces constructions ont contribué à une importante modification de la structure paysagère agricole.
- > Les espaces construits qui se concentrent particulièrement à Delémont et dans les communes directement attenantes pour former un tissu urbain dense. Ils sont complétés par les communes alentours, qui sont spatialement séparées du tissu bâti par des espaces ouverts agricoles. Le cœur des espaces bâtis de l'agglomération présente un patrimoine architectural intéressant : cœur historique de la ville de Delémont, centres villageois des autres localités.

Tous ces éléments participent à la singularité, à la diversité et à la richesse paysagère du territoire, à la fois naturelle et patrimoniale. La présence d'éléments naturels et agricoles jusqu'au cœur des zones bâties et d'un patrimoine bâti de

qualité sont constitutifs de l'identité de l'agglomération et de la qualité de vie de sa population.

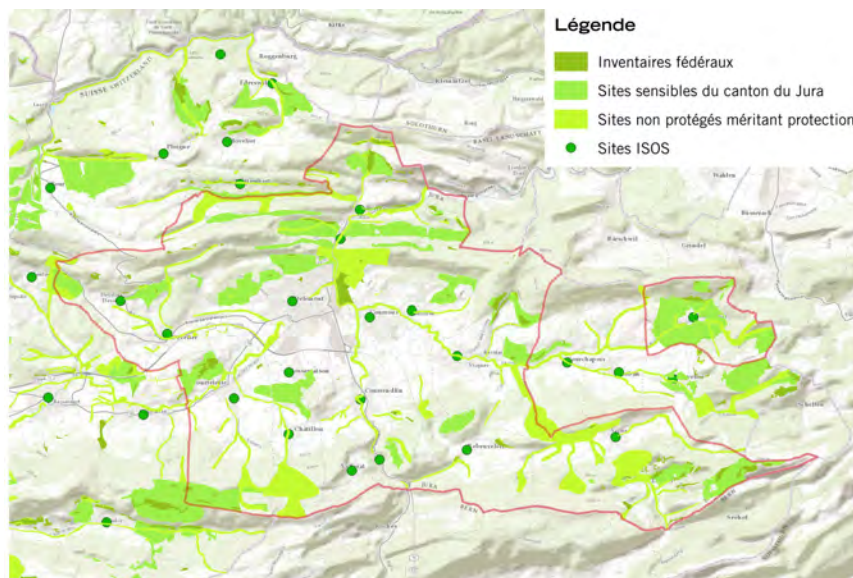
Cependant, le paysage de proximité et le paysage de la vallée en général n'ont pas de reconnaissance forte. Ils ne sont pas valorisés à la hauteur de leur attrait potentiel parce que les habitants privilégient pour leurs loisirs et leur ressourcement, des lieux plus éloignés et plus emblématiques tels que la Haute Borne, le Domont, le Bérider ou encore les Franches-Montagnes.

**Figure 27 :** Les structures paysagères du territoire (source : PA2, 2012)



Le territoire accueille différents milieux naturels de qualité, reconnus par des inventaires fédéraux et cantonaux et bénéficiant de protections de niveaux cantonal et communal. Il apparaît cependant que de nombreux sites naturels d'intérêt ne font pas aujourd'hui l'objet de mesure de protection.

**Figure 28 :** Milieux naturels inventoriés (source : SIT du canton du Jura, 2016)



L'agglomération de Delémont ne présente pas de conflits majeurs entre les infrastructures de communication et les continuités écologiques identifiées par le réseau écologique national. Ainsi, les secteurs importants en termes de continuités écologiques (corridors écologiques liés aux zones forestières) croisent des routes à trafic modéré :

- > entre la colline de Montchaibeux et la forêt de la Cendre, la route de Châtillon accueille un trafic de l'ordre 1'500 véhicules par jour en 2010.
- > entre la Côte de l'envers et La Montagne, la route entre Vicques et Courchapoix accueille un trafic de l'ordre de 3'500 véhicules par jour.

A ce niveau de trafic, ces routes sont perméables pour certaines espèces, mais évitées par les espèces plus sensibles.

Inversement, les infrastructures contribuant à créer une barrière forte aux déplacements des espèces (trafic routier supérieur à 10'000 véhicules par jour environ et voies ferrées) ne croisent pas des secteurs identifiés comme corridors écologiques par le réseau écologique national. Toutefois, la Birse, la H18 et la voie ferrée Delémont-Bâle génèrent une barrière infranchissable pour la faune au sein de la cluse de Soyhières. Il en est de même au niveau de la cluse de Choindez entre Delémont et Moutier. Les mesures de compensation prévues dans le cadre de la réalisation de l'A16 vont permettre de rétablir la continuité écologique.

### **Atouts et opportunités**

- > Le territoire présente un paysage de campagne avec des entités agricoles fortes et préservées de constructions qui séparent les localités les unes des autres.
- > La protection contre les crues imposée par la législation permet d'améliorer la relation des espaces habités avec les cours d'eau qui traversent l'agglomération, ce que mettent déjà en œuvre certaines communes. Le projet « Delémont Marée Basse » a montré le potentiel et a suscité l'intérêt des habitants pour une approche sensible en termes de paysage qui permet de rendre des espaces rive-rains plus attractifs.
- > La politique agricole crée des opportunités dans le domaine de la promotion de la biodiversité et la mise en valeur du paysage qui peuvent permettre de belles synergies, à proximité des zones bâties notamment.

### **Faiblesses et menaces**

- > Le développement de l'urbanisation et l'évolution des pratiques agricoles exercent une pression sur les espaces agricoles ouverts et leurs structures paysagères (vergers, alignements boisés et arbres isolés) et tendent à banaliser et à uniformiser le paysage agricole du territoire.
- > Le développement des surfaces de zones d'activités risque de prendre le dessus en termes de densité sur le paysage de proximité de la plaine agricole.
- > Les différentes localités de l'agglomération font face à une régression des vergers et un appauvrissement de leur patrimoine bâti, alors qu'ils constituent des éléments importants de leur identité.
- > Le projet de contournement de la H18 risque de générer une rupture des connexions écologiques nord-sud.

### **Besoins d'actions**

- > Préserver et valoriser les qualités paysagères et environnementales de l'agglomération, notamment dans la campagne d'agglomération.
- > Anticiper les pressions exercées par l'augmentation de la fréquentation de la campagne d'agglomération.
- > Garantir la préservation de coupures d'urbanisation entre les localités de l'agglomération.
- > Assurer la protection des milieux naturels d'intérêt écologique et la fonctionnalité des réseaux écologiques.

### **Documents de référence**

- > Conception d'évolution du paysage (CEP) de l'Agglomération de Delémont (2015)
- > Concepts d'évolution du paysage communaux

### **2.1.5 Thème 5 : pollution de l'air et bruit**

#### **Thèmes traités (selon EB3)**

- > Secteurs soumis à des expositions excessives en matière de bruit et de pollution de l'air.

#### **Constats et évolutions**

##### *Pollution de l'air*

La qualité de l'air de l'agglomération est mesurée à partir d'une station de mesure localisée rue de l'Avenir à Delémont. Cette station mesure les immissions de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), l'ozone (O<sub>3</sub>) et les particules fines (PM<sub>10</sub>).

L'analyse des mesures réalisées depuis 1992 sur cette station permet de mettre en avant une bonne qualité générale de l'air dans l'agglomération, à l'exception d'une pollution récurrente à l'ozone en période estivale :

- > Les immissions de dioxyde d'azote mesurées sont systématiquement inférieures aux valeurs limites d'immissions (VLI) de l'OPair. Par ailleurs, la pollution par le dioxyde d'azote a sensiblement diminué depuis 1990. Les variations observées d'une année à l'autre s'expliquent essentiellement par les conditions météorologiques variables.
- > Les immissions d'ozone mesurées dépassent tous les ans les VLI, notamment pendant les périodes estivales.
- > Pour les PM<sub>10</sub>, les VLI, en moyenne annuelle, sont respectées depuis 2008, mais des dépassements des VLI pour le maximum journalier et/ou pour la moyenne journalière ont lieu tous les ans, essentiellement en hiver et plus particulièrement dans des conditions météorologiques d'inversion de températures qui empêchent la dispersion de ce polluant.

L'absence de cadastre des émissions détaillé dans le canton du Jura, ne permet pas d'identifier les secteurs les plus exposés aux pollutions atmosphériques.



### Nuisances acoustiques

Les principales sources de bruit dans l'agglomération sont liées aux infrastructures routières et ferroviaires :

Le cadastre des émissions des CFF a été réalisé. Les assainissements sont en cours sous la responsabilité de l'ex-Régie et de la Confédération.

- > L'autoroute A16, entièrement construite après l'entrée en vigueur de l'OPB, a fait l'objet d'expertises détaillées et respecte partout les valeurs de planification.
- > Le Canton a réalisé un cadastre du bruit pour les routes cantonales. Dans sa version de 2001, ce dernier recense, pour le district de Delémont, 183 bâtiments pour lesquels les valeurs limites d'émission sont dépassées et 5 pour lesquels les valeurs d'alarme sont dépassées.
- > La commune de Delémont dispose d'un cadastre du bruit routier sur son réseau communal (révision 2013 sur la base des charges de trafic identifiées dans le diagnostic du Plan directeur des déplacements). Il identifie 140 bâtiments où les valeurs limites d'immission sont dépassées (soit environ 650 personnes). Les valeurs d'alarme ne sont pas atteintes. Les quartiers les plus exposés au bruit sont localisés dans l'axe gare-centre-ville, ainsi que sur certaines routes collectrices desservant les quartiers périphériques de la ville (rue du Vieux Château, route de Domont, route de Porrentruy). La carte suivante, issue de l'OFEV, cartographie l'exposition au bruit du trafic routier en journée (source : map.geo.admin.ch).

**Figure 29 :** Cartographie de l'exposition du bruit du trafic routier en journée (source : map.geo.admin.ch, 2016)

#### Bruit du trafic routier jour

Niveau d'évaluation  $L_r$  [dB(A)] (06:00 - 22:00)

≥ 75
70 - 74.9
65 - 69.9
60 - 64.9
55 - 59.9
50 - 54.9
45 - 49.9
40 - 44.9
< 40

Valeur limite  
pour habitation stricte (DS II)



### **Atouts et opportunités**

- > L'agglomération dispose d'une bonne qualité générale de l'air, en partie liée à sa taille modeste. Elle pourrait encore être améliorée en poursuivant la dynamique de report modal engagé et en incitant à l'assainissement énergétique des logements anciens en cœur de localités.
- > L'agglomération bénéficie d'une ambiance acoustique de bonne qualité avec un traitement des secteurs les plus exposés par les responsables d'infrastructures.

### **Faiblesses et menaces**

- > En période estivale, l'agglomération est confrontée à une pollution récurrente à l'ozone. L'augmentation du trafic routier à court et moyen termes, pourrait accroître les nuisances acoustiques à proximité des axes routiers les plus chargés (H18 à Delémont, RC 250.2 à Courroux).

### **Besoins d'actions**

- > Maîtriser la croissance du trafic automobile qui sera générée par l'accueil de nouveaux habitants et de nouvelles activités, en favorisant les modes de transports alternatifs.

### **Documents de référence**

- > Rapport annuel de la qualité de l'air du Canton du Jura (2013)
- > Fiche 4.05 « Protection contre le bruit » du PDC du Jura (2011)
- > Cadastre du bruit routier de la ville de Delémont (2013)

## 2.1.6 Thème 6 : réseau de transports publics

### Thèmes traités (selon EB3)

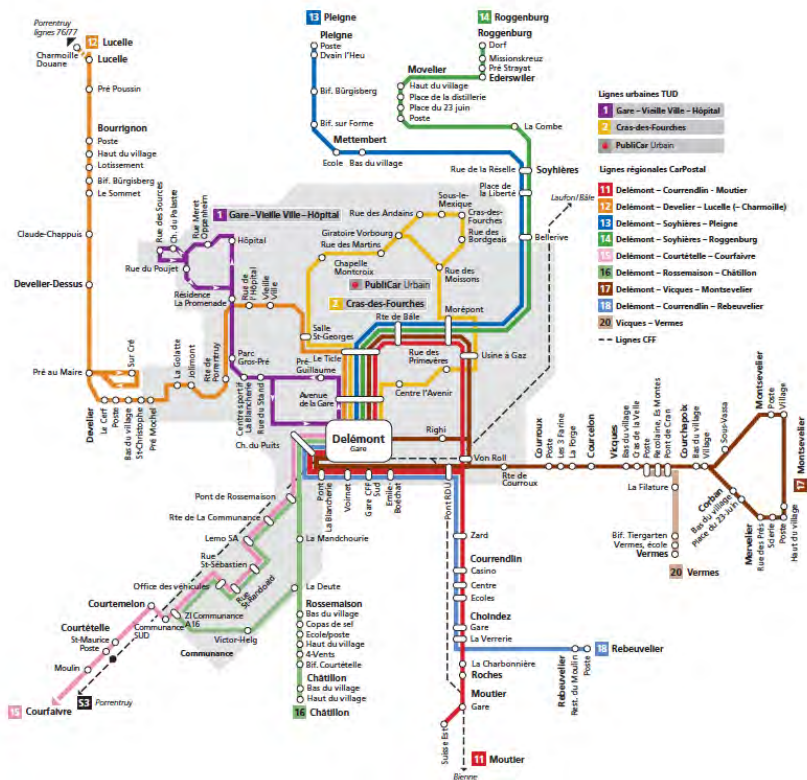
- > Structure actuelle du réseau, de l'offre et de la demande du système de transports publics.
- > Représentation des classes de desserte selon la méthode de l'ARE.

### Constats et évolutions

#### Le réseau de transports publics en 2016

Le réseau de transports publics de l'agglomération de Delémont se structure autour de la gare de Delémont, qui connecte l'agglomération au réseau ferroviaire national avec des liaisons vers Bâle, Moutier et Bienne notamment. L'agglomération comprend en outre la gare régionale de Courtételle, desservie 2 fois par heure, conjointement par train et par bus, en raison de travaux relatifs à Léman 2030. La ville de Delémont est desservie par trois lignes de bus urbaines fixes (TUD), dont un PubliCar urbain. Huit lignes régionales CarPostal relient Delémont aux autres communes de l'agglomération.

**Figure 30 :** Réseau de transport public de l'agglomération de delémont en 2016 (source : <http://www.agglomobile.ch>, 2016)



Les travaux en gare de Lausanne, dans le cadre du projet Léman 2030, ont imposé indirectement des changements d'horaires et l'éclatement du nœud ferroviaire de Delémont dans le cadre de l'horaire 2016. Ceci rend notamment possible des déplacements toutes les 1/2h entre le Jura et Neuchâtel/Yverdon, toutefois avec un changement systématique à Bienne. Dans le souci de garantir une bonne connexion de l'agglomération au réseau ferroviaire suisse, la desserte en transports publics par route dans l'agglomération a été adaptée aux développements de l'offre ferroviaire à Delémont : passage à une cadence minimum à la 1/2h des lignes de bus desservant la gare de Delémont, renforcement de la fréquence de certaines lignes aux heures de pointe (passage à une cadence de 3 ou 4 bus par heure). Des détériorations des temps de correspondances avec les trains en gare de Delémont n'ont pas pu être évitées sur certains axes, lorsque la fréquence de desserte est inférieure à 4 bus par heure, du fait de la nouvelle structure du nœud de Delémont.

#### *Les évolutions envisagées du réseau de transports publics*

Dans le cadre de la démarche de planification fédérale Prodes 2030 (Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire à l'horizon 2030), le Canton du Jura, en concertation avec les régions voisines, a déposé en 2014 auprès de la Confédération les projets ferroviaires suivants :

- > ligne Bâle — Delémont — Bienne desservie à la demie heure par des trains rapides, prolongés une fois par heure jusqu'à Genève/Lausanne et assurant de bonnes correspondances dans les nœuds de Bâle, Delémont et Bienne ;
- > tronçon Delémont — Glovelier desservi au quart d'heure, dont une fois par heure par un train en provenance de La Chaux-de-Fonds — Saignelégier (implique la pose d'un 3<sup>e</sup> rail sur la ligne CFF entre Glovelier et Delémont) ;
- > ligne CJ La Chaux-de-Fonds - Saignelégier - Glovelier desservie avec deux trains par heure, soit un train régional complété d'un train rapide prolongé à Delémont (par la pose d'un 3<sup>e</sup> rail entre Glovelier et Delémont).

Sur cette base, la Conception directrice cantonale des transports publics du Canton du Jura prévoit à l'horizon 2030 :

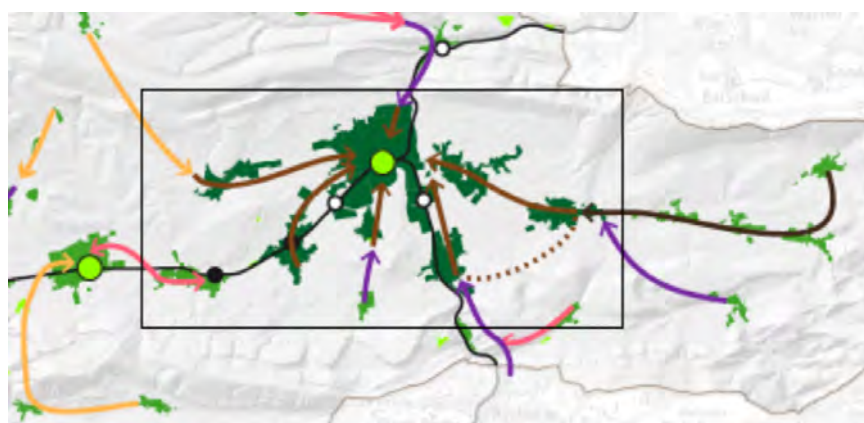
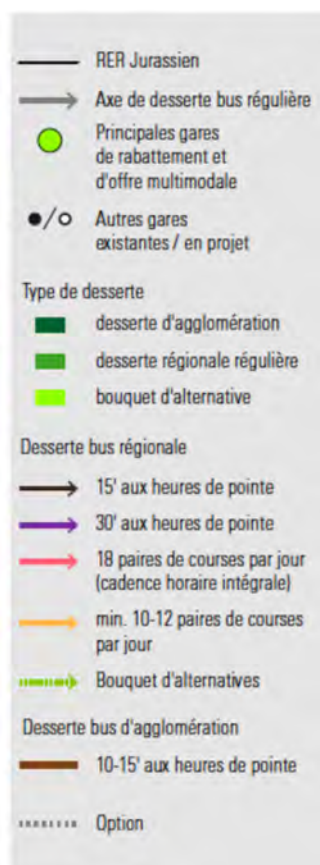
- > La création d'un RER jurassien combinant des liaisons InterRegio et Regio Express et des liaisons Regio reliant efficacement le canton à Bâle, Bienne et La Chaux-de-Fonds, avec l'objectif d'assurer un service cadencé à 15' entre Delémont et Porrentruy et à 30' entre La Chaux-de-Fonds et Delémont.
- > Le renforcement de la desserte en bus de l'agglomération de Delémont avec une fréquence de 10' à 15' aux heures de pointe entre la gare de Delémont et les localités de Montsevelier via Vicques et Courroux, Develier, Courtételle, Rossemaison et Courrendlin, une fréquence de 30' aux heures de pointe pour les liaisons entre Châtillon et Delémont, entre Soyhières et Delémont ainsi qu'entre

Vermes et Vicques, une fréquence horaire entre Rebeuvelier et Delémont via Courrendlin.

- > La mise en place d'un système alternatif de transports publics pour la desserte de Vellerat (taxibus, arrêts d'autostop /de covoiturage spontané).

Le schéma suivant illustre l'évolution de la fréquence de desserte du réseau de bus de l'agglomération par la Conception directrice cantonale des transports publics.

**Figure 31 :** Evolution envisagée de la structure et du niveau de desserte en transports publics de l'agglomération (source : conception directrice cantonale des transports publics, juin 2016)



#### Fréquentation et part modale

Les communes et le Canton ont engagé depuis 2004 des moyens peu communs pour une agglomération de cette taille pour assurer une bonne desserte en transports publics. A l'échelle cantonale, l'offre a globalement augmenté de 57 % entre 2004 et 2013, avec une croissance pratiquement du même ordre sur le réseau de bus urbain et régional (+52 %) que sur le réseau ferroviaire (+63 %). Les chiffres de fréquentation de ces dernières années sont en nette croissance et démontrent que ces améliorations répondent à un besoin : la fréquentation du réseau ferroviaire a augmenté de 58 % à l'échelle cantonale et la fréquentation du réseau de bus de l'agglomération a augmenté de 42 %. Le Canton du Jura vise une part modale des transports publics d'environ 25% (aujourd'hui 21 %).



A l'exception des abords de la gare de Delémont, la desserte en transports publics de l'agglomération est principalement identifiée en classe C (desserte satisfaisante) et en classe D (mauvaise desserte), selon la méthode de l'ARE. Si cette méthode permet de facilement comparer les qualités de desserte des différentes agglomérations suisses, elle est à considérer avec précaution dans le cadre de l'agglomération de Delémont. En effet, au regard du bassin de population desservi et du caractère rural d'une partie du territoire, la couverture spatiale du réseau de bus qui dessert le territoire peut être qualifiée de globalement bonne.

[illegible]

Les gares de Delémont et de Courtételle sont équipées d'un Park+Ride et de places de stationnement couvertes pour vélos, ainsi que d'une vélostation surveillée à Delémont. De nombreux arrêts de bus sont équipés d'installations de stationnement pour vélos, mais leur qualité est souvent insuffisante et fera l'objet d'améliorations. Les accès aux gares et arrêts de bus pour les usagers des modes doux sont généralement bons.

72

### *Qualité des infrastructures*

Dans l'ensemble, l'équipement des gares et des principaux arrêts de bus (abri et espaces d'attente, bancs, poubelles, informations et horaires) est généralement d'assez bonne qualité, bien que de conception hétérogène et peu cohérente.

**Figure 33 :** Exemple d'aménagement d'arrêts de transports public à Develier et à Courtételle (source : Plan directeur régional de l'agglomération de Delémont v1.1, mai 2015)



### **Atouts et opportunités**

- > La gare de Delémont bénéficie d'une position historique sur un axe important du réseau ferroviaire national. Elle constitue ainsi le principal point d'ancrage de l'agglomération, mais également du canton au réseau ferroviaire national. L'horaire cadencé à la demi-heure vers les bassins d'emplois de Bâle et Bienne voire Neuchâtel, a permis d'intensifier les relations avec ces pôles d'emplois. Le réaménagement de la gare routière de Delémont permet des correspondances aisées entre les bus de l'agglomération et les trains.
- > L'ouverture de la ligne TGV Rhin-Rhône fait du Canton du Jura et de l'agglomération de Delémont un portail pour la Suisse sur l'espace Rhin-Rhône, amélioré par la réouverture de la ligne ferroviaire voyageurs entre Delle et Belfort programmée pour 2018.
- > L'agglomération bénéficie d'une desserte de qualité. Une étude de développement de l'offre de transports publics est en cours de réalisation à l'échelle de l'agglomération, en vue de définir les modalités d'évolution du réseau envisagé par la Conception directrice cantonale des transports publics. La demande d'une offre étendue en soirée sera partiellement remplie dès décembre 2016. En fonction de l'utilisation de cette offre, un développement pourra être envisagé dans les années à venir.

### **Faiblesses et menaces**

- > Le tronçon ferroviaire entre Bienne et Bâle est principalement à simple voie. Il limite donc les possibilités de densification de l'offre sur cet axe (cadences plus élevées et correspondances adéquates). La recherche de réduction des temps de parcours entre Bienne, Delémont et Bâle limite également la desserte de nouveaux arrêts qui pourraient être envisagés sur cet axe (notamment une halte de



Soyhières). De plus, les investissements à réaliser sur cette ligne ne sont pas assurés avec la perspective d'un déclassement éventuel de la liaison ferroviaire Bâle-Delémont-Arc lémanique.

- > La configuration spatiale de l'agglomération, avec des localités de taille relativement modeste et spatialement distantes les unes des autres, impose un réseau de transports collectifs exigeant en termes de kilomètres à parcourir et donc de coûts pour desservir de manière attractive des populations dispersées.
- > La commune de Vellerat est actuellement la seule commune non desservie par les transports de l'agglomération.

### **Besoins d'actions**

- > Développer la qualité des connexions ferroviaires et routières entre Delémont et les grands centres urbains de la Suisse du Nord-Ouest et de l'arc lémanique, notamment avec la métropole bâloise.
- > Optimiser l'utilisation du réseau de transports publics en premier lieu, en favorisant le développement et la densification des secteurs d'ores et déjà desservis et en second lieu, en développant de manière raisonnée le réseau dans une perspective de maîtrise des coûts.
- > Améliorer la connexion du territoire de confluence aux réseaux de transports publics de l'agglomération.

### **Contrôle des effets : habitants et emplois selon la classe de desserte en transports publics**

La classe de desserte en transports publics dans l'agglomération de Delémont est principalement la classe C sur la base de la carte de la Confédération du thème 6 du diagnostic. La classe D est également bien présentée. Ces classes sont toutefois définies sur la base d'une comparaison nationale, alors que le Canton du Jura reste un lieu peu urbain. La classe D est donc considérée, du point de vue de l'agglomération de Delémont, plutôt comme satisfaisante et la classe C comme bonne.

Dans le cas présent, les mesures visant à coordonner le développement des emplois et des logements avec les réseaux de transports publics sont notamment contenues dans les révisions des Plans d'aménagement local et le Plan directeur régional (2.213). Chaque mesure d'infrastructure définie est en cohérence avec un développement de l'accessibilité (modes différents selon les mesures) vers les secteurs qui en ont ou en auront prochainement besoin. Le raccordement direct de bus à la ZARD (1.52) en est un bon exemple. Par rapport à la composante « emploi », la plus grande attention est portée sur le territoire de confluence où se localiseront la majeure partie des futurs emplois dans l'agglomération. La desserte en transports publics ainsi que l'accessibilité pour la mobilité douce doivent être optimaux. Les mesures 2.212 (planifications dans le territoire de confluence) allaient déjà dans ce sens et sont complétées par la mesure 3.87 « secteurs de

développement stratégique des zones d'activités ». Enfin, les mesures visant directement l'amélioration du réseau de transports publics sont les rebroussements (1.51 à Rebeuvelier par exemple) et autres aménagements routiers pour les bus (3.09 et 3.11 - giratoires à Delémont) ainsi que la création de nouveaux arrêts en fonction des lignes futures (2.204). Ces mesures permettent de systématiser l'offre, d'améliorer les performances (trajets directs, temps de parcours, stabilité des horaires) et de bien couvrir le territoire (densité des arrêts).

**Tableau 5:** Répartition des habitants et emplois de l'agglomération (source : Monitoring de la Confédération, état des communes, 2014)

Classe de desserte	Part des habitants concernés	Part des emplois concernés
<b>A</b>	5.1	13.9
<b>B</b>	10.7	12.1
<b>C</b>	20.8	28.5
<b>D</b>	44.7	36.7

Les stratégies du PA3 en lien avec les habitants et emplois selon la classe de desserte en transports publics se retrouvent dans les objectifs T1 « Développer la desserte en TP et accroître sa fréquentation » et UP1 « Assurer un développement localisé et coordonné pour répondre aux objectifs d'accueil de la population ».

#### Documents de référence

- > Rapport mobilité du PDR (2014).
- > Conception directrice cantonale des transports publics (juin 2016).

### 2.1.7 Thème 7 : réseau routier

#### Thèmes traités (selon EB3)

- > Structure, capacité et charge du réseau routier.
- > Offre en stationnement.
- > Faiblesses en matière de sécurité des déplacements (points noirs en matière d'accidents et endroits dangereux).

#### Constats et évolutions

##### *Structure et charge du réseau routier*

Le réseau routier principal de l'agglomération se structure autour des axes principaux suivants :

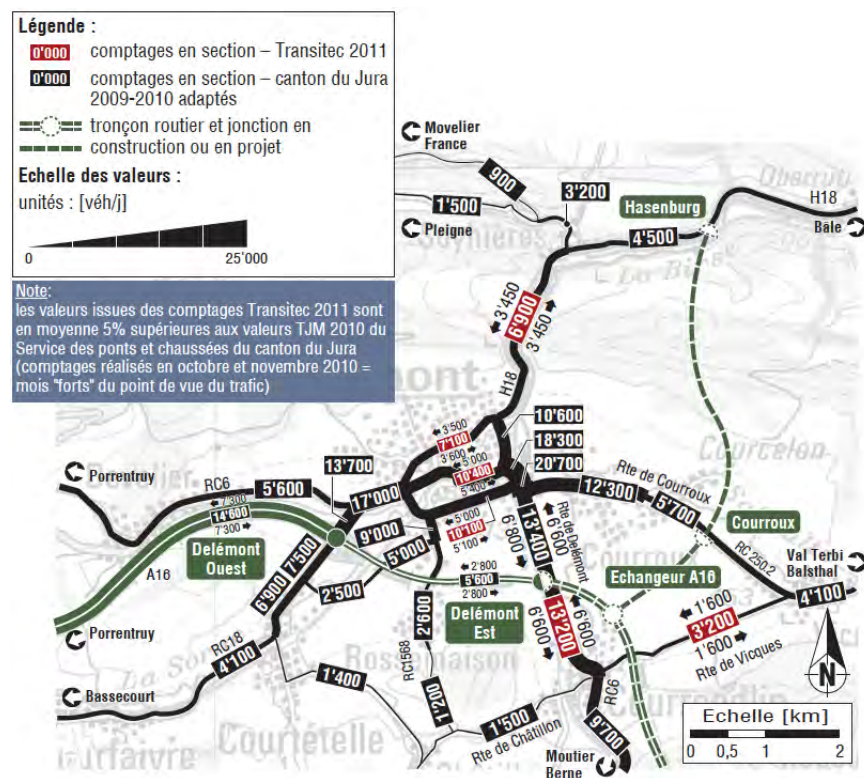
- > L'A16 traverse l'agglomération de Delémont selon un axe est-ouest en direction de Porrentruy, connectant ainsi le territoire à Porrentruy à l'agglomération de Belfort-Montbéliard en France voisine et au réseau autoroutier français (A36). Sur cette section, à l'ouest de l'échangeur Delémont-Ouest, le trafic est de 18'900 véhicules par jour en 2015. Il a augmenté d'environ 29 % depuis 2010. A la hauteur de l'échangeur de Delémont-Est, l'A16 emprunte un axe nord-sud en direction de Bienne et du Plateau suisse. Cette section, comprise entre l'échangeur de Delémont-Est et la frontière entre les cantons du Jura et de Berne, est en cours de finalisation et sera ouverte à la circulation fin 2016.
- > La H18 assure la connexion de Delémont à Bâle et à la Chaux-de-Fonds. Cet axe routier traverse la ville de Delémont et se décompose en plusieurs tronçons :
  - Le tronçon oriental de la H18 relie Delémont à Bâle. Il accueille un trafic compris entre 7'400 et 20'350 véhicules par jour en 2015. Ce tronçon a connu des évolutions contrastées du trafic entre 2011 et 2015, avec une diminution modérée au sud du rond-point Righi et une croissance de l'ordre de 10 % au nord. Avec plus de 20'000 véhicules par jour, la section située à la convergence de la H18, de la RDU, de la route de Moutier et la RD 250.2 constitue à ce titre, le tronçon routier le plus chargé de l'agglomération. Le trafic de cette section tend à se stabiliser autour de 20'000 véhicules par jour après avoir dépassé 23'000 véhicules jour en 2000.
  - Le tronçon RC18 — Route de Distribution Urbaine (RDU). La RDU traverse la ville de Delémont au sud des voies ferrées. Sa mise en service a permis au trafic de transit de contourner le centre de Delémont. Les répercussions ont été importantes sur le quartier du centre gare qui était autrefois le passage imposé pour tout le trafic (régional et local) et théâtre d'encombres quotidiens aux heures de pointe. Cette ouverture a favorisé la reconquête et le renouveau du centre gare, enjeu primordial pour l'agglomération (réaménagement de la place de la Gare, rénovations d'immeubles, implantation de deux centres commerciaux et d'un hôtel, construction de logements, etc.). Cet axe accueille aujourd'hui entre 10'500 et 11'500 véhicules par jour et son trafic a augmenté de près de 14 % depuis 2011.

- Le tronçon RC18 — Route de Porrentruy. Ce tronçon assure la jonction entre l'échangeur autoroutier de Delémont-Ouest et la RDU. Il accueille un trafic compris entre 15'300 et 19'300 véhicules. Sur sa section la plus chargée, le trafic a augmenté de près de 14 % depuis 2011. Toutefois, depuis la mise en service du tronçon Porrentruy-Delémont de l'A16, il a reculé de près de 30 %.
- Le tronçon RC18 — Rue Saint-Maurice. Ce tronçon constitue la pénétrante ouest de Delémont depuis Courtételle, Les Franches-Montagnes et La Chaux-de-Fonds. Au niveau du croisement de la route de la Communance, cet axe accueille un trafic de 9'450 véhicules par jour. Du fait du développement de la zone d'activités d'intérêt cantonal de la Communance Sud, son trafic a augmenté de près de 30 % depuis 2011. A l'inverse, le trafic sur cet axe à la sortie est de Courtételle reste stable autour de 7'000 véhicules par jour.
- > La RC6 est globalement parallèle à l'A16 et assure ainsi la connexion de Delémont à Porrentruy et à Moutier. Cet axe routier traverse la ville de Delémont et se décompose en plusieurs tronçons :
  - Le tronçon RC6 — ouest connecte Porrentruy à Delémont via Develier. Il se raccorde à la RC18 au rond-point de Pré-Mochel. Il accueille un trafic de 5'400 véhicules en 2015, en léger recul depuis 2011.
  - Le tronçon RC6 — sud connecte Delémont à Moutier via Courrendlin. Il se raccorde à la H18 au niveau de l'échangeur autoroutier Delémont-Est et accueille 14'150 véhicules par jour en 2015 soit une croissance d'environ 7 % depuis 2011.
- > La RC 250.2 connecte Vicques et Courroux à Delémont. Son tronçon le plus chargé, entre Courroux et la H18, accueille 12'850 véhicules par jour. Il connaît une croissance de son trafic de l'ordre de 4.5 % depuis 2011.

Les axes routiers confluant vers Delémont sont donc aujourd'hui soumis à un trafic important et à des problèmes de capacité et d'écoulement aux heures de pointe (notamment sur les entrées Sud-Est (convergence RDU, H18 et RC250.2) et Sud-Ouest de Delémont (convergence RC18 – RC6). Les traversées des localités situées sur ces axes (Courrendlin, Courroux, Vicques, Courtételle et Develier) ont un caractère routier peu favorable aux modes doux, mais font l'objet de mesures de réaménagement prévues par les PA1 et PA2 (Vicques, Courroux, Develier, Châtillon, Rossemaison, Courrendlin), mais qui n'ont pour le moment que partiellement été mises en œuvre.

La réglementation des régimes de vitesse est très hétérogène à l'échelle de l'agglomération. Néanmoins, certaines communes s'approchent d'une généralisation du 30 km/h dans les quartiers (notamment Develier, Rebeuvelier et Delémont) et tendent ainsi, vers une meilleure cohérence et lisibilité globale des régimes de vitesse.

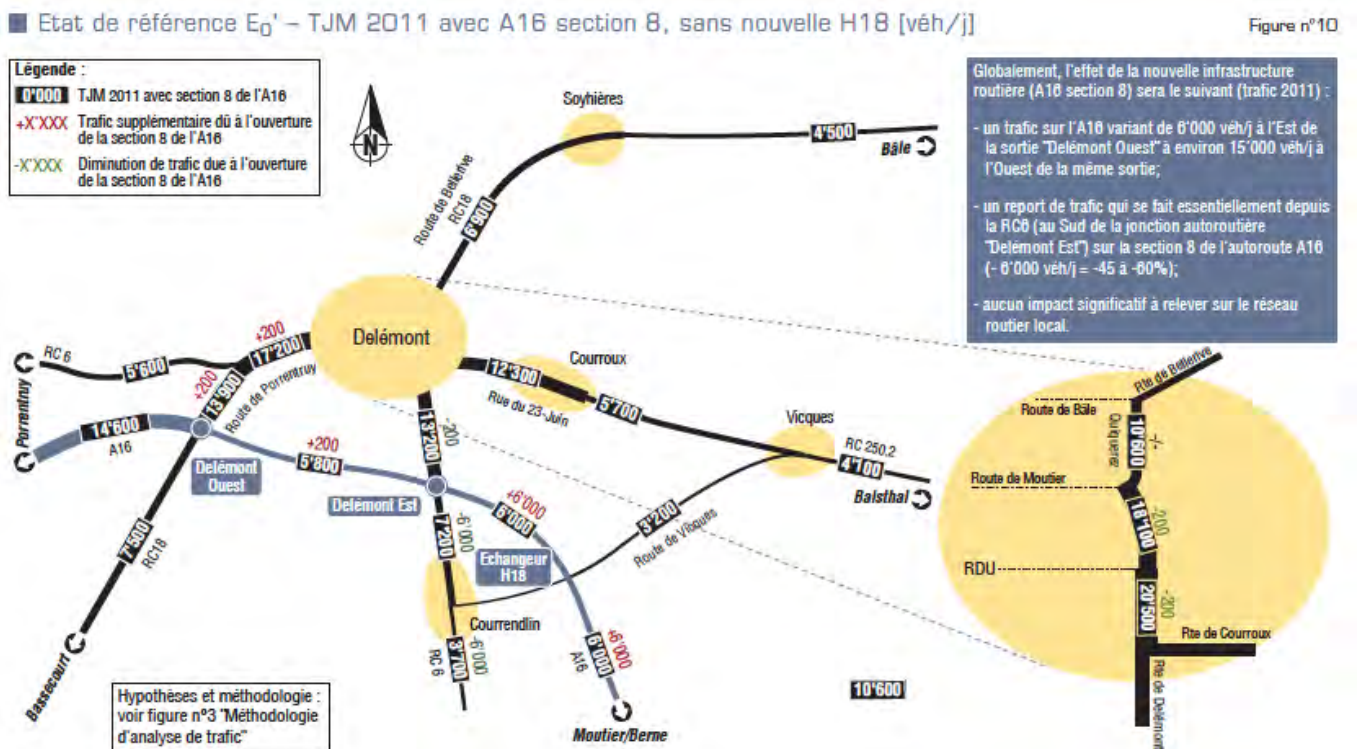
**Figure 34 :** Trafic journalier moyen sur les principaux axes de l'agglomération en 2011  
(source : étude Transitec « Projet H18 — Etude de trafic pour le tronçon Delémont — Frontière cantonale JU/BL », 2012)



#### *Evolutions attendues du réseau routier et des charges de trafic*

A très court terme, le réseau routier de l'agglomération de Delémont va être modifié avec l'ouverture fin 2016 du tronçon autoroutier entre l'échangeur de Delémont-Est et la frontière Jura-Berne. Selon les estimations établies en 2012 par l'étude Transitec « Projet H18 — Etude de trafic pour le tronçon Delémont — Frontière cantonale JU/BL », sa mise en service devrait conduire à des reports de trafic qui soulageront la RC6-sud d'une partie de son trafic de transit. La carte suivante, issue de cette étude, permet de mettre en évidence les incidences de l'ouverture de l'A16 sur le trafic routier des principaux axes de l'agglomération.

**Figure 35 :** Etat de référence 2011 du trafic routier des principaux axes de l'agglomération avec l'ouverture de la section 8 de l'A16 (source : étude Transitec « Projet H18 — Etude de trafic pour le tronçon Delémont — Frontière cantonale JU/BL », 2012)

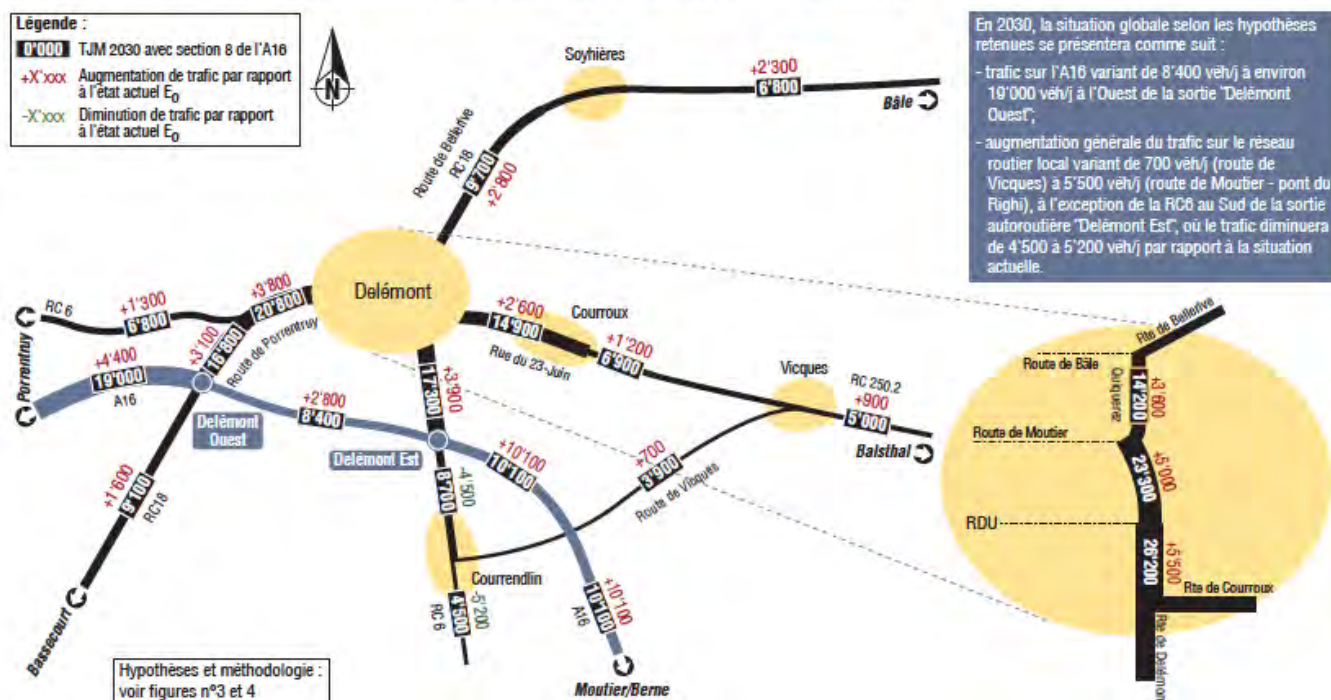


Toujours selon cette étude, sans évolution majeure du réseau routier à l'horizon 2030, les charges de trafic devraient augmenter sur l'ensemble du réseau routier, à l'exception de la RC6 au sud de l'échangeur de Delémont-Est. Ces augmentations s'avèreraient problématiques au niveau des entrées de ville à Delémont (route de Porrentruy à l'ouest et route de Delémont à l'est) et de la traversée de ville via la H18 existante (pont du Righi – rue Auguste-Quiquerez), déjà aujourd'hui fortement chargées. Ce scénario se base sur une hypothèse de croissance du trafic de 1 % par an sur le réseau général et de 8 % par an entre 2016 et 2021 sur l'A16 (effet de l'ouverture de l'A16) puis de 1 % par an à partir de 2021. La carte suivante, issue de cette étude, met en évidence les incidences de l'évolution envisagée du trafic.

**Figure 36 :** Etat futur du trafic routier des principaux axes de l'agglomération sans évolution majeure du réseau (source : étude Transitec « Projet H18 — Etude de trafic pour le tronçon Delémont — Frontière cantonale JU/BL », 2012)

■ Etat futur E<sub>1</sub>' – TJM 2030 avec A16 section 8, sans nouvelle H18 [veh/j]

Figure n°15



Dans cette perspective, la même étude a mis en avant l'intérêt de développer un contournement Est de Delémont, entre l'échangeur routier Delémont-Est et la H18 au niveau de Soyhières. De plus, parmi les variantes étudiées, la variante « maximale », avec jonctions complètes à Courroux et à Soyhières est recommandée, car elle permet d'optimiser les effets de l'infrastructure en captant à la fois, les flux de moyenne-longue distance et les flux d'échange par rapport à l'agglomération de Delémont. Cette option, soutenue par l'agglomération de Delémont, doit cependant s'accompagner de mesures volontaristes d'évolution du réseau routier local à Courroux et à Delémont, mais également d'une politique multimodale globale. En effet, même avec la réalisation de cette infrastructure, le Plan directeur de déplacement de la ville de Delémont a mis en avant les saturations des deux ronds-points situés à la convergence de la H18, de la RDU, de la route de Moutier et la RD 250.2.

#### Stationnement

La question du stationnement est aujourd'hui traitée individuellement par chacune des communes de l'agglomération de Delémont. Si des problèmes d'adéquation entre l'offre et la demande ont été relevés (demande apparemment supérieure à



Certaines communes ont introduit du stationnement en zone bleue, mais Delémont est la seule à avoir mis en place une politique de gestion du stationnement sur domaine public avec notamment, l'élaboration d'un Plan directeur communal du stationnement courant 2014. Il est à noter que ce nouveau concept de stationnement montre qu'il n'est pas nécessaire de développer l'offre en stationnement.

L'étude des données d'accidentologie sur la période 2006-2016 montre que les accidents se concentrent sur les routes d'accès et certains gros carrefours à Delémont, ainsi que les entrées et traversées de localités. La carte suivante, issue des données d'accidentologie de l'OFROU pour les années 2011 à 2015, identifie les principaux secteurs d'accidents dans l'agglomération.

Accident avec:	
田	Tués $U_{(G)}$
□	Blessés graves $U_{(SV)}$
△	Blessés légers $U_{(LV)}$

---

### Type d'accident

田	□	△	Dérp. ou perte de maîtrise
田	□	△	Dépas. ou chang. de voie
田	□	△	Tamponnement
田	□	△	Acc. en quittant une route
田	□	△	Acc. en s'eng. sur une route
田	□	△	Acc. en traversant une route
田	□	△	Collision frontale
田	□	△	Acc. en parcquant
田	□	△	Acc. impliquant des piétons
田	□	△	Acc. impliquant des animaux
田	□	△	Autres



urbaplan-15134-5.12.16



### **Atouts et opportunités**

- > L'achèvement de l'A16 arrime l'agglomération aux grands réseaux de mobilité routière nationaux et internationaux. Cette inscription tardive de l'agglomération dans le réseau autoroutier national a pesé par le passé sur la dynamique régionale, mais ouvre aujourd'hui de nouvelles perspectives.
- > L'achèvement de l'A16 permet également d'envisager une réduction du trafic de transit dans la traversée de Courrendlin et sur la RDU et partant d'y réduire le nombre d'accidents.

### **Faiblesses et menaces**

- > La votation du 24 novembre 2013 sur la redevance pour l'utilisation des routes nationales a donné un coup de frein au projet de contournement de la H18 « Delémont-Bâle », infrastructure importante pour désengorger l'axe automobile le plus chargé de l'agglomération et dont la fréquentation devrait s'accroître du fait des perspectives de développement de l'agglomération.
- > Les accidents, et notamment les accidents impliquant des piétons et des cyclistes, se concentrent dans le cœur de Delémont, ainsi que dans les traversées de Courroux, Courrendlin et Soyhières.
- > Depuis le PA1, des réaménagements de traversées de localités sont programmés, mais ils tardent à se concrétiser.

### **Besoins d'actions**

- > Réaliser le projet de contournement de la H18 (partenariat).
- > Poursuivre les réaménagements des traversées de localités.
- > Compléter le réseau routier de la Ville de Delémont (nouveaux accès est et ouest).

### **Contrôle des effets sur les accidents**

Comme indiqué dans cette partie du diagnostic (accidentologie), les traversées de localités ont été à plusieurs reprises le théâtre d'accidents plutôt graves impliquant des piétons.

Les mesures prévoyant le réaménagement des traversées de localités visent toujours une amélioration de la sécurité et du confort pour tous les modes de transports. Les piétons et les cyclistes restent les classes les plus vulnérables et donc les principaux enjeux de tels projets. Parmi les chiffres indiqués dans les fiches de mesures concernées, les charges de trafic journalier moyen sont notamment de 12'850 véhicules à Courroux, 14'150 à Courrendlin et 5'400 à Develier (comptages cantonaux, 2015). Ces charges sont élevées pour une petite agglomération comme celle de Delémont, où les communes de la couronne demeurent peu urbaines.

Les mesures concernant les entrées de localités sont également à considérer dans cette catégorie, elles sont parfois même directement intégrées dans les projets de réaménagements de traversée de localité. Il s'agit notamment de la mesure 1.31 « aménagement de la RC 6 à l'entrée est de Develier », déjà réalisée, de la mesure 1.9a « itinéraire cyclable porte d'entrée nord est, Delémont » ou des mesures 1.12, 1.13, 1.52 et 1.55 qui concernent l'entrée de Delémont depuis le Val Terbi et le sud (Courrendlin et jonction A16). Ce dernier secteur supporte une charge importante de trafic et pose des problèmes majeurs en termes de sécurité pour les différents modes le fréquentant. Plusieurs des mesures prévues visent également à faciliter l'usage des transports publics et en particulier leur accessibilité avec l'aménagement d'arrêts de bus sécurisés, confortables et répondant aux exigences de la LHand. En outre, l'ensemble des mesures pour la mobilité douce vise un renforcement de la sécurité pour les vélos et piétons et donc une diminution du risque d'accidents.

Les chiffres issus du Monitoring de la Confédération (2014) indiquent 5.1 accidents (tués ou blessés) sur la route pour 1'000 habitants en 2002. En 2006, on en compte 3.0 et en 2013, 1.8. La diminution est importante : en à peine plus de 10 ans le nombre de personnes accidentées a diminué de 65%.

La diminution des risques d'accidents se retrouve dans les objectifs T3 « Maîtriser le trafic automobile au sein de l'agglomération et développer l'intermodalité », T4 « Développer les infrastructures dédiées aux modes doux pour sécuriser et favoriser les déplacements piétons et cyclables » et UP3 « Valoriser le tissu urbain existant ».

#### **Documents de référence**

- > Rapport mobilité du PDR (2014).
- > Plan directeur des déplacements de Delémont (2014).
- > Plan directeur du stationnement de Delémont (2014).
- > Projet H18 — Etude de trafic pour le tronçon Delémont — Frontière cantonale JU/BL, (2012).

### 2.1.8 Thème 8 : réseau de mobilité douce

#### Thèmes traités (selon EB3)

- > Structure actuelle du réseau cyclable et ses faiblesses ainsi qu'indications sur la demande.
- > Structure du réseau piétonnier de niveau d'agglomération et ses faiblesses.

#### Constats et évolutions

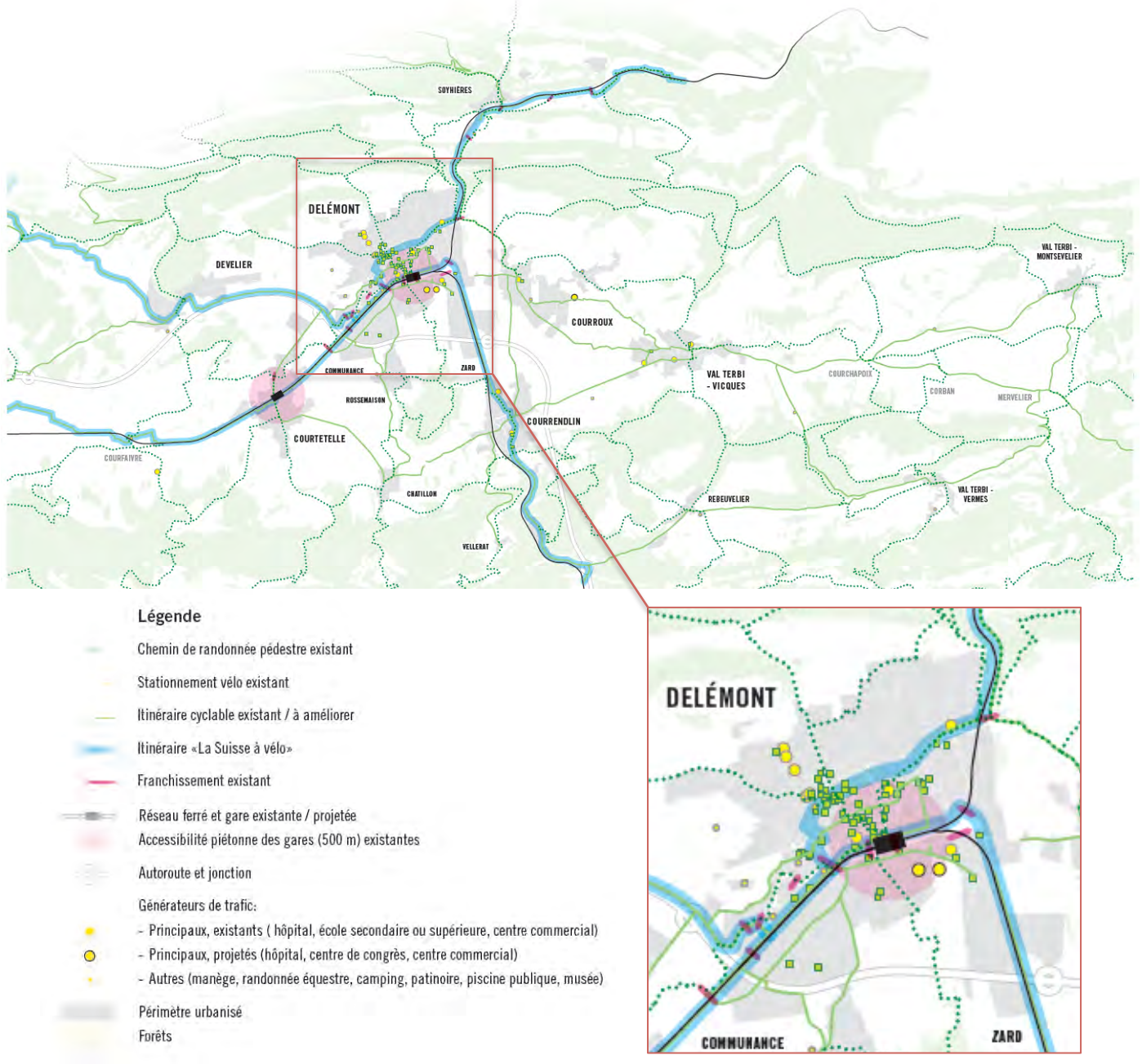
Le réseau de mobilité douce bénéficie d'itinéraires intercommunaux en site propre de très bonne qualité, certains ayant été réalisés dans le cadre du projet d'agglomération. Seules les localités de Vermes, Montsevelier, Vellerat et Rebeuvelier ne sont pas reliées aux autres par des itinéraires de mobilité douce en site propre. Le réseau de chemins de randonnée pédestre actuel relie également bien les différentes localités. Au niveau local, un manque de continuité du réseau MD a été identifié à Delémont, alors que plusieurs compléments du réseau sont prévus dans d'autres communes, notamment à Courrendlin (ponts sur la Birse).

**Figure 38 :** Aménagements dédiés à la mobilité douce (source : Plan directeur régional de l'agglomération de Delémont v1.1, mai 2015)



Le balisage destiné aux modes doux est limité aux itinéraires de loisirs (Suisse-Mobile, randonnée pédestre, la Valdorée). Pour les cyclistes, le balisage est parfois insuffisant entre certaines localités (par ex. entre Develier et Courtételle). La signalétique à l'échelle des localités avec les principales destinations locales (gare, centres commerciaux, points d'intérêt, etc.) est aujourd'hui presque inexistante. Dans l'ensemble, les installations de stationnement vélo sont peu nombreuses et se concentrent à quelques points d'intérêt (écoles, arrêts TP). La qualité des infrastructures existantes est souvent très insuffisante (support inapproprié, mauvais entretien, toiture inadéquate ou inexistante) et de conception hétérogène. En revanche, la nouvelle vélostation surveillée à la gare de Delémont propose un standard de stationnement élevé, en lien avec des services variés proposés à la clientèle et susceptible de se développer avec le temps. En termes de promotion de la mobilité combinée, elle constitue une plus-value importante. La carte suivante, issue du PDR de l'agglomération, recense les infrastructures et les équipements liés à la mobilité douce présents dans le territoire.

**Figure 39 :** Infrastructures et équipements de mobilité douces (source : SIT du Canton du Jura, 2016)



### **Atouts et opportunités**

- > L'agglomération bénéficie d'un relief plat pour sa plus grande partie qui est aisément praticable à vélo. Les réseaux de mobilité douce, piétons et vélos, sont bien développés assurant une part modale importante à ces modes (45 %).

### **Faiblesses et menaces**

- > Le réseau de mobilité douce présente des discontinuités principalement liées aux grandes infrastructures de transports à l'image de la voie ferrée, qui constitue un obstacle aux déplacements modes doux vers le territoire de confluence.
- > Les circulations piétonnes et vélos le long des principaux axes routiers et dans les traversées de localités les plus circulées, sont peu sécurisées et génératrices d'accidents.
- > Les installations de stationnement vélos sont peu nombreuses et se concentrent à quelques points d'intérêt.

### **Besoins d'actions**

- > Poursuivre les réaménagements des traversées de localités.
- > Développer les infrastructures de stationnement vélos.
- > Traiter les discontinuités des réseaux de mobilités douces notamment au droit des grandes infrastructures de transports (voie ferrée et autoroute) et des cours d'eau.

### **Documents de référence**

- > Rapport mobilité du PDR (2014).
- > Plan directeur de la mobilité douce de Delémont (2016).

### 2.1.9 Thème 9 : comportements de mobilité et outils de gestion de la mobilité

#### Thèmes traités (selon EB3)

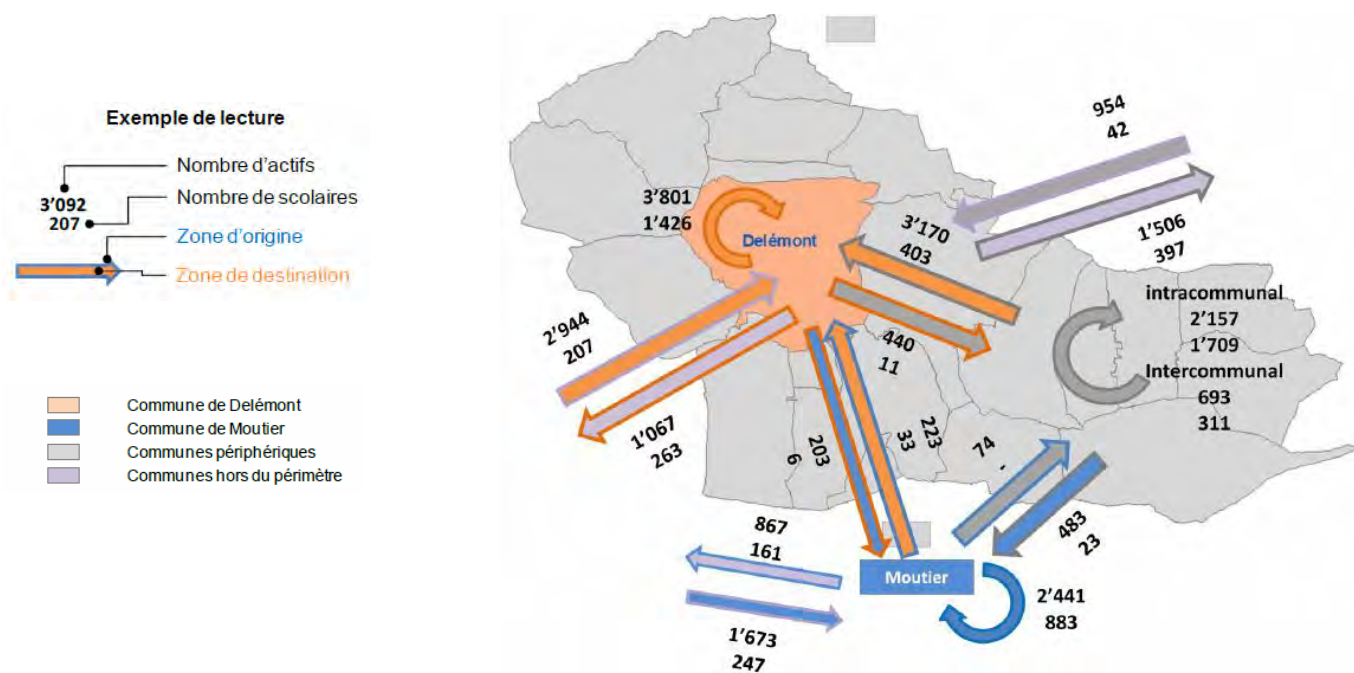
- > Présentation succincte des données disponibles et pertinentes en matière de comportement de mobilité.
- > Aperçu des mesures prises et des ressources mobilisées dans le domaine de la gestion de la mobilité.

#### Constats et évolutions

##### Principaux flux de pendulaires

Comme le montre le schéma ci-dessous (mouvements d'actifs et de scolaires en 2008, extrapolation des données fédérales de 2000, issus du rapport mobilité du PDR), la ville-centre de Delémont constitue un important générateur de déplacements pendulaires pour les communes environnantes.

**Figure 40 :** Mouvements d'actifs et de scolaires en 2008 (source : rapport mobilité du PDR, 2014)



##### Répartition modale actuelle

En comparaison avec la moyenne suisse, la répartition modale actuelle sur les étapes dans l'agglomération de Delémont, se caractérise par une prépondérance du trafic individuel motorisé (46 %) au détriment des transports publics (8 %) et de la mobilité douce (45 %). Néanmoins, la répartition modale selon la distance parcourue reste très proche de la moyenne suisse. Les Delémontains effectuent donc plus de trajets en voiture, mais sur de courtes distances, ce qui laisse supposer un potentiel intéressant pour la mobilité douce.

Il faut également relever qu'à l'échelle du canton (données non connues pour l'agglomération), la part modale des transports publics selon les distances a fortement augmenté entre 2000 et 2010, passant de 13 % à 21.4 %, faisant écho au renforcement de l'offre réalisé entre 2004 et 2013 (+57 %).

#### *Accessibilité de l'agglomération*

A l'échelle régionale, si Delémont a toujours bénéficié d'une situation favorable en termes de position sur le réseau ferroviaire national, l'agglomération souffre encore de n'être pas reliée au réseau routier national. Les durées de parcours vers quelques destinations reflètent cette réalité. A l'échelle de l'agglomération, seuls les villages de Montsevelier et de Vermes sont situés à plus de 20 minutes en voiture du centre de Delémont à l'heure de pointe du soir.

**Tableau 6:** Comparaison des durées de trajet vers quelques destination depuis Delémont (source : rapport mobilité du PDR, 2014)

Destinations	Distance (par route)	Durée trajet (voiture) <sup>4</sup>	Durée trajet (train)
Delémont - Porrentruy	26 km	22 min	24 min
Delémont - Bienne	46 km	45 min	28 min
Delémont - Bâle	42 km	43 min	30 min

#### *Outils de gestion et de monitoring de la mobilité*

Différents services, actions de promotion et d'information sont proposés actuellement (ou l'ont été) dans l'agglomération de Delémont, néanmoins pour une large majorité uniquement en ville de Delémont. Le « Guide mobilité de l'agglomération de Delémont », regroupe les informations principales sur les différentes offres de mobilité disponibles dans l'agglomération.

Bien que ces mesures constituent une bonne base, elles n'impliquent pas suffisamment l'ensemble des communes pour toucher de plus près, le bassin de population pendulant chaque jour vers la ville-centre. Par ailleurs, les interventions de ce type devraient être complétées et valorisées dans l'optique de rendre les alternatives à la voiture plus attractives et mieux connues de la population.

À l'heure actuelle, seules les mesures mises en place dans le cadre du projet d'agglomération font l'objet d'un suivi de mise en œuvre. Par ailleurs, certains indicateurs utiles sont aujourd'hui déjà relevés sur une base régulière (par ex. fréquentation des lignes de transports publics), mais sans être intégrés à un projet de monitoring pour les communes de l'agglomération.

Les tableaux suivants, issus du rapport mobilité du PDR, détaillent la liste des mesures de promotion et de gestion de la mobilité mises en place dans l'agglomération.

**Tableau 7:** Mesures de promotion et de gestion de la mobilité mises en place dans l'agglomération (source : rapport mobilité du PDR, 2014)

#### Services

Objet	Descriptif
Petites réparations et nettoyage de vélos	Caritas-Jura Services proposés à la clientèle de la vélostation de Delémont
Pédibus	2 lignes à Delémont, 3 à Courrendlin, 3 à Courroux-Courcelon, 1 à Courtételle, 3 à Vicques
Cours « être et rester mobile... avec les TP »	Büro für Mobilität AG Offre de cours organisée annuellement à Delémont et visant à familiariser les seniors avec l'univers des transports publics
Cours « marcher sans limite d'âge »	Mobilité piétonne Atelier proposé aux seniors avec conseils simples et exercices pour développer l'autonomie de mouvement
Vélos en libre-service	Publibike ou autre partenaire 1 station à la gare de Delémont (phase-pilote dès 2019)
Bourse aux vélos	PRO VELO Jura Organisation annuelle à Delémont
Vélos du Restau Verso	Caritas-Jura Mise à disposition gratuite de vélos pour les clients du restaurant pour leurs déplacements vers leur lieu de travail

#### Actions

Objet	Descriptif
Slow-Up	Promotion Santé Suisse - Fondation SuisseMobile - Suisse Tourisme Evénement national annuel (journée sans voiture)
Bike to work	PRO VELO Suisse Action nationale, 9 entreprises/institutions participantes dans l'agglomération delémontaine en 2014
Bike2school	PRO VELO Suisse Canton du Jura partenaire de l'action (aucune classe participante en 2013)
Promotion Vélo à Assistance Electrique	Newride Ville de Delémont partenaire du programme. Pas de subventions à l'achat octroyées à la population en 2013.
Actions pour entreprises	RCJU Journée mobilité « Communance » (2013), apéro mobilité (2005)



## Information

Objet	Descriptif
Guide mobilité de l'agglomération	Agglomération de Delémont Guide regroupant conseils et informations sur les offres de mobilité Téléchargeable sous <a href="http://www.agglomobile.ch">www.agglomobile.ch</a>
Carte des temps de parcours à vélo	PRO VELO Jura Périmètre vallée de Delémont
Carte des temps de parcours à pied	(dans le Guide mobilité de l'agglomération de Delémont)
Plateforme SuisseMobile	Fondation SuisseMobile Plateforme nationale d'itinéraires de randonnée pédestre ou cyclable
Réseau Vélofuté	Ville de Delémont Réseau d'itinéraires avec emplacements de stationnement
Itinéraire « Valdorée »	Syndicat d'Initiative de la Région Delémontaine / RCJU Itinéraire de randonnée pédestre balisé autour de la vallée de Delémont
Promotion de la vélostation	Caritas-Jura / Ville de Delémont Animation dans la vélostation de Delémont, distribution de flyers
Ateliers / conférences publics	Différentes manifestations dans le cadre de la semaine de la mobilité (dernière édition cantonale en 2011) Forum public Mobilité douce à Delémont (2014)
Géoportail cantonal	RCJU

## Atouts et opportunités

- > Les réseaux de mobilité douce, piétons et vélos, sont bien développés assurant une part modale importante à ces modes (45 %).
- > La distance moyenne parcourue en voiture est faible, ce qui laisse supposer un potentiel intéressant de report modal vers la mobilité douce.
- > La fréquentation des transports publics a connu une forte progression au cours des 15 dernières années et cette dynamique devrait être soutenue grâce à la restructuration envisagée du réseau de bus de l'agglomération à l'horizon 2019. Elle devrait permettre de renforcer la part modale des transports publics.
- > Plusieurs actions de promotion de la mobilité douce ont été mises en œuvre dans l'agglomération, au cours des dix dernières années.

## Faiblesses et menaces

- > Les actions de promotions de la mobilité douce ont majoritairement concerné la ville de Delémont.
- > Des indicateurs de mobilités font l'objet de relevés réguliers, mais sans que ces données ne puissent être valorisées dans le cadre d'un monitoring multimodal effectué à l'échelle de l'agglomération.

### **Besoins d'actions**

- > Mettre en place un projet de monitoring de la mobilité sur l'ensemble de l'agglomération.

### **Contrôle des effets sur la répartition modale**

Le report modal vers des transports plus durables (marche, vélo, transports publics et mobilité électrique) est, tout comme la sécurité routière, un des principaux objectifs des mesures du projet d'agglomération.

Les mesures promouvant l'utilisation de la mobilité douce et des transports publics, qui constituent la majeure partie des mesures du projet d'agglomération, visent une meilleure répartition modale avec la diminution du recours aux transports individuels motorisés (TIM). Il s'agit aussi bien des haltes ferroviaires, des pistes cyclables, des traversés de localités, des aménagements pour la circulation des bus, des aménagements pour les arrêts de bus que des cheminements pour piétons. De plus, plusieurs mesures visent à améliorer l'intermodalité et donc l'emploi de transports autres que les TIM. Par exemple, l'extension du P+R à la gare de Delémont (1.4c) et le stationnement vélos aux arrêts de transports publics (3.80). Selon les chiffres du Monitoring de la Confédération, en 2010 la part du TIM s'élève à 65.1% (mesuré avec la distance journalière depuis le lieu de domicile dans le cas présent). La moyenne générale des agglomérations suisses pour la part du TIM est d'environ 63% (Fiche d'information «transports au sein des agglomérations 2010», ARE, novembre 2014). Delémont est donc très proche de la moyenne, bien que légèrement au-dessus. De plus, la moyenne pour les petites agglomérations est de presque 76%. Ici Delémont se trouve en meilleure position. En parallèle, la part des transports publics a fortement augmenté comme indiqué dans cette partie du diagnostic. La part modale des transports publics a ainsi connu une augmentation à l'échelle du Canton de 57% entre 2004 (13% de la part modale) et 2013 (21.4% de la part modale).

La répartition modale se retrouve dans les quatre objectifs de la stratégie transports du PA3.

### **Documents de référence**

- > Rapport mobilité du PDR (2014).

## 2.2 Diagnostic transversal

### Attractivité économique et résidentielle

Par sa position et ses connexions, Delémont constitue le point d'ancrage du canton du Jura à la métropole bâloise et au réseau des agglomérations suisses et françaises. À moyen terme, la qualité de ses relations avec certaines agglomérations suisses pourrait cependant se péjorer. Alors que la connexion ICN directe entre Delémont et Lausanne n'est plus assurée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016 (un changement à Bienne est obligatoire), l'hypothèse que Delémont ne soit plus desservie par l'offre ICN, bien que peu probable, est à considérer.

En second lieu, la votation du 24 novembre 2013 sur la redevance pour l'utilisation des routes nationales a donné un coup de frein à l'amélioration de la H18 « Delémont-Bâle ». Or, cet axe est un des plus chargés de l'agglomération, avec un trafic sur le tronçon le plus circulé d'environ 20'000 véhicules par jour. Le maintien de connexions ferroviaires et routières de qualité entre Delémont et les grands centres urbains de la Suisse du Nord-Est et de l'arc lémanique, constitue un enjeu majeur non seulement pour l'agglomération, mais plus largement pour le canton du Jura. Inversement, le réseau routier principal de l'agglomération s'est restructuré depuis le milieu des années 1990 avec la Route de Distribution Urbaine (RDU) et l'A16. Ce réseau structurant facilite le transit est-ouest et libère le centre de Delémont du trafic de transit.

De la même manière, la politique cantonale de développement des transports publics depuis 2004 s'est traduite par une amélioration de la desserte de l'agglomération par les transports publics. Cet effort financier important, a conduit à une évolution très favorable de la fréquentation du réseau de bus de la région de Delémont (+42 % de fréquentation) et de la part modale des transports publics. Une commune de l'agglomération, Vellerat, reste actuellement non desservie par les transports publics.

Sur le plan démographique, après une longue période de stagnation, l'agglomération a connu une rapide reprise de sa croissance après 2005 : la population augmente de 2'300 habitants entre 2005 et 2014 (soit une croissance moyenne annuelle d'environ 1 % pour atteindre 26'975 habitants). Cette croissance est due en premier lieu, à la dynamique économique qu'a connue l'agglomération : environ 1'200 équivalents temps plein ont été créés entre 2005 et 2012 (soit une croissance annuelle de 1.7 % pour atteindre 12'599 équivalents temps plein). Cependant, le dynamisme économique récent de l'agglomération présente des facteurs de fragilité : il dépend principalement des filières de la microtechnique et de l'horlogerie et repose majoritairement sur la sous-traitance. Aussi, l'économie de l'agglomération, mais plus globalement l'économie jurassienne, est très sensible aux soubresauts de l'économie horlogère.

A ce titre, cette fragilité de l'économie locale pourrait être limitée par une diversification de la structure économique fondée sur les savoir-faire locaux en micro-technique et sur l'innovation.

Le dynamisme économique n'est pas le seul facteur d'attractivité qui permet d'expliquer la croissance démographique de l'agglomération. Le positionnement de l'agglomération à proximité de la métropole bâloise, renforcé par l'amélioration des connexions ferroviaires est associé à un cadre de vie de qualité, entre ville et campagne et des prix fonciers et immobiliers modérés constituent un second facteur d'attractivité résidentielle. Cette inversion de la dynamique démographique est confirmée dans les perspectives démographiques cantonales. La conception directrice territoriale cantonale élaborée en 2015, prévoit ainsi d'accueillir environ 60 % de la croissance démographique du canton dans l'agglomération de Delémont, soit une augmentation de l'ordre de 4'500 – 4'700 habitants d'ici 2030. Dans le même temps, le bilan des réserves dans les zones à bâtir à vocation d'habitat, élaboré par le Canton (« Eclairage sur les zones à bâtir », 2015), indique que les parcelles libres de construction sont susceptibles d'accueillir 1'900 à 4'000 habitants supplémentaires selon le scénario d'occupation retenu. Si l'application de la LAT révisée questionne le modèle de développement résidentiel de l'agglomération, elle constitue également une opportunité pour assurer l'accueil de ces nouveaux habitants dans de bonnes conditions, tout en préservant les grandes structures paysagères qui font la qualité du cadre de vie de l'agglomération.

La diversité et la qualité des équipements, des commerces et des services constituent un troisième facteur d'attractivité. Si l'offre de l'agglomération répond de manière satisfaisante aux besoins actuels, elle doit être développée pour répondre aux besoins générés par l'arrivée de nouveaux habitants dans l'agglomération. De ce point de vue, des efforts notables sont d'ores et déjà faits pour accroître l'offre et les équipements culturels (festival de la bande dessinée, projet de théâtre du Jura, cinéma multiplexe, etc.) et d'enseignement supérieur (campus Strate J). De plus, le Plan directeur régional intègre une stratégie de localisation des équipements régionaux et cantonaux ainsi que des installations commerciales à forte fréquentation. Toutefois, l'amélioration de l'accessibilité des métropoles et des grands centres urbains suisses peut fragiliser l'attractivité de l'offre commerciale et des services disponibles dans l'agglomération.

#### Enjeux en lien avec l'attractivité économique et résidentielle de l'agglomération

- > Développement de la qualité des connexions ferroviaires et routières entre Delémont et les grands centres urbains de la Suisse du Nord-Ouest et de l'arc lémanique et notamment avec la métropole bâloise (contournement H18, maintien de la desserte ICN, renforcement de l'intégration de l'agglomération dans le RER bâlois).
- > Renforcement et élargissement des collaborations avec la métropole bâloise en matière de développement territorial.
- > Accompagnement de la dynamique résidentielle actuelle en organisant l'accueil de 4'500-4'700 habitants supplémentaires d'ici 2030, notamment en développant la desserte en transports publics de l'agglomération, tout en préservant la qualité du cadre de vie de l'agglomération.
- > Consolidation de l'économie régionale et locale en accompagnant une diversification progressive du secteur secondaire et le développement du secteur tertiaire.
- > Renforcement de l'offre d'équipements et de services d'échelles régionale et cantonale.
- > Maintien des services et commerces de proximité dans les communes.

### Formes et qualités du développement urbain

À l'exception de quelques communes (Rossemaison, Châtillon, Vellerat et Rebeuvelier), les localités de l'agglomération sont majoritairement implantées le long des cours d'eau (la Birse, la Sorne, la Scheulte et leurs affluents). Ces derniers structurent le paysage de la vallée de Delémont et forment ainsi un fil conducteur entre la ville et les communes alentours. Au cœur des localités, les abords des cours d'eau ne sont pas toujours intégrés au réseau des espaces publics et paysagers. Ils font toutefois l'objet, selon les opportunités, d'une valorisation paysagère qui permet d'améliorer la relation des espaces habités avec les cours d'eau (projet « Delémont Marée Basse », projets de réaménagement de la Scheulte à Courroux et à Vicques, etc.). En second lieu, hormis Montsevelier, Rebeuvelier, Vellerat et Vermes, les principales localités de l'agglomération sont disposées en couronne autour de Delémont ; elles sont à la fois proches (3 à 3.5 km de centre à centre) et bien dissociées les unes des autres : les espaces agricoles, les cordons boisés des rivières et les collines qui les séparent tissent ainsi, une trame paysagère particulière qui pénètre jusqu'au cœur des espaces urbanisés. Par cet équilibre entre espaces agricoles et urbanisés, l'agglomération offre aux habitants un cadre de vie de grande qualité.

**Figure 41 :** La Scheulte à Courroux (source : Google Street View, 2016)



Les localités de l'agglomération présentent également des qualités urbaines et patrimoniales bien différenciées, qui varient en fonction de leur position dans la hiérarchie urbaine de l'agglomération<sup>3</sup>. Ces dernières permettent de répondre à une diversité d'aspirations résidentielles :

- > Delémont constitue le cœur du pôle urbain. Avec 12'500 habitants et 10'000 emplois, la ville de Delémont regroupe les fonctions centrales (services, commerces et équipements publics de niveau régional et cantonal) et bénéficie d'une très bonne accessibilité, tous modes confondus.
- > Courrendlin, Courroux, Courtételle, Develier et Vicques sont les communes satellites de Delémont avec un rôle de centralité urbaine secondaire. Avec environ 11'600 habitants et 2'800 emplois, elles tirent parti de leur proximité immédiate avec la ville de Delémont. Elles connaissent ainsi une dynamique résidentielle importante — et économique pour certaines — et disposent d'une offre complémentaire de services, commerces et équipements publics.
- > Châtillon, Rebeuvelier, Rossemaison, Soyhières, Vellerat, Montsevelier et Vermes constituent également des communes satellites de l'agglomération au sens de la Conception directrice du développement territorial du Canton (2016) sans toutefois disposer d'une offre de services, d'équipements et de commerces aussi variée que les communes précédentes. Elles accueillent environ 2'800 habitants et 550 emplois. Elles tirent également profit de leur proximité avec Delémont, mais de manière moins importante que les autres communes satellites sur les plans résidentiels et économiques. Dans le PA3, ces localités sont appelées villages d'agglomération pour les différencier à l'échelle de la région.

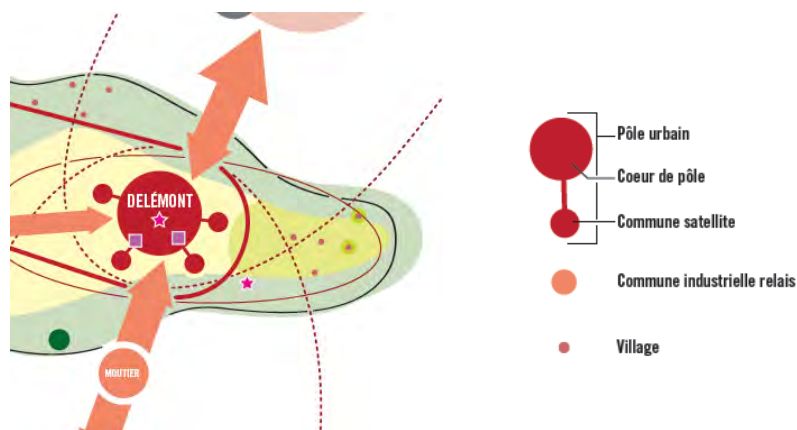
L'ensemble formé par Delémont et les communes satellites constitue le pôle urbain de Delémont au sens de la Conception directrice de développement territorial du canton du Jura.

---

<sup>3</sup> Les dénominations des différents niveaux de la hiérarchie urbaine de l'agglomération sont issues de la conception directrice cantonale de développement territorial élaborée en 2015 (cf. 2.3)



**Figure 42 :** Extrait de l'image directrice de développement territorial du canton du Jura (source : Conception directrice du développement territorial, 2015)



Les communes et le Canton ont engagé depuis 2004 des moyens importants pour renforcer la desserte en transports publics et l'adapter au développement urbain. Aujourd'hui, environ 70 % de la population et 80 % des emplois disposent d'une desserte en transports publics semi-horaire à moins de 500 mètres. La croissance de la fréquentation du réseau de bus régional (+ 52 % entre 2004 et 2013) démontre que ces améliorations répondent à un besoin. Bien que la part modale des transports publics reste modeste (8 %), le développement de secteurs bien desservis par les transports publics, identifiés par le Plan directeur cantonal et le Plan directeur régional, permettra d'accroître la fréquentation des transports publics.

Ces atouts sont cependant en partie dévalorisés par le modèle de développement résidentiel que l'agglomération de Delémont connaît depuis près de 20 ans. En effet, la réponse aux besoins en logements s'est faite essentiellement par la réalisation de nouveaux secteurs résidentiels de faible densité en couronne des localités. Cette offre en logements individuels financièrement accessibles, notamment au regard des centres urbains du plateau suisse et de la métropole bâloise, répond certes à une aspiration résidentielle, mais favorise l'étalement urbain. Ce terme traduit le phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des villes basé sur des développements résidentiels ou économiques, offrant des densités faibles et la création de nouvelles infrastructures de transports. Sur le territoire, la croissance des surfaces urbanisées se fait principalement au détriment des espaces agricoles. Elle contribue ainsi, à fragiliser l'activité agricole et à appauvrir les structures paysagères rurales qui fondent le cadre de vie qu'offre l'agglomération à ses habitants. L'étalement urbain contribue également à l'appauvrissement progressif du patrimoine bâti présent aux cœurs des localités. Il est également à noter que les espaces publics de traversées de localités ont un caractère routier peu favorable à la vitalité des cœurs de villages, notamment le long des axes routiers qui supportent plus de 2'000-3'000 véhicules par jour.

Toutefois, les collectivités sont conscientes de cette problématique et procèdent progressivement à des réaménagements de leurs espaces publics.

Ces dynamiques ont favorisé la dévitalisation des centres de localités, qui se traduit par une triple dynamique :

- > Une augmentation des logements vacants et un manque d'entretien de bâtiments anciens, observable dans la plupart des centres de localités de l'agglomération. En 2015, 234 logements vacants étaient ainsi recensés dans l'agglomération par la Fistat. Souvent, ces bâtiments présentent de mauvaises performances énergétiques. Aussi, leur réhabilitation nécessite en effet des investissements qui sont souvent supérieurs à ceux de la construction d'une maison individuelle dans la périphérie des localités. Le taux de vacance témoigne ainsi d'un problème d'inadéquation entre l'offre et la demande en logements.
- > Environ 10 friches industrielles sont identifiées dans l'agglomération dont certaines vont d'ores-et-déjà faire l'objet de démarches de réhabilitation.
- > Le maintien de commerces de proximité en cœur de localité est également difficile. Ils sont concurrencés par les centres commerciaux situés notamment à Delémont et facilement accessibles.

Aussi, il est désormais admis que le modèle actuel de développement urbain de l'agglomération n'est pas soutenable à long terme en matière de ressources. Si la maison individuelle correspond à une aspiration résidentielle effective, le processus d'étalement urbain corrélatif met en péril la pérennité des activités agricoles du territoire, son équilibre écologique, le maintien de ses identités paysagères, la cohésion et les solidarités sociales. Il génère également des consommations énergétiques importantes. Il s'avère enfin coûteux en termes d'entretien pour les collectivités (voiries, transports publics, collecte et évacuation des déchets, etc.).

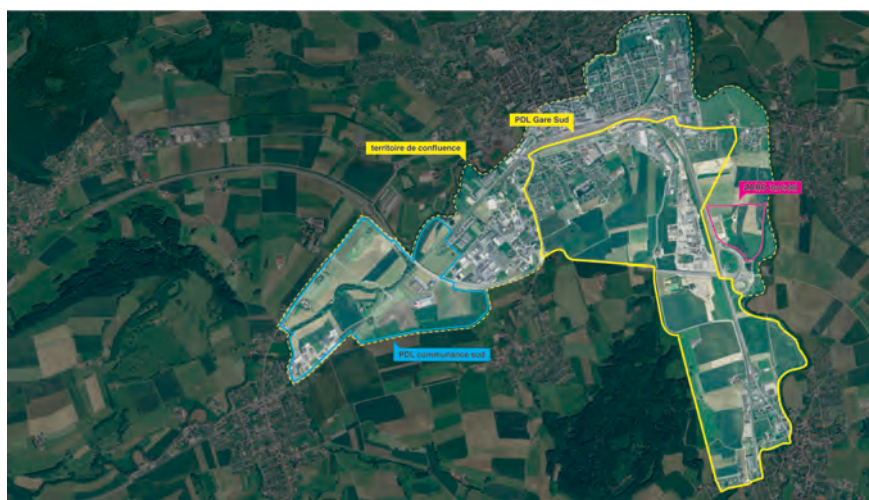
#### Enjeux en lien avec les formes et les qualités du développement urbain

- > Adaptation du modèle résidentiel de l'agglomération pour assurer une croissance de la population de 16% à l'horizon 2030, soit + 4'500 à 4'700 habitants, en réduisant les impacts portés aux paysages et ressources agro-naturels du territoire : mobilisation des réserves dans la zone à bâtir et densification raisonnée du tissu bâti existant, rénovation et réhabilitation de l'habitat existant, extensions urbaines à vocation résidentielle limitant la consommation foncière, etc.
- > Développement de l'utilisation des transports publics et des modes doux pour réduire le trafic automobile dans les cœurs de localités et dans les quartiers résidentiels.
- > Réaménagement des espaces publics et notamment des traversées de localités.
- > Amélioration des performances énergétiques des bâtiments.

### Territoire de confluence

Depuis le PA2, le « territoire de confluence » est identifié dans la vision du développement territorial de l'agglomération comme son espace central. Il s'inscrit à l'est entre la Sorne, la Birse et la colline de Montchaibeux. Localisé à la convergence des cours d'eau et des réseaux de transports, il constitue le lieu où doit se concentrer le développement des activités et des équipements importants à l'échelle régionale et jurassienne.

**Figure 43 :** Territoire de confluence (source : PDL Gare Sud, septembre 2016)



En premier lieu, il bénéficie d'une position stratégique dans l'agglomération par sa proximité et sa connectivité à la gare de Delémont et aux deux échangeurs autoroutiers de Delémont. Toutefois, les voies ferrées constituent des obstacles majeurs aux déplacements qui rendent complexe la connexion du territoire de confluence aux centralités de Delémont. Or, les développements projetés au sud des voies ferrées vont conduire à une saturation des traversées routières et modes doux qui assurent aujourd'hui, les relations de part et d'autre des voies. Le Plan directeur des déplacements de la ville de Delémont met ainsi en avant, un risque de saturation des ronds points situés à la convergence de la RDU, de la H18 et de la RC250.2. Cette problématique est toutefois bien prise en compte dans les planifications et les projets de planification qui concernent le territoire de confluence (Plan directeur communal de Delémont, plans directeurs localisés de la Communance et de Gare Sud, plan sectoriel de la Communance et plan sectoriel de la ZARD Innodel), en programmant deux nouvelles traversées routières et trois nouvelles traversées modes doux.

En second lieu, le territoire de confluence se dessine d'ores et déjà comme un espace urbain diversifié par addition des occupations : infrastructures de transports (voies ferrées, A16 et RDU), zones d'activités (la ZARD et la zone de la Communance, reconnues d'intérêt cantonal) et de services, quartiers d'habitats,

zones de loisirs et de détente le long des cours d'eau, espaces naturels et zones agricoles. Cette diversité des affectations et des usages donne un statut de site en développement et de flexibilité au territoire de confluence qui offre ainsi, une grande flexibilité vis-à-vis des programmes qu'il peut accueillir. Cette caractéristique constitue un atout majeur pour l'agglomération de Delémont qui, contrairement à d'autres espaces géographiques, doit saisir toutes les opportunités de développement. Cependant, cette grande diversité des usages et des vocations est également génératrice de conflits d'intérêts et de conflits d'usages à plusieurs niveaux : entre des affectations voisines, entre espaces construits et espaces agricoles ou espaces naturels. Aussi, les planifications directrices en cours de finalisation et prévues à l'avenir dans ce secteur (cf. mesure 3.87), visent à préciser les conditions-cadres qui permettront de gérer en amont les conflits d'usages, tout en assurant une grande souplesse pour que l'agglomération et le Canton puissent saisir toutes les opportunités de développement (accueil de grandes entreprises ou d'équipements d'importance nationale, cantonale ou régionale, implantation d'infrastructures publiques d'intérêt cantonal et régional, etc.).

En troisième lieu, le territoire de confluence est délimité sur le plan paysager et environnemental par deux des principales rivières de l'agglomération, la Birse et la Sorne, par le coteau agricole de la Beuchille et par le massif forestier de Montchaibeux. La Birse, d'orientation nord-sud, constitue la limite est du territoire de confluence ; la Sorne, d'orientation sud-ouest nord-est et sa limite nord, le coteau et le massif forestier, sa limite sud. Ces éléments offrent un cadre paysager et environnemental de grande qualité, qu'il s'agit de préserver mais également de mettre en valeur dans les projets d'aménagement du territoire de confluence.

#### Enjeux en lien avec le territoire de confluence

- > Mise en œuvre des conditions-cadres d'aménagement fixées par les planifications directrices.
- > Amélioration de la connexion du territoire de confluence aux réseaux de mobilité de l'agglomération : création d'une gare au droit de la zone de la Communance et création de nouvelles traversées routières et modes doux de la voie ferrée.
- > Préservation et valorisation des qualités paysagères et environnementales du territoire de confluence en l'articulant avec la campagne d'agglomération.

**Figure 44** : Zone d'activités de la Communance - partie sud (source : Plan directeur régional de l'Agglomération de Delémont v1.1, mai 2015)



### **Paysage et environnement**

La vallée de Delémont présente une structure paysagère qui s'appuie sur :

- > un paysage de plaine agricole en fond de vallée, avec des entités agricoles fortes et préservées de constructions, qui séparent les localités les unes des autres. Il accueille la majorité des surfaces d'assolement identifiées dans l'agglomération. Cet espace constitue un territoire plat qui permet d'accéder aisément au paysage de plaine comme prolongement facile des espaces habités ;
- > des versants composés de surfaces agricoles extensives, de pâturages boisés et de forêts ;
- > une présence d'éléments naturels et agricoles jusqu'au cœur des zones bâties et une proximité avec la nature, qui favorise une agglomération de petite taille composée de localités rurales. Des ceintures végétales partielles entourent les localités. Héritées des vergers d'autrefois, elles forment une transition entre les espaces bâtis et les espaces agricoles ;
- > un patrimoine bâti de qualité : centre historique de Delémont, cœur villageois anciens des localités de l'agglomération, corps de fermes dans l'espace agricole, ensembles industriels patrimoniaux (Choindez), etc.

Ces qualités paysagères et patrimoniales sont connues, notamment par l'intermédiaire des conceptions d'évolution du paysage, réalisées à l'échelle des communes et de l'agglomération et des inventaires patrimoniaux (l'inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger actualisé en 2010 et le répertoire cantonal des biens culturels) et en partie valorisées par exemple, avec les projets paysagers de revitalisation des cours d'eau. Cependant, le développement de l'urbanisation exerce une pression évidente, non seulement, sur les espaces agricoles et naturels situés à proximité des espaces bâtis, mais également sur les abords des ensembles bâtis patrimoniaux. Elle génère ainsi une certaine banalisation des paysages. Ces pressions sont particulièrement sensibles dans le territoire situé au cœur de l'agglomération entre Rossemaison, Courtételle, Châtillon, Courrendlin, Vicques, Courroux et Delémont. Or, le développement urbain futur de l'Agglomération va en partie se concentrer dans ce secteur et renforcer les contraintes sur les espaces agricoles (notamment entre Delémont et Courroux et entre Delémont et Courrendlin). Par ailleurs, cet espace connaît de plus en plus de conflits d'usages entre l'agriculture, les contraintes liées à la sensibilité des milieux naturels, l'urbanisation en périphérie des localités et le développement des pratiques de loisirs et de détente (footing, vélo, promenade). Il s'agit de reconnaître le caractère et les enjeux spécifiques de ce territoire, identifié dans le PDR comme « la campagne d'agglomération » et d'anticiper ses évolutions en respectant les activités agricoles qui en font sa substance.

Sur le plan écologique, l'agglomération de Delémont présente à la fois des milieux naturels remarquables, identifiés par les inventaires fédéraux et cantonaux, mais également une diversité de milieux naturels favorables à l'accueil d'une impor-

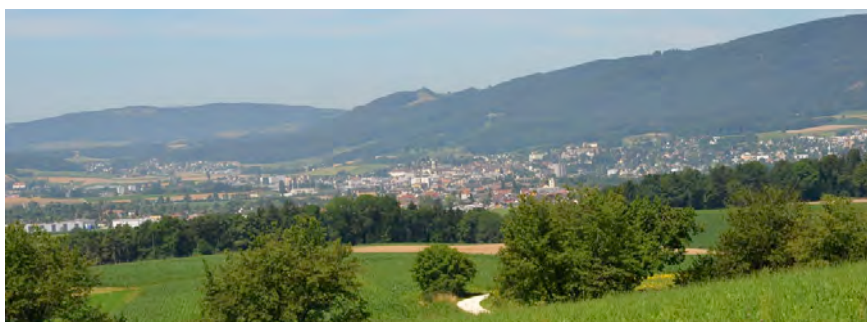
tante biodiversité faunistique et floristique (différents types de pâturages, forêts, zones humides, etc.). De plus, en participant à la diversification écologique des espaces qu'ils traversent, les cours d'eau et leurs abords jouent un rôle essentiel dans le fonctionnement écologique du territoire.

Le territoire dispose également d'un réseau écologique fonctionnel qui assure notamment des échanges entre les versants nord et sud de la vallée. Ces espaces sont toutefois soumis à plusieurs types de pressions : pression de l'urbanisation, qui consomme des espaces agro-naturels ; pression des infrastructures routières et ferroviaires qui fragmentent le territoire ; pressions de certaines pratiques agricoles, qui participent à la diminution de la diversité des habitats des milieux ; pressions des activités de loisirs et de détente, etc.

#### Enjeux en lien avec le paysage et l'environnement

- > Préservation et valorisation de la richesse des qualités paysagères qui fonde la qualité d'habiter dans l'agglomération de Delémont.
- > Anticipation des évolutions du statut et des modes d'occupation de la campagne d'agglomération.
- > Préservation des milieux naturels d'intérêt écologique et de la fonctionnalité des réseaux écologiques.

**Figure 45 :** Vue sur la vallée de Delémont en direction de l'ouest (source : Plan directeur régional de l'Agglomération de Delémont v1.1, mai 2015)



**Figure 46 :** Ceinture verte comprenant des vergers – Montsevelier (source : Plan directeur régional de l'Agglomération de Delémont v1.1, mai 2015)



### 3. VISION TERRITORIALE

La vision territoriale exprime le projet de développement du territoire que les pouvoirs publics souhaitent réaliser à travers leur action.

La vision territoriale s'appuie sur toutes les réflexions que l'Agglomération a menées depuis le premier PA en 2007, dont elle constitue une synthèse. Elle fait ressortir quatre lignes directrices transversales conçues pour répondre aux enjeux identifiés dans le diagnostic transversal.

Les quatre lignes directrices de la vision territoriale sont ensuite déclinées en objectifs organisés par domaine stratégique :

> 5 objectifs en lien avec la stratégie urbanisation et paysage (UP) :

- UP1 « Assurer un développement localisé et coordonné pour répondre aux objectifs d'accueil de population ».
- UP2 « Renforcer l'attractivité économique du territoire ».
- UP3 « Valoriser le tissu urbain existant ».
- UP4 « Préserver et valoriser la campagne d'agglomération ».
- UP5 « Préserver et valoriser les grandes composantes paysagères et écologiques du territoire ».

> 4 objectifs en lien avec la stratégie transports (T) :

- T1 « Développer la desserte en transports publics et accroître sa fréquentation ».
- T2 « Assurer une connexion de qualité du territoire aux réseaux routiers et ferroviaires nationaux ».
- T3 « Maîtriser le trafic automobile au sein de l'agglomération et développer l'intermodalité ».
- T4 « Développer les infrastructures dédiées aux modes doux pour sécuriser et favoriser les déplacements piétons et cyclables ».





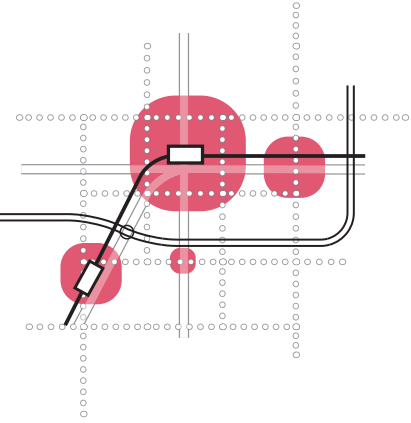
Le tableau ci-après montre les correspondances entre les lignes directrices de la vision territoriale et les objectifs.

**Tableau 8:** Tableau de correspondance entre les lignes directrices de la vision territoriale et les objectifs des stratégies « urbansation et paysage » et transports ».

	<b>Ligne directrice 1</b> <i>Polarités hiérarchisées et réseaux de transports favorisant l'intermodalité</i>	<b>Ligne directrice 2</b> <i>Territoire de confluence</i>	<b>Ligne directrice 3</b> <i>Densification du tissu bâti existant et valorisation des espaces publics</i>	<b>Ligne directrice 4</b> <i>Reconnaissance et affirmation du statut particulier de la campagne d'agglomération</i>
<b>Objectif UP1</b> <i>Accueil population</i>	<b>x</b>		<b>x</b>	
<b>Objectif UP2</b> <i>Attractivité économique</i>	<b>x</b>	<b>x</b>		
<b>Objectif UP3</b> <i>Valorisation tissu urbain existant</i>			<b>x</b>	
<b>Objectif UP4</b> <i>Campagne d'agglomération</i>				<b>x</b>
<b>Objectif UP5</b> <i>Protection composantes paysagères</i>		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>
<b>Objectif T1</b> <i>Transports publics</i>	<b>x</b>	<b>x</b>		
<b>Objectif T2</b> <i>Connexion au réseaux nationaux</i>	<b>x</b>	<b>x</b>		
<b>Objectif T3</b> <i>Maîtrise du trafic automobile</i>	<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>	
<b>Objectif T4</b> <i>Développement mobilité douce</i>		<b>x</b>	<b>x</b>	<b>x</b>

# LIGNES DIRECTRICES DE LA VISION

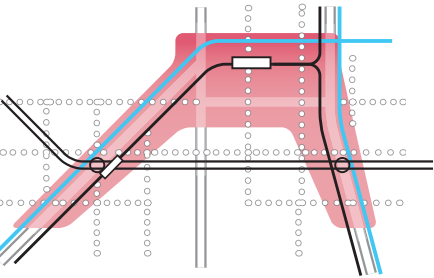
## Projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération - V1.4 - 9 novembre 2016



### 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 démographique et 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.

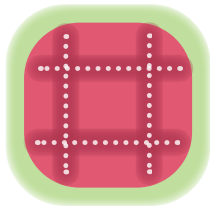
Le réseau routier principal/structurant est complété pour connecter de manière efficace les polarités aux niveaux intra et supra régionaux. Au sein des localités, le trafic automobile est modéré afin de sécuriser et d'encourager les déplacements doux. Un maillage fin dédié à la promenade et aux loisirs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

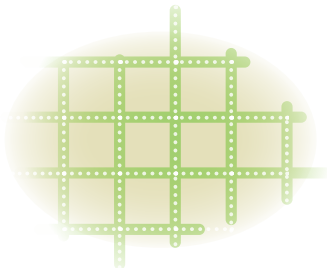
Il est également caractérisé par des intensités différenciées : alors que certains secteurs permettent d'accueillir une grande variété de programmes, d'autres sont spécialisés, notamment la ZARD Innodel, qui favorise l'innovation et le développement d'activités à haute valeur ajoutée.



### 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 dans le respect de ses qualités patrimoniales. Au sein des polarités, un réseau d'espaces

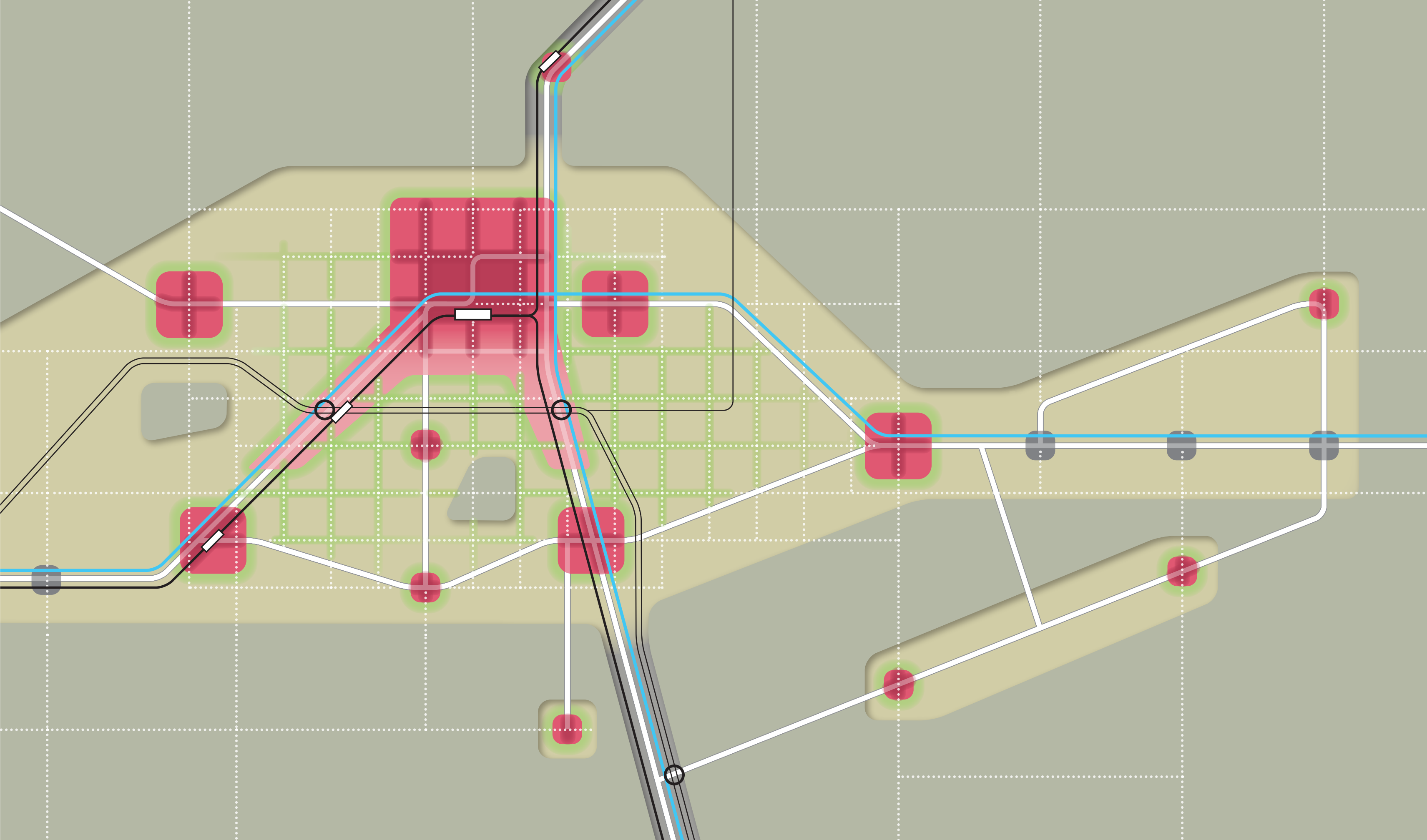
publics de qualité y compris en traversée des localités renforce l'attractivité urbaine et la qualité de vie au quotidien. Corrélativement, les limites entre les espaces construits et les espaces agricoles sont qualifiées.



















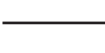
### LD4 La campagne d'agglomération est reconnue comme un paysage structurant. Elle favorise des interactions positives entre les loisirs et l'activité agricole.

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, notamment par

la protection des surfaces d'assolement, 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.



*Légende descriptive*

	Forêt		Pôle urbain		Réseau TIM / TP / MD structurant / modération TIM au sein des localités		Territoire de confluence		Campagne d'agglomération
	Espace agricole		Commune satellite		Réseau modes doux / loisirs		Tissu bâti et d'espaces publics valorisé		Franges urbaines
	Cluse		Village d'agglomération		Réseau ferré et gares				
	Cours d'eau		Commune hors agglomération		Réseau autoroutier				
					Nouvelle liaison routière H18				



## 4. STRATEGIE URBANISATION ET PAYSAGE

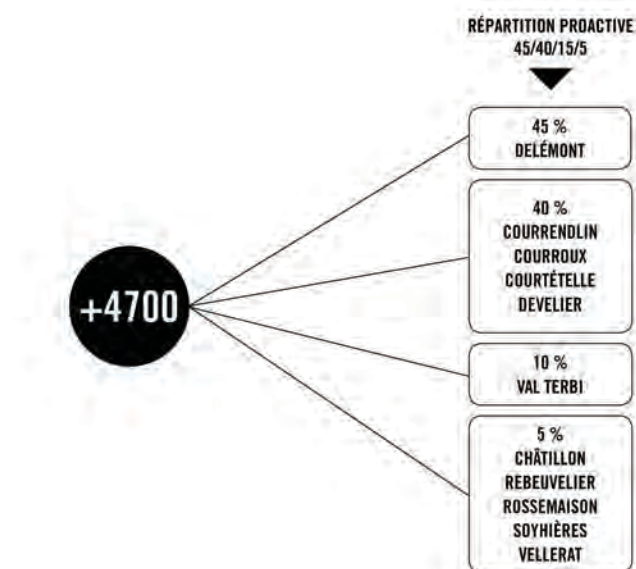
### 4.1 Objectifs de la stratégie urbanisation et paysage

#### **Objectif UP1 : Assurer un développement localisé et coordonné pour répondre aux objectifs d'accueil de population**

L'Agglomération de Delémont doit mettre en place les conditions qui permettront d'accueillir environ 4'500-4'700 habitants supplémentaires d'ici 2030. Cet objectif démographique correspond ainsi au scénario retenu par la Conception directrice cantonale et le PDR. Cette ambition d'accueil implique de créer de nouveaux logements dans le territoire, en premier lieu pour accueillir de nouveaux habitants et en second lieu pour « compenser » le phénomène de diminution de la taille moyenne des ménages.

La stratégie d'accueil de l'Agglomération, définie dans le PDR, s'appuie principalement sur une clé de répartition proactive des capacités d'accueil de la population par groupe de communes en fonction de son positionnement dans l'armature urbaine de l'agglomération, de son dynamisme économique, de son niveau de desserte en transports publics et de son offre en équipements publics, commerces et services.

**Figure 47 :** Clé de répartition de l'objectif d'accueil démographique entre les communes  
(source : Plan directeur régional de l'Agglomération de Delémont v1.1, mai 2015)



Au regard du bilan établi par le Canton du Jura sur les réserves à bâtir en zone d'habitat, il apparaît que l'agglomération de Delémont dispose de réserves à bâtir suffisantes pour accueillir 1'000 à 2'000 nouveaux logements. Ces réserves apparaissent insuffisantes pour répondre aux objectifs de croissance démographique. Aussi, des secteurs de développement stratégiques ont-ils été identifiés pour répondre à ces besoins.

La production de logement doit être assurée de manière complémentaire entre :

- > la mobilisation des terrains libres et les potentiels de densification dans les zones à bâtir existantes,
- > la mobilisation des friches, industrielles et urbaines, situées dans le tissu urbain existant,
- > la rénovation et la réhabilitation du patrimoine bâti existant,
- > des extensions de la zone à bâtir dans les secteurs de développement de l'habitat situés à proximité des TP, des équipements et des commerces existants.

Aussi, pour engager la mise en œuvre de cet objectif, l'Agglomération doit principalement accompagner les communes dans la déclinaison des orientations du PDR dans le cadre de la révision de leur PAL.

Objectifs du PDR pris en compte :

- > Assurer un développement stratégiquement localisé et coordonné du territoire régional permettant de répondre à l'objectif d'accueil.
- > Viser le développement d'un habitat diversifié et bien intégré au tissu urbain existant.



### **Objectif UP2 : Renforcer l'attractivité économique du territoire**

Afin que l'économie de l'agglomération soit moins tributaire des cycles de l'économie horlogère, une diversification progressive du secteur secondaire est à engager dans l'Agglomération. Cette dernière doit également développer son secteur tertiaire pour répondre aux besoins des habitants et des entreprises actuels et futurs en matière de services, de commerces et d'équipements.

Dans cette perspective, le territoire de confluence est au cœur de la stratégie économique de l'agglomération et constitue le chantier phare du PA3. Dans ce territoire, l'Agglomération souhaite pouvoir saisir les opportunités d'implantation de nouvelles entreprises et d'équipements de niveaux national, cantonal et régional, en offrant aux porteurs de projets des conditions d'installation favorables tout en garantissant un aménagement de qualité, respectueux des valeurs paysagères et environnementales du site.

Le plan spécial de la ZARD Innodel (adopté le 8 mai 2007, en cours de modification), le PDL de La Communance sud (adopté en janvier 2012) et le PDL Gare Sud (en cours de finalisation) fixent d'ores et déjà les grands principes d'aménagement du territoire de confluence : limites d'urbanisation, structure de l'urbanisation, structure paysagère, desserte routière, TP et modes doux, etc. Les communes concernées doivent donc finaliser le PDL Gare Sud et poursuivre la mise en œuvre concrète des PDL du territoire de confluence dans le cadre des PAL et des projets d'aménagement. A moyen terme, les communes doivent également engager une réflexion sur l'opportunité et les modalités de réalisation d'une extension de la ZARD Innodel.

En ce qui concerne les limites d'urbanisation et la structure de l'urbanisation dans les zones d'activités, un principe à ce sujet est inscrit dans le Plan directeur régional (chapitre 4.1.4 – zones d'activités) : « optimisation de l'utilisation du sol par des densités minimales dans les zones d'activités d'intérêt cantonal et par des typologies travaillant dans la verticalité ». L'optimisation et la mutualisation du stationnement (avec emprise minimale grâce à du parking souterrain ou en silo) est également présentée dans les principes, autant pour les entreprises que les commerces. Ces paramètres sont indispensables pour un développement de qualité avec une utilisation rationnelle du sol dans les zones d'activités économiques du territoire de confluence.

Figure 48 : Plan du PDL Gare-Sud (source : PDL Gare Sud, version septembre 2016)

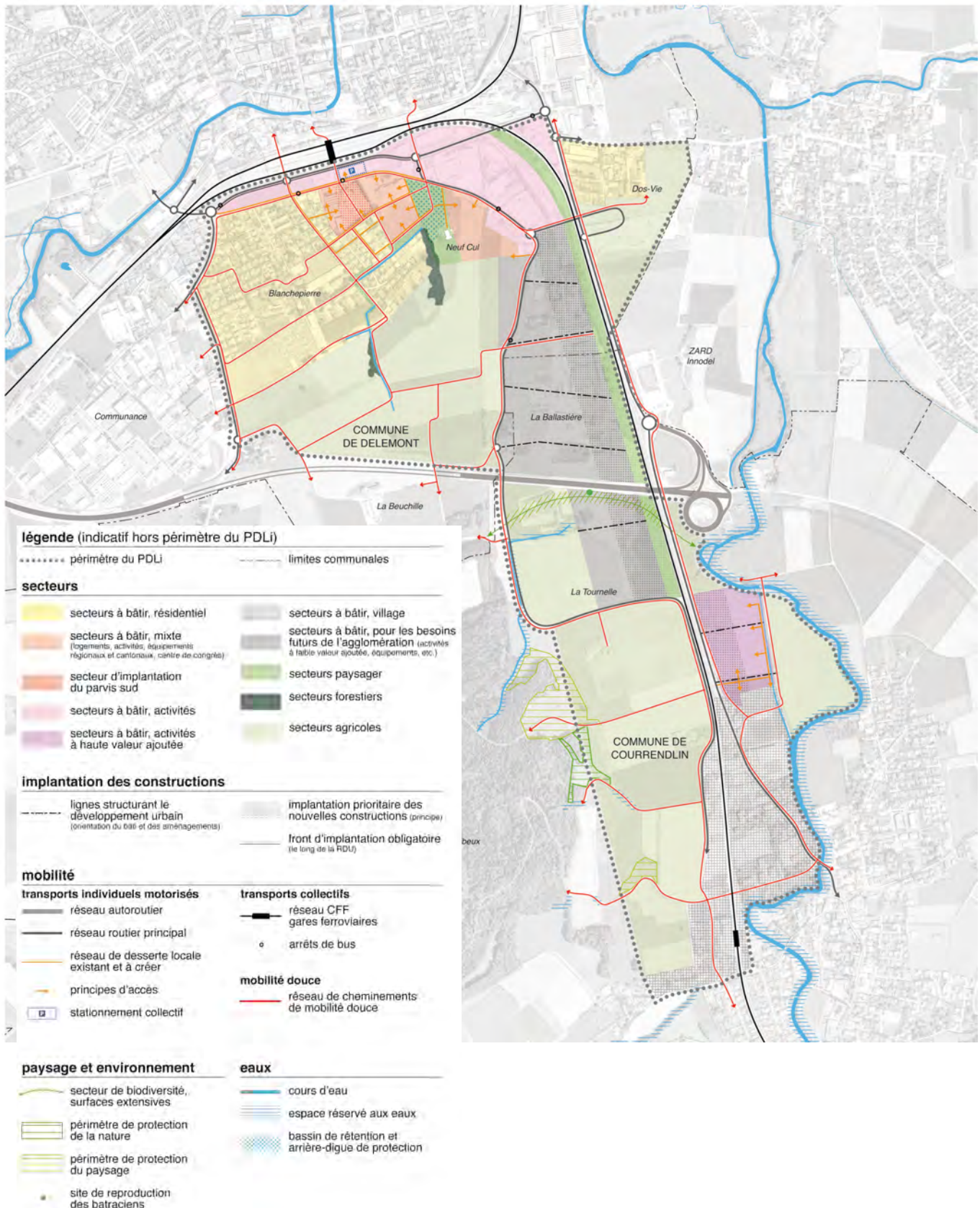
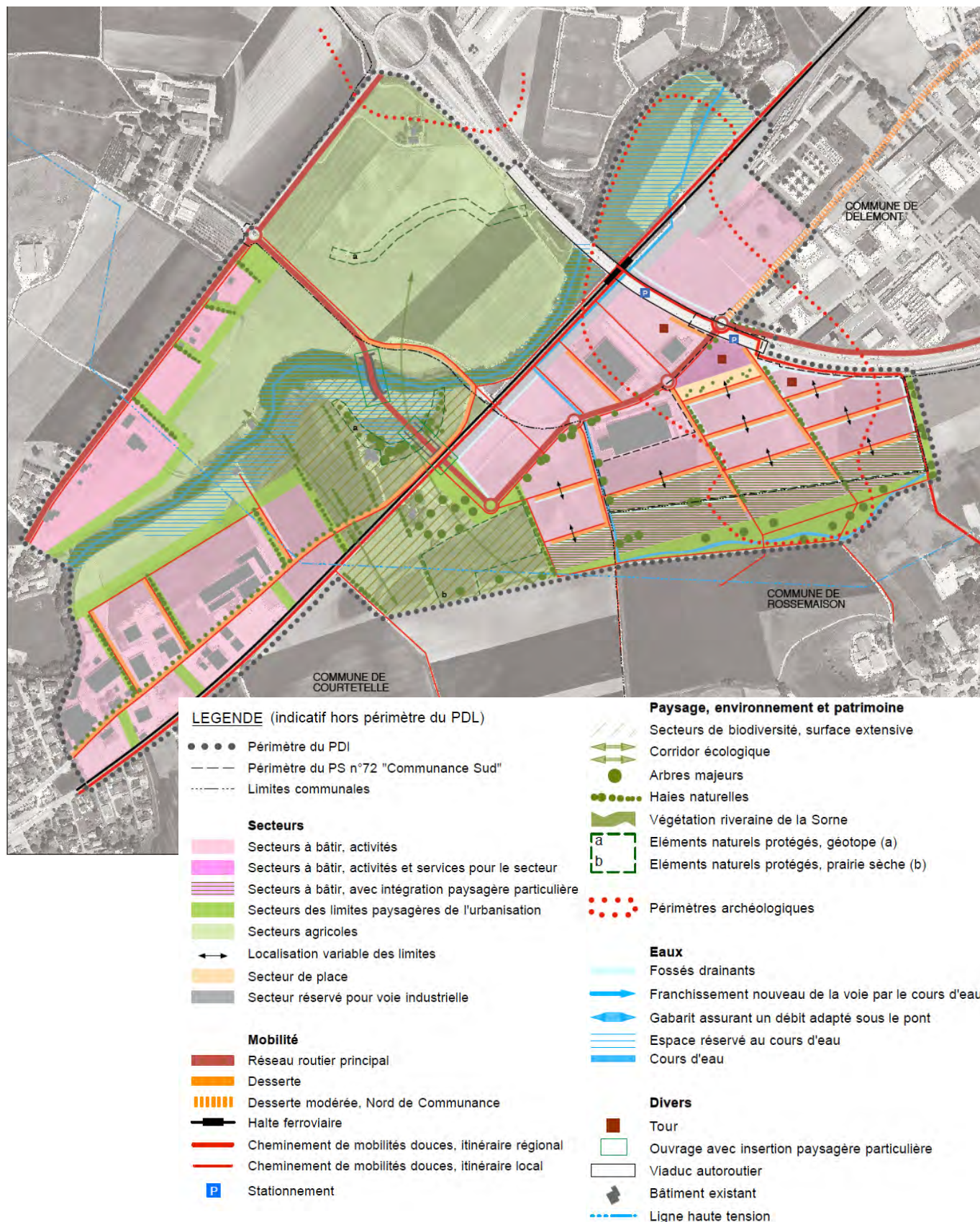




Figure 49 : Plan du PDL Communance sud (source : PDL Communance sud, janvier 2012)





**PROJET D'AMENAGEMENT D'UN QUARTIER D'ACTIVITES B**  
ZONAGE D'ACTIVITES B, secteurs ABa et ABb

**PERIMETRE DU PLAN SPECIAL**

**ZONE D'ACTIVITES B, secteurs ABa et ABb**

Secteur a I

Secteur a II

Secteur a II : sous-secteur "traitement architectural à soigner"

Secteur b

Secteur réservé à la future route de contournement de Courroux

Secteur réservé au décalage de la route cantonale RC 6

Alignement obligatoire H < 8.00 m

Alignement obligatoire H > 8.00 m

Sous-périmètre de protection de la nature b

**EQUIPEMENT DE BASE**

Existant	Nouveau	A supprimer
[Grey box]	[Red box]	[Red box]
[Orange box]	[Yellow box]	[Yellow box]
[Green box]	[Green box]	[Green box]
[Blue box]	[Blue box]	[Blue box]
[Purple box]	[Purple box]	[Purple box]
[Green box]	[Green box]	[Green box]
[Red box]	[Red box]	[Red box]
[Blue box]	[Blue box]	[Blue box]

**EQUIPEMENT DE DETAIL**

Existant	Nouveau	A supprimer
[Purple box]	[Purple box]	[Purple box]
[Purple box]	[Purple box]	[Purple box]

**A TITRE INDICATIF**

Existant	Nouveau	A supprimer
[Orange box]	[Orange box]	[Orange box]
[Orange box]	[Orange box]	[Orange box]

**LEGENDAIRE**

- Voie de circulation
- Secteur du parking-relais
- Limite Est à définir en fonction des besoins
- Espace vert
- Plan d'eau
- Arrêt de bus
- Arbre
- Haie
- Cheminement piéton et deux-roues
- Lieu de rencontre

**ADAPTATION EVENTUELLE DE LA ROUTE CANTONALE RC 6**

Accès à la parcelle 4407 (sanctuaire) et accès de service pour l'entretien RC et A16 (au bassin de sécurité)

**Figure 51 :** Zoom du territoire de confluence, extrait de la stratégie Transports (cf. chapitre suivant)



**OBJ 1** *Développer 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

**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** *Développer 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

urbaplan-15134-5.12.16

Toutefois, le développement économique de l'agglomération ne peut pas seulement reposer sur les potentiels offerts par le territoire de confluence. Pour assurer la vitalité urbaine du centre de Delémont et des cœurs de localités, corollaire à leur attractivité résidentielle, l'Agglomération souhaite également assurer les conditions-cadres nécessaires au maintien des commerces, des services et des équipements de proximité.

En matière de commerces et d'équipements publics, le PDR décline une stratégie régionale d'implantation des commerces et des équipements publics en fonction de leur échelle de chalandise et leurs caractéristiques. A titre d'exemple, le Campus Strate J, inauguré à la rentrée universitaire 2016, s'inscrit pleinement dans cette stratégie. En tant qu'équipement d'intérêt cantonal, il a été implanté à proximité immédiate de la gare de Delémont.

Dans le même sens, l'Agglomération doit accompagner les communes pour décliner les orientations du PDR en matière de commerces et d'équipements publics dans le cadre de la révision de leur PAL.

**Tableau 9:** Principes de localisation des commerces définis par le PDR (source : Plan directeur régional de l'Agglomération de Delémont v1.1, mai 2015)

	Alimentaire et mixte	Non-alimentaire		
Type	Centre commercial avec supermarché	Enseigne spécialisée	Biens pondéreux et volumineux (Grand marché spécialisé lourd)	Exposition — vente (Showroom)
Fréquence des achats	Quotidienne, hebdomadaire, (bimensuelle pour les hypermarchés)	Hebdomadaire, occasionnelle, événementielle	Occasionnelle, événementielle	Occasionnelle, événementielle
Offre commerciale (exemples)	Alimentaire + services + non-alimentaire	Electro-loisirs, bijoux, livres, musique, déco maison, mode, sport (textile), grands magasins	Do-it, ameublement à emporter, électroménager, Garden center, sport	Ameublement expo, construction, cuisinistes
Principes de localisation	Centre-ville de Delémont, dans la « boucle commerciale » (cf. PDCom Delémont)		Territoire de confluence : secteur Gare Sud	Centre-ville de Delémont ou secteur Gare Sud



**Figure 52 :** Campus Strate J (source : site internet <http://www.stratej.ch>, 2016)



Objectifs du PDR pris en compte :

- > Consolider le rayonnement économique régional et cantonal en orientant de manière coordonnée et proactive l'implantation des entreprises au sein de l'agglomération.
- > Garantir une bonne intégration urbaine et paysagère des zones d'activités et des aménagements.
- > Assurer une localisation coordonnée à l'échelle régionale des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF).
- > Garantir une bonne intégration urbaine et paysagère des installations commerciales à forte fréquentation.
- > Coordonner à l'échelle de l'agglomération l'implantation des équipements publics à vocation intercommunale, régionale et cantonale.



### **Objectif UP3 : Valoriser le tissu urbain existant**

Les centres de localité sont à rendre plus attractifs pour l'accueil de nouvelles populations. Dans cette perspective, la réhabilitation des bâtiments anciens, l'aménagement d'espaces publics confortables et des traversées de localités pacifiées constituent des conditions-cadres indispensables à la revitalisation résidentielle des cœurs de localités. La valorisation du tissu urbain existant peut également contribuer à renforcer la fréquentation du réseau de transports public en augmentant la population qui réside et/ou travaille à proximité d'un arrêt de TP.

L'Agglomération souhaite ainsi accompagner la politique cantonale de soutien et d'encouragement à la réhabilitation des bâtiments anciens situés au cœur des localités dans le respect de leurs qualités patrimoniales. Selon l'étude cantonale « Analyse des zones d'habitat », près de 250 logements vacants pourraient faire l'objet d'une réhabilitation et d'une remise sur le marché du logement. La réhabilitation des bâtiments permet également d'améliorer leurs performances énergétiques (isolation, modes de chauffage et de climatisation) et ainsi de contribuer à la réduction des besoins énergétiques visée par l'agglomération dans le cadre de son adhésion au label Cité de l'énergie. Pour soutenir la politique cantonale, les communes de l'agglomération pourront contribuer au financement des aides, mais également définir, dans le cadre de la révision de leur PAL, une réglementation favorable aux réhabilitations des bâtiments anciens.

L'agglomération souhaite également poursuivre le réaménagement progressif des espaces publics et notamment des traversées de localités. Des travaux ont été engagés par différentes communes de l'agglomération depuis 2008 : à Delémont dans le centre-ville (secteur gare et secteur Vieille — Ville), à Develier, à Rossemaison et à Soyhières. Ces travaux de réaménagement des espaces publics et des traversées de localités sont à poursuivre<sup>4</sup>.

#### Objectifs du PDR pris en compte

- > Favoriser la densification et la revitalisation des centres de localité.
- > Créer un réseau structurant d'espaces publics de qualité à l'échelle de l'agglomération.
- > Revaloriser les traversées de localité de manière à favoriser la cohabitation des différents usagers de l'espace public.
- > Créer une trame naturelle dans l'espace bâti assurant une continuité avec les espaces agricoles et naturels alentours.
- > Inscrire le développement de l'agglomération dans le cadre défini par les objectifs de la société à 2'000 watts en divisant par trois les besoins énergétiques et en garantissant une couverture de ces besoins par 75% d'énergies renouvelables.

<sup>4</sup> Sur ce point, l'objectif 3 de la stratégie transports décline plus précisément les opérations à engager.

#### **Objectif UP4 : Préserver et valoriser la campagne d'agglomération**

La campagne d'agglomération, espace situé au cœur de l'agglomération entre Rossemaison, Courtételle, Châtillon, Courrendlin, Vicques, Courroux et Delémont et voisin du territoire de confluence, est soumise aux pressions, directes et indirectes, générées par le développement de l'urbanisation. Avec le développement démographique et économique envisagé à l'horizon 2030, ces pressions vont potentiellement s'accroître. Il apparaît donc essentiel d'anticiper ces évolutions en définissant plus clairement les usages et les modes d'occupation de la campagne d'agglomération entre agriculture, milieux naturels, urbanisation en périphérie des localités et développement des pratiques de loisirs et de détente.

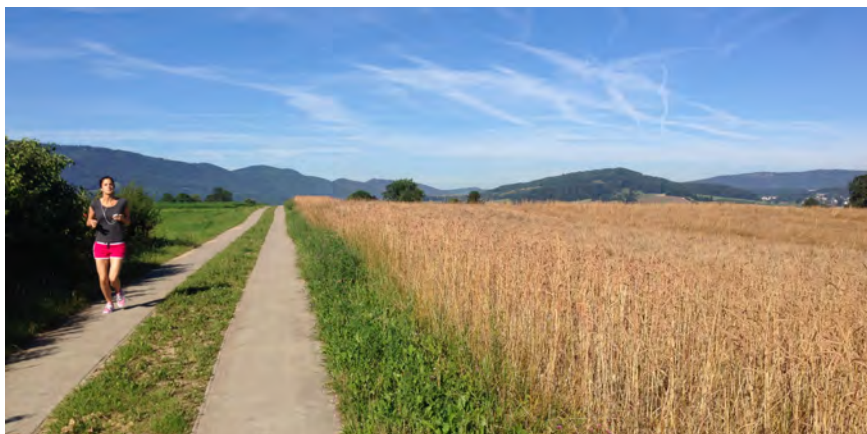
Dans cette perspective, l'Agglomération souhaite engager une réflexion sur une démarche innovante de planification sur le périmètre de la campagne d'agglomération. Celle-ci aurait pour but :

- > le maintien des grandes entités agricoles fonctionnelles dans le secteur;
- > l'identification de secteurs propices à l'implantation d'équipements sportifs et de loisirs (centres équestres, équipements de sensibilisation à l'environnement et à l'agriculture, etc.);
- > la valorisation du réseau des cheminements existants pour les modes doux et si nécessaire le développement de nouvelles liaisons;
- > la préservation et la valorisation du paysage de la campagne d'agglomération en intégrant toutes ses composantes : coupures d'urbanisation, colline de Montchaibeux, espaces agricoles et notamment les SDA, rus, etc.

#### Objectifs du PDR pris en compte :

- > Préserver l'activité agricole comme élément fondamental du territoire.
- > Concrétiser la campagne d'agglomération.
- > Favoriser le développement d'un réseau attractif, sûr et complet de cheminements piétons et cyclables.
- > Valoriser et instaurer une gestion à l'échelle régionale des cours d'eau en tant que liens biologiques, paysagers et sociaux.
- > Maximiser la valeur écologique et paysagère des différents éléments composant la charpente verte de l'agglomération.

**Figure 53 :** Usages de la campagne d'agglomération (source : Plan directeur régional de l'Agglomération de Délémont v1.1, mai 2015)



### **Objectif UP5 : Préserver et valoriser les grandes composantes paysagères et écologiques du territoire**

Dans sa périphérie, le territoire présente de grands espaces agricoles et naturels de grande qualité : espaces agricoles ouverts dédiés à la production céréalière dans le fond de la vallée, pâturages accompagnés de haies et de bosquets sur les contreforts des reliefs jurassiens et grands espaces forestiers sur les sommets. Ces espaces accueillent également des milieux naturels d'intérêt écologique (prairies et pâturages secs, zones humides, cours d'eau, etc.) et sous le support de la fonctionnalité écologique du territoire. A la différence de la campagne d'agglomération, entourée par un continuum urbain, ces espaces connaissent de faibles pressions urbaines.

Ces grands ensembles agro-naturels sont constitutifs des qualités paysagères du territoire et, à ce titre, ils doivent être préservés. L'Agglomération doit aussi garantir la préservation des meilleures terres agricoles (notamment les SDA) et des paysages agricoles et boisés identitaires et/ou à haute valeur paysagère et écologique qui participent au fonctionnement du réseau écologique de la région. Elle doit également valoriser les cours d'eau en tant que liens écologiques, paysagers et sociaux.

Pour atteindre cet objectif, plusieurs communes du territoire, et l'Agglomération, ont progressivement mis en place, au cours des dernières années, des conceptions d'évolution du paysage (CEP). Cet outil, développé par le canton du Jura, a pour but d'assurer une mise en valeur et une utilisation durable du paysage en définissant le développement souhaité des paysages et en prenant en compte les spécificités locales. La CEP de l'Agglomération a été intégrée au PDR et constitue son volet nature et paysage. Plusieurs communes ont également engagé des projets de réaménagement des cours d'eau dans le cadre de la protection contre les crues : le Plan directeur de réaménagement de la Sorne, à Delémont, la Conception directrice d'aménagement et le Plan directeur d'aménagement de la Scheulte, à Courroux et à Vicques.

Que ce soit à l'échelle régionale ou à l'échelle locale, de nombreuses actions et mesures de préservation et de restauration des qualités paysagères du territoire ont été mises en œuvre ou sont en cours de mise en œuvre. Ces actions doivent être poursuivies dans les années à venir à travers :

- > la poursuite de la mise en œuvre des projets de valorisation des cours d'eau;
- > la poursuite de la mise en œuvre des mesures des Conceptions d'évolution du paysage de l'agglomération et des communes;
- > l'intégration des principes d'aménagement du volet nature du PDR dans la révision des PAL.

Objectifs du PDR pris en compte :

- > Préserver l'activité agricole comme élément fondamental du territoire.
- > Valoriser et instaurer une gestion à l'échelle régionale des cours d'eau en tant que liens biologiques, paysagers et sociaux.
- > Maximiser la valeur écologique et paysagère des différents éléments composant la charpente verte de l'agglomération.
- > Créer une trame naturelle dans l'espace bâti assurant une continuité avec les espaces agricoles et naturels alentours.



PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 3ÈME GÉNÉRATION  
STRATÉGIE URBANISATION ET PAYSAGE

ÉCHELLE 1/50'000  
1ER NOVEMBRE 2016

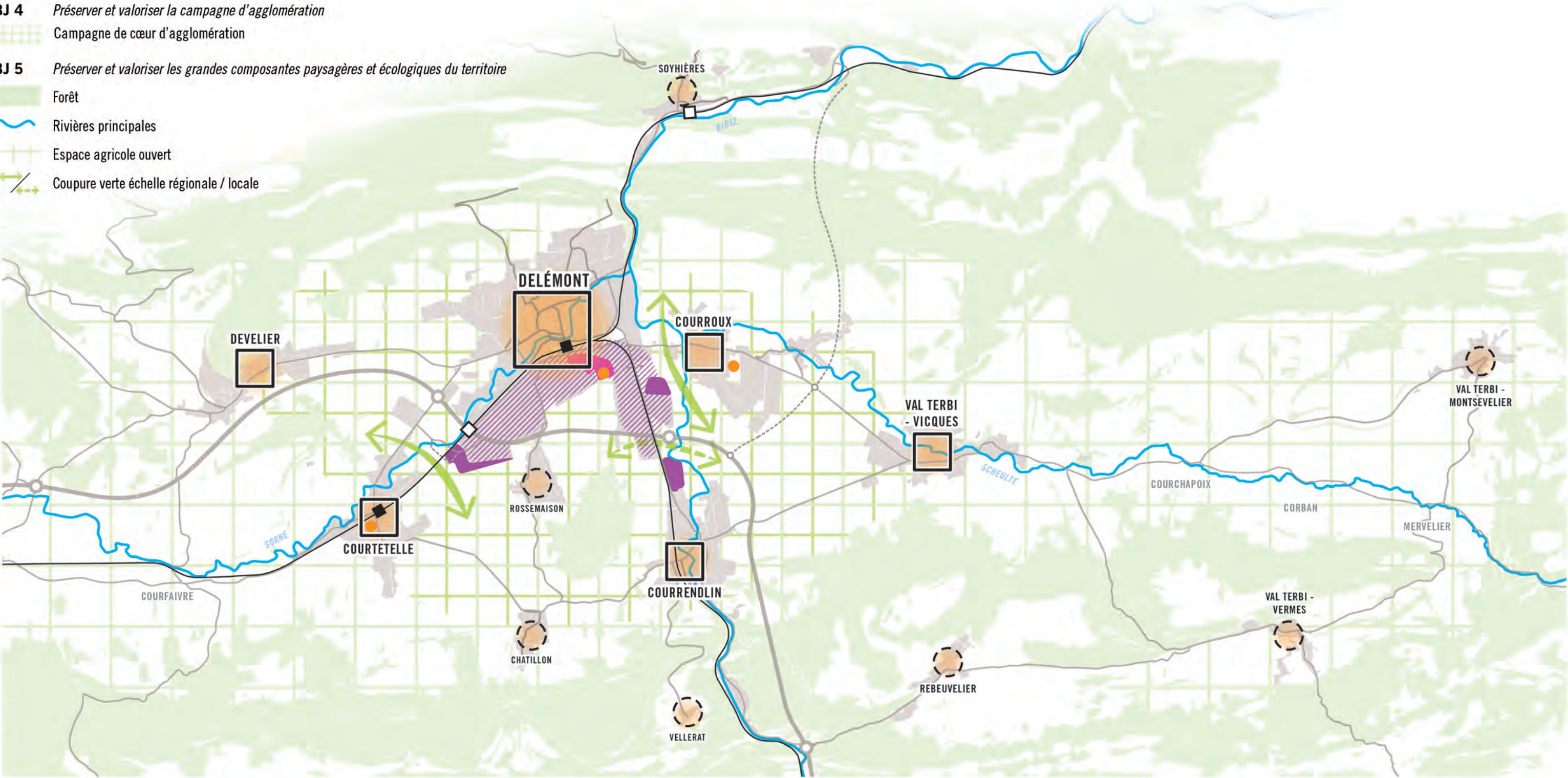


0 1 Km

urbaplan

- OBJ 1** Assurer un développement localisé et coordonné pour répondre aux objectifs d'accueil de population
- Coeur de pôle
  - Commune satellite
  - Village d'agglomération
- OBJ 2** Renforcer l'attractivité économique du territoire
- ▨ Territoire de confluence
  - Secteur de développement stratégique dédié aux activités économiques (industrielles) d'intérêt régional et cantonal
  - Secteur de développement stratégique dédié à l'accueil de logements, activités, équipements régionaux et cantonaux (notamment : centre de congrès)
  - Secteur stratégique cantonal pour l'habitat notamment
- OBJ 3** Valoriser le tissu urbain existant
- Zone à bâtir / valorisation du tissu urbain existant
- OBJ 4** Préserver et valoriser la campagne d'agglomération
- ▨ Campagne de cœur d'agglomération
- OBJ 5** Préserver et valoriser les grandes composantes paysagères et écologiques du territoire
- Forêt
  - Rivières principales
  - ▨ Espace agricole ouvert
  - ↔ Coupure verte échelle régionale / locale

- RÉSEAUX**
- Réseau ferré et gares existantes / projetées
  - Autoroute et jonction
  - Route principale existante / projetée









## 4.2 Articulation entre la stratégie et les mesures

La stratégie urbanisation et paysage est déclinée en 5 objectifs. Des mesures concrètes permettent d'atteindre ces objectifs et de répondre à la stratégie envisagée pour parvenir aux lignes directrices et à la vision du territoire souhaitée. La correspondance entre les objectifs et les mesures est présentée dans le tableau ci-dessous.

Les mesures réalisées jusqu'en 2016 (inclus), date de dépôt du PA3, ne sont pas présentées dans ce tableau. Il faut également noter que 4 mesures, prévues par le PA2, sont en cours de réalisation (Plan directeur régional, Révision de l'aménagement local à Delémont, à Vellerat et à Val Terbi). Leur finalisation étant prévue avant 2019, elles ne font pas partie du programme de mesures du PA3 et ne sont donc pas présentées ici.

**Tableau 10:** Tableau de correspondance entre les objectifs de la stratégie urbanisation et paysage et les mesures

Mesures	UP1 <i>Accueil population</i>	UP2 <i>Attractivité économique</i>	UP3 <i>Valorisation tissu urbain existant</i>	UP4 <i>Campagne d'agglomération</i>	UP5 <i>Protection composantes paysagères</i>
<b>3.84</b> Réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens	X		X		X
<b>3.85</b> Campagne d'agglomération				X	X
<b>3.86</b> Labélisation Cité de l'énergie de l'agglomération			X		
<b>3.87</b> Secteurs de développement stratégique des zones d'activités	X	X			X



## 5. STRATEGIE TRANSPORTS

### 5.1 Objectifs de la stratégie transports

#### **Objectif T1 : Développer la desserte en transports publics et accroître sa fréquentation**

Le développement résidentiel et économique de l'agglomération va occasionner une augmentation du trafic automobile qui pourrait conduire à la saturation de certains axes routiers et notamment la H18 et la RC250.2 entre Courroux et Delémont. Afin de maîtriser cette augmentation (en réduisant la part de l'automobile dans les déplacements), le développement de la desserte en transports publics est une action importante à mettre en œuvre. Elle est d'autant plus importante qu'elle s'appuie sur une bonne dynamique de report modal amorcée depuis 2004 que la conception directrice cantonale des transports publics souhaite renforcer. Dans cette perspective, l'Agglomération souhaite développer la desserte en transports publics à l'échelle de la région :

- > d'un point de vue qualitatif, en améliorant la qualité et la fiabilité de la desserte actuelle ;
- > d'un point de vue quantitatif, en augmentant la fréquence des lignes existantes et en développant de nouvelles lignes et arrêts en même temps que la planification des secteurs de développement de l'urbanisation.

L'agglomération de Delémont s'est déjà fortement impliquée dans le développement cantonal de la desserte TP avec notamment :

- > une restructuration complète du réseau cantonal et régional de transports publics, menée en plusieurs étapes depuis 2004, avec une densification régulière de l'offre tant en termes de fréquences que d'amplitudes de desserte;
- > le réaménagement de la gare routière de Delémont, point central du réseau régional de transports publics (inauguration en été 2016).

Il s'agit donc de poursuivre la dynamique enclenchée à travers :

- > l'adaptation du schéma directeur des transports publics de l'agglomération pour planifier l'évolution du réseau à l'horizon 2030 conformément aux objectifs définis par la conception directrice cantonale des transports publics: adaptation des lignes existantes, création de nouvelles dessertes en lien avec les secteurs de développement de l'urbanisation, densification des prestations tant en termes de fréquence que d'amplitude de l'offre ;
- > la création et la réactivation de haltes ferroviaires : Communance, ZARD, Von Roll, Soyhières ;
- > la réalisation d'aménagements routiers ponctuels pour améliorer les conditions de circulations des bus : giratoire, rebroussements, etc. ;
- > le réaménagement et l'équipement des arrêts de bus.

A travers ces orientations, soutenues par un développement de l'urbanisation dans les secteurs déjà desservis par les transports publics, la volonté est d'augmenter la part des habitants et des emplois bénéficiant d'une desserte de qualité A, B et C, ces trois classes étant considérées comme bonnes au vu du contexte jurassien.

Schématiquement, il serait souhaitable d'augmenter, à l'horizon 2030 de 5% la part d'habitants et de 5% également la part d'emplois en classe A (améliorations dans le cœur de pôle), de 10% en classe B (développement de la desserte ferroviaire à Courtételle et ouverture de haltes à la Communance et à Soyhières), de 25% la classe C (étude en cours pour une desserte au quart d'heure sur davantage de lignes de bus) et de conserver ou diminuer légèrement la classe D.

Une des finalités de l'objectif est également d'accroître la part modale des transports publics. La volonté est de se rapprocher de la moyenne suisse (actuellement à 23 % mais en augmentation) pour environ 25 % de part modale à l'horizon 2030.

**Figure 54 :** Equipement des arrêts de bus : stationnement pour vélos à côté de l'arrêt de bus du centre de Soyhières (Bureau technique de l'agglomération de Delémont, 2016)



Cet objectif s'articule étroitement avec les objectifs de la stratégie urbanisation-paysage qui visent à implanter (préférentiellement) les nouveaux logements et les nouvelles entreprises à proximité des arrêts TP existants ou envisagés.

Objectifs du PDR pris en compte :

> Améliorer la qualité de desserte pour renforcer l'usage des transports publics.

## **Objectif T2 : Assurer une connexion de qualité du territoire aux réseaux routiers et ferroviaires nationaux**

Une bonne connexion du territoire aux grands centres urbains de la Suisse du Nord-Ouest et de l'Arc lémanique est un facteur essentiel d'attractivité. Aussi, la qualité des connexions ferroviaires et routières de Delémont avec ces grands centres urbains doit-elle être garantie. Cela passe notamment par des aménagements infrastructurels situés en dehors du périmètre de l'agglomération, mais également par la réalisation de la nouvelle route H18 entre Delémont et la frontière bâloise. A l'échelle régionale, cela implique plus spécifiquement d'améliorer la connexion routière du territoire de confluence au réseau principal de l'agglomération (A16, H18 et RDU) pour assurer de bonnes conditions de desserte routière à son développement.

Bien qu'elle ne soit pas porteuse de ces projets, l'Agglomération de Delémont soutiendra les actions qui permettront :

- > de conforter le nœud ferroviaire de Delémont et ses connexions avec le plateau suisse et la France voisine;
- > de réaliser le nouveau tronçon de la H18 pour améliorer la connexion de Delémont avec l'agglomération bâloise.

A l'échelle locale et régionale, elle souhaite conforter l'A16 et la RDU comme axes de transit et accrocher le territoire de confluence à ces deux axes.

Dans cette perspective et selon les études de déplacements réalisées<sup>5</sup>, deux traversées routières traversant la voie ferrée (intégrant des liaisons de mobilité douce) sont à développer :

- > La création d'une nouvelle liaison routière entre la zone d'activités de la Communance et l'A16 permettra de désenclaver la partie ouest du territoire de confluence et de délester la route de la Communance d'une partie de son trafic.
- > La création d'une nouvelle liaison routière à l'est de Delémont permettra de désenclaver le secteur Gare Sud du territoire de confluence et de délester la RDU et la H18 d'une partie de leur trafic, notamment sur leurs sections orientales les plus chargées dont les ronds points pourraient arriver à saturation à l'horizon 2030.

### Objectifs du PDR pris en compte :

- > Assurer une bonne accessibilité routière du territoire régional.
- > Délester Delémont et Courroux d'une partie du trafic de transit et améliorer la connexion de l'agglomération avec la métropole bâloise.

---

<sup>5</sup> Plan directeur des déplacements de Delémont (2014) et Projet H18 — Etude de trafic pour le tronçon Delémont - Frontière cantonale JU/BL, (2012)

### **Objectif T3 : Maîtriser le trafic automobile au sein de l'agglomération et développer l'intermodalité**

La place de l'automobile dans le centre de Delémont et les cœurs de localités est à réduire pour assurer la tranquillité dans les quartiers, ainsi que la sécurité et l'attractivité des modes alternatifs de déplacement. A l'horizon 2030, l'objectif est de réduire la part modale des TIM de 3 points. Elle passerait ainsi de 65 % à 62 %. Au vu des comportements et de la localisation et configuration de l'agglomération de Delémont, cet objectif est réaliste. Parallèlement, la maîtrise du trafic automobile doit également contribuer à une amélioration de la sécurité routière. Si une diminution du nombre de personnes accidentées aussi notable que celle des 10 dernières années semble difficile à atteindre, une diminution de 50 % en environ 15 ans paraît envisageable, tout en restant ambitieuse. Aussi, le but serait d'atteindre le nombre de 0.9 personnes accidentées sur 1'000 habitants à l'horizon 2030.

Pour répondre à cette ambition, l'Agglomération poursuit deux axes d'action :

- > Le réaménagement des rues du centre de Delémont et des traversées de localités avec des mesures de modération de trafic pour renforcer la sécurité et l'attractivité de ces espaces.
- > La définition de principes généraux de traitement du stationnement, basé sur les normes VSS, selon une typologie de quartier.

Plusieurs projets répondant à cet objectif ont été engagés dans le cadre des deux précédents projets d'agglomération : réaménagement de la partie est de la traversée de Develier, réaménagement partiel de la traversée de Rossemaison, réaménagement de la place de la gare et de plusieurs rues de la Vieille Ville à Delémont, réalisation - dans le cadre du projet du Campus Strate J - d'un parc de stationnement souterrain privé en partie ouvert au public aux heures de bureau, etc. Dans le même temps, des études techniques ont été menées pour définir plus précisément les aménagements à mettre en place : Plan directeur des rues du centre-gare, un concept de stationnement et un Plan directeur des déplacements à Delémont, etc.

Il s'agit aujourd'hui de passer à une phase opérationnelle :

- > Finalisation du dernier maillon de la boucle de circulation urbaine et mise en place de zones 20km/h dans le centre de Delémont (pour limiter le trafic routier dans la partie centrale de la commune), poursuite des aménagements des traversées de localités à Châtillon, Courroux, Courrendlin, Develier et Soyhières,
- > Extension du P+R au sud de la gare de Delémont.
- > Développement de stationnement pour les véhicules électriques



Dans le même temps, l'Agglomération doit engager les études nécessaires à la définition des principes généraux de stationnement.

Objectifs du PDR pris en compte :

- > Maîtriser l'utilisation des transports individuels motorisés.
- > Revaloriser les traversées de localité de manière à favoriser la cohabitation des différents usagers de l'espace public.
- > Promouvoir l'utilisation des transports publics en favorisant le report modal.

**Objectif T4 : Développer les infrastructures dédiées aux modes doux pour sécuriser et favoriser les déplacements piétons et cyclables**

L'Agglomération de Delémont réalise progressivement un réseau continu et sécurisé de cheminements modes doux. Cette politique, engagée depuis le premier projet d'agglomération, est un facteur important pour la qualité de vie de la région et pour son attractivité résidentielle. Toutefois, si de nombreuses réalisations ont pu être engagées au cours des 15 dernières années, ce réseau est encore incomplet. Il présente notamment des discontinuités liées aux grandes infrastructures de transports.

En continuité des orientations du volet mobilité du PDR et du Plan directeur de la mobilité douce de Delémont, l'Agglomération souhaite donc poursuivre le développement progressif d'un réseau dense, bien aménagé et sécurisé de cheminements piétons et vélos à l'échelle régionale.

Plusieurs itinéraires cyclables reliant les localités de l'agglomération ont été réalisés au cours des dernières années : liaison Courrendlin-Châtillon, liaison Courroux-Vicques, liaison Delémont-Soyhières, etc. Le développement du réseau de mobilité douce sur l'agglomération est à poursuivre pour assurer des déplacements piétons et vélos agréables et sécurisés. Dans cette perspective, les efforts à engager portent notamment sur :

- > l'aménagement de traversées de la voie ferrée à Delémont, pour désenclaver en matière de modes doux le territoire de confluence, ainsi qu'à Courtételle et à Courrendlin;
- > la requalification des itinéraires modes doux dans le centre de Delémont en coordination avec les mesures de réaménagement des circulations et du stationnement ;
- > le développement de réseau modes doux dans les futures opérations d'aménagement : Communance, Gare Sud, ZARD ;
- > le développement des infrastructures pour le stationnement des vélos: parkings vélos aux arrêts de transports publics et notamment dans les gares, à l'image de la vélostation créée à la gare de Delémont ; mise en place d'un concept régional de stationnement pour les vélos électriques, développement d'un réseau de vélos en libre-service, etc.

**Objectifs du PDR pris en compte :**

- > Favoriser le développement d'un réseau attractif, sûr et complet de cheminements piétons et cyclables
- > Promouvoir l'utilisation des transports publics en favorisant le report modal.
- > Engager un processus d'amélioration continue du réseau de mobilité.

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

Périimètre urbanisé  
 Secteur de développement stratégique  
 Forêt

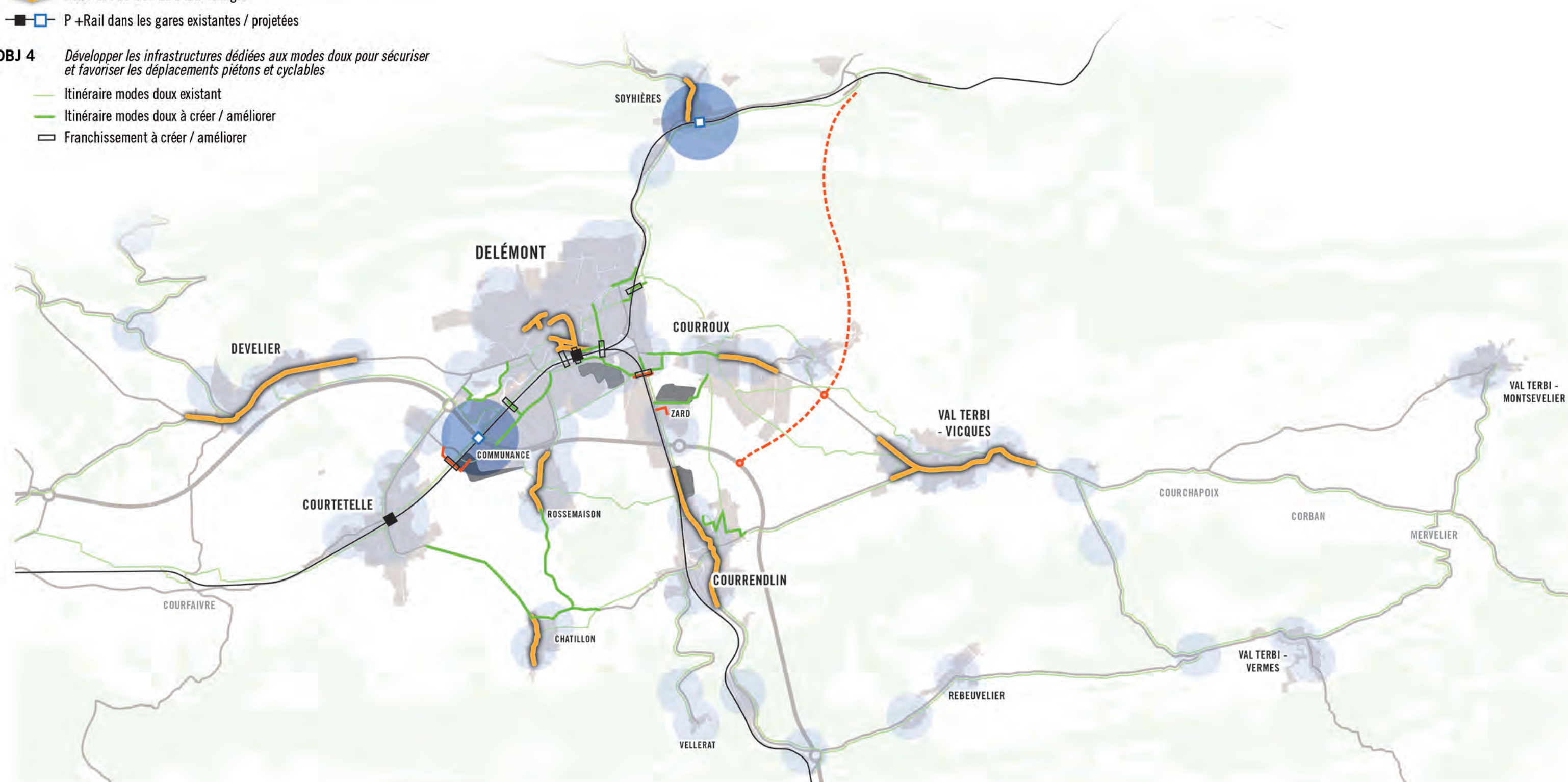
**urbaplan**

0 1 Km

---○--- Route principale projetée et demi-jonction (tracé indicatif)

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

☐ Franchissement à créer / améliorer





## 5.2 Articulation entre la stratégie et les mesures

La stratégie transports est déclinée en 4 objectifs qui se concrétisent dans une cinquantaine de mesures d'infrastructures. Leur réalisation permettra de répondre à la stratégie transports ainsi qu'aux lignes directrices et vision du territoire envisagée.

Les mesures dont la mise en œuvre est prévue d'ici fin 2018 ne font pas partie du programme du PA3 et ne sont, dès lors, pas représentées dans le tableau ci-dessous qui montre les correspondances entre objectifs et mesures.

**Tableau 11:** Tableau de correspondance entre les objectifs de la stratégie transports et les mesures

Mesures	T1 Transports publics	T2 Connexion au réseaux nationaux	T3 Maîtrise du trafic automobile	T4 Mobilité douce
<b>1.1b2</b> Parking vélo et vélostation à Delémont - étape 2				<b>x</b>
<b>1.2</b> Passage cyclable sous voies CFF, Delémont				<b>x</b>
<b>1.3a</b> Espaces publics Vieille Ville, place Roland-Béguelin			<b>x</b>	
<b>1.3b</b> Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, étape 2			<b>x</b>	
<b>1.4a1</b> Centre-gare, zone 20 km/h, avenue de la Gare			<b>x</b>	
<b>1.4a2</b> Centre-gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Molière-Maltière			<b>x</b>	
<b>1.4a3</b> Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier			<b>x</b>	
<b>1.4c</b> Parkings en périphérie du centre, Delémont			<b>x</b>	
<b>1.9a</b> Itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est, Delémont				<b>x</b>
<b>1.11</b> Traversée de Soyhières			<b>x</b>	
<b>1.12</b> Itinéraire cyclable sur route cantonale, porte d'entrée			<b>x</b>	
<b>1.13</b> Porte d'entrée Sud-Est, route cantonale				<b>x</b>
<b>1.14a</b> Itinéraire cyclable Gare Sud – ZARD, Delémont				<b>x</b>
<b>1.16a</b> Itinéraire cyclable Courroux – ZARD				<b>x</b>
<b>1.20</b> Traversée de Courroux			<b>x</b>	
<b>1.22</b> Traversée de Vicques			<b>x</b>	
<b>1.26a</b> Traversée Nord – Sud de Courrendlin			<b>x</b>	
<b>1.28</b> Traversée de la localité, Châtillon			<b>x</b>	
<b>1.34</b> Route A16 – Communance, Courtételle		<b>x</b>		

<b>1.36a</b> Vies-Ste-Catherine, itinéraire vélos et piétons				<b>X</b>
<b>1.36b</b> Route d'accès aux Prés-Roses depuis Courtételle			<b>X</b>	<b>X</b>
<b>1.39</b> Itinéraire cyclable Delémont - Communance				<b>X</b>
<b>1.41</b> Halte ferroviaire à la Communance	<b>X</b>	<b>X</b>		
<b>1.43</b> Halte ferroviaire à Soyhières	<b>X</b>	<b>X</b>		
<b>1.44b</b> Aménagement de la voie Glovelier-Bassecourt	<b>X</b>			
<b>1.47</b> Traversée de la localité, Rossemaison			<b>X</b>	
<b>1.48</b> Itinéraire cyclable Courtételle-Châtillon par route communale				<b>X</b>
<b>1.52</b> Raccordement direct ZARD - route cantonale	<b>X</b>			
<b>1.53</b> Réaménagement et équipement des arrêts de bus	<b>X</b>			
<b>1.55</b> Gestion de la circulation sur giratoires	<b>X</b>			
<b>2.14c</b> Itinéraire cyclable entre routes de Delémont et Courroux				<b>X</b>
<b>2.201a</b> Parkings à vélo, Delémont				<b>X</b>
<b>2.201b</b> Parkings à vélo, Delémont				<b>X</b>
<b>2.202</b> Itinéraire cyclable Châtillon – Rossemaison				<b>X</b>
<b>2.205</b> Traversée de la localité, Develier			<b>X</b>	
<b>3.01</b> Remplacement de la passerelle sur les voies ferrées, Delémont				<b>X</b>
<b>3.02a</b> Nouvelle liaison routière et de mobilité douce à l'est de Delémont		<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
<b>3.04</b> Liaison de mobilité douce est Auguste-Quiquerez – Colliard				<b>X</b>
<b>3.05</b> Liaison de mobilité douce Gros-Seuc – Morépont et gare				<b>X</b>
<b>3.07</b> Liaison de mobilité douce à la Communance				<b>X</b>
<b>3.08</b> Liaison entre le centre-ville et la Vieille-Ville	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>
<b>3.09</b> Rebroussement de bus à la Ballastière	<b>X</b>			
<b>3.10</b> Système de gestion intelligente du stationnement, Delémont			<b>X</b>	
<b>3.11</b> Rebroussement pour les bus à la Communance	<b>X</b>			
<b>3.21</b> Liaison de mobilité douce au nord-est de Courrendlin				<b>X</b>
<b>3.42</b> Liaison des pistes cyclables au nord de Châtillon				<b>X</b>
<b>3.80</b> Stationnement vélos aux interfaces de transports publics	<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>
<b>3.82</b> Infrastructures de recharge publique pour les véhicules électriques			<b>X</b>	<b>X</b>
<b>3.83</b> Système de vélos en libre-service			<b>X</b>	<b>X</b>

## 6. COMPTE-RENDU DE MISE EN ŒUVRE

Cette partie présente trois types de mesures inscrites dans les PA1 et PA2 :

- > celles qui ont été mises en œuvre et mises en service depuis 2012 (après le dépôt du PA2),
- > celles dont la réalisation est prévue avant 2019,
- > et celles qui ont été remplacées ou abandonnées.

Les mesures restantes sont inscrites dans les fiches du PA3 afin de présenter le programme de travail dès 2019 autant avec les mesures déjà annoncées dans les PA précédents (priorités A, B ou C) que les nouvelles mesures du PA3.

Dans ce chapitre sont analysées les mesures réalisées après le dépôt du PA2, donc après juin 2012. Les mesures du PA1 dont la mise en œuvre était déjà expliquée dans le PA2 ne sont pas reprises ici pour éviter les répétitions. Elles sont toutefois indiquées dans le tableau de synthèse des mesures de l'agglomération de Delémont ainsi que dans les tableaux de mise en œuvre préparés par la Confédération se trouvant en annexe.

La partie « description de la mesure » reprend les explications du PA1 ou du PA2, parfois légèrement étoffées. Les modifications ou toutes autres adaptations au sujet des mesures (contenu ou calendrier) se trouvent dans la partie « bilan de la mise en œuvre ».

Depuis le dépôt du PA2 en juin 2012, plusieurs mesures ont été réalisées. Le nombre reste modeste à cause du report de la mise en œuvre dans un certain nombre de cas lié à des contingences techniques et financières en particulier (nécessité de coordonner les plans financiers à tous les échelons et d'étaler certains investissements). La date de référence pour l'état de la situation, conformément aux directives de la Confédération, est le 30 septembre 2016.

L'avancement dans les planifications inscrites dans les mesures URBA du PA1 et du PA2 est tout à fait satisfaisant. Nous nous trouvons dans une période de transition pour l'aménagement du territoire suisse. La nouvelle loi fédérale entrée en vigueur en 2014 et la révision du Plan directeur cantonal en cours entraînent le besoin de réviser les planifications qui en dépendent. Au sein de l'Agglomération, l'élaboration du Plan directeur régional (mesure 2.213) a débuté en 2014 et sera terminé en 2017. La révision du Plan d'aménagement local (PAL) de Delémont (mesure 2.214) sera finalisée en 2017 (la Conception directrice a été adoptée par le Conseil de Ville en juin 2015 et le Plan directeur communal a été adopté par le Conseil communal en juin 2016), les autres communes ont révisé récemment leurs PAL ou ce processus est en cours (voir figure sur l'état des plans de zones). En ce qui concerne la mesure 2.212 « territoire de confluence », le Plan directeur localisé (PDL) « Communance Sud » a été établi en 2011 et le PDL « Gare Sud » est en cours de finalisation. Les mesures URBA inscrites au PA2 ont donc majori-



tairement été réalisées, notamment au vu de l'importance d'établir des stratégies avant la concrétisation.

Comme cela se voit dans la partie « bilan de la mise en œuvre » de chaque mesure ou sur les fiches des mesures, bien que certaines mesures ne soient pas concrétisées à ce stade, les études préliminaires voire les avant-projets sont en cours ou ont déjà été élaborés. Ce paramètre est à prendre en compte dans l'état d'avancement des mesures. A titre d'exemple, la refonte du réseau de transports publics a été étudiée par un bureau spécialisé en vue du nouvel horaire de décembre 2018. Cela a permis la mise à jour de la mesure 2.204 du PA2 (transports publics d'agglomération). Dans le même domaine, une étude est en cours par un bureau d'ingénieurs pour le réaménagement et l'équipement des arrêts de bus (mesure 1.53).

**Tableau 12:**Etat des plans de zones en juin 2016

Commune	Etat des Plan de zones	Bureau mandaté
Châtillon	Approbation prévue en 2017	Rolf Eschmann SA
Courrendlin	Approuvé en 2014	Rolf Eschmann SA
Courroux	Approuvé en 2014	RWB SA
Courtételle	Approuvé en 2015, recours ARE	Rolf Eschmann SA
Delémont	Approbation prévue en 2017	Rolf Eschmann SA
Develier	Approuvé en 2015, recours ARE	Rolf Eschmann SA
Rebeuvelier	Approuvé en 2015	Rolf Eschmann SA
Rossemaison	Approuvé en 2003	ATESA — GTU
Soyhières	En cours de révision	J. Châtelain (appui Rolf Eschmann SA)
Val Terbi	Rapport d'opportunité validé, révision démarrée	Rolf Eschmann SA
Vellerat	Rapport d'opportunité validé	Rolf Eschmann SA

De manière concrète, il arrive également que des mesures aient été partiellement réalisées. Par exemple, une première étape de la mesure 1b « parking vélo et vélostation à Delémont » a été mise en œuvre. Une vélostation a été installée à la gare de Delémont. La mesure n'est toutefois pas présentée comme totalement réalisée puisqu'une seconde étape (extension) est prévue à moyen terme. L'exemple des traversées de localités peut également être donné. Des mesures ponctuelles urgentes pour des raisons de sécurité notamment ont vu le jour, mais ne correspondent pas au réaménagement complet de la traversée. Dans ce cas, la mesure est toujours indiquée dans le programme de travail du PA3. Pour illustrer, Soyhières a déjà fait des travaux au centre du village (place de l'Eglise notamment) (mesure 1.11) et Develier a réaménagé récemment l'entrée est de la localité (zone d'activités) (mesure 2.205).

Les mesures d'infrastructures réalisées à fin septembre 2016 depuis juin 2012 sont la vélostation en gare de Delémont (mesure 1.1b – 1<sup>re</sup> partie - voir fiche dans le programme du PA3), la gare routière de Delémont (mesure 1.1a), la piste cyclable reliant Courrendlin et Châtillon (mesure 1.27) et l'aménagement de la voie ferrée entre Delémont et Courtételle (mesure 1.44a). Celles-ci ainsi que les mesures réalisées avant 2012 sont présentées sur la carte des mesures réalisées.

En ce qui concerne les changements majeurs dans les mesures annoncées dans les PA précédents, la mesure 1.7 « accélération de la ligne urbaine gare/hôpital » a été remplacée par la mesure 2.204, la mesure 1.31 « traversée de Develier » a été partiellement réalisée et intégrée dans la mesure 2.205 déjà lors du PA2 et la mesure 1.56 « passage dénivelé à Courtételle » a été abandonnée suite à des études qui ont montré les difficultés de mise en œuvre.

**Tableau 13:** Liste des mesures mentionnées dans le présent chapitre

N° et nom de la mesure	PA1		PA2		PA3		N° ARE 6711.
	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon	
<b>1.1a</b> Gare routière - pole d'échange	A	2011-14	-		-		001
<b>1.1b1</b> Parking vélo et vélostation à Delémont	A	2011-14	-		-		002/059
<b>1.7</b> Accélération ligne urbaine gare/hôpital	A	2011-14	-		-		000
<b>1.10</b> Piste cyclable Delémont - Soyhières	A	2011-14	-		-		021
<b>1.14b</b> Passage sous les lignes CFF et RC6, Delémont	C	2019-22	B	2019-22	-		2.009
<b>1.16b</b> Itinéraire cyclable Courrendlin – ZARD	B	2015-18	B	2019-22	-		018
<b>1.19</b> Liaison cyclable vers la rue de Bellevie, Courroux	B	2015-18	B	2019-22	-		019
<b>1.25</b> Accès centre commercial, passerelle sur la Birse, Courrendlin	A	2011-14	B	2019-22	-		000
<b>1.27</b> Piste Cyclable Courrendlin - Châtillon	A	2011-14	-		-		025
<b>1.44a</b> Aménagement de la voie Delémont-Courtételle	A	2011-14	-		-		050
<b>1.50</b> Rebroussement Montsevelier	A	2011-14	-		-		054
<b>1.51</b> Rebroussement Courrendlin / Rebeuvelier	A	2011-14	-		-		055
<b>1.56</b> Passage dénivelé à Courtételle	C	2019-22	C	2023-26	-		000
<b>2.203</b> Sécurisation des cycles à l'entrée de Courtételle	-		B	2019-22	-		000
<b>2.204a</b> Transports publics d'agglomération Courroux	-		A	2015-18	-		2.035
<b>2.204b</b> Transports publics d'agglomération Courrendlin	-		A	2015-18	-		2.036
<b>2.204c</b> Transports publics d'agglomération Vellerat	-		B	2019-22	-	-	2.037
<b>2.204d</b> Transports publics d'agglomération Courtételle	-		B	2019-22	-	-	2.038
<b>2.204e</b> Transports publics d'agglomération Delémont	-		A/C	2015-26	-	-	2.039
<b>2.206</b> Passerelle sur la Birse, Courrendlin	-		A	2015-18	-		2.028
<b>Mesures Urbanisme</b>							
<b>2.211</b> Développement de l'urbanisation	-		A	2015-18	-		2.029
<b>2.212a</b> Territoire de confluence, PDL intercommunal Communance Sud	-		A	2015-18	-		2.030
<b>2.212b</b> Territoire de confluence, PDL intercommunal Gare Sud	-		A	2015-18	-		2.030
<b>2.213</b> Plan directeur régional	-		A	2015-18	-		2.031
<b>2.214</b> Révision de l'aménagement local, Delémont	-		A	2015-18	-		2.032
<b>2.215</b> Révision de l'aménagement local, Vellerat	-		A	2015-18	-		2.033
<b>2.216</b> Révision de l'aménagement local, Val Terbi	-		A	2015-18	-		2.034

**MESURE 1.1a****POLE D'ECHANGE – GARE ROUTIERE****Description de la mesure**

L'ancienne gare routière de Delémont posait de sérieux problèmes de capacité, de sécurité et de confort pour les voyageurs. Afin de disposer d'une vision globale et cohérente du pôle de développement de la place de la Gare, la réflexion s'est faite sur un périmètre élargi qui tient compte de l'ensemble des usagers (piétons, cyclistes, services publics, livraisons, etc.).

Le nouveau projet vise les objectifs suivants :

- > Aménagements de quais d'embarquement et de structures d'accueil pour les voyageurs, adaptés aux normes (notamment selon la LHand).
- > Aménagement d'un bâtiment destiné aux besoins de la gare routière (salle d'attente, salle de repos pour chauffeurs, espace d'information, automate à billets, etc.).
- > Augmentation de l'espace disponible (sécurité pour les manœuvres des véhicules et les passagers).
- > Canalisation et sécurisation des flux piétonniers et cyclables (en provenance et à destination de la gare de Delémont).

**Priorisation selon PA1 et PA2**

PA1 - A

**Horizon de planification prévu dans le PA2**

Réalisation prévue en 2011-14

**Coûts selon le devis du PA / Décompte final**

3.18mios / encore à déterminer

**Décision de la Confédération**

Subvention maximale : 1.71 mio

**Bilan de la mise en œuvre**

La gare routière a été réalisée en majeure partie en 2015. Les finitions ont été faites en 2016 et l'inauguration a eu lieu le 24 septembre 2016. Le 1<sup>er</sup> décembre 2016, la Ville de Delémont a reçu le prix « FLUX – Nœud de correspondance d'or » 2016. Le prix récompense l'innovation et la convivialité du nœud de correspondance de la gare. Sa qualité s'est construite sur 15 ans de travaux : les réaménagements de la gare CFF puis de la place de la Gare, l'installation de la vélostation et, pour compléter l'ensemble, l'ouverture récente de la nouvelle gare routière.

<b>Efficacité</b>	<u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u> Amélioration de l'intermodalité train, bus, vélo. Amélioration des interfaces d'échange et de l'information aux voyageurs. Renforcement de l'accessibilité à la gare CFF et à la gare routière pour toutes les formes de mobilité douce et pour les personnes à mobilité réduite ; encouragement à l'usage des transports publics.
	<u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u> Accroissement de l'attractivité du site au positionnement stratégique (terrains disponibles au sud des voies)
	<u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u> Amélioration notable de la sécurité et du confort pour toutes les formes de mobilité douce.
	<u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u> Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce et des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).

<b>MESURE 1.1b1</b>	<b>PARKING VELO ET VELOSTATION A DELEMONT</b>
<b>Description de la mesure</b>	<p>Les parkings à vélos existants ne garantissaient pas une offre suffisante, tant du point de vue quantitatif que qualitatif (sécurité, confort, etc.). Ils ont alors été complétés par la mise en place d'une vélostation de 110 places, soit une structure sécurisée avec services annexes tels que réparation, entretien, services à domicile à vélo, etc.</p> <p>La réalisation de la vélostation à la gare de Delémont s'inscrit dans le cadre d'une vision globale du pôle de développement de la place de la Gare et de la promotion de la mobilité douce et de l'utilisation des transports publics.</p>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA1 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2011-14
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.26mio / en cours
<b>Décision de la Confédération</b>	Subvention maximale : 0.1 mio
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	<p>La première étape, création d'une vélostation de 110 places, a été réalisée entre 2013 et 2014, avec une inauguration le 27 janvier 2014. Il s'agit de la mesure 1.1b1. La seconde étape consiste à développer la vélostation de 2014 pour répondre aux besoins croissants à ce niveau.</p> <p>Les deux étapes de réalisation ont été différenciées dans le PA3 : 1.1b1 et 1.1b2 pour une meilleure compréhension et définir une nouvelle priorité dans le PA3 pour la deuxième étape.</p>
<b>Efficacité</b>	<p><u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u> Amélioration de l'intermodalité train, bus, vélo. Renforcement de l'accessibilité à la gare CFF et à la gare routière pour les cycles; encouragement à l'usage des transports publics.</p> <p><u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u> Accroissement de l'attractivité du site au positionnement stratégique.</p> <p><u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u> Amélioration notable de la sécurité et du confort pour les vélos.</p> <p><u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u> Incitation à l'utilisation accrue du vélo et des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).</p>

## MESURE 1.7

### ACCELERATION LIGNE URBAINE GARE / HOPITAL

#### Description de la mesure

La mesure 1.7 visait à améliorer les liaisons bus dans le secteur "Hôpital – Pastourelles – Palastre – Vieille Ville" de la ligne n° 1 "Gare – Hôpital" des Transports Urbains Delémontains (TUD). La réduction du temps de parcours engendrée (environ une minute) devait assurer les correspondances avec les transports publics régionaux et nationaux en gare de Delémont. L'aménagement d'une nouvelle liaison réservée au bus sur le côté Nord du parking de l'hôpital devait également améliorer la stabilité de l'horaire (cadence toutes les 20 minutes). La mesure 1.7 permettait encore d'augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes et le confort des usagers et offrait une meilleure desserte du quartier (nouveaux clients es-comptés).

Les études du système de transport de l'agglomération de Delémont menées depuis 2011 ont révélé l'inefficacité de la mesure 1.7, planifiée en 2005, et lui ont préféré la mesure 204 et ses dérivées inscrites dans le PA2.

#### Priorisation selon PA1 et PA2

PA1 – A

#### Horizon de planification prévu dans le PA2

Réalisation prévue en 2011-14

#### Coûts selon le devis du PA / Décompte final

0.09 mio /

#### Décision de la Confédération

Subvention maximale : 0.03 mio

#### Bilan de la mise en œuvre

La mesure 1.7 est abandonnée et remplacée par la mesure 204 du PA2. Toutefois, la mesure 1.7 pourrait constituer une alternative si la mesure 2.204e ne se réalise pas pour quelque raison que ça soit. La mesure 1.7 est donc mise de côté mais sera reprise en cas de nécessité.

#### Efficacité

CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports

Optimisation de l'offre en transports publics. Attractivité accrue des bus dans les villages concernés (desserte systématique aller-retour).

CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

Augmentation de l'accessibilité par bus des secteurs les plus denses en assurant une desserte minimum de toutes les communes de l'agglomération.

CE3 : accroissement de la sécurité du trafic

---

CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

Incitation à l'utilisation des transports publics pour les déplacements quotidiens et dissuasion du recours à la mobilité individuelle motorisée.



<b>MESURE 1.10</b>	<b>ITINERAIRE CYCLABLE DELEMONT - SOYHIERES</b>
<b>Description de la mesure</b>	<p>La mesure 1.10 prévoit la réalisation d'un aménagement cyclable entre Delémont et Soyhières, le long de la Birse. L'itinéraire, d'une longueur de 2'400 m, est scindé en 3 secteurs distincts :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Le Colliard – Bellerive, longueur : 1'575 m, réfection du cheminement actuel avec revêtement en dur pour le passage des cycles ;</li> <li>2. Bellerive – Soyhières (route cantonale), longueur : 400 m, élargissement du trottoir existant au sud-est de la route cantonale et du pont sur la Birse pour permettre aux vélos et piétons de circuler en sécurité ;</li> <li>3. Soyhières, carrefour du SEDE jusqu'au village par le tracé existant, dont le passage inférieur à l'Est de celui de la gare.</li> </ol> <p>Afin de répondre aux besoins des marcheurs (itinéraire de randonnée) et des cyclistes, la décision a été prise d'avoir deux revêtements distincts sur le premier tronçon, en découpant le chemin en deux sur la largeur (chemin large en moyenne de 2,30 à 3 mètres). Une partie sera composée de groisse grasse (randonnée) et l'autre d'un enrobé bitumineux. Cet itinéraire est uniquement dédié à la mobilité douce. Les tronçons 1 et 2 sont situés sur les communes de Courroux et Delémont. Le tronçon 3 est situé sur les communes de Soyhières et Courroux.</p>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA1 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation initialement prévue en 2011-14
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.26mio, actualisation : 0.63 mio /
<b>Décision de la Confédération</b>	Subvention maximale : 0.10 mio
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	<p>La sécurisation du passage à niveau CFF du Colliard a été réalisée en décembre 2011 (mesure 1.9b). Les cyclistes traversent ce passage pour rejoindre l'itinéraire cyclable ou arriver dans Delémont. En 2015, des mesures ont été prises pour remettre le sous voie en ordre afin qu'il reste en bon état. Le sous voie concerné est celui situé le plus à l'Est (passage « à bétail ») qui est plus large que celui de la gare. Il devra subir quelques petits travaux nécessaires pour accueillir l'itinéraire cyclable puisqu'il date de 1984. Ce passage constitue la liaison entre l'itinéraire cyclable et le village de Soyhières. Sur le long terme, son élargissement est souhaité pour permettre aux cyclistes de passer plus aisément, mais cela n'est pas inclus dans le présent projet.</p> <p>L'ensemble des services cantonaux concernés ont donné un préavis favorable pour le projet en octobre 2016. Le dépôt public se fera fin 2016 pour une réalisation en 2017 (sous réserves d'éventuelles oppositions à traiter).</p>

**MESURE 1.10****ITINERAIRE CYCLABLE DELEMONT - SOYHIERES****Efficacité**CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports

Densification du réseau cyclable entre la ville-centre et Soyhières, en direction de la région bâloise (tronçon sur l'itinéraire VTT Delémont-Bâle).

Amélioration de la sécurité, de la continuité et de l'attractivité des déplacements doux.

CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

---

CE3 : accroissement de la sécurité du trafic

Sécurisation des déplacements à vélo. Itinéraire de mobilité douce en site propre au lieu de la cohabitation avec le trafic routier sur la H18 (fréquentation et vitesse du trafic importantes, manque de visibilité dû à plusieurs virages).

CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens, scolaires, pendulaires et sportifs. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).

<b>MESURE 1.14b</b>	<b>PASSAGE SOUS LES LIGNES CFF ET RC6, DELEMONT</b>
<b>Description de la mesure</b>	<p>Il n'existe pas de liaison cyclable protégée pour l'accès à la ZARD depuis les quartiers au sud de la gare de Delémont et les communes de Courtételle, Rossemaison et Courroux. Dans le PA1, la mesure 1.14a descendait plus au sud jusqu'à la hauteur de la halte ferroviaire de la ZARD et la mesure 1.14b traversait les voies CFF et la route cantonale à cet endroit. La halte ferroviaire de la ZARD n'ayant pas été jugée opportune à court terme, les mesures 1.14a et 1.14b ont été déplacées afin de franchir les voies CFF et la route cantonale plus au nord. Ceci permet la connexion des liaisons cyclables du sud de la gare avec celles de l'est de Delémont.</p> <p>La mesure 1.14b prévoit l'aménagement d'un passage inférieur pour cycles et piétons en béton armé d'une longueur d'environ 50 m, sous les lignes CFF et la RC6.</p>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	<p>PA1 – C</p> <p>PA2 - B</p>
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2019-22
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.65 mio, actualisation : voir fiche sur la mesure 3.02b
<b>Décision de la Confédération</b>	-
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	<p>S'agissant de la mesure 1.14b, une première étude très sommaire avait été réalisée mais aucune solution adéquate n'avait alors été trouvée, ce qui explique que rien n'a été fait jusqu'à présent.</p> <p>Au vu du développement prévu dans le secteur « Gare Sud », inscrit dans le Plan directeur localisé « Gare Sud » élaboré par les communes de Delémont et Courrendlin en 2016, une liaison non seulement de mobilité douce, mais également pour le trafic motorisé, sera nécessaire pour rejoindre la route de Delémont. De plus, d'ici 2030 les giratoires en entrée de ville sud-est seront saturés selon le Plan directeur des déplacements de Delémont. Il sera donc indispensable de créer un nouvel accès au secteur « Gare Sud » depuis l'entrée sud-est de la ville.</p> <p>La mesure 1.14b est alors remplacée par une nouvelle mesure du PA3 : « nouvelle liaison de mobilité douce à l'est de Delémont » (3.02b), directement liée à la mesure « nouvelle liaison routière à l'est de Delémont » (3.02a). Les indications quant aux études entreprises dans ce cadre et à la mise en œuvre se trouvent dans la fiche de mesure correspondante.</p>

**MESURE 1.14b****PASSAGE SOUS LES LIGNES CFF ET RC6, DELEMONT****Efficacité**CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports

Complément du réseau cyclable régional (Delémont – Courrendlin et Delémont – Courroux). Nouvel itinéraire protégé et direct entre la gare de Delémont et la ZARD.

CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

Mise en valeur du territoire de confluence, future zone de développement stratégique de l'agglomération.

CE3 : accroissement de la sécurité du trafic

Amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons.

CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).

<b>MESURE 1.16b</b>	<b>ITINERAIRE CYCLABLE COURRENDLIN - ZARD</b>
<b>Description de la mesure</b>	<p>Cette mesure propose une liaison pour les cycles et piétons entre la zone d'activités régionale ZARD et la commune de Courrendlin, avec un franchissement de la Birse au Sud.</p> <p>L'itinéraire existant entre Courrendlin et la ZARD passe par la route cantonale et l'échangeur de l'A16. La passerelle à aménager le long de l'autoroute permettra un accès direct et protégé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Nouvelle liaison longueur 0.8 km comprenant la construction d'une passerelle sur La Birse.</li> <li>&gt; Type de revêtement : enrobé bitumineux.</li> </ul>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	<p>PA1 - B</p> <p>PA2 - B/C</p>
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2015-18 (PA1) puis en 2019-26 (PA2)
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.58 mio, actualisation : 0.7 mio (1.3 mio avec un nouveau pont) /
<b>Décision de la Confédération</b>	-
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	<p>La clause du besoin n'est pas justifiée aujourd'hui du fait que la ZARD se soit encore peu développée, mais la situation peut changer rapidement en fonction des investisseurs intéressés.</p> <p>Afin d'anticiper la mise en œuvre de l'itinéraire, l'agglomération a entrepris des démarches pour conserver le pont installé provisoirement pour les travaux de l'A16 qui se trouvait sur le tracé de la mesure 1.16b. Cependant, la construction d'une nouvelle passerelle est obligatoire puisque l'existante n'est pas une construction pouvant perdurer à long terme. Au vu des contraintes environnementales (crues principalement) qui se poseront en cas de projet d'une nouvelle passerelle à cet endroit et des itinéraires déjà existants, il a été décidé, après plusieurs discussions, d'abandonner cette mesure.</p>

<b>MESURE 1.16b</b>	<b>ITINERAIRE CYCLABLE COURRENDLIN - ZARD</b>
<b>Efficacité</b>	<p><u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u></p> <p>Densification du réseau de mobilité douce (plus particulièrement cyclable) entre une localité de l'agglomération et la zone d'activités régionale (ZARD) qui se situe dans le territoire de Confluence. Ce tronçon participe également à améliorer la liaison entre la localité de Courrendlin et la ville-centre.</p> <p>Amélioration de la sécurité, de la continuité et de l'attractivité des déplacements doux.</p> <p><u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u></p> <p>---</p> <p><u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u></p> <p>Sécurisation des déplacements à vélo (en site propre au lieu de la cohabitation avec le trafic routier) dans un secteur où la circulation est déjà dense durant les heures de pointe et où la vitesse des véhicules est élevée (80km/h).</p> <p><u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u></p> <p>Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens, scolaires, sportifs et surtout pendulaires.</p>
<b>Perspectives dans le PA3</b>	<p>Maintien en l'état</p> <p>Maintien de la priorisation : passe de priorité B/C du PA2, en priorité A du PA3.</p>

<b>MESURE 1.19</b>	<b>LIAISON CYCLABLE VERS LA RUE DE BELLEVIE</b>
<b>Description de la mesure</b>	La mesure 19, au départ en continuité de la 16a, planifie un accès est à la ZARD pour les cycles et piétons depuis le centre de Courroux. Le tronçon à aménager à l'intérieur d'un quartier de villas permettait de raccorder la passerelle nord (mesure 16a) aux itinéraires cyclables régionaux en direction de l'est de l'agglomération et du Val Terbi (liaison directe entre la rue de Bellevie à Courroux et la route communale Courrendlin – Courroux).
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA1 - B PA2 - B
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2015-18 (PA1) puis en 2019-26 (PA2 et PA3)
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.41mio, actualisation : 0.5mio /
<b>Décision de la Confédération</b>	-
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	Suite à l'adaptation du tracé de la mesure 1.16a qui rejoindrait le village de Courroux plus au nord que le précédent, la mesure 1.19 ne fait plus sens. Il a alors été décidé de l'abandonner pour des raisons de cohérence.
<b>Efficacité</b>	<p><u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u></p> <p>Densification du réseau de mobilité douce (plus particulièrement cyclable) entre une localité de l'agglomération et la zone d'activités régionale (ZARD) qui se situe dans le territoire de Confluence. Ce tronçon participe également à améliorer la liaison entre la localité de Courroux et la ville-centre en rejoignant l'itinéraire en site propre (mesure 16a).</p> <p>Amélioration de la sécurité, de la continuité et de l'attractivité des déplacements doux.</p> <p><u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u></p> <p>---</p> <p><u>CE3 : Accroissement de la sécurité du trafic</u></p> <p>Sécurisation des déplacements à vélo dans la localité de Courroux.</p> <p><u>CE4 : Réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u></p> <p>Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens, scolaires, sportifs et surtout pendulaires.</p>
<b>Perspectives dans le PA3</b>	<p>Mise à jour : la variante 2 du schéma présenté sur la fiche du PA2 n'est plus envisageable (propriétaire foncier fermement opposé).</p> <p>Maintien de la priorisation : passe de priorité B/C du PA2, en priorité A/B du PA3.</p>



<b>MESURE 1.25</b>	<b>ACCES CENTRE COMMERCIAL, PASSERELLE SUR LA BIRSE</b>
<b>Description de la mesure</b>	Cette mesure prévoit une nouvelle liaison cyclable et piétonne entre le centre commercial au nord de Courrendlin et les installations sportives et zones d'habitation situées à l'est de la Birse. La création d'une passerelle est nécessaire pour assurer la liaison et proposer un itinéraire sécurisé dans le périmètre du centre commercial. La longueur du tronçon est de 500 mètres, dont environ 250 de nouveau tracé avec un revêtement en enrobé bitumeux.
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA1 - 0 PA2 - B
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation initialement prévue en 2009-10 (PA1), puis en 2019-22 (PA2)
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.6 mio, actualisation 2015 : 0.45 mio / à compléter
<b>Décision de la Confédération</b>	-
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	Initialement prévue en 2009-10, la passerelle n'a pas pu être réalisée dans cet horizon pour des raisons de manque de financement. La mesure fait partie du Plan spécial du Casino, validé par le Conseil communal de Courrendlin en 2015 et approuvé par le Canton la même année. La passerelle sera également utilisée pour l'installation d'une conduite de gaz permettant de chauffer le centre commercial. Le projet est sous toit (au niveau du plan et du devis). Le crédit pour la réalisation a été accepté par l'assemblée communale en décembre 2015. La réalisation est prévue pour le printemps 2017 La partie qui sera réalisée en 2017 concerne uniquement la passerelle et les aménagements des cheminements qui y sont directement liés. Le tracé d'environ 500m de longueur est, quant à lui, intégré dans la nouvelle mesure du PA3 3.21.
<b>Efficacité</b>	<u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u> Densification du réseau de mobilité douce au sein d'une localité de l'agglomération, ici entre des équipements sportifs, un centre commercial et des habitations. Amélioration de la sécurité, de la continuité et de l'attractivité des déplacements doux. Renforcement de l'attractivité de l'accès au secteur grâce à la passerelle. <u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u> Mise en valeur de l'environnement proche des secteurs urbanisés. <u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u> Sécurisation des déplacements à vélo et à pied à l'intérieur du bâti. <u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u> Incitation à l'utilisation du vélo et de la marche pour les déplacements pendulaires, scolaires, et surtout sportifs et quotidiens dans le cas présent. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).

<b>MESURE 1.27</b>	<b>ITINERAIRE CYCLABLE COURRENDLIN - CHATILLON</b>
<b>Description de la mesure</b>	<p>La mesure 1.27 concerne un itinéraire cyclable et un chemin pour la mobilité douce d'une longueur totale de 2'200 m, dont 950 m de nouvel itinéraire, placés au nord de la route communale reliant les deux localités.</p> <p>Le revêtement du nouveau tracé (longueur de 950 m) est un enrobé bitumineux d'une largeur de 3 m. L'accès à certaines parcelles agricoles se fait depuis l'itinéraire cyclable. Des aménagements ont été réalisés dans le secteur de La Claverie à Châtillon (mesures de modération de trafic afin de réduire les vitesses sur la route communale traversée par l'itinéraire cyclable) et à la route de Châtillon, qui se trouve à Courrendlin (élargissement de la chaussée actuelle avec création d'un trottoir mixte dans le sens de la montée et d'une bande cyclable dans le sens de la descente).</p>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA1 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2011-14
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.43 mio / 0.67 mio (part cantonale)
<b>Décision de la Confédération</b>	Subvention maximale : 0.17 mio
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	Mesure totalement réalisée et achevée en août 2014.
<b>Efficacité</b>	<p><u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u></p> <p>Densification du réseau de mobilité douce (plus particulièrement cyclable) entre les localités de l'agglomération.</p> <p>Amélioration de la sécurité, de la continuité et de l'attractivité des déplacements doux.</p> <p><u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u></p> <p>Mise en valeur de l'environnement proche des secteurs urbanisés.</p> <p><u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u></p> <p>Sécurisation des déplacements à vélo (en site propre au lieu de la cohabitation avec le trafic routier).</p> <p><u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u></p> <p>Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens, scolaires, pendulaires et sportifs. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).</p>

<b>MESURE 1.44a</b>	<b>AMENAGEMENT DE LA VOIE DELEMONT - COURTETELLE</b>
<b>Description de la mesure</b>	<p>La mesure 1.44a consiste en l'aménagement de la voie ferrée Delémont-Courtételle ainsi qu'au droit du passage à niveau de Courtételle pour permettre la desserte à cadence ½ heure par la circulation des trains CJ en provenance des Franches-Montagnes.</p> <p>Les mesures 1.44a et 1.44b cherchent à anticiper la pose de traverses compatibles avec un 3<sup>e</sup> rail dans le cadre de renouvellements ordinaires des voies CFF, permettant à terme la circulation des rames CJ entre Glovelier et Delémont, avec une cadence ½ heure dans l'agglomération.</p>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA1 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation initialement prévue en 2011-14
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.65mio / 0.397mio (surcoût pour la pose de traverses)
<b>Décision de la Confédération</b>	Non cofinancée (Ae)
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	Tronçon réalisé en juillet 2015.
<b>Efficacité</b>	<p><u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u></p> <p>Densification de l'offre ferroviaire dans l'agglomération et amélioration de la liaison avec le reste du Canton (Haute-Sorne où correspondances avec les Franches-Montagnes et Ajoie) et la France voisine (permettra d'augmenter la cadence).</p> <p><u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u></p> <p>---</p> <p><u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u></p> <p>Amélioration de l'attractivité des transports publics qui induit une diminution du trafic individuel et donc une baisse du risque.</p> <p><u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u></p> <p>Favorise le transfert modal en faveur des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).</p>

<b>MESURE 1.50</b>	<b>REBROUSSEMENT DE MONTSEVELIER</b>
<b>Description de la mesure</b>	<p>La mesure 1.50 vise l'aménagement d'un rebroussement pour le bus à Montsevelier (actuellement boucle que le Canton souhaite supprimer) permettant à la ligne 17 Delémont-Montsevelier d'effectuer un parcours systématique et identique à l'aller et au retour via Mervelier. Une réduction du temps de parcours sur la ligne est simultanément nécessaire : la mesure est liée aux mesures 1.13 (Porte d'entrée Sud, route cantonale 6) et 1.55 (Accélération des bus à l'entrée Sud-Est de Delémont).</p> <p>La fréquence de la ligne est de 3 bus/heure et 4 bus/heure aux heures de pointe. Actuellement une boucle est effectuée en extrémité de ligne avec changement de sens pour correspondre aux flux principaux de voyageurs et aux besoins de relations entre localités. Ceci pose un problème de systématique de l'offre, de prise en charge alternée aux arrêts, de manque de visibilité de l'offre globale aux arrêts.</p>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA1 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation initialement prévue en 2011-14
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.2mio /
<b>Décision de la Confédération</b>	Subvention maximale : 0.08 mio
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	<p>Plusieurs variantes ont été étudiées pour l'implantation d'une aire de rebroussement. L'une d'entre elles a été retenue (au niveau du ralentisseur de trafic, à l'entrée sud-ouest du village) mais l'Office cantonal de l'environnement a donné un préavis non favorable comme le secteur se situe dans un périmètre de protection des eaux.</p> <p>L'horizon de réalisation est repoussé en 2017-18 pour bien coordonner les mesures 1.13, 1.50 et 1.55. Cet horizon concorde également avec l'établissement du nouvel horaire de décembre 2018 qui impliquera plusieurs adaptations du réseau de bus de l'agglomération (cf. étude du bureau SD de 2016).</p> <p>Toutefois, des discussions sont en cours sur cette mesure. Le système actuel de boucle convient à la commune de Val Terbi qui ne modifierait pas la situation actuelle. L'étude en cours sur le développement du réseau de transports publics pour 2019 évaluera les concepts d'offre compatibles avec le rebroussement. Si la nécessité du rebroussement se confirme, il s'agira d'évaluer avec l'Office cantonal de l'environnement les mesures constructives qui permettraient la réalisation, éventuellement sous condition, de ce rebroussement à l'emplacement proposé.</p>

**MESURE 1.50****REBROUSSEMENT DE MONTSEVELIER****Efficacité**CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports

Optimisation de l'offre en transports publics.

Attractivité accrue des bus dans les villages concernés par la ligne (desserte systématique aller-retour).

CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

---

CE3 : accroissement de la sécurité du trafic

Encouragement au report modal vers les transports publics et diminution du trafic routier, accroissant la sécurité sur la route.

CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

Incitation à l'utilisation des transports publics pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).

<b>MESURE 1.51</b>	<b>REBROUSSEMENT COURRENDLIN / REBEUVELIER</b>
<b>Description de la mesure</b>	<p>La mesure 1.51 consiste en l'aménagement routier pour l'exploitation de la ligne Agglo 18 (retournement en extrémité de ligne ou courses partielles). Selon les analyses menées en 2011 sur le réseau de transports publics de l'agglomération, une aire de retournement n'est plus nécessaire à Courrendlin. A Rebeuvelier, un aménagement était nécessaire pour la sécurisation de la place de rebroussement et la mise aux normes de l'arrêt de bus. Ceci est engendré par la mise en circulation d'un véhicule de plus grand gabarit.</p> <p>Cette mesure est intimement liée à la mesure 2.204 du PA2 relative aux transports publics d'agglomération.</p>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA1 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation initialement prévue en 2011-14
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.2mio /
<b>Décision de la Confédération</b>	Subventions maximales de la Confédération : 0.08 mio
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	<p>Des solutions sont à trouver pour permettre au bus de tourner dans le centre du village de Rebeuvelier et de repartir en direction de Choindez. L'espace actuel rend la manœuvre très difficile ; les chauffeurs font alors une marche arrière avant de s'arrêter devant l'arrêt. Cette situation ne peut pas perdurer pour des raisons évidentes de sécurité.</p> <p>Une étude par un bureau d'ingénieurs avait été élaborée en 2013 avec un devis à +/-10% pour la réfection de la place et le réaménagement de l'arrêt de bus à Rebeuvelier. Toutefois cette étude ne permet pas le rebroussement des bus. Une nouvelle étude a été lancée en 2016 afin de mettre à jour l'ancienne et de trouver un moyen pour que le bus puisse manœuvrer en toute sécurité. Le projet de l'ouvrage et les travaux pourront ensuite démarrer en 2017. La Commune a réservé un montant dans ce sens au budget 2017.</p>
<b>Efficacité</b>	<p><u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u></p> <p>Optimisation de l'offre en transports publics.</p> <p>Attractivité accrue des bus dans les localités concernées (desserte systématique aller-retour).</p> <p><u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u></p> <p>---</p> <p><u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u></p> <p>---</p> <p><u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u></p> <p>Incitation à l'utilisation des transports publics pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).</p>

<b>MESURE 1.56</b>	<b>PASSAGE DENIVELE A COURTETELLE</b>
<b>Description de la mesure</b>	<p>Le village de Courtételle se trouve majoritairement au sud de la ligne de chemin de fer. Cette situation perturbe le trafic automobile, cyclable et piéton pour les personnes se rendant en dehors de la localité ou voulant passer de la partie nord à la partie sud et inversement.</p> <p>La mesure 1.56 prévoyait de réaliser un passage dénivelé à proximité de la gare de Courtételle, au nord du village.</p>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA1 – B, repoussée en C PA2 - C
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2023-26
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	5 mio / -
<b>Décision de la Confédération</b>	-
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	<p>Des études de faisabilité ont été réalisées et ont montré que les coûts étaient très conséquents et la mise en œuvre relativement complexe. Il a finalement été décidé d'abandonner cette mesure.</p> <p>Des solutions alternatives ont été étudiées mais les contraintes techniques et financières demeurent trop importantes. Au niveau des courbes, le projet n'est techniquement pas réalisable (espace à disposition insuffisant). De plus, les besoins ne sont pas suffisamment importants pour trouver des solutions alternatives telles qu'une passerelle ou un sous voie par exemple.</p>
<b>Efficacité</b>	<p><u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u></p> <p>Fluidification du trafic automobile. Amélioration de l'intermodalité train-marche et vélo. Amélioration de l'accessibilité à la gare CFF pour toutes les formes de mobilité douce.</p> <p><u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u></p> <p>Accroissement de l'attractivité du centre du village (déplacements entre le Nord et le Sud des voies CFF).</p> <p><u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u></p> <p>Amélioration de la qualité, de l'accessibilité et de la sécurité de tous les usagers de la route. Amélioration de la sécurité et du confort pour toutes les formes de mobilité douce.</p> <p><u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u></p> <p>Encouragement à l'usage de toutes les formes de mobilité douce et des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).</p>



<b>MESURE 2.203 SECURISATION DES CYCLES A L'ENTREE DE COURTETELLE</b>	
<b>Description de la mesure</b>	<p>Suite à l'ouverture de l'A16 entre Delémont et Porrentruy en 1998, le trafic a fortement diminué dans le village de Courtételle (diminution du TJM de près de 5'000 véh/jour entre Courfaivre et Courtételle, entre 1995 et 2010).</p> <p>Au vu de la complexité de la situation, l'opportunité de traverser le passage par un sous-voie a été écartée. Les deux rampes d'accès courbées, le tronçon souterrain et les manœuvres délicates demandées aux cyclistes n'ont pas été jugées attractives. La situation hydrogéologique de l'ouvrage nécessiterait une construction massive étanche qui demanderait la fermeture de la route cantonale et des voies ferrées pendant les travaux.</p> <p>La mesure 2.203 remplace une partie de la mesure 1.29b du PA1 (Porte d'entrée Sud-Ouest sur route cantonale H18 à Courtételle). La configuration actuelle fait déjà, dans une large mesure, office de porte d'entrée par le croisement de la route avec la voie ferrée. La mesure 2.203 prévoit l'adaptation de la route cantonale H18, ce qui a pour but d'améliorer la sécurité des deux-roues et piétons.</p>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA2 - B
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2019-22
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.6mio, actualisation : 0.7mio /
<b>Décision de la Confédération</b>	NF: mesure située hors périmètre OFS « les effets sur la partie OFS de l'agglomération ne sont pas suffisants pour qu'elles puissent être cofinancées par le fonds d'infrastructure ».
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	<p>Un nouveau projet, sans giratoire, a été élaboré par le Canton et doit être validé par les CFF.</p> <p>Au vu des enjeux importants en termes de sécurité dans ce secteur, la mise en œuvre de la mesure sera avancée. Une intervention au Parlement a d'ailleurs été faite à ce sujet en 2015, afin que la mesure soit réalisée rapidement. L'horizon est désormais 2017-18.</p> <p>Les terrains nécessaires pour réaliser le projet sont réservés.</p>
<b>Efficacité</b>	<p><u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u> Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces.</p> <p><u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u> Amélioration de l'attractivité par les cycles du centre des villages de Courtételle et Courfaivre.</p> <p><u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u> Modération du trafic routier et sécurisation des déplacements à pied et à vélo.</p> <p><u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u> Incitation aux déplacements à pied et à vélo à l'extérieur des localités, dissuasion du recours à la voiture. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).</p>

**MESURES 2.204**  
**Description de la mesure**

**TRANSPORTS PUBLICS D'AGGLOMERATION**

**Constat / situation initiale**

L'agglomération mène des études depuis 2011 sur le réseau de transports publics de son territoire afin d'analyser l'offre et la demande actuelle et améliorer la rentabilité des lignes de bus de l'agglomération. Les études proposent de redistribuer l'offre en transports publics, de la renforcer ou la consolider et d'améliorer la répartition spatiale et temporelle de l'offre ainsi que la coordination entre les différents types de transports publics (lignes TUD, lignes régionales, bus, trains). Le but est moins d'augmenter le nombre de lignes de bus que d'en accroître l'efficacité.

**But de la mesure**

La mesure 2.204 se subdivise en cinq mesures distinctes (2.204a, 2.204b, 2.204c, 2.204d et 2.204e) et représente les besoins infrastructurels identifiés par les études sur les transports publics routiers.

Elles sont fortement dépendantes de la réalisation des mesures 1.53 (aménagement de nouveaux arrêts de bus), 1.12 (itinéraire cyclable sur route cantonale, porte d'entrée Est) et 1.55 (accélération des bus à l'entrée Sud-Est de Delémont), inscrites au PA1.

**Bilan de la mise en œuvre**

Les futurs arrêts identifiés dans la fiche du PA2 sont basés sur l'ancien horaire et ne sont plus tous compatibles. Un nouveau concept doit donc être établi, nécessitant de mettre l'étude à jour. Suite aux grands changements d'horaires en 2016 (décembre 2015), la situation a été observée et l'étude actualisée (en cours) par un bureau spécialisé avec l'appui du Canton, de l'agglomération et de la Commune de Delémont. Des mesures concrètes ont été définies dans ce cadre-là et font l'objet des mesures 2.204 adaptées. L'étude n'étant pas tout à fait terminée (estimation des coûts en cours, ne permettant pas de prendre des décisions définitives à ce stade), des adaptations des mesures sont encore possibles d'ici fin 2018. Elles seront ensuite mises en place dès 2018 en général afin d'être en service pour le nouvel horaire 2019.

**Concept**

Conformément à la Conception directrice des transports publics du Canton du Jura, 2 axes forts d'agglomération ont été définis et sont complétés par des dessertes complémentaires de portée régionale. 2 axes forts urbains permettent une desserte complémentaire plus fine à l'échelle de la ville de Delémont. Bien entendu, l'offre ferroviaire est également à prendre en compte (gares actuelles de Delémont et Courtételle). Sur les axes forts régionaux et urbains, une desserte 4x/h aux heures de pointe et 3x/h en heures creuses est prévue. Pour les dessertes complémentaires, une fréquence de 2x/h aux heures de pointe et 1x/h en heures creuses est retenue.

Sur la base de ces axes et dessertes complémentaires, des analyses fines ont été

menées pour déterminer les nouveaux lieux à desservir ou ceux à desservir de manière différente. Les détails se trouvent majoritairement dans les mesures 1.50, 1.51, 2.204a, b, c, d et e, 3.09 et 3.11.

Le concept vise une lisibilité optimale du réseau et des horaires afin d'assurer l'attractivité du système. Il cherche également à améliorer l'offre en soirée, ce qui se fera dès décembre 2016, en partie du moins.

## Efficacité

### CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports

Optimisation de l'offre en transports publics. Attractivité accrue des bus dans les villages concernés (desserte systématique aller-retour).

### CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

Augmentation de l'accessibilité par bus des secteurs les plus denses en assurant une desserte minimum de toutes les communes de l'agglomération.

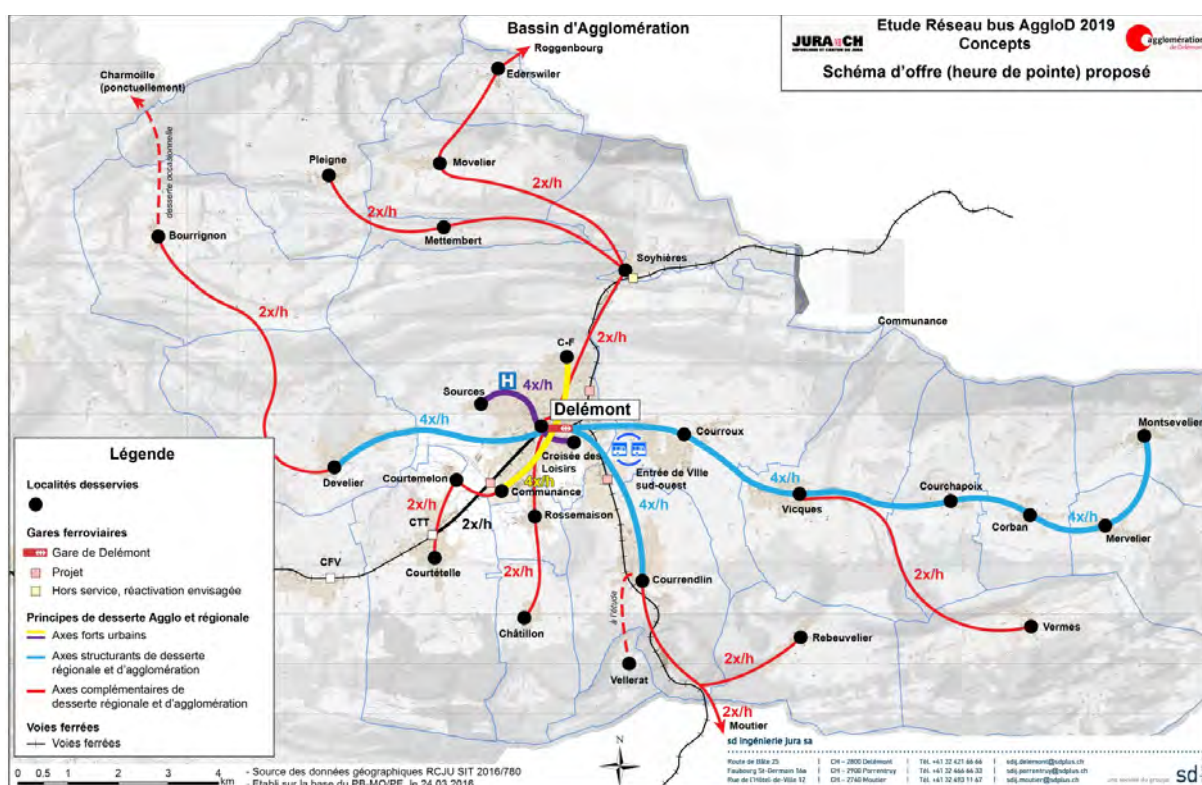
### CE3 : accroissement de la sécurité du trafic

-

### CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

Incitation à l'utilisation des transports publics pour les déplacements quotidiens et dissuasion du recours à la mobilité individuelle motorisée. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).

**Figure 55** : Schéma de l'offre de desserte bus à l'horizon 2019 (source : étude Réseau Bus AggloD 2019, état du projet, mars 2016)



<b>MESURE 2.204a</b>	<b>TRANSPORTS PUBLICS D'AGGLOMERATION, COURROUX</b>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA2 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2015-18
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.29mio, actualisation en cours /
<b>Décision de la Confédération</b>	Subvention maximale : 0.10mio
<b>Commentaire</b>	<p>La mesure 2.204a vise à créer un nouvel arrêt de bus sur la route principale qui traverse le village, à la jonction avec la route montant à Courcelon. Un commerce alimentaire ouvrira ses portes en principe en 2017 dans ce secteur et de nouveaux logements seront construits, nécessitant d'aménager un arrêt de transports en commun. L'arrêt sera réalisé en 2017 ou en 2018.</p> <p>La mesure 2.204a, telle que définie dans le PA2, sera certainement reportée jusqu'à de prochains changements d'horaire qui permettront de réétudier les opportunités (initialement planifiée en 2014-18).</p>
<b>MESURE 2.204b</b>	<b>TRANSPORTS PUBLICS D'AGGLOMERATION, COURRENDLIN</b>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA2 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2015-18
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.17mio, actualisation en cours /
<b>Décision de la Confédération</b>	Subvention maximale : 0.06mio
<b>Commentaire</b>	<p>La problématique de tonnage supporté par le pont en direction de Vellerat pour un accès pour les bus avait été évoquée. Toutefois, l'idée n'est pas d'amener des cars postaux à Vellerat, mais plutôt des mini-bus par exemple.</p> <p>Le concept de desserte de Courrendlin restera similaire à l'actuel. Cependant, un voire deux arrêt(s) seront certainement ajoutés sur la ligne qui desservira Vellerat, comme indiqué dans le PA2.</p>

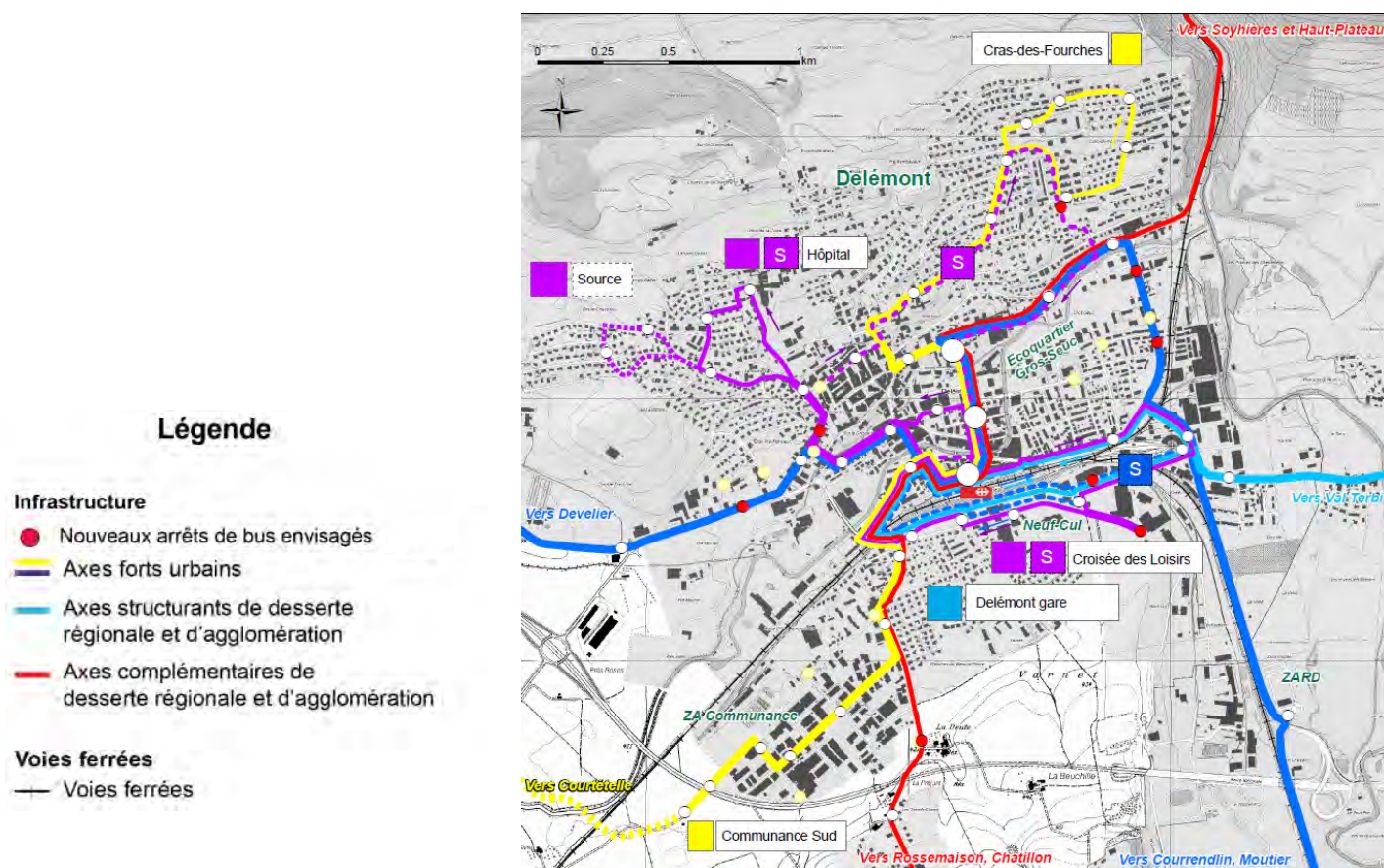
<b>MESURE 2.204c</b>	<b>TRANSPORTS PUBLICS D'AGGLOMERATION, VELLERAT</b>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA2 - B
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2015-18
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.3mio, actualisation en cours /
<b>Décision de la Confédération</b>	-
<b>Commentaire</b>	<p>Seule la Commune de Vellerat ne possède pas encore de desserte en transports publics dans l'agglomération. La volonté est d'offrir une desserte complète du territoire avec au minimum un arrêt par village. Au vu du nombre restreint d'habitants et d'emplois à Vellerat, la fréquence de la desserte n'a pas besoin d'être importante. Il s'agit principalement de trajets scolaires (école à Courrendlin).</p> <p>L'étude de 2016 propose plusieurs alternatives : extension ou création d'une ligne avec mini bus, mise en place d'un système de taxibus ou mise en place d'un système de covoiturage organisé. Après discussion avec la Commune et le Syndicat d'agglomération, la meilleure alternative semble être le système de taxibus, sur l'exemple du PubliCar de Delémont. Les réflexions sont encore en cours sur les différentes possibilités et la discussion sera reprise lorsque les coûts seront évalués.</p>
<b>MESURE 2.204d</b>	<b>TRANSPORTS PUBLICS D'AGGLOMERATION, COURTETELLE</b>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA2 - B
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2015-18
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.79mio, actualisation en cours /
<b>Décision de la Confédération</b>	-
<b>Commentaire</b>	<p>Une nouvelle ligne de bus a été mise en place en 2016 pour desservir Courtételle depuis Delémont (liaison directe avec la Communauté où sont concentrés beaucoup d'emplois), suite aux perturbations sur la ligne ferroviaire dues aux travaux Léman2030. Cette mesure a permis de montrer le potentiel important existant sur cet axe et le nombre de passagers élevé. La pérennisation de cette ligne de bus permettra une desserte plus fine de la commune de Courtételle. Pour pouvoir mettre en œuvre cette desserte, il est nécessaire de trouver une possibilité de retournement dans le village. La solution proposée dans l'étude est d'instaurer un système de boucle au centre du village. 3 nouveaux arrêts définitifs y seront installés, dont un à côté de la gare existante. La desserte du centre sportif de Courtételle a été analysée. Toutefois elle n'est pas essentielle et le futur arrêt « Courtételle Forge » se trouverait à environ 500 mètres du centre sportif. De plus, un prolongement de la ligne poserait des problèmes de respect de l'horaire et impliquerait l'aménagement d'une aire de rebroussement. Afin de pouvoir être utilisés dès la mise en place de l'horaire 2019 (décembre 2018), la boucle et surtout les nouveaux arrêts doivent être réalisés pour fin 2018.</p>

<b>MESURE 2.204e</b>	<b>TRANSPORTS PUBLICS D'AGGLOMERATION, DELEMONT</b>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA2 – A et C
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2015-18
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	1.2mio (priorité A) et 0.4mio (priorité C), actualisation en cours /
<b>Décision de la Confédération</b>	Subvention maximale : 0.42mio (priorité A)
<b>Commentaire</b>	<p>Estimation des coûts globaux : 1.20 mio et 0.40 mio, actualisation : étude en cours. Subvention ARE maximale de 0.42 mio (sur les 1.20 mio).</p> <p>Le concept de desserte à Delémont se base fortement sur les lignes régionales qui rejoignent la gare depuis toutes les directions. L'offre est complétée par les lignes urbaines (les 2 axes forts urbains). 9 nouveaux arrêts sont prévus sur les différentes lignes et certains qui ne font plus sens seront supprimés. Des carrefours seront également à réaménager de manière simple pour permettre le passage des bus qui effectuent de nouveaux parcours. Afin de pouvoir desservir le secteur « Gare Sud » de manière optimale, un rebroussement est nécessaire à la Ballastière. Il s'agit de la mesure 3.09. Cet aménagement sera coordonné avec la future liaison routière (3.02a).</p>

Estimation des coûts globaux : 1.20 mio et 0.40 mio, actualisation : étude en cours. Subvention ARE maximale de 0.42 mio (sur les 1.20 mio).

Le concept de desserte à Delémont se base fortement sur les lignes régionales qui rejoignent la gare depuis toutes les directions. L'offre est complétée par les lignes urbaines (les 2 axes forts urbains). 9 nouveaux arrêts sont prévus sur les différentes lignes et certains qui ne font plus sens seront supprimés. Des carrefours seront également à réaménager de manière simple pour permettre le passage des bus qui effectuent de nouveaux parcours. Afin de pouvoir desservir le secteur « Gare Sud » de manière optimale, un rebroussement est nécessaire à la Ballastière. Il s'agit de la mesure 3.09. Cet aménagement sera coordonné avec la future liaison routière (3.02a).

**Figure 56 :** Principe de desserte bus à l'horizon 2019 à Delémont (source : étude Réseau Bus AggloD 2019, SD Ingénierie, état de projet, octobre 2016)



<b>MESURE 2.206</b>	<b>PASSERELLE SUR LA BIRSE, COURRENDLIN</b>
<b>Description de la mesure</b>	La passerelle de mobilité douce (cycles et piétons) sur la Birse permet de connecter les secteurs d'habitation du nord du village avec ceux des écoles et des commerces du centre. Cette liaison directe sécurise les déplacements des enfants aux écoles infantine, primaire et secondaire sans emprunter les trottoirs de la route cantonale à fort trafic. Au vu du développement en termes de logements du secteur, le besoin de la passerelle est tout à fait justifié.
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA2 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2015-18
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.5 mio, actualisation : 0.5 mio /
<b>Décision de la Confédération</b>	Non cofinancée (Ae)
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	<p>En cohérence avec la construction de six immeubles locatifs (environ 70 appartements) dans le secteur "Sur Farrère" (au nord de la passerelle prévue), de trois immeubles locatifs (environ 40 appartements) dans le secteur "Oeuches du Vélle" et de deux immeubles (environ 24 appartements) dans le secteur « Sur la Vélle », la Commune de Courrendlin souhaite réaliser la passerelle sur la Birse dans de brefs délais.</p> <p>L'avant-projet a été élaboré en 2015, en parallèle avec la passerelle du centre commercial (mesure 25) qui possède un même type de pont. La passerelle est également prévue dans un plan spécial qui est en vigueur.</p> <p>Des travaux pour le réaménagement des berges de la Birse (de Choindez au niveau du centre commercial de Courrendlin) sont prévus dès 2017 et jusqu'en 2020 environ. La passerelle sera mise en place dans le cadre de ces travaux.</p>
<b>Efficacité</b>	<p><u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u></p> <p>Densification du réseau de mobilité douce au sein d'une localité de l'agglomération, ici entre le centre du village (école, commerces, restaurants, etc.) et des habitations.</p> <p>Amélioration de la sécurité, de la continuité et de l'attractivité des déplacements doux.</p> <p><u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u></p> <p>Mise en valeur de l'environnement proche des secteurs urbanisés.</p> <p><u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u></p> <p>Sécurisation des déplacements à vélo et à pied à l'intérieur du bâti, notamment pour les écoliers.</p> <p><u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u></p> <p>Incitation à l'utilisation du vélo et de la marche pour les déplacements pendulaires, sportifs et surtout scolaires et quotidiens dans le cas présent. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).</p>



<b>MESURE 2.211</b>	<b>DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION</b>
<b>Description de la mesure</b>	<p>Mesure URBA 2.211a</p> <p>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.</p> <p>Mesure URBA 2.211b</p> <p>Avec l'approbation de la fiche 1.06 du PDC « Zones d'activités d'intérêt cantonal (zone AIC) » et son maintien dans le PDC en révision, 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).</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>
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA1 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	Réalisation prévue en 2011-14
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	-
<b>Décision de la Confédération</b>	Mesure d'urbanisation non cofinançable par le fonds d'infrastructure
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	<p>Mesure URBA 2.211a</p> <p>Le projet de fiche U.02 « développement de l'urbanisation et des transports publics » du Plan directeur cantonal en cours de révision en 2016 conserve la même volonté que dans l'ancienne fiche en ce qui concerne la coordination entre urbanisation et transports publics.</p> <p>Mesure URBA 2.211b</p> <p>La volonté de développer de nouveaux sites ZAIC dans le territoire a été prise en compte. Une demande officielle a été faite par le Conseil d'agglomération pour le secteur « Gare Sud » à Delémont (PDL, mesure 212b). Le Service cantonal du développement territorial a indiqué qu'une ZAIC n'était pas réalisable à cet endroit à cause de la mixité fonctionnelle existante (logements et utilité publique notamment). Toutefois, le secteur est reconnu par le Plan directeur cantonal comme secteur de développement stratégique, ce qui va dans le même sens et satisfait l'Agglomération.</p> <p>Toujours dans le territoire de confluence, la ville de Delémont en collaboration</p>

avec l'Agglomération et le Canton, étudie les développements possibles sur les terrains de la SAFED, situés directement au sud de la gare de Delémont. Il s'agit d'une friche industrielle qui a été retenue dans le programme de la « Nouvelle politique régionale ». Un subventionnement sera octroyé dans ce cadre pour l'élaboration d'une étude de faisabilité permettant de mettre en valeur les atouts et opportunités qu'offre le site et ainsi de faciliter le développement de projets à venir.

En ce qui concerne les deux mesures 2.211, la mise en œuvre suit son cours et doit continuer à se faire sur le long terme, au gré des besoins et des opportunités. Les volontés sont clairement reprises dans les planifications (projet d'agglomération, Plan directeur régional, Plan directeur communal de Delémont, Plans d'aménagement local révisés des communes).

#### **Efficacité**

##### CE1 : 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).

##### CE2 : 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).

##### CE3 : 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.

##### CE4 : 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.

<b>MESURE 2.212a</b>	<b>PLAN DIRECTEUR LOCALISE INTERCOMMUNAL « COMMUNANCE SUD »</b>
<b>Description de la mesure</b>	Le Plan directeur localisé intercommunal « Communance Sud » vise à assurer une occupation cohérente de la partie ouest du territoire de confluence. Cette planification directrice doit notamment permettre de définir les limites possibles de l'urbanisation sur la base d'une approche transversale prenant en compte les dimensions paysagères, environnementales et techniques du territoire. Elle a également pour objectif de phaser le développement en fonction des besoins identifiés.
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA2 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	2011-2014
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.1mio pour 2.212a et 2.212b / 0.106 mio pour 2.212a
<b>Décision de la Confédération</b>	Mesure d'urbanisation non cofinçable par le fonds d'infrastructure
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	<p>Le Plan directeur intercommunal « Communance Sud » a été adopté par les communes de Delémont, Rossemaison et Courtételle en 2011 et approuvé par le Département de l'Environnement et de l'Equipement en janvier 2012.</p> <p>Le plan spécial n°72 « Communance Sud » a été adopté par le Conseil communal de Delémont le 28 juin 2010 et approuvé par le Département le 26 juillet 2010. Plusieurs entreprises se sont déjà implantées dans le secteur.</p>
<b>Efficacité</b>	<p><u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u></p> <p>Les mesures doivent permettre de planifier des réseaux de mobilités douces performants et d'optimiser l'usage des transports publics par une urbanisation appropriée.</p> <p><u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u></p> <p>Augmentation du nombre et de la densité d'habitants, d'emplois et d'installations à fortes fréquentation dans un secteur à forte centralité (territoire de confluence) avec une bonne accessibilité par les transports publics.</p> <p><u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u></p> <p>L'organisation des différents réseaux de mobilité doit assurer la sécurité des différents usagers.</p> <p><u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u></p> <p>Les mesures doivent permettre d'éviter les doublons et assurer une utilisation mesurée du sol en urbanisant le territoire de confluence de manière judicieuse.</p>

<b>MESURE 2.212b</b>	<b>PLAN DIRECTEUR LOCALISE INTERCOMMUNAL « GARE SUD »</b>
<b>Description de la mesure</b>	Le Plan directeur localisé intercommunal « Gare Sud » vise à organiser le développement du pôle stratégique de l'agglomération de Delémont situé à l'articulation entre la gare et le territoire de confluence situé au sud des voies CFF.
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA2 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	2011-2014
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.1mio pour 2.212a et 2.212b / encore à déterminer
<b>Décision de la Confédération</b>	Mesure d'urbanisation non cofinançable par le fonds d'infrastructure
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	<p>Le périmètre du PDL a été adapté par rapport à ce qui était prévu dans le PA2. L'accent a été mis sur le territoire concentrant les plus grands enjeux et le développement principal, tout en prenant bien entendu en compte les sites alentours.</p> <p>Le PDL a été finalisé au printemps 2016 et envoyé pour examen préalable dans les services cantonaux concernés en avril 2016. Suite à la mise au net, le document sera adopté en principe en fin d'année 2016 par les communes de Courrendlin et Delémont.</p>
<b>Efficacité</b>	<p><u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u></p> <p>Les mesures doivent permettre de planifier des réseaux de mobilités douces performants et d'optimiser l'usage des transports publics par une urbanisation appropriée.</p> <p><u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u></p> <p>Augmentation du nombre et de la densité d'habitants, d'emplois et d'installations à fortes fréquentation dans un secteur à forte centralité (territoire de confluence) avec une bonne accessibilité par les transports publics.</p> <p><u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u></p> <p>L'organisation des différents réseaux de mobilité doit assurer la sécurité des différents usagers.</p> <p><u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u></p> <p>Les mesures doivent permettre d'éviter les doublons et assurer une utilisation mesurée du sol en urbanisant le territoire de confluence de manière judicieuse.</p>

**MESURE 2.213****PLAN DIRECTEUR REGIONAL****Description de la mesure**

Le PDR est le prolongement du PA2 et de la conception directrice d'aménagement (CDA). Ses objectifs sont de :

- > fixer les principes pour les domaines à incidence régionale qu'il traite et répartir les tâches entre l'Agglomération de Delémont et les communes qui en sont membres ;
- > définir les mesures à entreprendre et identifier les projets à réaliser pour le développement territorial de la région ;
- > traduire le projet de territoire et les stratégies sectorielles énoncées dans le PA2 en objectifs, principes et mesures dans les domaines à incidences spatiales ;
- > assurer la coordination et la cohérence avec les autres domaines d'investigation retenus pour le PDR et assurer la mise en œuvre et poser les bases du PA3. Les travaux sur ce dernier ont démarré en été 2015, en parallèle avec les études du PDR, une coordination étroite entre les deux documents, autant qu'avec les documents élaborés précédemment, est donc essentielle pour la cohérence de la planification régionale ;
- > fournir un cadre pour les plans d'aménagement local que les communes de l'Agglomération établiront dans le futur.

**Priorisation selon PA1 et PA2**

PA2 - A

**Horizon de planification prévu dans le PA2**

2015

**Coûts selon le devis du PA / Décompte final**

0.2mio /

**Décision de la Confédération**

Mesure d'urbanisation non cofinçable par le fonds d'infrastructure

**Bilan de la mise en œuvre**

La première version du PDR a été finalisée en décembre 2015. Suite au retour de l'examen préalable du Canton en 2016, un certain nombre d'éléments ont été retravaillés et discuté avec le Service cantonal du développement territorial. Il est prévu de le terminer et de le faire adopter par l'Assemblée d'agglomération au premier semestre 2017. La volonté première était de l'adopter simultanément avec le PA3. Toutefois, l'important travail mené pour le PA3 ainsi que le souhait d'attendre que la révision du Plan directeur cantonal soit davantage avancée (fiches de mesures principalement) n'a pas permis de finaliser le PDR dans ce délai.

**MESURE 2.213****PLAN DIRECTEUR REGIONAL****Efficacité**CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports

Les mesures doivent permettre de planifier des réseaux de mobilités douces performants et d'optimiser l'usage des transports publics par une urbanisation appropriée.

CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

Augmentation du nombre et de la densité d'habitants, d'emplois et d'installations à forte fréquentation dans un secteur à forte centralité (territoire de confluence) avec une bonne accessibilité par les transports publics.

CE3 : accroissement de la sécurité du trafic

L'organisation des différents réseaux de mobilité doit assurer la sécurité des différents usagers.

CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

Les mesures doivent permettre d'éviter les doublons et assurer une utilisation mesurée du sol en urbanisant le territoire de confluence de manière judicieuse.

**MESURE 2.214****REVISION DE L'AMENAGEMENT LOCAL, DELEMONT****Description de la mesure**

La commune de Delémont a engagé la révision de son Plan d'Aménagement Local en 2014. En amont de la révision, des études préliminaires ont été entreprises pour alimenter la révision du PAL :

- > Plan directeur d'urbanisation
- > Plan masse 3 D des secteurs centre
- > Plan directeur des déplacements
- > Plan directeur de la mobilité douce
- > Plan directeur du stationnement
- > Etude de restructuration des réseaux de transports publics de l'agglomération de Delémont
- > Révision du cadastre du bruit des routes communales.
- > Etudes sur les dangers naturels
- > Plan directeur Nature en ville
- > Conception d'évolution du paysage
- > Plan directeur des espaces publics et des espaces verts
- > Plan directeur des places de jeux
- > Planification énergétique territoriale
- > Rapport d'opportunité pour la révision du PAL.

**Priorisation selon PA1 et PA2**

PA2 - A

**Horizon de planification prévu dans le PA2**

2018

**Coûts selon le devis du PA / Décompte final**

0.5mio, actualisation : 0.725mio /

**Décision de la Confédération**

Mesure d'urbanisation non cofinançable par le fonds d'infrastructure

**Bilan de la mise en œuvre**

La conception directrice a été adoptée par le législatif communal le 1<sup>er</sup> juin 2015 et validée par le Canton. Le Plan directeur communal a été adopté par l'exécutif communal le 13 juin 2016. Le Plan de zones et le Règlement communal sur les constructions seront soumis au Corps électoral en juin 2017 selon le calendrier établi.



## MESURE 2.214 REVISION DE L'AMENAGEMENT LOCAL, DELEMONT

### Efficacité

#### CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports

Les planifications directrices permettront d'optimiser la gestion des circulations et du stationnement. La révision du PAL permettra de rendre contraignantes les mesures.

#### CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti

L'objectif principal de la révision du PAL sera de valoriser et d'exploiter les réserves foncières, les friches urbaines et les potentiels de densification.

#### CE3 : accroissement de la sécurité du trafic

Le Plan directeur des déplacements et celui du stationnement contribueront à améliorer la sécurité du trafic.

#### CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources

Les mesures qui seront prises au centre-ville permettront de réduire les nuisances actuelles.

<b>MESURE 2.215</b>	<b>REVISION DE L'AMENAGEMENT LOCAL, VELLERAT</b>
<b>Description de la mesure</b>	La révision du Plan local d'aménagement de Vellerat vise à mettre à jour un document de planification approuvé en 1989 en y intégrant notamment un arrêt de transports publics.
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA2 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	2016
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.05mio /
<b>Décision de la Confédération</b>	Mesure d'urbanisation non cofinançable par le fonds d'infrastructure
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	Le rapport d'opportunité a été finalisé en 2015 par le bureau Rolf Eschmann SA, posant les bases pour démarrer la révision.
<b>Efficacité</b>	<p><u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u></p> <p>La mesure vise à urbaniser dans les secteurs proches d'un futur arrêt TP.</p> <p><u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u></p> <p>La mesure se concentre autour d'un futur arrêt TP.</p> <p><u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u></p> <p>L'organisation des différents réseaux de mobilité doit assurer la sécurité des différents usagers.</p> <p><u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u></p> <p>En urbanisant autour d'un arrêt TP, on incite à un usage plus fréquent des TP au lieu des transports individuels motorisés.</p>

<b>MESURE 2.216</b>	<b>REVISION DE L'AMENAGEMENT LOCAL, VAL TERBI</b>
<b>Description de la mesure</b>	Cette mesure vise à harmoniser les planifications des communes de Vicques, Montsevelier et Vermes qui ont fusionné pour devenir la commune de Val Terbi depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2013.
<b>Priorisation selon PA1 et PA2</b>	PA2 - A
<b>Horizon de planification prévu dans le PA2</b>	2017
<b>Coûts selon le devis du PA / Décompte final</b>	0.15mio /
<b>Décision de la Confédération</b>	Mesure d'urbanisation non cofinançable par le fonds d'infrastructure
<b>Bilan de la mise en œuvre</b>	Le rapport d'opportunité a été élaboré en 2015. La révision du PAL a été lancée en 2016.
<b>Efficacité</b>	<p><u>CE1 : Amélioration de la qualité du système de transports</u></p> <p>Les mesures visent à améliorer l'accès aux arrêts des TP et à urbaniser dans les secteurs proches des arrêts.</p> <p><u>CE2 : Développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti</u></p> <p>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.</p> <p><u>CE3 : accroissement de la sécurité du trafic</u></p> <p>Les mesures visent à améliorer l'accès aux TP en sécurisant la mobilité douce.</p> <p><u>CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources</u></p> <p>En urbanisant autour des arrêts TP, on incite à un usage plus fréquent des TP en lieu et places des transports individuels motorisés.</p>



## VÉLO ET MARCHÉ

- ..... Itinéraire modes doux
- Franchissement (passage inférieur/passerelle)
- Requalification des espaces publics
- 🚲 Velostation

## TRANSPORTS PUBLICS

- ▬ Aménagement voie ferrée
- Aménagement gare routière
- + Nouvelle ligne / nouveaux arrêts de bus

## TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISES

- Giratoire
- Route

## URBANISATION

- ↻ Planification directrice

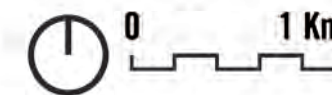
## TYPE DE MESURES

- Mesures réalisées
- Mesures en principe réalisées d'ici 2018

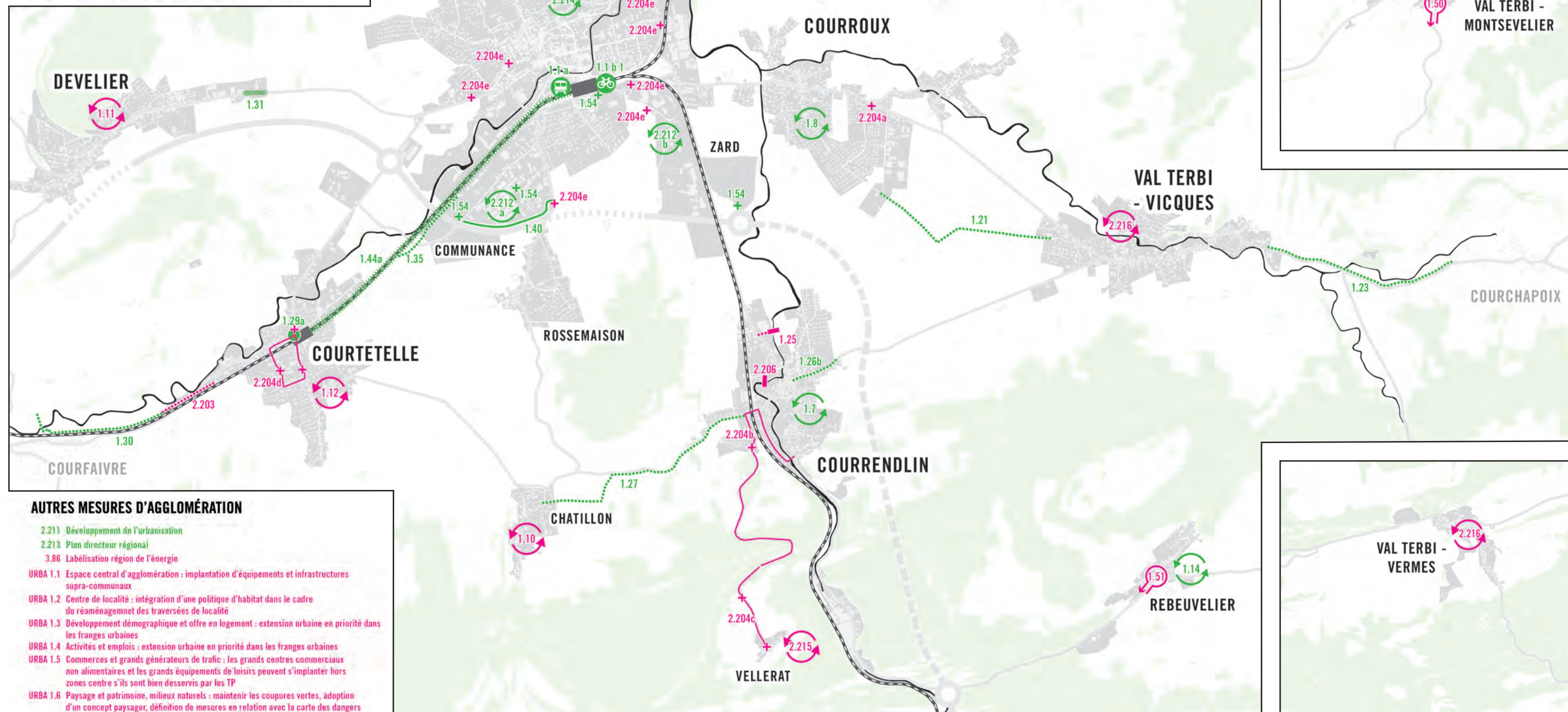
## PROJET D'AGGLOMÉRATION DE DELÉMONT

### CARTE DES MESURES REALISEES

1ER NOVEMBRE 2016

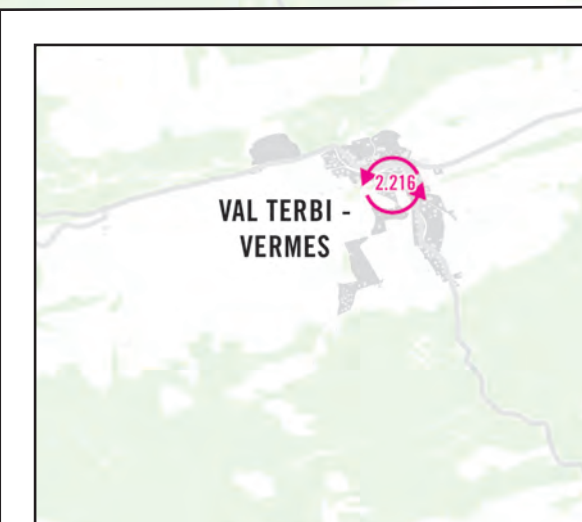
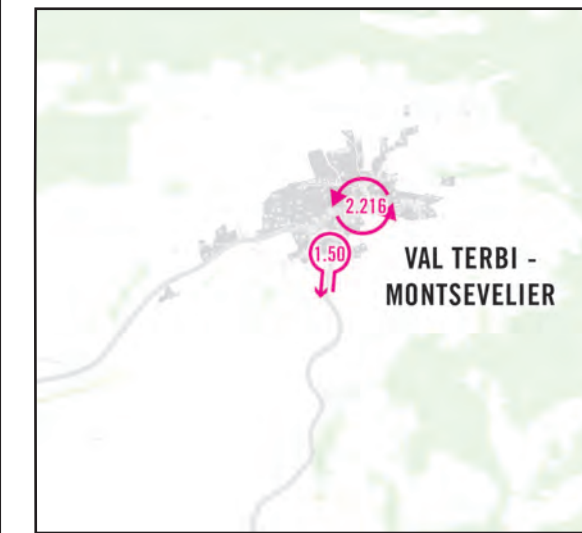


urbaplan



### AUTRES MESURES D'AGGLOMÉRATION

- 2.211 Développement de l'urbanisation
- 2.213 Plan directeur régional
- 3.86 Labélisation région de l'énergie
- URBA 1.1 Espace central d'agglomération : implantation d'équipements et infrastructures supra-communaux
- URBA 1.2 Centre de localité : intégration d'une politique d'habitat dans le cadre du réaménagement des traversées de localité
- URBA 1.3 Développement démographique et offre en logement : extension urbaine en priorité dans les franges urbaines
- URBA 1.4 Activités et emplois : extension urbaine en priorité dans les franges urbaines
- URBA 1.5 Commerces et grands générateurs de trafic : les grands centres commerciaux non alimentaires et les grands équipements de loisirs peuvent s'implanter hors zones centre s'ils sont bien desservis par les TP
- URBA 1.6 Paysage et patrimoine, milieux naturels : maintenir les coupures vertes, adoption d'un concept paysager, définition de mesures en relation avec la carte des dangers







## 7. REPONSES APORTEES AUX FAIBLESSES DU PA2

Les observations de la Confédération sur le PA2 ont été synthétisées dans son rapport d'examen du 26 février 2014. Les observations ont été prises en compte dans le cadre de l'élaboration du PA3. Les tableaux ci-après en font le bilan et montrent les réponses données par l'agglomération.

La colonne de gauche reprend les termes de la Confédération, la colonne de droite (texte sur fond gris) indique comment l'agglomération y a répondu dans le cadre du PA3.

### 7.1 Amélioration de la qualité des systèmes de transports

#### Faiblesses du PA2

Le projet d'agglomération peine à fournir une vision globale forte et des stratégies sectorielles claires en matière de transports.

#### Prise en compte dans le PA3

Une vision territoriale schématique du développement souhaité de l'agglomération a été produite dans le cadre du PA3. Elle développe quatre lignes directrices transversales qui constituent une synthèse des orientations développées dans le PDR et dans la Conception directrice de développement territorial du canton du Jura.

La stratégie transports du projet d'agglomération a été précisée à travers la déclinaison de quatre objectifs traitant des trois principaux modes de transports (transports publics collectifs, transport individuel motorisé et modes doux) et de l'intermodalité. Ces 4 objectifs trouvent leur justification dans les différentes études transports réalisées depuis 2012 aux échelles cantonales, régionales et communales :

- > la Conception directrice cantonale des transports publics,
- > la révision du Plan sectoriel des itinéraires cyclables du canton
- > le volet mobilité du PDR,
- > le Plan directeur des déplacements de la ville de Delémont,
- > le Plan directeur du stationnement de la ville de Delémont,
- > le Plan directeur de la mobilité douce de la ville de Delémont,
- > l'étude « Projet H18 — Etude de trafic pour le tronçon Delémont — Frontière cantonale JU/BL.

De plus, une nouvelle étude du réseau de transports publics est en cours à l'échelle de l'agglomération pour optimiser le dispositif actuel et préparer l'évolution du réseau pour répondre aux objectifs de la Conception directrice cantonale des transports publics. Les mesures 2.204, 2.204a, 2.204b, 2.204c, 2.204d et 2.204e assurent l'intégration des principaux résultats de cette étude dans le PA3.

### Faiblesses du PA2

L'analyse des forces et faiblesses de la situation actuelle en matière de réseau de transports est encore partielle.

Le projet d'agglomération ne propose pas de stratégie convaincante en matière de gestion des flux du trafic individuel motorisé permettant de tirer un meilleur parti des routes de contournement.

Des mesures visant à limiter le trafic individuel motorisé font défaut. Le concept de boucle de circulation n'apporte pas de solution convaincante.

### Prise en compte dans le PA3

Le diagnostic et l'analyse des forces et faiblesses des réseaux de transports de l'agglomération font l'objet de 4 fiches diagnostic qui abordent les différentes thématiques à développer selon les directives fédérales pour l'examen et le cofinancement des projets d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération.

Ce diagnostic repose sur les principales études en matière de transport menées depuis 2012 dans l'agglomération :

- > la Conception directrice cantonale des transports publics,
- > la révision du Plan sectoriel des itinéraires cyclables du canton
- > le volet mobilité du PDR,
- > le Plan directeur des déplacements de la ville de Delémont,
- > le Plan directeur du stationnement de la ville de Delémont,
- > le Plan directeur de la mobilité douce de la ville de Delémont,
- > l'étude « Projet H18 — Etude de trafic pour le tronçon Delémont — Frontière cantonale JU/BL.

En continuité des positions défendues dans le PA1 et le PA2, l'Agglomération de Delémont réaffirme sa volonté de limiter le trafic automobile dans le centre-ville de Delémont, mais pas de l'interdire, car la vitalité des commerces et des équipements dépend également de l'accessibilité automobile. Aussi, dans le cadre du PA3, les mesures de modération du trafic prévues dans le centre de Delémont par les PA1 et PA2 sont confirmées et une nouvelle mesure est proposée :

- > mesures confirmées : 1.3b, 1.4a1, 1.4a2, 1.4a3,
- > nouvelle mesure : 3.05.

Par ailleurs, la Ville de Delémont a développé au cours des 2 dernières années l'établissement de ses différents plans de mobilité (Plan directeur des déplacements et Plan directeur du stationnement finalisés en 2014, Plan directeur de la mobilité douce et Plan directeur des rues du centre-gare finalisés en 2016).

En ce qui concerne la boucle de circulation urbaine, la mesure a été admise par l'ARE suite aux discussions suivant le dépôt du PA2 avec l'agglomération et fait l'objet d'un cofinancement selon l'accord sur les prestations du PA2.



### Faiblesses du PA2

Une gestion plus volontariste du stationnement fait défaut. Le projet d'agglomération ne propose pas de stratégie et de mesures concrètes visant à réglementer le stationnement.

Le projet d'agglomération ne donne pas d'information sur la desserte en transports publics et le niveau d'offre prévus pour la ZARD Innodel.

### Prise en compte dans le PA3

L'analyse de la thématique du stationnement effectuée par le rapport mobilité du PDR montre, d'une part, que les minimas définis par les normes sont respectés dans toutes les communes et d'autre part que les enjeux en matière de stationnement se concentrent dans la ville de Delémont et dans une moindre mesure dans les communes satellites (définition du PA3). L'échelle de l'agglomération n'apparaît donc pas pertinente pour traiter cette thématique. Les démarches communales semblent, à ce titre, plus à même de traiter cette question, à l'image du Plan directeur du stationnement que la ville de Delémont a élaboré en 2014. Cette thématique est également reprise, de manière plus générale, dans le Plan directeur communal de Delémont de 2016.

Le PA3 aborde néanmoins cette thématique à travers :

- > la volonté de définir des principes généraux de stationnement par typologie de quartier pour aider les communes dans la mise en place ou l'adaptation de leur réglementation communale,
- > la mesure 3.82 qui prévoit la mise à disposition de recharge publique pour les véhicules électriques,
- > la mesure 1.4c qui prévoit l'extension du P+R de la gare de Delémont.

La ZARD Innodel dispose actuellement d'un arrêt de bus desservi 2 fois par heure de 5 h 30 à 20 h 30 et une fois par heure entre 20 h 30 et 1 h, dans chaque sens, par l'intermédiaire des lignes 11 Delémont-Moutier et 18 Delémont-Courrendlin-Rebeuvelier.

En lien avec la Conception directrice cantonale des transports publics, l'agglomération prévoit de développer une desserte bus au ¼ d'heure à l'horizon 2019, en heure de pointe et qui passera par la ZARD. En cas de construction de la halte à la ZARD (projetée à long terme dans le Plan directeur communal de Delémont, 2016), une desserte pourrait être envisagée par des trains navettes au départ de Delémont, éventuellement en provenance de Glovelier/Porrentruy ou au-delà. En effet, la desserte de l'arrêt sera difficile avec les trains circulant sur l'axe Bienne-Delémont-Bâle dont les temps de parcours sont dictés par les intégrations dans les nœuds de Bâle et Bienne et dont l'efficacité est primordiale pour la connection de l'agglomération au réseau ferroviaire national.

### Faiblesses du PA2

La complémentarité des réseaux modes doux avec les TP et l'intégration de certains pôles générateurs de déplacement (hôpital, centre sportif) ne sont pas traitées de manière spécifique.

Le phasage des mesures proposées en matière de mobilité douce (peu à l'horizon A) retarde l'ensemble des améliorations proposées.

L'amélioration du transbordement entre les réseaux de transports publics routiers et ferroviaires n'est pas traitée (halte de la Communance).

### Faiblesses du PA2

Le manque de concrétisation de la stratégie de développement de la zone de confluence et son périmètre considéré comme généreux au regard de la taille de l'agglomération affaiblissent la volonté du projet d'agglomération de concentrer les activités et la population dans des secteurs favorables : définition plus précise des limites d'urbanisation et priorisation des développements en fonction de l'évolution planifiée du système de transports.

### Prise en compte dans le PA3

A Delémont, les mesures prévues par le PA3 en matière de mobilité douce vont permettre d'améliorer les rabattements à pied et en vélo vers la gare notamment depuis les secteurs de développement envisagés dans le territoire de confluence où doivent se concentrer les futurs grands équipements d'échelle cantonale et régionale.

Pour les autres communes, les mesures de développement des réseaux modes doux développés dans le PA3 visent notamment à l'amélioration des circulations piétonnes et cycles vers les cœurs de localités où se localisent les arrêts de bus ainsi que les pôles générateurs de trafic (commerces, école, etc.).

Les mesures dédiées aux modes doux se sont précisées depuis 2012 et pour beaucoup ont atteint un stade de maturité suffisant pour permettre leur mise en œuvre au cours des 5 prochaines années. Dans le PA3, 20 mesures sur 29 mesures dédiées à la mobilité douce sont ainsi identifiées en priorité A.

Les accès à la future halte de la Communance seront garantis avec des itinéraires cyclables et piétonniers attractifs, déjà planifiés, depuis les zones de desserte et places de parc existantes et à venir. L'espace situé sous le viaduc de la Communance, au Sud de la future halte, est réservé pour l'aménagement de places de parc, type P+R, afin de favoriser le transbordement. Une convention a été signée dans ce sens entre la Municipalité de Delémont et l'Office fédéral des routes afin de réserver cet espace au stationnement des pendulaires.

## 7.2 Encouragement du développement urbain vers l'intérieur

### Prise en compte dans le PA3

Les réflexions menées sur le territoire de confluence depuis 2012 ont permis de préciser son périmètre et de définir les conditions-cadres de son aménagement :

- > le PDR définit des secteurs stratégiques de développement dans le territoire de confluence.
- > les PDL Communance et Gare Sud viennent définir les orientations d'aménagement et notamment les limites de l'urbanisation et les vocations des espaces,
- > le plan spécial ZARD Innodel encadre le développement de la ZARD. A moyen terme, l'étude de l'opportunité et les modalités d'aménagement d'une extension de la ZARD Innodel est à prévoir.

Le PA3 intègre ces éléments dans sa stratégie urbanisation à travers notamment l'objectif 2.

### Faiblesses du PA2

La gestion de la zone à bâtir existante n'est pas traitée de manière satisfaisante. La stratégie sectorielle urbanisation n'est pas assez concrète : densités minimales non définies, niveaux de qualité de la desserte en transports publics proposés en vue d'orienter le développement de l'urbanisation inférieurs aux normes vss, etc.

### Prise en compte dans le PA3

Un double cadre légal permet d'assurer une gestion de la zone à bâtir adaptée aux caractéristiques du territoire :

- > La planification directrice cantonale, et notamment sa conception directrice, attribue à l'agglomération de Delémont 60% du développement démographique programmés/prévus du canton à l'horizon 2030 soit environ 4500-4700 habitants supplémentaires.
- > La planification directrice régionale répartit ce potentiel d'accueil entre les communes et identifie des secteurs stratégiques de développement à vocation d'habitat bien desservis par les TP.
- > Le Canton procède actuellement à la révision des fiches urbanisation de son Plan directeur cantonal. Dans le projet de fiche U.05, il prévoit pour les zones à bâtir à vocation d'habitat des densités minimales :
  - pour les cœurs de pôle (Delémont), 80 habitants/ha en périmètre de centre et 60 habitants/ha hors périmètre de centre,
  - pour les communes satellite de l'agglomération, 60 habitants/ha en périmètre de centre et 40 habitants/ha hors périmètre de centre,
  - pour les villages d'agglomération, 24 habitants/ha dans et hors périmètre de centre.

Si le PA3 ne fait pas référence à ces densités minimales, il affiche la volonté de proposer des réponses diversifiées aux attentes résidentielles des habitants (actuels et futurs). Ainsi, le règlement communal en cours de révision de Delémont prévoit de supprimer l'IUS maximal. Des exemples récents de IUS pratiqués dans les documents de planification approuvés récemment illustrent également cette volonté : l'écoquartier secteur Gare Sud à Delémont prévoit un IUS moyen de 0.8 et la zone HAc Les Quérattes à Courrendlin dispose d'un IUS compris entre 0.25 à 0.40 (Règlement communal adopté en 2014).

## 7.3 Augmentation de la sécurité du trafic

### Faiblesses du PA2

Le traitement peu approfondi de la sécurité représente une faiblesse du projet. Le projet d'agglomération ne contient pas de programme spécifique dans le domaine de la sécurité routière. Les liens entre les points noirs identifiés pour la mobilité douce et les mesures proposées ne sont pas cohérents sur l'ensemble du périmètre.

### Prise en compte dans le PA3

Le PA3 présente les données accidentologie qui permettent de mettre en avant les principaux secteurs accidentogènes de l'agglomération : routes d'accès et carrefours importants à Delémont, entrées et traversées de localités (notamment Courrendlin et Courroux).

Le PA3 comporte des mesures qui contribueront à une meilleure sécurité notamment :

- > Aménagement du centre de Delémont en zone 20 (mesure 1.3b, 1.4a1, 1.4a2, 1.4a3)
- > Aménagement des traversées de localités de Courroux (mesure 1.20, Courrendlin (1.26a9) et Soyhière (mesure 1.11))

## 7.4 Réduction des atteintes à l'environnement et de la consommation des ressources

### Faiblesses du PA2

Le projet d'agglomération ne contient pas de mesures permettant de véritablement maîtriser le développement urbain à l'intérieur et en périphérie de l'agglomération.

La dimension paysagère du projet d'agglomération est trop peu développée et concrétisée pour influencer le développement de l'agglomération de façon positive. Le lien entre urbanisation et paysage est peu développé dans le projet d'agglomération.

### Prise en compte dans le PA3

Un double cadre légal permet d'assurer une gestion de la zone à bâtir adaptée aux caractéristiques du territoire :

- > La planification directrice cantonale, et notamment sa conception directrice, attribue à l'agglomération de Delémont 60% du développement démographique programmés/prévus du canton à l'horizon 2030 soit environ 4500-4700 habitants supplémentaires. Le Canton procède également à la révision des fiches urbanisation de son Plan directeur cantonal. Dans le projet de fiche U.05, il prévoit pour les zones à bâtir à vocation d'habitat des densités minimales
- > La planification directrice régionale répartit ce potentiel d'accueil entre les communes et identifie des secteurs stratégiques de développement à vocation d'habitat bien desservis par les TP.

L'agglomération dispose d'une conception d'évolution du paysage qui constitue sa stratégie Nature et Paysage, qui sera adoptée dans le cadre du PDR (inclue dans le document). Ces éléments ont été pris en compte dans le PA3 à travers la stratégie Urbanisation et Paysage et notamment ses objectifs UP4 « Préserver et valoriser la campagne d'agglomération » et UP5 « Préserver et valoriser les grandes composantes paysagères et écologiques du territoire ».

Le PA3 développe également une nouvelle mesure, 3.85 « campagne d'agglomération », qui vise à la réalisation d'une planification agricole et/ou d'une planification évolutive (plan directeur mis à jour régulièrement) dans le secteur identifié comme « campagne d'agglomération ». Cette étude permettra d'anticiper les mutations de cet espace qui doit rester agricole malgré les fortes pressions qu'il subit du fait de sa localisation à proximité directe du territoire de confluence et du cœur de pôle de l'agglomération. Un des objectifs est de régler les conflits d'usage existants et ceux que la croissance de la population ne manquera pas de renforcer dans les années à venir. Davantage de précisions sur les objectifs et les contours de ce projet se trouvent dans l'objectif UP4 « Préserver et valoriser la campagne d'agglomération » et dans la fiche 3.85 « campagne d'agglomération ». Les réflexions seront lancées en 2017. Le cahier des charges précisera les objectifs de la planification.

## 8. LE PROGRAMME DE MESURES

Le programme de mesures est composé des éléments suivants :

- > une liste des mesures présentées dans le chapitre avec les préconisations ;
- > une fiche de mesure explicative indiquant les informations données dans les différentes cases ;
- > les fiches spécifiques des mesures du PA3 décrivant et illustrant les mesures, leur opportunité et efficacité, précisant les responsabilités, les étapes de mise en œuvre et la répartition des coûts, ainsi que la priorité et l'horizon de réalisation ;
- > un plan de synthèse représentant les mesures du PA3 ;
- > un tableau de synthèse reprenant l'ensemble des mesures des 3 projets d'agglomération.

Tableau 14: Liste des mesures du PA3

N° et nom de la mesure	PA1		PA2		PA3		N° ARE 6711.
	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon	
1.1b2 Parking vélo et vélostation à Delémont - étape 2	-		-		B	2023-26	002/059
1.2 Passage cyclable sous voies CFF, Delémont	C	2019-22	B	2019-22	C	2027-30	2.001
1.3a Espaces publics Vieille Ville, place Roland-Béguelin	B	2015-18	A	2015-18	-		2.045
1.3b Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, étape 2	B	2015-18	B	2019-22	B	2023-26	2.046
1.4a1 Centre-gare, zone 20 km/h, avenue de la Gare	A	2011-14	-		-		006
1.4a2 Centre-gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Molière-Maltière	B	2015-18	A	2015-18	-		2.003
1.4a3 Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	2.004
1.4b Boucle de circulation urbaine, Delémont	C	2019-22	A	2015-18	-		2.005
1.4c Parkings en périphérie du centre, Delémont	A/B/C	2011-22	A/B	2015-22	A	2019-22	2.006
1.9a Itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est, Delémont	A	2011-14	A	2015-18	-		2.007
1.11 Traversée de Soyhières	A	2011-14	-		-		032
1.12 Itinéraire cyclable sur route cantonale, porte d'entrée	A	2011-14	-		-		010
1.13 Porte d'entrée Sud-Est, route cantonale	A	2011-14	-		-		011
1.14a Itinéraire cyclable gare Sud – ZARD, Delémont	C	2019-22	B	2019-22	A	2019-22	2.008/044
1.16a Itinéraire cyclable Courroux – ZARD	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	2.011/044
1.20 Traversée de Courroux	A	2011-14	-		-		033
1.22 Traversée de Vicques	A	2011-14	-		-		034
1.26a Traversée Nord – Sud de Courrendlin	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	035
1.28 Traversée de la localité, Châtillon	B	2015-18	A	2015-18	-		2.016
1.34 Route A16 – Communance, Courtételle	C	2019-22	C	2023-26	B	2023-26	2.017
1.36a Vies-Ste-Catherine, itinéraire vélos et piétons	A	2011-14	-		-		029
1.36b Route d'accès aux Prés-Roses depuis Courtételle	A	2011-14	-		-		030
1.39 Itinéraire cyclable Delémont - Communance	B	2015-18	A	2015-18	-		2.018/043
1.41 Halte ferroviaire à la Communance	B	2015-18	A	2015-18	-		2.019
1.43 Halte ferroviaire à Soyhières	A	2011-14	B	2019-22	A	2019-22	2.020
1.44b Aménagement de la voie Glovelier-Bassecourt	B/C	2015-22	-		A	2019-22	051
1.47 Traversée de la localité, Rossemaison	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	040
1.48 Itinéraire cyclable Courtételle-Châtillon par route communale	A	2011-14	-		-		028
1.52 Raccordement direct ZARD route cantonale	A	2011-14	-		-		062
1.53 Réaménagement et équipement des arrêts de bus	A	2011-14	-		-		057
1.55 Gestion de la circulation sur giratoires	A	2011-14	-		-		012
2.14c Itinéraire cyclable entre routes de Delémont et Courroux	-		B	2019-22	A	2019-22	2.010/044
2.201a Parkings à vélo, Delémont	-		A	2015-18	-		2.041/043
2.201b Parkings à vélo, Delémont, étape 2	-		B	2019-22	B	2023-26	2.042/044
2.202 Itinéraire cyclable Châtillon – Rossemaison	-		B	2019-22	A	2019-22	2.024/044
2.205a Traversée de la localité, Develier, étape 1	-		C	2023-26	A	2019-22	2.027
2.205b Traversée de la localité, Develier, étape 2	-		B	2019-22	B	2023-26	2.027
3.01 Remplacement de la passerelle sur les voies ferrées, Delémont	-		-		A	2019-22	
3.02 Nouvelle liaison routière et de mobilité douce à l'est de Delémont	-		-		A	2019-22	
3.03 Réaménagement du passage inférieur de la gare, Delémont	-		-		A	2019-22	
3.04 Liaison de mobilité douce est Auguste-Quiquerez – Colliard	-		-		C	2027-30	
3.05 Liaison de mobilité douce Gros-Seuc – Morépoint et gare	-		-		A	2019-22	
3.07 Liaison de mobilité douce à la Communance	-		-		C	2027-30	
3.08 Liaison entre le centre-ville et la Vieille Ville	-		-		C	2027-30	
3.09 Rebroussement de bus à la Ballastière	-		-		A	2019-22	
3.10 Système de gestion intelligente du stationnement, Delémont	-		-		A	2019-22	
3.11 Rebroussement pour les bus à la Communance	-		-		A	2019-22	
3.21 Liaison de mobilité douce au nord-est de Courrendlin	-		-		A	2019-22	
3.42 Liaison des pistes cyclables au nord de Châtillon	-		-		A	2019-22	
3.80 Stationnement vélos aux interfaces de transports publics	-		-		A/B/C	2019-30	
3.82 Infrastructures de recharge publique pour les véhicules électriques	-		-		A	2019-22	
3.83 Système de vélos en libre-service	-		-		A/B	2019-26	
<b>Mesures Urbanisme</b>							
3.84 Réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens	-		-		A	2019-22	
3.85 Campagne d'agglomération	-		-		A	2019-22	
3.86 Labellisation Cité de l'énergie de l'agglomération	-		-		A	2019-22	
3.87 Secteurs de développement stratégique des zones d'activités	-		-		A	2019-22	

## Numéro de la mesure

Numéro de la Confédération - Ceux du PA3 ne sont pas encore connus, c'est pourquoi des XXX sont indiqués

## Nom de la mesure

Ligne(s) directrice(s) du PA3 correspondante(s)  
Stratégie correspondante – objectif correspondant dans le PA3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Maître d'ouvrage	Priorité	A1 = priorité A du PA1 = horizon 2011-14 A2 = priorité A du PA2 = horizon 2015-18 A3 = priorité A du PA3 = horizon 2019-22 B3 = priorité B du PA3 = horizon 2023-26 C3 = priorité C du PA3 = dès 2027
Instance(s) de décision	Autres instances qui prennent des décisions sur la mesure	Calendrier de mise en œuvre	Date de mise en service Date de début des travaux
Instance(s) concernées	Autres instances à consulter	Estimation des coûts globaux	Coûts imputables comme coûts d'investissement dans l'infrastructure, estimation minimale à +/-30%
Mesure(s) connexe(s)	Mesures liées, interaction, réflexion globale nécessaire	Répartition des coûts	Répartition entre le maître d'ouvrage et les autres instances, notamment les subventions de la Confédération si elles sont connues
Besoins de coordination	Planifications spécifiques liées à la mesure	Degré de maturité	1 = incluse dans la stratégie, répercussions financières sommairement estimées et effets généraux évalués. 2 = étude de faisabilité, comparaisons de variantes faites et mesures liées se trouvant au même stade ou étant plus avancées.

## Représentation cartographique

Zoom de la carte de synthèse des mesures, avec une flèche indiquant la mesure concernée.

Légende :





### PRIORISATION DES MESURES PA3

- Priorité A du PA1
- Priorité A du PA2
- Priorité A
- 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
-  Rebroussement

### TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

-  Autoroute / Route
- Parking

### URBANISATION

-  Planification directrice

Description de la mesure		
<b>Constat / situation initiale</b> -		
<b>But de la mesure et opportunités</b> -		
<b>Bilan de la mise en œuvre</b> Explique l'avancée actuelle de la mesure notamment en termes d'études.		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Justification de la mesure selon les 4 critères d'efficacité (CE) ci-contre.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	idem	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	idem	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	idem	
Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne, Partielle ou Nulle – appréciation par l'Agglomération et le Canton	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Pour les mesures apparaissant dans le Plan directeur approuvé (état au 30.09.16) : pas d'état de coordination, information préalable, coordination en cours ou coordination réglée Cohérence assurée avec les projets de fiches du PDC en cours de révision Fiches : 1.03.1 – Projet d'agglomération de Delémont (août 2016) 1.11 – Réhabilitation de l'habitat ancien (juin 2011) 1.12 – Espaces publics (juin 2011) 2.02 – Liaisons internes par les transports publics (juin 2011) 2.03 – Réseau de transports dans l'agglomération de Delémont (août 2016) 2.06 – Réseau des routes cantonales (mars 2012) 2.07 – Itinéraires cyclables (juin 2011) 2.08 – Chemins pour piétons (juin 2011) 3.01 – Espace rural (juin 2011) 3.02 – Evolution du paysage jurassien (juin 2011) 5.05 – Energie (novembre 2004)	
<b>Commentaire sur les fiches du PDC relatives au projet d'agglomération :</b> En date du 9 août 2016, le Conseil fédéral a approuvé les versions actualisées des fiches 1.03.1 « Projet d'agglomération de Delémont » et 2.03 « réseau de transports dans l'agglomération de Delémont ».		



## 1.1b2

ARE : 6711.002/059

## Parking vélo et vélostation à Delémont – étape 2

LD1 et 2, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	B3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, Syndicat d'agglomération, RCJU, ARE, CFF	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : dès 2024 Début des travaux : dès 2023
Instance(s) concernées	SDT (SAM et SMT), CFF	Estimation des coûts globaux	0.9 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.1a, 1.2, 1.14a, 1.39, 1.201, 3.01, 3.02, 3.03	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Agglomération, CFF, Confédération
Besoins de coordination	PDCom Delémont, PD MD Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique

#### PRIORISATION DES MESURES PA3

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



Description de la mesure		
<b>Constat / situation initiale</b> <p>Les parkings à vélos existants ne garantissaient pas une offre suffisante, tant du point de vue quantitatif que qualitatif (sécurité, confort, etc.). Ils ont alors été complétés par la mise en place d'une vélostation de 110 places (étape 1), soit une structure sécurisée avec services annexes tels que réparation, entretien, services à domicile à vélo, etc.</p> <p>La réalisation de la vélostation à la gare de Delémont s'inscrit dans le cadre d'une vision globale du pôle de développement de la Place de la Gare ; il s'agit de la première étape de cette mesure.</p>		
<b>But de la mesure et opportunités</b> <p>La vélostation de 2014 fonctionne de manière tout à fait satisfaisante. En 2015, l'utilisation a été la suivante : 35 abonnements annuels, 92 mensuels et 174 entrées journalières.</p> <p>Actuellement et à court terme, la vélostation existante sera suffisante pour satisfaire la demande. Une extension est prévue dès 2023 et le projet dépendra de l'évolution des besoins dus aux changements des comportements (report modal) et à l'augmentation démographique et économique (emplois et services) de l'agglomération de Delémont.</p> <p>La mesure sera coordonnée avec les mesures 2.201 et 3.80 qui concernent également le stationnement des cycles, la première dans l'ensemble de la ville de Delémont et la seconde dans l'ensemble de l'agglomération (en lien avec les arrêts de transports publics).</p>		
<b>Bilan de la mise en œuvre</b> <p>La première étape a été réalisée en 2013 et 2014, avec une inauguration le 27 janvier 2014 (mesure 1.1b1). La seconde étape de la vélostation est prévue dès 2023.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'intermodalité train, bus, vélo. Renforcement de l'accessibilité à la gare CFF et à la gare routière pour les cycles; encouragement à l'usage des transports publics.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité du site au positionnement stratégique.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration notable de la sécurité et du confort pour les vélos.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue du vélo et des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		UETP UETP UETP UETP UETP UETP -  Dès 2023
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03 et 2.07

## 1.2

ARE PA2 : 6711.2.001

### Passage cyclable sous voies CFF, Delémont

LD1 et 2, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	C1, B2, C3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE, CFF	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : dès 2029 Début des travaux : dès 2027
Instance(s) concernées	SDT (SAM et SMT), CFF	Estimation des coûts globaux	6.5 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.1b, 1.14a, 1.39, 3.01, 3.02, 3.03	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Agglomération, CFF, Confédération
Besoins de coordination	PDL « Gare Sud », PDCom Delémont, PD MD Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique

#### PRIORISATION DES MESURES PA3

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



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>La traversée actuelle des voies CFF (passage inférieur très étroit et peu confortable) est difficile, pour les cyclistes en particulier. Il n'existe actuellement pas de rampe répondant aux exigences minimales en la matière, ce qui pose d'importants problèmes de sécurité (conflits cyclistes-piétons aux heures de pointe).</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>Le but de cette mesure est d'améliorer le franchissement par les cycles des voies CFF. Il s'agit de l'aménagement d'un nouveau passage cyclable sous voies à l'est de la gare de Delémont avec notamment l'aménagement de rampes d'accès.</p> <p>La mesure améliore les liaisons cyclables et piétonnes entre le nord (Vieille Ville, quartier centre-gare) et le sud (commerces, centre de sports et loisirs, halle des expositions) de la ville ainsi qu'entre la ville-centre et d'autres communes au sud de l'agglomération (coordination avec les mesures 1.14a, 1.39 et 3.02), ainsi que l'accès aux pôles de développement économique majeurs (Communance, Gare Sud et ZARD). Cette mesure permettra ainsi d'augmenter l'accessibilité au "Territoire de confluence" de l'agglomération, zone de développement stratégique de l'ensemble de la région.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>La réalisation du Campus tertiaire StrateJ (inauguré durant l'été 2016) directement à côté des voies ferrées et de la gare a permis de réserver les espaces nécessaires pour permettre la concrétisation du passage.</p> <p>Face à la complexité de la réalisation et à l'importance des coûts liés à cette mesure, la volonté est, dans un premier temps, d'adapter la passerelle existante en la rendant accessible aux vélos et en la déplaçant. Ce réaménagement de la passerelle fait l'objet d'une nouvelle mesure du PA3 : la mesure 3.01.</p> <p>Le passage sous voies prévu dans la présente mesure sera situé plus à l'est par rapport à l'emplacement initialement imaginé, conformément à la planification du Plan directeur localisé « Gare Sud » de 2016. Ce nouvel emplacement a été défini en tenant compte des projets de nouvel Hôpital cantonal, de centre de congrès, d'écoquartier et de définition en tant que « secteur de développement stratégique » selon le Plan directeur cantonal en révision. Ce développement étant prévu sur le long terme, il n'est pas justifié de construire un passage sous voies dans de brefs délais, mais plutôt d'attendre que le secteur au sud des voies commence à se développer de manière notable. C'est pourquoi l'horizon 2027-29 a été retenu à ce stade.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'intermodalité train, bus, vélo. Renforcement de l'accessibilité à la gare CFF et à la gare routière pour les cycles; encouragement à l'usage des transports publics.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité du site au positionnement stratégique.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration notable de la sécurité et du confort pour les vélos.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue du vélo et des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		UETP UETP UETP UETP UETP UETP - Dès 2027
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03, 2.07 et 2.08

## 1.3a

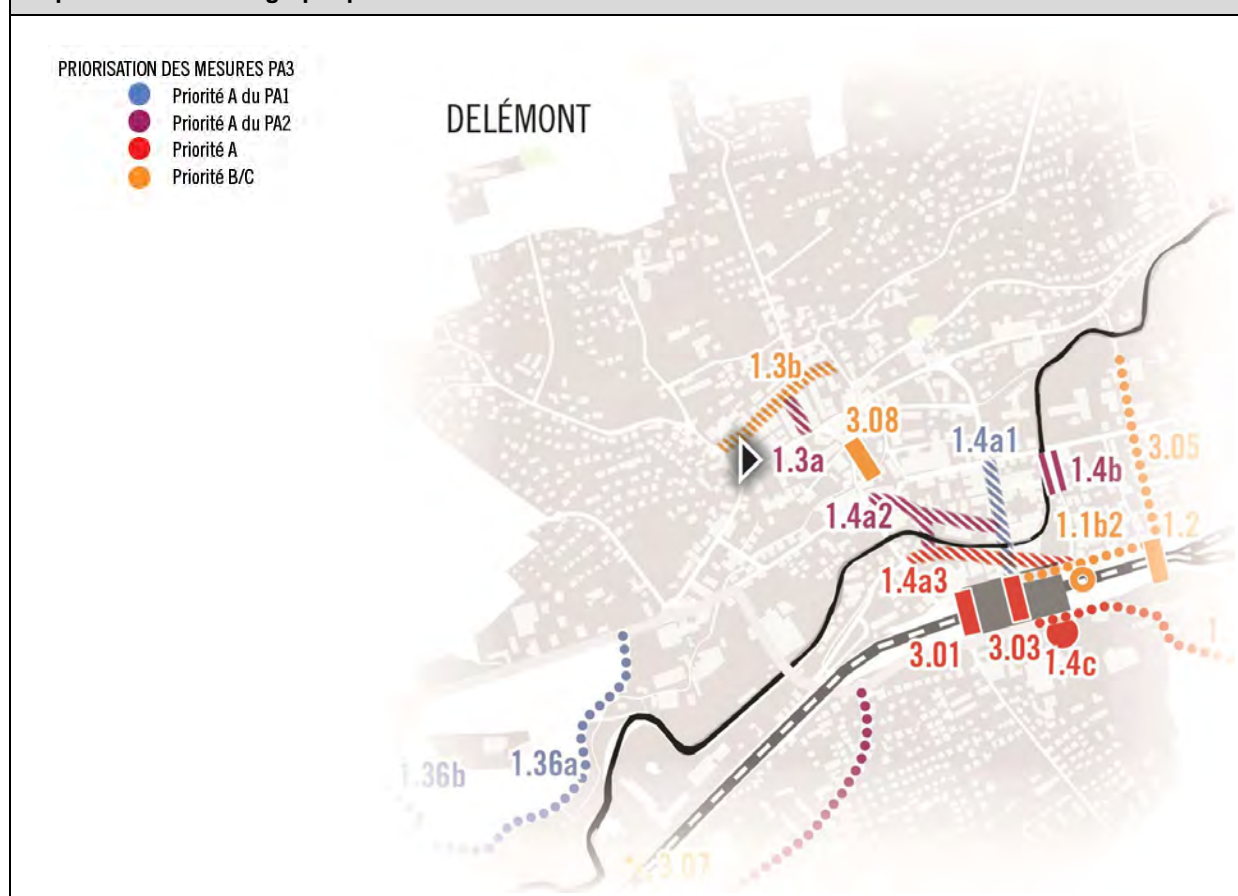
ARE PA2 : 6711.2.045

## Espaces publics Vieille Ville, Place Roland-Béguelin

LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	B1, A2
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : dès 2020 Début des travaux : dès 2019
Instance(s) concernées	SDT (SAM)	Estimation des coûts globaux	1.18 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.3b, 3.08	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Subvention max. CH: 0.41 mio (35%)
Besoins de coordination	PDCOM de Delémont	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique



Description de la mesure			
<b>Constat / situation initiale</b> Le centre-ville de Delémont (centre-gare et Vieille Ville) est encore largement voué au trafic individuel motorisé. Le Plan directeur des circulations vise à mettre en place les mesures utiles et nécessaires afin, d'une part, d'améliorer l'accessibilité au centre depuis l'extérieur (agglomération mais aussi via les réseaux piétonniers et cyclables) pour toutes les formes de mobilité douce et, d'autre part, de favoriser les déplacements lents à l'intérieur des zones centres.			
<b>But de la mesure et opportunités</b> La mesure 1.3a a pour but de poursuivre le réaménagement et la réhabilitation des espaces publics de la Vieille Ville, suite à une première étape réalisée au début des années 2000 qui concernait la rue du 23-Juin et ses rues perpendiculaires. Dans le cas présent, il s'agit du réaménagement de la place Roland-Béguelin en espace public davantage convivial.			
<b>Bilan de la mise en œuvre</b> Un concours sera mis en place pour assurer un réaménagement de la place Roland-Béguelin de qualité. Les études à ce sujet seront certainement lancées en 2018. La réalisation suivra avec des travaux dès 2019. La mesure 1.3b « espaces publics en Vieille Ville, étape 2 » prévoit principalement le réaménagement de la rue de l'Hôpital et bouclera ainsi les aménagements des espaces publics de l'ensemble de la Vieille Ville dès 2023.			
Utilité			
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports		Amélioration de l'accessibilité à la Vieille Ville pour toutes les formes de mobilité douce, y compris les transports publics (réseau de bus).	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti		Réduction de la perméabilité du centre-ville par le transport individuel motorisé et augmentation de l'attractivité du centre-ville pour la mobilité douce. Aménagement des espaces publics pour créer une place de la Vieille Ville davantage conviviale et agréable pour les usagers.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic		Amélioration de la sécurité et du confort de toutes les formes de mobilité douce (piétons et cyclistes en particulier).	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources		Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		UETP UETP UETP UETP UETP et RCJU UETP -	Dès 2019
Coordination avec le Plan directeur cantonal			
Pertinence par rapport au plan directeur Bonne		Etat de l'intégration dans le plan directeur Coordination réglée - Fiche 1.12	



## 1.3b

ARE PA2 : 6711.2.046

## Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, étape 2

LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	B1, B2, B3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : dès 2024 Début des travaux : dès 2023
Instance(s) concernées	SDT (SAM)	Estimation des coûts globaux	2.12 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.3a, 3.08	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Confédération
Besoins de coordination	PDCoM et PD des déplacements Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique

#### PRIORISATION DES MESURES PA3

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



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Le centre-ville de Delémont (gare – Vieille Ville) est encore largement voué au trafic individuel motorisé. Le Plan directeur des déplacements de Delémont (2013) établi avec la collaboration du le bureau Transitec vise à mettre en place les mesures utiles et nécessaires afin, d'une part, d'améliorer l'accessibilité au centre depuis l'extérieur (agglomération mais aussi via les réseaux piétonniers et cyclables de Suisse) pour toutes les formes de mobilité douce et, d'autre part, de favoriser les déplacements lents à l'intérieur des zones centres, notamment la Vieille Ville.</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.3b a pour but de poursuivre le réaménagement et la réhabilitation des espaces publics de la Vieille Ville, suite à une première étape réalisée au début des années 2000 et à une seconde étape (Place Roland-Béguelin) prévue en 2017-18. Elle prévoit de réaménager la partie nord de la Vieille Ville (principalement la rue de l'Hôpital) au profit de la mobilité douce et dans le but de valoriser l'espace public (zone de rencontre) notamment en diminuant l'emprise du stationnement, conformément au Plan directeur des déplacements.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Les études et la mise en œuvre de la mesure 1.3b sont prévues dès 2023.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité à la Vieille Ville pour toutes les formes de mobilité douce, y compris les transports publics (réseau de bus).	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	<p>Réduction de la perméabilité du centre-ville par le transport individuel motorisé et augmentation de l'attractivité du centre-ville pour la mobilité douce.</p> <p>Aménagement des espaces publics pour créer une place de la Vieille Ville davantage conviviale et agréable pour les usagers.</p>	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort de toutes les formes de mobilité douce (piétons et cyclistes en particulier).	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Crédit d'étude</li> <li>2. Avant-projet</li> <li>3. Dépôt public</li> <li>4. Traitement des oppositions</li> <li>5. Approbation du projet</li> <li>6. Décision(s) de financement</li> <li>7. Début des travaux</li> </ol>		<p>UETP UETP UETP UETP UETP et RCJU UETP -</p> <p>Dès 2023</p>
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<p><b>Pertinence par rapport au plan directeur</b></p> <p>Bonne</p>		<p><b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b></p> <p>Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.03 et 2.08</p>



## 1.4a1

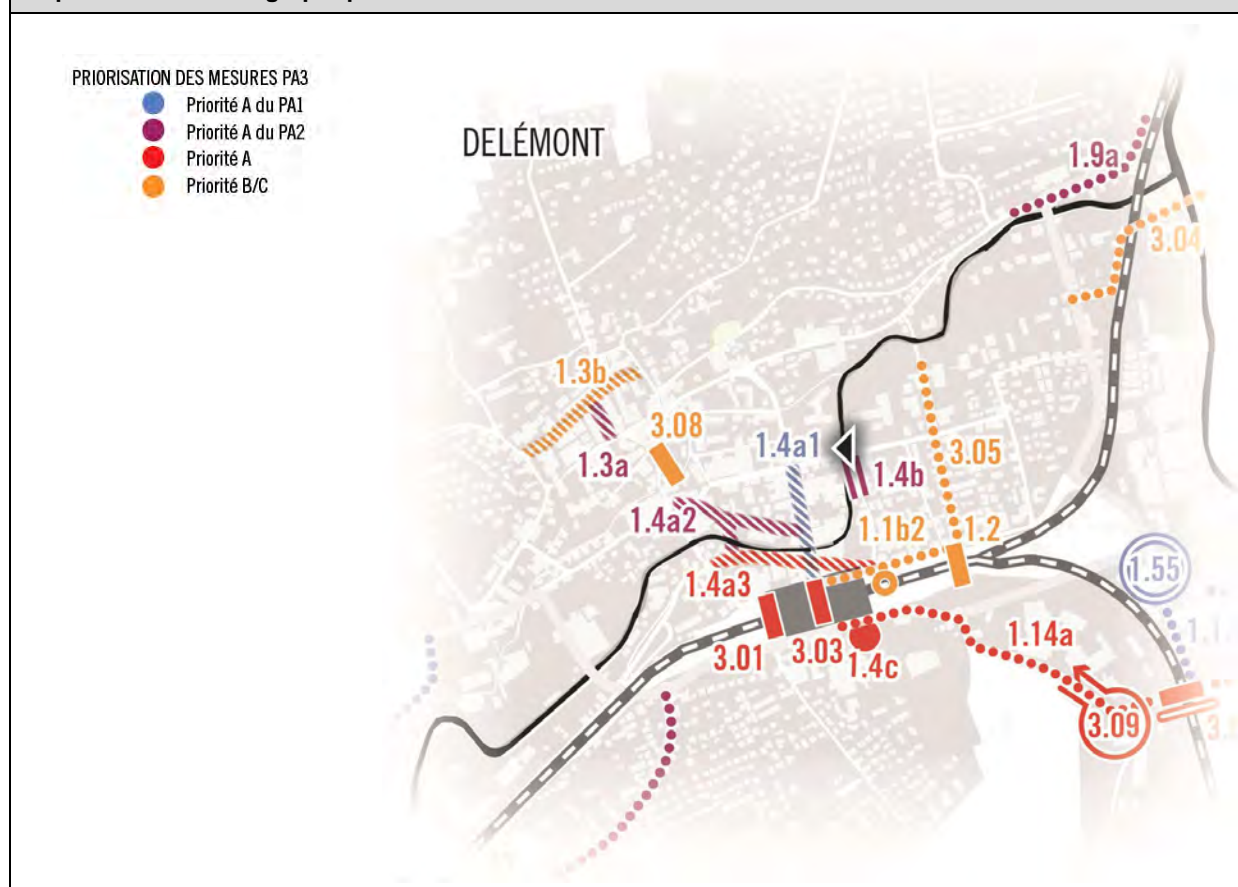
ARE : 6711.006

## Centre-gare, zone 20 km/h, avenue de la Gare

LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	A1
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : 2021 Début des travaux : 2020
Instance(s) concernées	SDT (SAM et SMT)	Estimation des coûts globaux	3.6 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.4a2, 1.4a3, 1.4b, 1.4c	Répartition des coûts	A définir Commune, Canton, Subvention max. CH: 1.20 mio (40%)
Besoins de coordination	PDCom, PD MD, PD des rues du centre-gare, PD des déplacements Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>La mesure 1.4a dans sa globalité prévoit le réaménagement des rues du centre-gare en zone de rencontre, en réaffectant les espaces publics au profit des piétons et des cyclistes en particulier (avenue de la Gare, rue de la Molière, rue de la Maltière, quai de la Sorne, route de Moutier).</p> <p>La mesure se réalisera en 3 étapes distinctes. La mesure 1.4a1 prévoit le réaménagement de l'avenue de la Gare, partie sud. L'avenue de la Gare dans son ensemble supportait déjà en 2011 une charge de trafic journalier moyen de 5'000 véhicules (Plan directeur des déplacements, 2013). A cela s'ajoutent les nombreux piétons et cyclistes transitant dans le secteur, ce qui entraîne souvent des problèmes de sécurité.</p> <p>La réflexion doit s'inscrire dans le cadre des travaux d'aménagement qui ont déjà été réalisés jusqu'à ce jour dans le quartier de la Gare (place de la Gare et rue de l'Avenir en particulier).</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>L'objectif du réaménagement est d'offrir un centre-ville davantage attractif pour les piétons principalement, mais également pour les cyclistes. Les espaces publics seront réaménagés de manière à diminuer l'emprise de l'automobile et le trafic motorisé en général. Les espaces de rencontre seront ainsi plus agréables, conviviaux et sécurisés.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>La planification a dû être décalée afin de réaliser auparavant la mesure 1.4b (boucle de circulation urbaine), indispensable à la gestion du trafic. En effet, le trafic supprimé sur l'avenue de la Gare serait reporté en-dehors du centre-gare par le chemin de Bellevoie, mis en double sens de circulation.</p> <p>Un Plan directeur des rues du centre-gare a été réalisé en 2015-16 pour une gestion optimale des espaces publics de ce secteur. L'avant-projet et le devis pour le réaménagement de l'avenue de la Gare ont été établis récemment. Il est prévu de demander le crédit d'investissement à l'horizon 2018 et d'entreprendre la réalisation dans les mêmes délais.</p> <p>Les mesures 1.4a1 et 1.4a3 seront réalisées simultanément dès 2020. Une fois ces deux réaménagements terminés, la mesure 1.4a2 pourra démarrer. Une coordination entre les 3 est essentielle.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité au centre-ville pour toutes les formes de mobilité douce, y compris les transports publics (réseau de bus).	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des terrains libres et des friches urbaines du centre-ville qui offrent des potentialités de développement très importantes.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort de toutes les formes de mobilité douce (piétons et cyclistes en particulier).	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		Réalisé Réalisé 2018 2018 2019 2019 2020
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
Pertinence par rapport au plan directeur		Etat de l'intégration dans le plan directeur
Bonne		Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.03 et 2.08

## 1.4a2

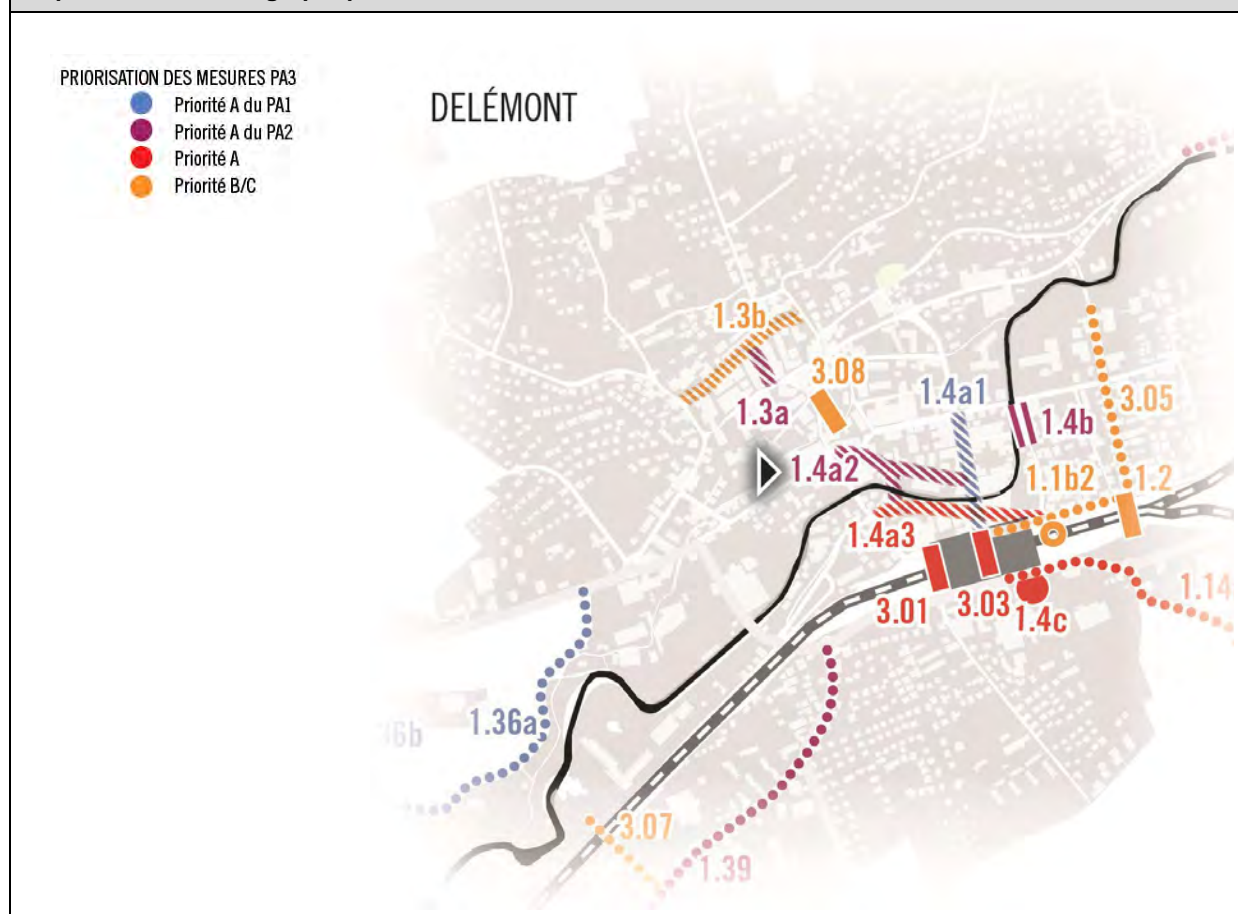
ARE PA2 : 6711.2.003

### Centre-gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Molière-Maltière, Delémont

LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	B1, A2
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : dès 2021 Début des travaux : dès 2021
Instance(s) concernées	SDT (SAM et SMT)	Estimation des coûts globaux	5 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.4a1, 1.4a3, 1.4b, 1.4c, 3.08	Répartition des coûts	A définir Commune, Canton, Subvention max. CH: 1.44 mio (35%)
Besoins de coordination	PDCOM, PD MD, PD des rues du centre-gare, PD des déplacements Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>La mesure 1.4a dans sa globalité prévoit le réaménagement des rues du centre-gare en zone de rencontre, en réaffectant les espaces publics au profit des piétons et des cyclistes en particulier.</p> <p>La mesure se réalisera en 3 étapes distinctes. La mesure 1.4a2 prévoit le réaménagement des rues de la Molière et de la Maltière, au nord-ouest du secteur centre-gare.</p> <p>Grâce à la mesure 1.4b, la circulation routière évite le cœur du centre-ville, où les rues seront refaites en faveur de la mobilité douce et des espaces de rencontre. La mesure 1.4c est également nécessaire pour que le concept global fonctionne; des parkings en silo ou souterrains sont implantés en périphérie du cœur de centre-ville afin que les automobilistes se parquent à l'extérieur puis se rendent dans les commerces, bureaux, etc. à pied.</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>L'objectif du réaménagement est d'offrir un centre-ville davantage attractif pour les piétons principalement, mais également pour les cyclistes. Les espaces publics seront réaménagés de manière à diminuer l'emprise du trafic motorisé en général. Les espaces de rencontre seront plus agréables, conviviaux et sécurisés.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Le Plan directeur des rues du centre-gare a été réalisé en 2015-16 et a permis de définir le concept d'aménagement de la mesure 1.4a2.</p> <p>Les mesures 1.4a1 et 1.4a3 seront réalisées simultanément dès 2020. Une fois ces deux réaménagements terminés, la mesure 1.4a2 pourra démarrer. Une coordination entre les 3 est essentielle.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité au centre-ville pour toutes les formes de mobilité douce, y compris les transports publics (réseau de bus).	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des terrains libres et des friches urbaines du centre-ville qui offrent des potentialités de développement très importantes.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort de toutes les formes de mobilité douce (piétons et cyclistes en particulier).	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		UETP UETP UETP UETP UETP et RCJU UETP - Dès 2021
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.03 et 2.08

**« Modification de mesure » possible sur le nord de l'avenue de la Gare et la route de Bâle**

Suite à la séance du 8 décembre 2015 entre l'agglomération et l'Office fédéral du développement territorial et au courrier de l'agglomération du 2 février 2016, la mesure 1.4a2 pourrait être modifiée pour traiter du réaménagement du nord de l'avenue de la Gare et la route de Bâle (partie ouest) au lieu des rues Molière-Maltière. La modification sera demandée si le projet de centre commercial, théâtre et logements « Le Ticle-CREA » se réalise. La Fondation du Théâtre du Jura cherche actuellement le financement pour le projet. Les aménagements extérieurs seront alors à améliorer, sur la base d'une étude d'avant-projet réalisées en 2016 sous mandat de la Ville. En cas de modification de la mesure, le degré de maturité serait alors de 2.

## 1.4a3

ARE PA2 : 6711.2.004

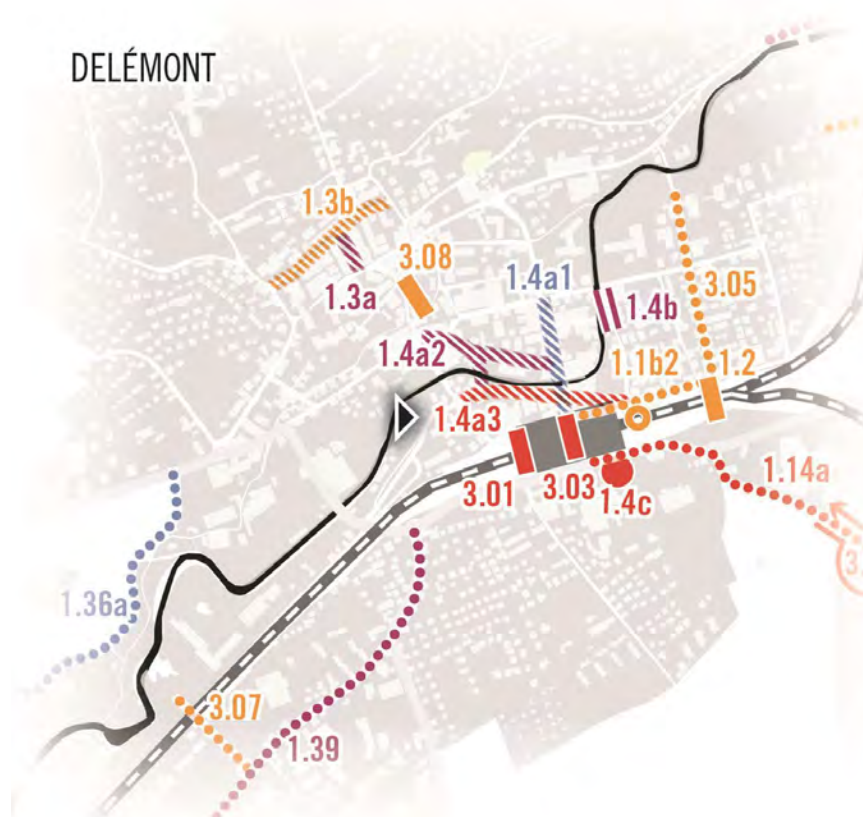
**Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier  
LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3**

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	B1, B2, A3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : 2021 Début des travaux : 2020
Instance(s) concernées	SDT (SAM et SMT)	Estimation des coûts globaux	5 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.4a1, 1.4a2, 1.4b, 1.4c	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PDCOM, PD MD, PD des rues du centre-gare, PD des déplacements Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique

#### PRIORISATION DES MESURES PA3

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



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>La mesure 1.4a dans sa globalité prévoit le réaménagement des rues du centre-gare en zone de rencontre, en réaffectant les espaces publics au profit des piétons et des cyclistes en particulier (avenue de la Gare, rue de la Molière, rue de la Maltière, quai de la Sorne, route de Moutier, etc.).</p> <p>La mesure se réalisera en 3 étapes distinctes. La mesure 1.4a3 prévoit le réaménagement du quai de la Sorne et de l'extrémité ouest de la route de Moutier. La route de Moutier subissait en 2011 déjà d'un charge de trafic journalier moyen de 10'350 véhicules (Plan directeur des déplacements, 2013).</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>L'objectif du réaménagement est d'offrir un centre-ville davantage attractif pour les piétons principalement, mais également pour les cyclistes. Les espaces publics seront réaménagés de manière à diminuer l'emprise de l'automobile et le trafic motorisé en général. Les espaces de rencontre seront ainsi plus agréables, conviviaux et sécurisés.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Le Plan directeur des rues du centre-gare a été réalisé : il a permis de définir le concept d'aménagement de la mesure 1.4a3. Les études d'avant-projet sont prévues en 2019 et la réalisation dès 2020 selon la planification financière communale. Les travaux seront étroitement liés aux réaménagements du projet « Delémont, Marée Basse » qui traite de la Sorne et de la gestion des crues notamment.</p> <p>Les mesures 1.4a1 et 1.4a3 seront réalisées simultanément dès 2020. Une fois ces deux réaménagements terminés, la mesure 1.4a2 pourra démarrer. Une coordination entre les 3 est essentielle.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité au centre-ville pour toutes les formes de mobilité douce, y compris les transports publics (réseau de bus).	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des terrains libres et des friches urbaines du centre-ville qui offrent des potentialités de développement très importantes.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort de toutes les formes de mobilité douce (piétons et cyclistes en particulier).	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		UETP UETP UETP UETP UETP et RCJU UETP - 2018 2019 2019 2019 2019 2020 2020
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.03 et 2.08



## 1.4b

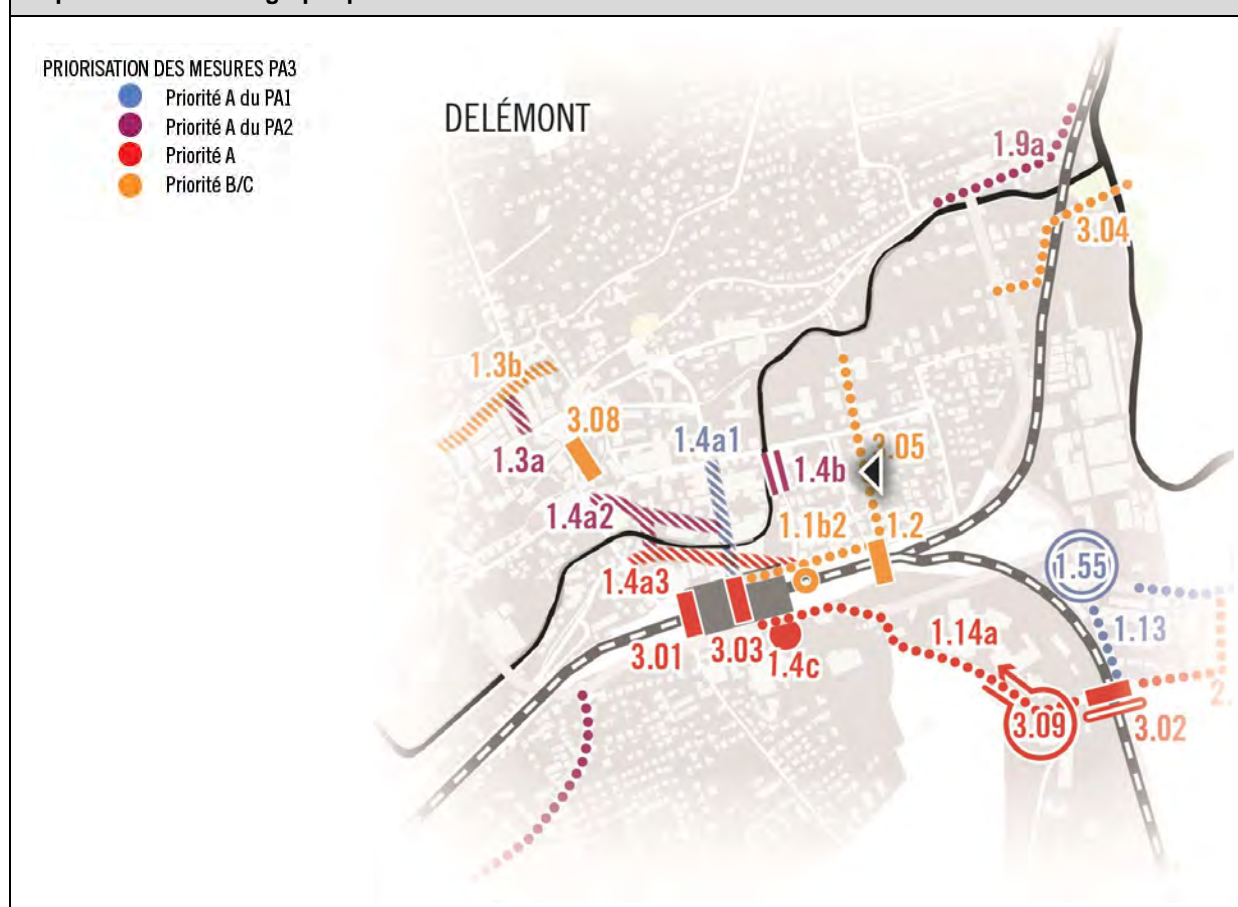
ARE PA2 : 6711.2.005

## Boucle de circulation urbaine, Delémont

LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	B1 (repoussée en C1), A2
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : 2019 Début des travaux : 2018
Instance(s) concernées	SDT (SAM et SMT), SIN	Estimation des coûts globaux	3 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.4a1, 1.4a2, 1.4a3, 1.4c, 3.10	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Subvention max. CH : 0.86 mio (35%)
Besoins de coordination	PDCom, PD MD, PD des rues du centre-gare, PD des déplacements Delémont	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>Cette mesure prévoit l'étape finale de la réalisation de la boucle de circulation urbaine (partie nord du chemin de Bellevoie en particulier) autour du centre-gare, afin de délester les rues concernées. Cette mesure est fortement liée aux mesures 1.4a1, 1.4a2, 1.4a3 (réaménagement des rues du centre-gare) et 1.4c (parkings périphériques).</p> <p>La boucle de circulation urbaine fera office de route d'accès aux parkings situés autour du centre-gare. L'aménagement du chemin de Bellevoie à double sens est indispensable afin de permettre le croisement des bus des réseaux locaux et régionaux qui sont appelés à se développer dans ce secteur, ainsi que pour atteindre les parkings périphériques et assurer le délestage des rues du centre-gare du trafic motorisé.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Cette stratégie est présentée dans le Plan directeur des déplacements de Delémont de 2014 (page 52 et 53 notamment) et intégrée dans l'étude sur le stationnement élaborée la même année.</p> <p>Une demande de crédit d'étude de CHF 140'000 a été acceptée par le Conseil de Ville de Delémont en avril 2016. L'avant-projet a donc été établi en 2016 et les travaux auront lieu entre 2018 et 2019 selon la planification financière communale. Cette mesure doit être réalisée avant la mesure 1.4a1 pour permettre au trafic motorisé d'éviter l'avenue de la Gare.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité au centre-ville pour toutes les formes de mobilité douce, y compris les transports publics (réseau de bus).	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des terrains libres et des friches urbaines du centre-ville qui offrent des potentialités de développement très importantes.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort de toutes les formes de mobilité douce (piétons et cyclistes en particulier).	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		UETP UETP UETP UETP UETP et RCJU UETP - 2016 2016 2017 2017 2017 2017 2018
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.03 et 2.08



## 1.4c

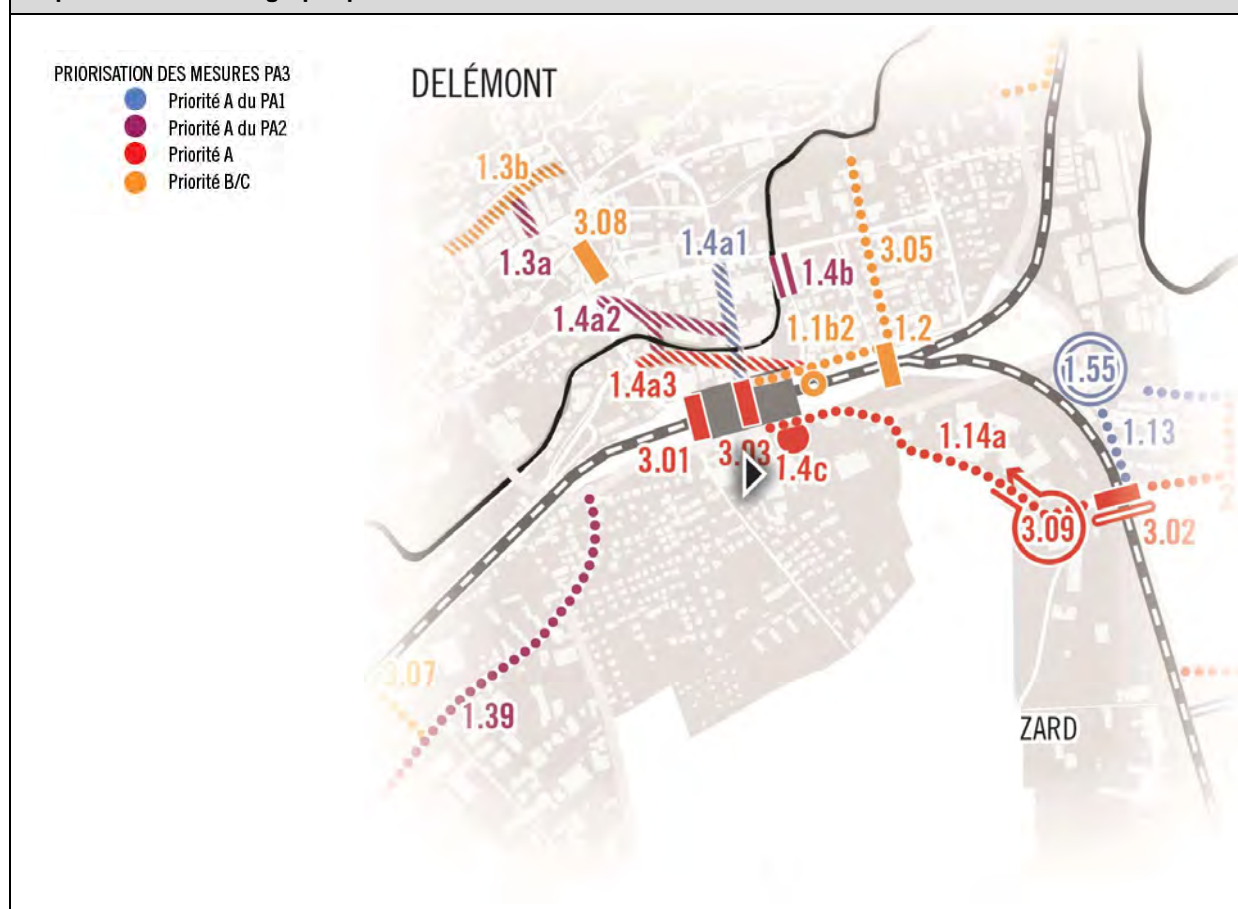
ARE PA2 : 6711.2.006

## Parkings en périphérie du centre, Delémont

LD1, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Commune de Delémont, CFF	Priorité	A1/B1/C1, A2 / B2, A3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, CFF, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : dès 2022 Début des travaux : dès 2021
Instance(s) concernées	SDT (SAM)	Estimation des coûts globaux	8.84 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.4a1, 1.4a2, 1.4a3, 1.4b, 3.03, 3.10	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, CFF, Confédération
Besoins de coordination	PD des déplacements Delémont	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>La mesure 1.4c prévoyait la construction de quatre parkings souterrains ou en ouvrage en périphérie et à proximité directe du centre-ville. Les autres parkings ayant été réalisés, la mesure concerne désormais uniquement l'extension du P+R au sud de la gare de Delémont.</p> <p>L'occupation du P+R actuel a atteint un taux d'occupation d'environ 90% selon les statistiques CFF. Les 120 places disponibles aujourd'hui ne suffisent donc plus puisqu'il y a saturation à certains moments de la journée. Afin d'assurer l'offre en stationnement pour les usagers des transports ferroviaires, il devient nécessaire de développer le P+R.</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.4c vise à délester le centre-ville du trafic automobile en promouvant le stationnement en périphérie. La partie 1.4c4 concerne l'extension du P+R CFF au sud des voies ferrées. Le P+R existe en effet déjà, mais sur un unique niveau (sur l'espace public).</p> <p>L'objectif est de construire un parking en ouvrage sur 4 niveaux, incluant un rez-de-chaussée proposant du commerce et de la restauration. Une variante a été retenue en 2016 qui reprend ces principes et permettra d'accueillir 362 places de stationnement. Une étude préliminaire avec un devis à +/- 30% et des premiers plans ont été établis par un bureau d'ingénieur spécialisé sur une demande des CFF en 2016 toujours. Le devis inclut l'installation d'un système de comptage et d'affichage des places disponibles.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>La Municipalité de Delémont a défini un nouveau concept de stationnement (avec le bureau Transitec) qui montre qu'il n'est pas nécessaire de développer l'offre en stationnement au centre-ville. De plus, le « développement de parkings relais de qualité pour véhicules à moteur à proximité des gares dans les pôles urbains » constitue un mandat de planification dans le projet de fiche M.06 du Plan directeur cantonal en cours de révision.</p> <p>L'extension du P+R au sud des voies CFF est toujours d'actualité et pourra se réaliser à court terme (dès 2021), notamment au vu des besoins. C'est pourquoi il est défini en priorité A du PA3. Cette mesure s'inscrit dans la stratégie de développement et de valorisation des transports publics de l'agglomération et du Canton du Jura.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration du transbordement à la gare principale de l'agglomération, ici avec le trafic individuel motorisé.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Augmentation de l'attractivité du transport ferroviaire avec un accès facilité en automobile, principalement pour les habitants de lieux non desservis par les bus.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Valorisation de l'utilisation des transports ferroviaires et diminution de l'emploi de l'automobile sur les grandes distances (parcours pendulaires).	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Gestion centralisée du stationnement à proximité de la gare de Delémont. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		Dès 2019 2020 2020 2020 2020 2020 Dès 2021
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiche 1.12

## 1.9a

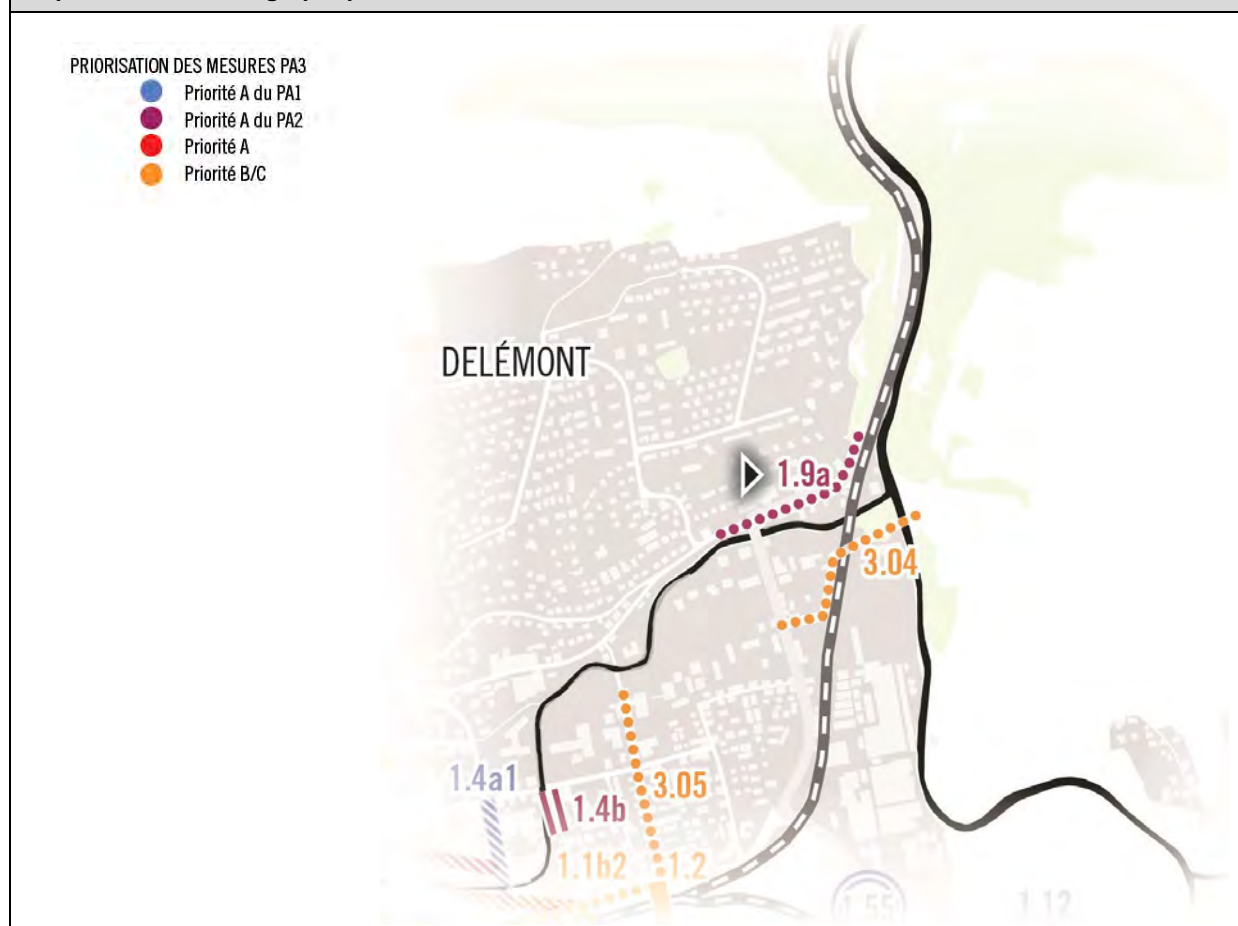
ARE PA2 : 6711.2.007

## Itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est, Delémont

LD1, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN, OFROU	Priorité	A1, A2
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : dès 2021 début des travaux : dès 2021
Instance(s) concernées	SDT (SAM et SMT)	Estimation des coûts globaux	1.3 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.10, 3.04	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton
Besoins de coordination	PSIC, PDCom, PD MD, PD des déplacements Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>L'année 2011 a été marquée par la réalisation d'une première étape de travaux, à savoir la mesure 1.9b du PA1 (passage à niveau gardé, îlot pour passage piétons avec accès sécurisé, élargissement des trottoirs, amélioration de la traversée pour les deux-roues, etc.).</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.9a prévoit la sécurisation du secteur présentant des problèmes de sécurité importants : charges de trafic actuelles de 7'400 véhicules par jour (2015) et augmentation prévisible avec l'ouverture complète de l'A16, le développement de la ZARD et la reconversion éventuelle du secteur Von Roll à l'Est de la ville. Le projet prévoit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement d'une porte d'entrée avec passage piétonnier sécurisé (rétrécissement, îlot central) ;</li> <li>• Elargissement des trottoirs, aménagement de trottoirs mixtes et de bandes cyclables en direction du centre-ville;</li> <li>• Réorganisation des accès à l'Auberge de jeunesse ;</li> <li>• Longueur de l'aménagement de la route cantonale H18 : 300m.</li> </ul> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>La volonté de créer un giratoire au carrefour de la route de Bâle et de la rue Auguste-Quiquerez (devant le commerce Jumbo) doit être intégrée à la réflexion. Il s'agit en effet d'un carrefour où la sécurité n'est pas suffisante actuellement, notamment à cause de l'organisation des priorités et de la charge de trafic le traversant. Cette mesure est en priorité A (court à moyen terme) du Plan directeur de la mobilité douce de Delémont de 2016 (annexe 7.10).</p> <p>Les travaux débiteront dès 2021, avec des études certainement en 2020, voire dès 2019.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable régional (Delémont – Soyhières) et de loisirs ; amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Mise en valeur de l'environnement proche des secteurs urbanisés.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier sur la route cantonale H18.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens (Delémont – Soyhières – Bâle et Delémont – Courroux – Val Terbi). Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		Dès 2019       Dès 2021
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
Pertinence par rapport au plan directeur		Etat de l'intégration dans le plan directeur
Bonne		Coordination réglée - Fiches 2.03 et 2.07

# 1.11

ARE : 6711.032

## Traversée de Soyhières

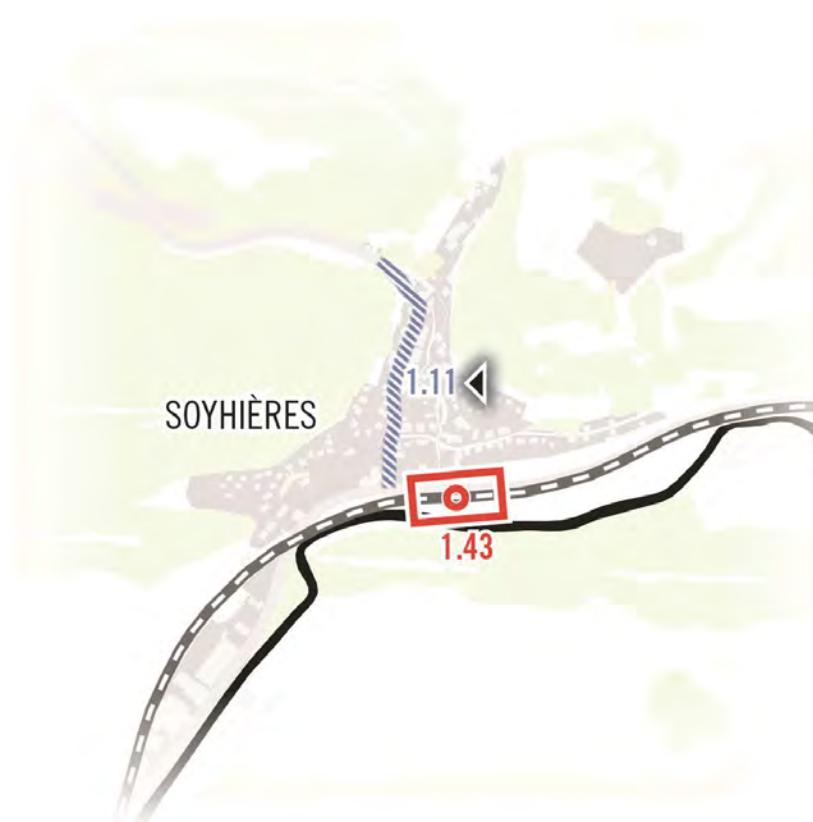
LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	A1
Instance(s) de décision	Commune de Soyhières, Syndicat d'agglomération, RCJU	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2011-26 début des travaux : 2011-26
Instance(s) concernées	Commune de Soyhières, Syndicat d'agglomération, SDT, ENV, OCC	Estimation des coûts globaux	2.7 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.10, 1.43	Répartition des coûts	40% Commune de Soyhières, 60% Canton
Besoins de coordination	PAL Soyhières	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique

#### PRIORISATION DES MESURES PA3

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



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Malgré des charges de trafic encore supportables mais en forte augmentation (3'200 véh/jour en 2010 et 3'650 en 2015 à l'entrée sud du village), la situation de la traversée (route de France) pose des problèmes sérieux de sécurité, notamment pour le chemin de l'école et l'accès à la halte ferroviaire dont la remise en service fait l'objet de la mesure 1.43. Les bâtiments sont situés directement au bord de la route et peu d'espace est à disposition des piétons, ce qui diminue la sécurité sur ce tronçon. Au-delà des problèmes de sécurité, la mesure 1.11 intègre un réaménagement complet de la traversée du village en faveur des mobilités douces.</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure vise l'aménagement de portes d'entrée et le réaménagement de la chaussée et des trottoirs en zone 30, du parking public, de la place de l'école, de l'église et du centre culturel « La Cave », au travers d'actions diverses (éclairage, plantations, abris, vélos, arrêts bus, etc.).</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>La Commune a déjà réalisé en 2011 d'importants travaux d'aménagement dans le secteur de « La Cave » (aménagement du trottoir et pose de potelets) et de l'église (création d'un parking de 20 places de l'autre côté de la route) qui seront intégrés dans le projet global de la mesure 1.11. Un préau a également été créé en annexe du bâtiment communal. Ces travaux ont permis la réfection de 300 mètres de canalisations souterraines. Les aménagements restants concernent les entrées de la traversée, notamment en direction de Movelier qui est très peu sécuritaire actuellement, et le secteur de l'école.</p> <p>Des plans avaient été faits par un bureau d'ingénieur, mais nécessiteront d'être retravaillés. Un mandat a été donné en 2015 à un bureau d'ingénieurs pour actualiser les études relatives à la mesure. Début 2016, l'éclairage public de la traversée du village a été remplacé par des LED.</p> <p>Les travaux sur les tronçons restants seraient ensuite entrepris de manière ponctuelle à court et moyen termes. Il s'agit d'espaces piétons à améliorer, de créer des portails aux entrées de village, de prolonger le trottoir en face de la station-service, de refaire les trottoirs et d'étendre la zone limitée à 30km/h.</p> <p>Les entrées de village seraient à réaménager à court terme pour des raisons de sécurité. La traversée est donc réaménagée progressivement, en fonction des besoins, principalement en termes de sécurité. Le devis de 2.70 mios, toujours d'actualité, comprend les travaux déjà réalisés.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces pour l'accès aux écoles, aux services de proximité et aux transports publics.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Amélioration de l'attractivité des centres des villages (densification et réhabilitation du bâti ancien, mise en valeur de l'espace public.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier et sécurisation des déplacements à pied et en vélo.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation aux déplacements à pied et en vélo à l'intérieur des localités, dissuasion du recours à la voiture, attractivité et sécurité de l'accès aux arrêts de bus. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet  6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		2011-26      2011-26
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.06, 2.07 et 2.08

## 1.12

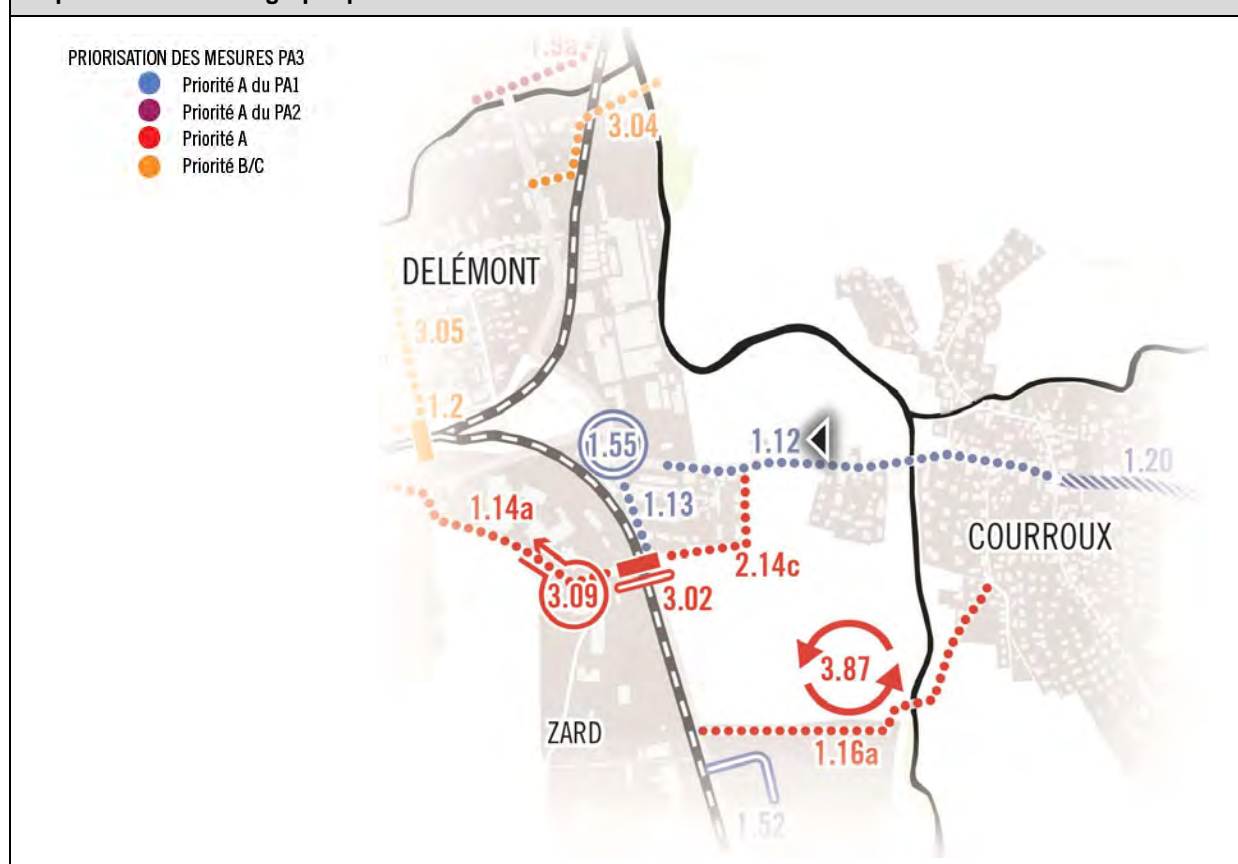
ARE : 6711.010

### Itinéraire cyclable sur route cantonale, porte d'entrée au sud-est de Delémont depuis Courroux

LD1 et 2, Stratégie transports – objectifs 3 et 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	A1
Instance(s) de décision	Communes de Delémont et Courroux, RCJU, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2020 début des travaux : 2018
Instance(s) concernées	Communes de Delémont et Courroux, SDT (SAM et SMT), ENV, OCC, ECR	Estimation des coûts globaux	2.5 mios Actualisation : 3 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.13, 1.14a, 2.14c, 1.20, 1.55, 2.204, 3.02	Répartition des coûts	A définir Communes de Delémont et Courroux, Canton, Subvention max. CH : 0.86 mio (40%)
Besoins de coordination	PSIC, PD MD Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique





## Description de la mesure

### Constat / situation initiale

Situé directement à l'est de Delémont, le village de Courroux subit aujourd'hui des charges importantes de trafic posant de sérieux problèmes de sécurité et d'attractivité de la commune. La route cantonale concernée est la RC 250.2. L'entrée est de Delémont en direction de Courroux supportait en 2009 une charge de trafic journalier moyen de 13'000 véhicules (Plan directeur des déplacements, 2013) et 12'850 véhicules selon les comptages cantonaux de 2015.

### But de la mesure et opportunités

La mesure 1.12, qui va de l'église du village à la limite communale entre Courroux et Delémont, prévoit la sécurisation des piétons et des cycles (modération du trafic et séparation des transports publics et de la mobilité douce).

La mesure 1.12 est intimement liée aux mesures 1.14, 1.20 et 1.55 comme le montre le schéma ci-contre.



### Bilan de la mise en œuvre

La mesure 1.12 doit être coordonnée avec les mesures 1.13, 2.14c, 1.20, (1.50 dans une moindre mesure) et 1.55. La réflexion concernant ces mesures doit se faire de manière simultanée.

Des premières démarches ont été entreprises par la Commune de Courroux et le Service cantonal des infrastructures. L'avant-projet regroupant les mesures 1.12 et 1.20 (traversée de Courroux) est prévu dès 2016 et les travaux se dérouleront de 2018 à 2020.

### Utilité

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la ponctualité et de la durée des déplacements en bus. Complément du réseau cyclable régional et de loisirs sur un tronçon fortement fréquenté par le trafic routier.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	---
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité des cyclistes. Modération du trafic routier sur la route cantonale.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo et des transports publics pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).

### Etapes de mise en œuvre

### Instances responsables

### Dates

1. Crédit d'étude	SIN	2016
2. Avant-projet	SIN, SDT (SAM), RCJU	2016
3. Dépôt public	SIN	2016
4. Traitement des oppositions	SIN	2016
5. Approbation du projet	Commune de Courroux et RCJU	2017
6. Décision(s) de financement	SIN	2017
7. Début des travaux	-	2018

### Coordination avec le Plan directeur cantonal

### Pertinence par rapport au plan directeur

Bonne

### Etat de l'intégration dans le plan directeur

Coordination réglée - Fiches 2.03 et 2.07



## 1.13

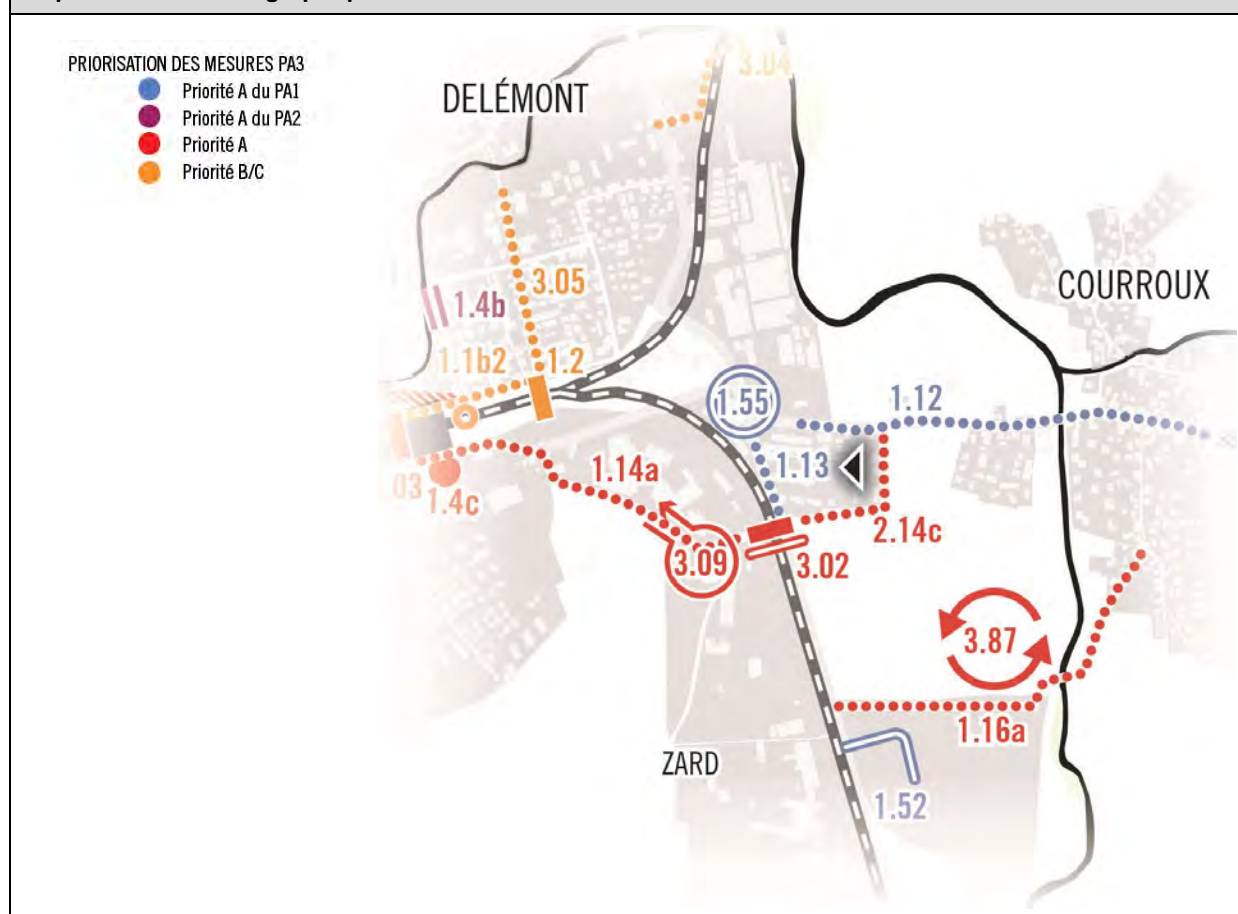
ARE : 6711.011

### Porte d'entrée Sud-Est de Delémont depuis Courrendlin

LD1 et 2, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	A1
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, Syndicat d'agglomération, RCJU	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2020 début des travaux : 2019
Instance(s) concernées	Commune de Delémont, SDT (SAM et SMT)	Estimation des coûts globaux	1 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.12, 1.20, 1.55 et 2.204	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton
Besoins de coordination	PDCom et PD des déplacements Delémont	Degré de maturité	1

#### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Actuellement, le secteur entrée est de Delémont subit une forte charge de trafic qui évoluera dans les prochaines années et sera saturé d'ici 2030 selon les prévisions (Plan directeur des déplacements, 2013). En 2009, il fallait compter un trafic journalier moyen de 13'000 véhicules. Le comptage cantonal de 2015 rapporte 12'750 véhicules par jour entrant dans Delémont depuis la ZARD (12'600 en 2010). Face à l'importance du trafic motorisé, des aménagements en faveur de la mobilité douce, principalement pour augmenter la sécurité, deviennent indispensables.</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.13 concerne l'aménagement du tronçon situé sur la route de Courrendlin, au sud du giratoire Landi. Cette mesure doit être combinée avec la mesure 1.55. La problématique du secteur est à régler globalement. L'objectif général est la sécurisation des modes doux et l'accélération des transports publics. La mesure est fortement liée aux mesures 1.12, 1.14a, 2.14c, 1.20, 1.51, 1.52 et 3.02 qui concernent l'entrée est de Delémont et les secteurs à l'est de l'agglomération (Courroux et Val Terbi).</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>La mise en œuvre de la mesure 1.13 est intimement liée à celle de la mesure 1.55 (gestion de la circulation sur les giratoires). La réalisation doit se planifier et s'exécuter en parallèle. L'avant-projet est prévu en 2018, et les travaux les deux années suivantes. La mesure 1.12 (itinéraire cyclable sur la route cantonale, porte d'entrée Delémont-Courroux) sera mise en œuvre simultanément (réalisation 2019-20).</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la ponctualité et de la durée des déplacements en bus. Complément du réseau cyclable régional et de loisirs sur un tronçon fortement fréquenté par le trafic routier.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	---	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité des cyclistes. Modération du trafic routier sur les routes cantonales.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo et des transports publics pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude		SIN 2018
2. Avant-projet		SIN, SDT (SAM), RCJU 2018
3. Dépôt public		SIN 2018
4. Traitement des oppositions		SIN 2018
5. Approbation du projet		Commune de Delémont et RCJU 2019
6. Décision(s) de financement		SIN 2019
7. Début des travaux		- 2019
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03, 2.06 et 2.07

## 1.14a

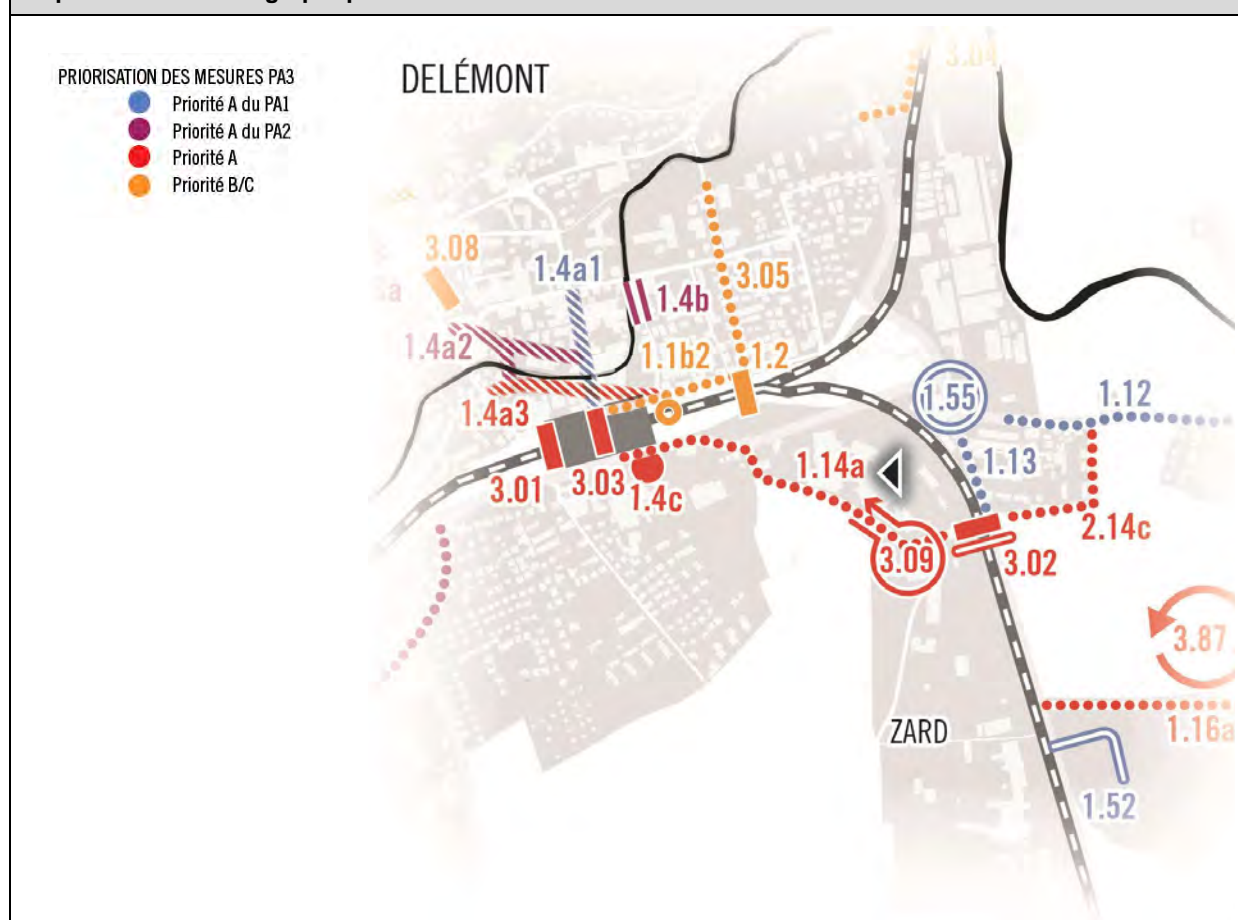
ARE PA2 : 6711.2.008/044

## Itinéraire cyclable Gare Sud – ZARD, Delémont

LD1 et 2, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	C1, B2, A3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2021 début des travaux : 2020
Instance(s) concernées	SDT (SAM), SIN	Estimation des coûts globaux	0.5 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 2.14c, 1.16a, 3.02, 3.03	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PSIC, PDL « Gare Sud », PD MD Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Il n'existe actuellement pas de liaison cyclable protégée pour l'accès à la ZARD depuis les quartiers au sud de la gare de Delémont et les communes de Courtételle, Rossemaison et Courroux. Dans le PA1, la mesure 1.14a descendait plus au Sud jusqu'à la hauteur de la halte ferroviaire de la ZARD et la mesure 1.14b (remplacée par la mesure 3.02 dans le PA3) traversait les voies CFF et la route cantonale à cet endroit. La halte ferroviaire de la ZARD n'ayant pas été jugée opportune à court terme, les mesures 1.14a et 1.14b ont été déplacées afin de franchir les voies CFF et la route cantonale plus au nord. Ceci permet la connexion des liaisons cyclables du sud de la gare avec celles de l'est de Delémont.</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.14a prévoit l'aménagement d'un itinéraire cyclable le long de la rue Emile-Boéchat, connectant ainsi la gare CFF et l'est de Delémont (jusqu'à la route de Delémont – secteur de la Ballastière). La volonté est de créer un trottoir continu et mixte (vélos et piétons) sur la rue Emile-Boéchat. Le projet est coordonné avec les mesures 1.2, 1.12, 1.13, 2.14c, 55 et 3.02.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>La mise en œuvre de la mesure 1.14a est prévue entre 2020 et 2021. L'avant-projet est, quant à lui, prévu en 2019. Toutefois, il est possible que le futur Hôpital du Jura s'installe à Delémont, au sud des voies ferrées. Cela demanderait de réétudier les accès dans ce secteur et de redéfinir les délais de mise en œuvre pour qu'ils concordent avec l'ouverture de l'établissement hospitalier.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable régional (Delémont – Courrendlin et Delémont – Courroux). Nouvel itinéraire protégé et direct entre la gare de Delémont et la ZARD.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Mise en valeur du territoire de confluence, future zone de développement stratégique de l'agglomération.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude		SIN
2. Avant-projet		SIN, SDT (SAM), RCJU
3. Dépôt public		SIN
4. Traitement des oppositions		SIN
5. Approbation du projet		Commune de Delémont et RCJU
6. Décision(s) de financement		SIN
7. Début des travaux		-
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 1.12 et 2.07

## 1.16a

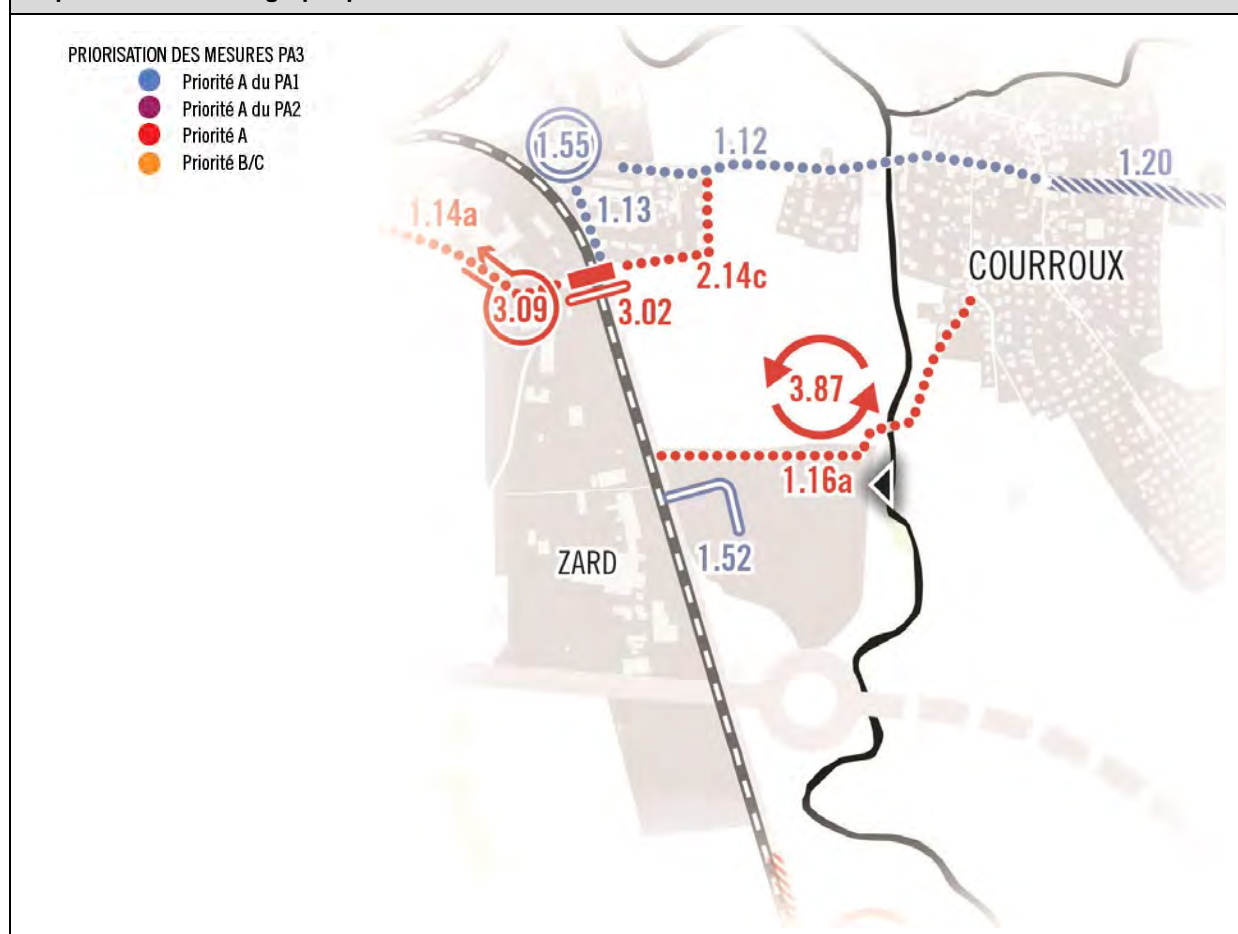
ARE PA2: 6711.2.011/044

## Itinéraire cyclable Courroux - ZARD

LD1 et 2, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	B1, B2, A3
Instance(s) de décision	Communes de Courroux et Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2021 début des travaux : 2020
Instance(s) concernées	SDT (SAM), ENV, ECR, communes concernées	Estimation des coûts globaux	0.7 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.14a, 1.14b, 2.14c, 3.02	Répartition des coûts	A définir Communes de Delémont et Courroux, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PDL « Gare Sud », PSIC	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Cette mesure propose une liaison pour les cycles et piétons entre la zone d'activités régionale ZARD et la commune de Courroux, avec un franchissement de la Birse au Sud. La zone d'activité régionale ZARD est coupée des communes à l'est de l'agglomération, Courroux et Val Terbi (plus précisément Vicques), par la Birse. L'itinéraire à aménager permettra d'éviter le trajet par les routes cantonales qui est beaucoup plus long et donc dissuasif : nouvelle liaison d'une longueur de 1 km comprenant la construction d'une passerelle sur La Birse.</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La liaison assurera ainsi la desserte en mobilité douce de la ZARD depuis une des communes majeures de l'agglomération.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>La clause du besoin n'est pas justifiée aujourd'hui du fait que la ZARD se soit encore peu développée, mais la situation peut changer rapidement des investisseurs étant intéressés à s'y installer. La mesure 1.16a sera mise en œuvre lorsque suffisamment de personnes travailleront dans cette zone et nécessiteront de s'y rendre. Le délai de réalisation dépend fortement du développement du secteur concerné.</p> <p>Dans l'accord sur les prestations du PA2, il est indiqué : « conformité avec espace réservé aux eaux (art. 36a LEaux) à examiner ». Aucune démarche n'a été entreprise à ce jour au niveau de cette conformité. Toutefois, dans un premier temps, le tracé exact de la liaison devra être consolidé, puis la conformité avec l'espace réservé aux eaux pourra être examinée.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	<p>Densification du réseau de mobilité douce (plus particulièrement cyclable) entre une localité de l'agglomération et la zone d'activités régionale (ZARD) qui se situe dans le territoire de confluence. Ce tronçon participe également à améliorer la liaison entre la localité de Courroux et la ville-centre en offrant un itinéraire alternatif à la route cantonale (en site propre).</p> <p>Amélioration de la sécurité, de la continuité et de l'attractivité des déplacements doux.</p>	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	---	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Sécurisation des déplacements à vélo (en site propre au lieu de la cohabitation avec le trafic routier) dans un secteur où la circulation est déjà dense durant les heures de pointe et où la vitesse des véhicules est élevée.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens, scolaires, sportifs et surtout pendulaires. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Crédit d'étude</li> <li>2. Avant-projet</li> <li>3. Dépôt public</li> <li>4. Traitement des oppositions</li> <li>5. Approbation du projet</li> <li>6. Décision(s) de financement</li> <li>7. Début des travaux</li> </ol>		<p>SIN 2018</p> <p>SIN, SMT (SAM), RCJU 2018</p> <p>SIN 2018</p> <p>SIN 2019</p> <p>Commune de Delémont et RCJU 2019</p> <p>RCJU 2019</p> <p>- 2020</p>
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b>	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b>	
Bonne	Coordination réglée - Fiches 2.03 et 2.07	

## 1.20

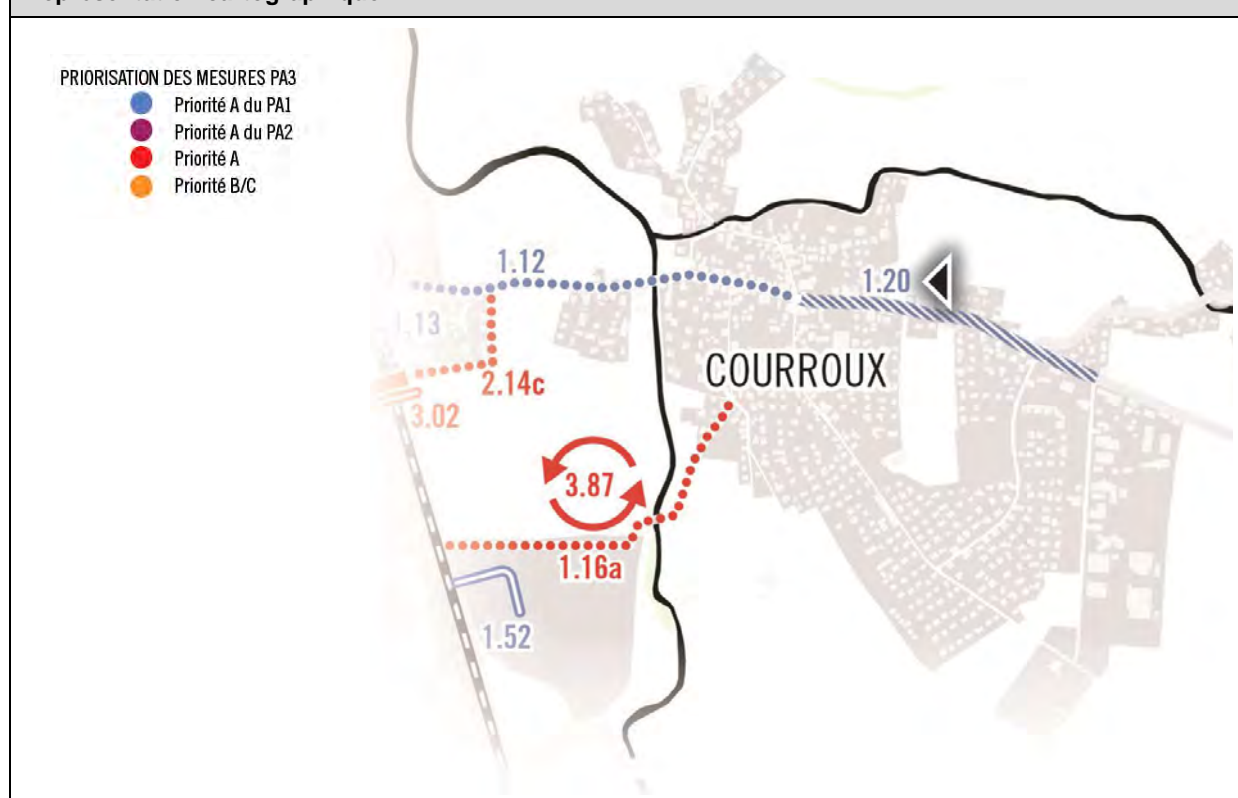
ARE : 6711.033

### Traversée de Courroux

LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	A1
Instance(s) de décision	Commune de Courroux, DEE, Parlement, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2022 début des travaux : 2020
Instance(s) concernées	Commune de Courroux, SDT (SAM et SMT), ENV, ECR, OCC	Estimation des coûts globaux	3 mios Actualisation : 5 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.12, 1.13, 1.20, 1.55, 2.204	Répartition des coûts	40% Commune de Courroux, 60% Canton, Subvention max. CH : 1.03 mio (40%)
Besoins de coordination	PAL Courroux	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Le village de Courroux subit aujourd'hui des charges importantes de trafic (route cantonale : 12'850 véh/jour en 2015 et 12'300 en 2010), posant de grands problèmes de sécurité et d'attractivité à proximité immédiate de la ville de Delémont.</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.20 précède la réalisation "d'un contournement" dans le cadre du projet H18 Delémont-Bâle (route nationale) et prévoit le réaménagement de la route cantonale traversant le village (de l'église à la sortie est). Il est notamment envisagé de prendre des mesures de modération du trafic, de créer des bandes cyclables, d'améliorer les arrêts de bus et les abris vélos. Il est également prévu de travailler en parallèle sur la modération et sécurisation des rues adjacentes et sur de nouveaux cheminements piétonniers au sein du village.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>La mesure 1.20 doit être coordonnée avec les mesures 1.13, 2.14c, 1.50 et 1.55, et plus particulièrement la mesure 1.12. La réflexion concernant ces mesures doit se faire de manière simultanée. Des premières démarches ont été entreprises par la Commune de Courroux et le Service des infrastructures. L'avant-projet regroupant les mesures 1.12 et 1.20 est prévu de 2017 à 2019 et les travaux dès 2020. Le secteur du croisement avec la route menant à Courcelon fera l'objet d'une attention particulière puisqu'un projet d'implantation commerciale y est prévu en 2017. Le réaménagement devra être coordonné avec ce développement qui engendrera du trafic routier.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces pour l'accès aux écoles, aux services de proximité et aux transports publics.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Amélioration de l'attractivité des centres des villages (densification et réhabilitation du bâti ancien, mise en valeur de l'espace public.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier et sécurisation des déplacements à pied et en vélo.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation aux déplacements à pied et en vélo à l'intérieur des localités, dissuasion du recours à la voiture, attractivité et sécurité de l'accès aux arrêts de bus. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude		GVT 2019
2. Avant-projet		SMT (SAM), SIN, Commune de Courroux 2019
3. Dépôt public		SIN 2020
4. Traitement des oppositions		SIN 2020
5. Approbation du projet		RCJU 2020
6. Décision(s) de financement		RCJU, Commune de Courroux 2020
7. Début des travaux		- 2020
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<p><b>Pertinence par rapport au plan directeur</b></p> <p>Bonne</p>		<p><b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b></p> <p>Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.06, 2.07 et 2.08</p>



## 1.22

ARE : 6711.034

### Traversée de Vicques

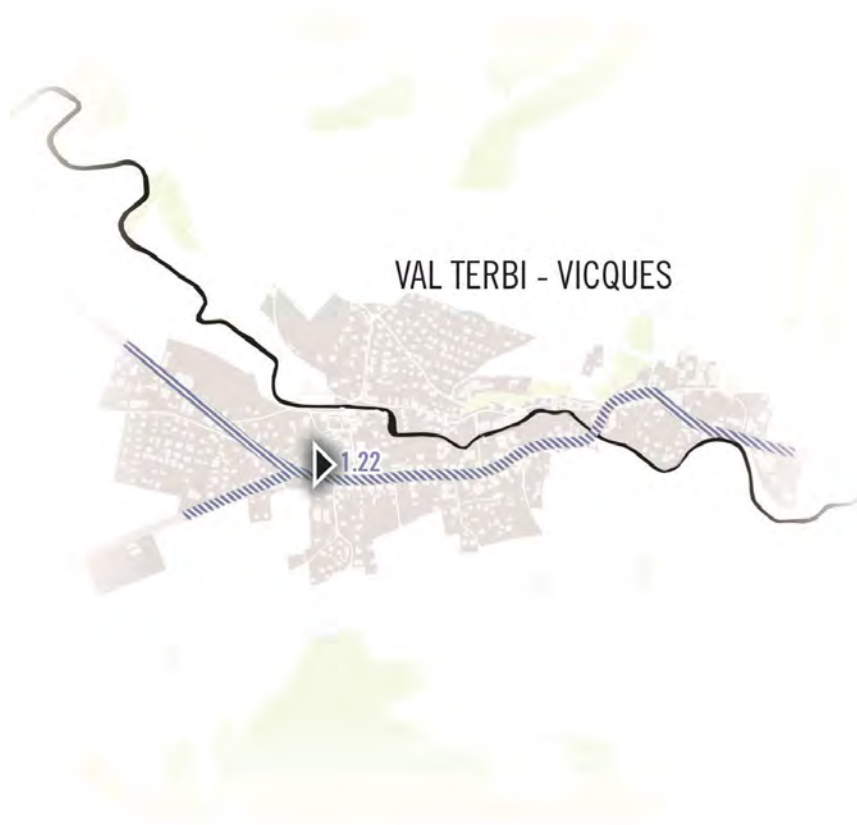
LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	A1
Instance(s) de décision	Commune de Val Terbi, Syndicat d'agglomération, RCJU	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : dès 2022 début des travaux : dès 2022
Instance(s) concernées	Commune de Val Terbi, SDT (SAM), ENV, OCC	Estimation des coûts globaux	0.8 mio Actualisation : 1 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.20, 1.21, 1.23	Répartition des coûts	40% commune de Val Terbi, 60% Canton
Besoins de coordination	PAL Val Terbi	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique

#### PRIORISATION DES MESURES PA3

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



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>La traversée de Vicques est actuellement en bon état et sécuritaire ; elle ne nécessite pas de travaux importants à court terme. La Commune avait également décidé en 2010 de repousser ce projet par manque de moyens financiers et à cause des nombreuses inconnues sur l'avenir de la route entre Vicques et Courrendlin (par rapport à la création de la future H18). Toutefois le trafic augmente sensiblement sur ce tronçon (4'200 en 2015 et 4'050 en 2010).</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.22 concerne l'amélioration de la sécurité dans le village de Vicques, par des aménagements ponctuels, des mesures de modération du trafic et des places de stationnements pour vélos, ainsi que l'amélioration de la desserte des transports publics, par la pose d'abri-bus.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Le Rapport d'opportunité du Plan d'aménagement local (PAL) a été élaboré en 2015. Plusieurs éléments seront discutés dans le cadre de la révision du PAL (mandat dès 2016 – mesure 216 du PA2), dont le projet de réaménagement de la traversée de village.</p> <p>L'horizon retenu à ce stade est 2021-2025 (avant-projet d'ici 2022).</p> <p>Toutefois, le tronçon ouest (sortie du village en direction de Courrendlin) ne possède pas de trottoir, entraînant des problèmes de sécurité à régler rapidement. Cette première partie du réaménagement sera alors certainement réalisée à court terme ; le délai sera précisé dans le cadre de la révision du PAL.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces pour l'accès aux écoles, aux services de proximité et aux transports publics.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Amélioration de l'attractivité des centres des villages (densification et réhabilitation du bâti ancien, mise en valeur de l'espace public.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier et sécurisation des déplacements à pied et en vélo.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation aux déplacements à pied et en vélo à l'intérieur des localités, dissuasion du recours à la voiture, attractivité et sécurité de l'accès aux arrêts de bus. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude		Dès 2022
2. Avant-projet		Dès 2022
3. Dépôt public		Dès 2022
4. Traitement des oppositions		Dès 2022
5. Approbation du projet		Dès 2022
6. Décision(s) de financement		Dès 2022
7. Début des travaux		Dès 2022
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b>		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b>
Bonne		Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.06, 2.07 et 2.08

## 1.26a

ARE : 6711.035

## Traversée Nord – Sud de Courrendlin

LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	B1, B2, A3
Instance(s) de décision	Commune de Courrendlin, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2021 début des travaux : 2019
Instance(s) concernées	SDT (SAM), OCC, ENV, Commune de Courrendlin	Estimation des coûts globaux	5.5 mios Actualisation : 10 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.25, 2.206, 3.21	Répartition des coûts	40% commune de Courrendlin, 60% Canton, Confédération
Besoins de coordination	PAL Courrendlin	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique

#### PRIORISATION DES MESURES PA3

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



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Le village de Courrendlin subit aujourd'hui une charge de trafic importante (12'300 véh/jour en 2012 sur la RC 6 dont 10% poids-lourds, liaison Delémont – Bienne, et 14'150 véh/jour en 2015), réduisant très fortement l'attractivité du centre du village et posant des problèmes de sécurité important (visibilité, étroitesse de la route principale, accès aux écoles et aux transports publics). Cette traversée comptabilise le plus d'accidents parmi l'ensemble des traversées de localité de l'agglomération avec 50 accidents déclarés entre 2006 et 2016 (OFROU, 2016), ne prenant pas en compte les accidents juste évités et ceux qui n'ont pas été déclarés.</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>Après l'ouverture de l'A16 entre Delémont et Moutier prévue en 2016, les charges devraient se limiter au trafic local. Le projet saisit ainsi l'occasion d'un réaménagement complet de la traversée de la localité (tronçon Nord-Sud de 1'700m) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Aménagement de portes d'entrée avec passage piétonnier sécurisé (rétrécissement, îlot central).</li> <li>&gt; Elargissement des trottoirs ;</li> <li>&gt; Réorganisation des accès aux écoles et aux transports publics ;</li> <li>&gt; Eclairage et signalisation des itinéraires cyclables et de randonnée pédestre;</li> <li>&gt; Réfection des réseaux d'alimentation et d'assainissement.</li> </ul> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Un Plan général de trafic à l'échelle de la localité a été élaboré en 2015 et 2016 afin de partir sur des bases solides pour le projet de réaménagement. Des études préliminaires sont ensuite faites en 2016 et l'avant-projet en 2017-2018. Cela permettra d'entreprendre les travaux dès 2019, une fois que l'A16 aura été ouverte et donc que le trafic de transit dans la localité de Courrendlin aura bien diminué.</p> <p>La traversée de Courrendlin constitue une route de réserve en cas de fermeture de l'A16. Il s'agit donc d'un tronçon important dans le réseau routier.</p> <p>Son réaménagement est d'autant plus important aujourd'hui puisque la chaussée a subi des dommages suite à la forte charge de trafic entre Bienne et Delémont/Bâle. Une revalorisation et la sécurisation de l'espace public sur l'ensemble du tronçon est devenue nécessaire.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces pour l'accès aux écoles, aux services de proximité et aux transports publics.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Amélioration de l'attractivité du centre du village : densification et réhabilitation du bâti ancien, mise en valeur de l'espace public, convivialité.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier et sécurisation des déplacements à pied et en vélo.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation aux déplacements à pied et en vélo à l'intérieur des localités, dissuasion du recours à la voiture, attractivité et sécurité de l'accès aux arrêts de bus. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude		2017
2. Avant-projet		2017
3. Dépôt public		2017
4. Traitement des oppositions		2017
5. Approbation du projet		2018
6. Décision(s) de financement		2018
7. Début des travaux		2019
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
Pertinence par rapport au plan directeur	Etat de l'intégration dans le plan directeur	
Bonne	Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.06, 2.07 et 2.08	

## 1.28

ARE : 6711.2.016

### Traversée de la localité, Châtillon

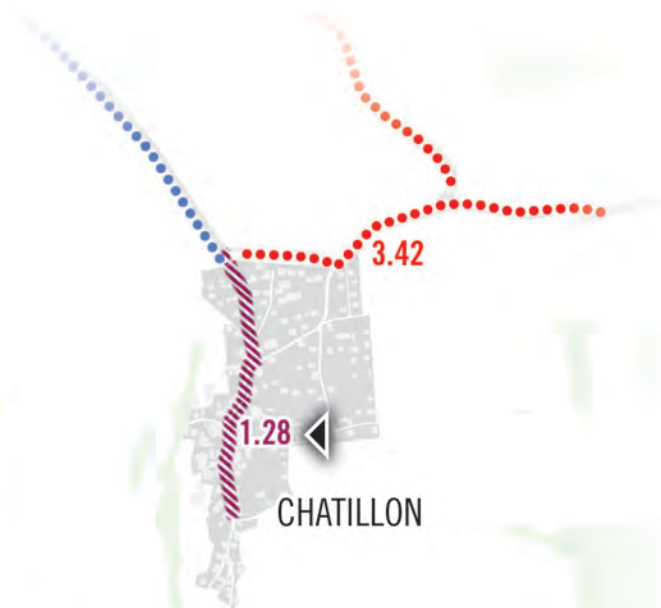
LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Commune de Châtillon	Priorité	B1, A2
Instance(s) de décision	Commune de Châtillon, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2020 début des travaux : 2020
Instance(s) concernées	SDT (SAM), SIN, OCC	Estimation des coûts globaux	0.3 mio Actualisation : 3 mio (avec réseaux souterrains)
Mesure(s) connexe(s)	2.202, 3.42	Répartition des coûts	Commune de Châtillon
Besoins de coordination	PAL Châtillon	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique

#### PRIORISATION DES MESURES PA3

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



Description de la mesure		
<p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.28 prévoit le réaménagement de la route communale traversant la localité de Châtillon (rue principale et route de Courrendlin). Elle implique la mise en place de modérateurs de trafic et une sécurisation des mobilités douces dans le centre du village, ainsi que l'aménagement d'espaces de rencontre et d'abris vélos. L'ensemble de la traversée concerne la route communale ; le projet est donc sous la responsabilité de la Commune.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Une étude a été élaborée sur le réseau d'eau situé notamment sous la route à réaménager. L'étude a montré que des travaux seront nécessaires mais pas à court terme. La Commune prévoit de réaliser les travaux liés au réseau d'eau et aux réaménagements de la traversée de localité en même temps pour des questions de coûts et d'efficacité.</p> <p>La traversée est prévue via la route de Courtételle et plus via la route de Courrendlin. Le tracé du projet a été modifié par rapport aux indications dans le PA2. Des études d'avant-projet ont déjà été menées. Elles indiquent que le projet représente un investissement d'environ 3mio en intégrant les infrastructures souterraines.</p> <p>En effet, la route de Courrendlin a été refaite en 2015 avec l'aménagement d'un arrêt de bus définitif et de places de stationnement. Ce tronçon (sur environ 120 mètres) part du giratoire à l'entrée nord du village et se poursuit jusqu'au croisement avec la route Dos les Clos.</p> <p>En ce qui concerne le calendrier pour le réaménagement de la traversée du village, la rénovation de l'école est devenue prioritaire pour la Commune, ce qui entraîne un report de l'horizon de mise en œuvre après 2019 pour la traversée. La situation financière ne permet pas de réaliser les deux projets conjointement.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces pour l'accès aux écoles, aux services de proximité et aux transports publics.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Amélioration de l'attractivité du centre du village (densification et réhabilitation du bâti ancien, mise en valeur de l'espace public).	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier et sécurisation des déplacements à pied et en vélo.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation aux déplacements à pied et en vélo à l'intérieur des localités, dissuasion du recours à la voiture, attractivité et sécurité de l'accès aux arrêts de bus. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		Commune de Châtillon 2018 Commune de Châtillon 2019 Commune de Châtillon 2019 Commune de Châtillon 2019 Commune de Châtillon 2020 Commune de Châtillon 2020 - 2020
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.07 et 2.08

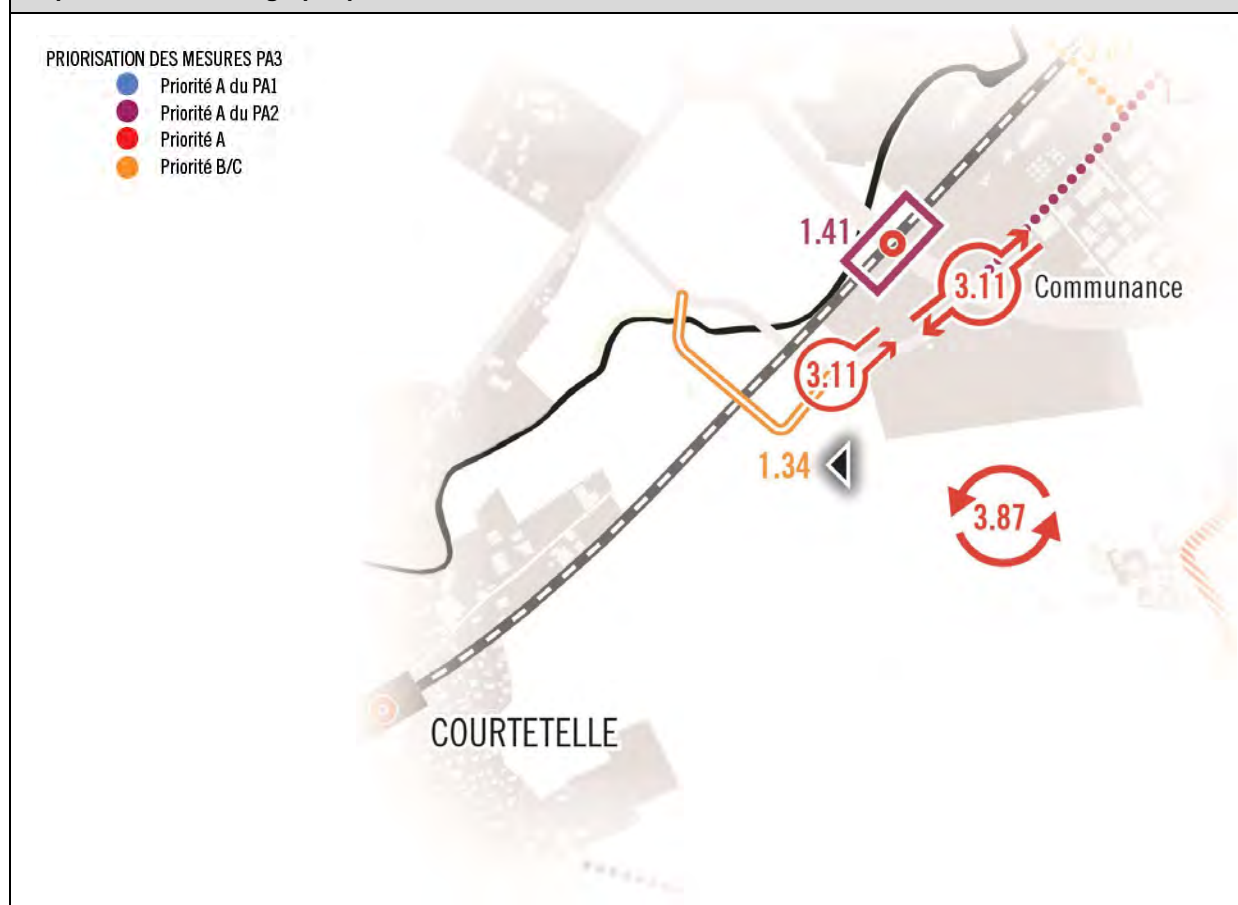
# 1.34

ARE PA2 : 6711.2.017

## Route A16 – Communance, Courtételle LD1 et 2, Stratégie transports – objectif 2

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Communes de Courtételle et Delémont	Priorité	C1, C2, B3
Instance(s) de décision	Communes de Courtételle et Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : dès 2023 début des travaux : dès 2023
Instance(s) concernées	SDT (SAM), ENV, SIN, Commune de Delémont	Estimation des coûts globaux	A définir
Mesure(s) connexe(s)	1.39, 1.41, 3.07	Répartition des coûts	A définir Communes de Courtételle et Delémont, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PDL « Communance Sud », PDCom et PD déplacements Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<b>Constat / situation initiale</b> <p>La mesure 1.34 détaille l'aménagement d'un nouveau passage dénivelé qui relie la zone d'activités de la Communance au réseau routier cantonal (RC18) et national (A16). L'accès à la zone d'activités par le centre-ville posait de graves problèmes de sécurité (piétons et cyclistes) et de nuisances dans les quartiers habités et mixtes (bruit). Dans le cadre de la construction de l'A16, une piste de chantier a été aménagée avec un passage à niveau des voies CFF et sert de desserte de la zone d'activités depuis 2008. La fermeture très fréquente du passage à niveau CFF pénalise fortement l'attractivité de cette liaison.</p>		
<b>But de la mesure et opportunités</b> <p>L'aménagement d'un passage dénivelé permettra ainsi le délestage de la zone d'activités de la Communance (pôle économique) et la rue de la Communance retrouvera un caractère de rue de quartier. La longueur du tracé est de 700 m, dont des ouvrages de franchissement de la voie CFF et de la Sorne.</p>		
<b>Bilan de la mise en œuvre</b> <p>La mesure est conservée pour l'horizon 2023-26, mais des études de faisabilité devront encore être effectuées avant la réalisation. En effet, la mise en œuvre sera certainement relativement complexe et onéreuse. Cette mesure fait partie du plan directeur localisé intercommunal « Communance Sud » approuvé par le Département de l'environnement et de l'équipement en janvier 2012. Les charges de trafic et la fréquence des trains ne justifient actuellement pas le remplacement du passage à niveau par un franchissement dénivelé sur la route existante. Toutefois, l'augmentation projetée du trafic motorisé et de la fréquence des trains ainsi que le développement en cours du sud de la Communance engendreront un besoin à moyen terme d'améliorer la sécurité et de délester la rue de la Communance.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité TIM de la principale zone d'activités de l'agglomération en évitant la traversée du centre-ville.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des terrains disponibles (zones d'habitat dans le centre-ville, zone d'activités avec bonne desserte par les transports publics, friches urbaines) offrant des potentialités de développement très intéressantes.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort de toutes les formes de mobilité douce (cyclistes en particulier).	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce depuis les communes de l'agglomération à destination de la zone d'activités. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Instances responsables
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Procédure CFF 5. Traitement des oppositions 6. Approbation du projet 7. Décision(s) de financement 8. Début des travaux		Communes concernées Communes concernées Communes concernées SIN Communes concernées Communes concernées Communes concernées -
Dates		
Dès 2023		
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée – Fiche 2.03



## 1.36a

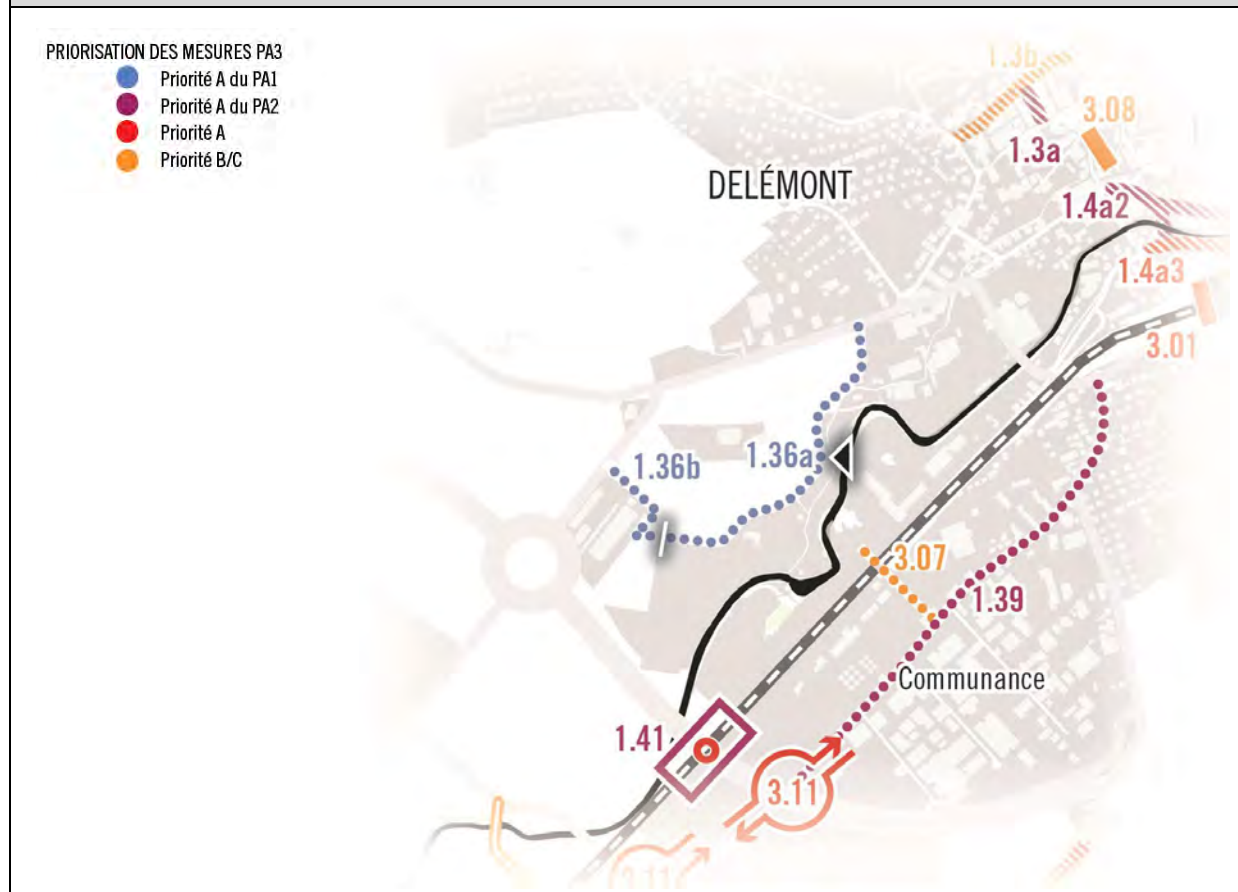
ARE PA2 : 6711.029

## Vies Ste-Catherine, itinéraire vélos et piétons

LD1 et 2, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Commune de Delémont	Priorité	A1
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2019 début des travaux : 2018
Instance(s) concernées	SDT (SAM), SIN	Estimation des coûts globaux	0.5 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.36b	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton
Besoins de coordination	PDCOM, PD MD et PD déplacements Delémont, PSIC	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.36a concerne le réaménagement complet du chemin des Vies-Ste-Catherine en itinéraire réservé aux piétons et aux cyclistes, afin d'améliorer les liaisons intercommunales liées à la mobilité douce, l'accessibilité aux terrains de football, au camping et à toutes les activités de loisirs qui leur sont liées.</p> <p>Le trafic routier actuel sera supprimé et déplacé sur un nouvel accès depuis la route de Courtételle, via le secteur du Centre d'entretien de la République et Canton du Jura / A16 (mesure 1.36b). Le chemin des Vies-Ste-Catherine sera ainsi totalement dédié à la mobilité douce.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Les études, les dépôts publics et les demandes de crédit seront réalisés conjointement pour les deux mesures 1.36a et 1.36b, pour une question de cohérence.</p> <p>Il est prévu, selon les planifications financières cantonales et communales de démarrer les études en 2017 et de réaliser les travaux en 2018 et 2019. La mise en œuvre des mesures 1.36 se fera simultanément au développement du Centre d'entretien de l'A16 aux Prés-Roses.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité pour toutes les formes de mobilité douce à destination de la zone de sports et de loisirs et des communes sises à l'est de l'agglomération.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	---	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Sécurisation d'un itinéraire qui pose de grands problèmes de sécurité pour les piétons et les cyclistes.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet  6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		Commune de Delémont 2017 Commune de Delémont 2017 Commune de Delémont 2017 Commune de Delémont 2017 Commune de Delémont, RCJU 2017 Commune de Delémont 2018 - 2018
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée – Fiche 2.07 et 2.08

## 1.36b

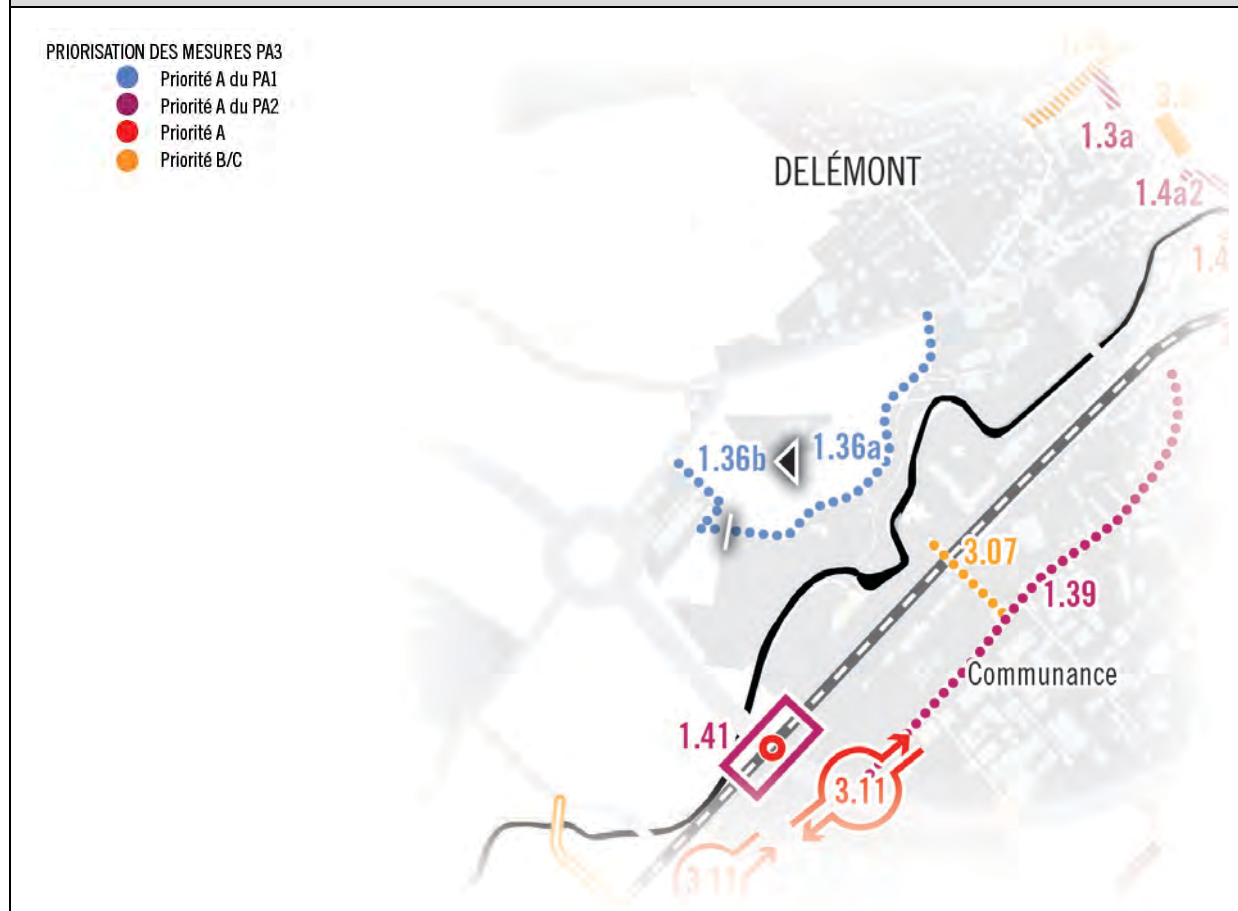
ARE PA2 : 6711.030

## Route d'accès aux Prés-Roses depuis Courtételle

LD1 et 2, Stratégie transports – objectifs 3 et 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Commune de Delémont	Priorité	A1
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2019 début des travaux : 2018
Instance(s) concernées	SDT (SAM), SIN	Estimation des coûts globaux	1.0 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.36a	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton
Besoins de coordination	PDCoM et PD déplacements Delémont	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.36b concerne l'aménagement d'un nouvel accès destiné aux véhicules individuels motorisés (TIM) depuis la route de Courtételle, afin de délester le chemin des Vies-Ste-Catherine qui sera uniquement voué à la mobilité douce (mesure 1.36a). La mesure 1.36b est ainsi étroitement liée à la mesure 1.36a puisque sa réalisation anticipée est indispensable.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Les études, les dépôts publics et les demandes de crédit seront réalisés conjointement pour les deux mesures 1.36a et 1.36b, pour une question de cohérence.</p> <p>Il est prévu, selon les planifications financières cantonales et communales de réaliser les études en 2017 et de réaliser les travaux en 2018 et 2019. La mise en œuvre des mesures 1.36 se fera simultanément au développement du Centre d'entretien de l'A16 aux Prés-Roses</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité pour toutes les formes de mobilité douce à destination de la zone de sports et de loisirs et des communes sises à l'est de l'agglomération.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	---	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Sécurisation d'un itinéraire qui pose de grands problèmes de sécurité pour les piétons et les cyclistes.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet  6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		Commune de Delémont Commune de Delémont Commune de Delémont Commune de Delémont Commune de Delémont, RCJU Commune de Delémont - 2017 2017 2017 2017 2017 2018 2018
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée – Fiche 2.03

## 1.39

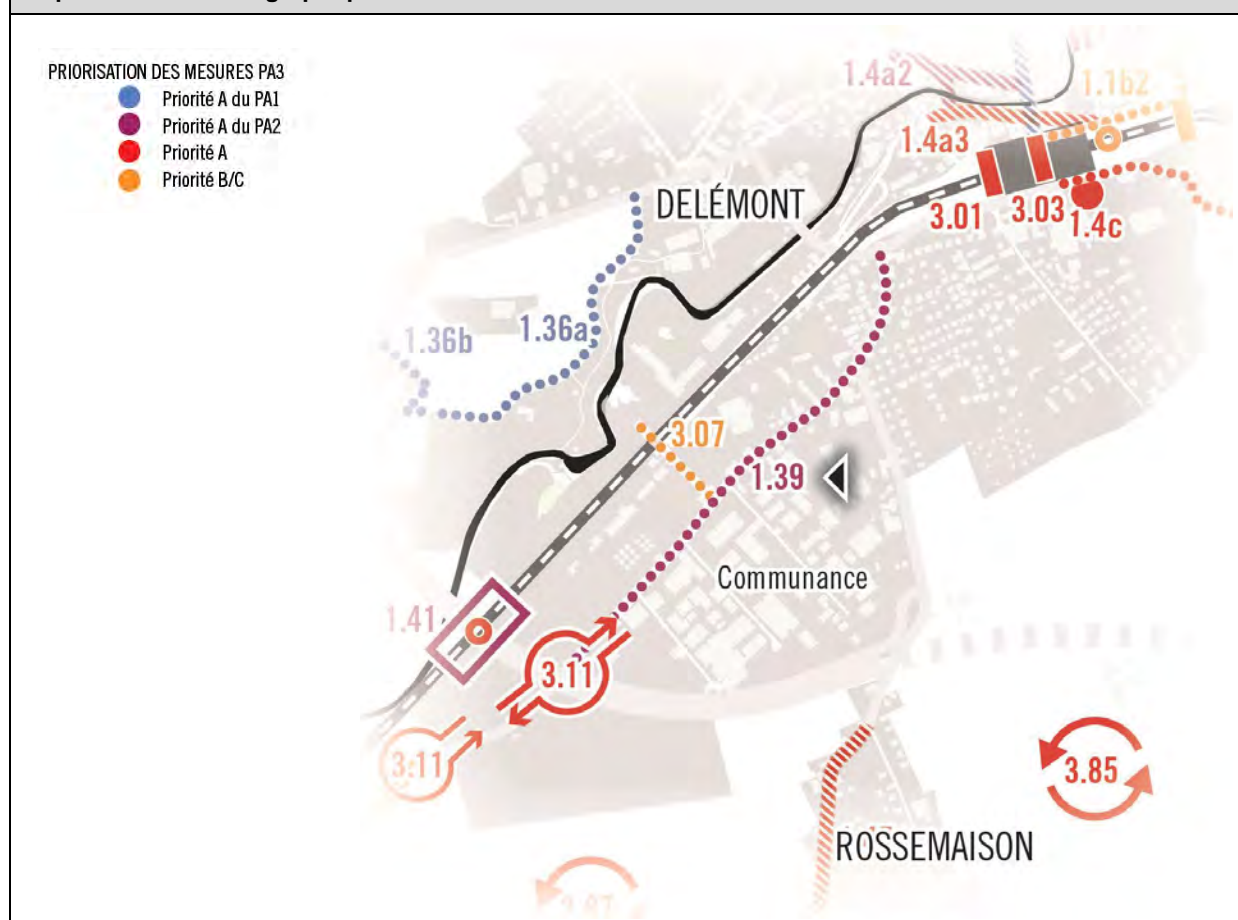
ARE PA2 : 6711.2.018/043

## Itinéraire cyclable Delémont - Communance

LD 1 et 2, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	B1, A2
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2019 début des travaux : 2018
Instance(s) concernées	SIN, SDT (SAM)	Estimation des coûts globaux	0.4 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.34, 1.41, 3.03	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Subvention max. CH : 0.11 mio (35%)
Besoins de coordination	PDCom et PD MD Delémont, PSIC	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>La mesure 1.39 prévoit un itinéraire cyclable sur la route communale au sud des voies CFF à Delémont, avec accès à la zone industrielle La Communance. En 2011, la route de la Communance supportait une charge d'environ 5'000 véhicules par jour (estimation) (Plan directeur des déplacements, 2013).</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>Elle vise à améliorer la sécurité des cycles entre la gare de Delémont et la zone industrielle (selon le plan sectoriel cantonal des itinéraires cyclables) par le réaménagement de la chaussée de la rue de la Communance sur une longueur d'environ 1000 m. Il s'agira concrètement de petits aménagements ponctuels, de marquage, d'un éventuel trottoir mixte ou une piste cyclable en site propre avec une bordure pour la séparer de la chaussée. Des études dans ce sens sont encore à faire. Des mesures devront également être prises au niveau de la gestion du trafic pour diminuer les nuisances sonores. Les deux aspects seront étudiés en parallèle.</p> <p>Traversant la zone d'activités de la Communance, cette mesure augmente la sécurité des déplacements gare-Communance des cycles. Elle dessert à la fois les zones d'habitation du Sud de la gare et la zone d'activités de la Communance (déplacements domicile-travail). Elle est liée aux mesures 1.41 (halte ferroviaire de la Communance) et 2 (passage cyclable sous les voies CFF) pour augmenter l'attractivité et l'utilisation des transports publics et des cycles dans les déplacements quotidiens.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Le périmètre et l'ampleur du projet de réaménagement de la rue de la Communance devront être précisés dans les années à venir en tenant compte, en particulier, des effets de délestage produits par l'A16, le nouveau tracé de la route à destination de Courtemelon (mesure 1.34) et l'aménagement réalisé de la rue Victor-Helg (mesure 1.40 du PA1). Les Plans directeurs des déplacements (2014) et de la mobilité douce (2016) de Delémont aideront à planifier le projet.</p> <p>La mise en œuvre est prévue en 2018 selon la planification financière communale avec une mise en service l'année suivante.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable cantonal et communal. Amélioration de la sécurité, de la continuité et de l'attractivité des mobilités douces.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Mise en valeur de l'environnement proche des secteurs urbanisés.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Sécurisation des déplacements en vélo.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens liés aux activités professionnelles, scolaires, sportives et commerciales. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude	UETP	2016
2. Avant-projet	UETP	2017
3. Dépôt public	UETP	2017
4. Traitement des oppositions	UETP	2017
5. Approbation du projet	UETP, SIN	2017
6. Décision(s) de financement	UETP	2018
7. Début des travaux	-	2018
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b>	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b>	
Bonne	Coordination réglée - Fiches 2.03 et 2.07	

## 1.41

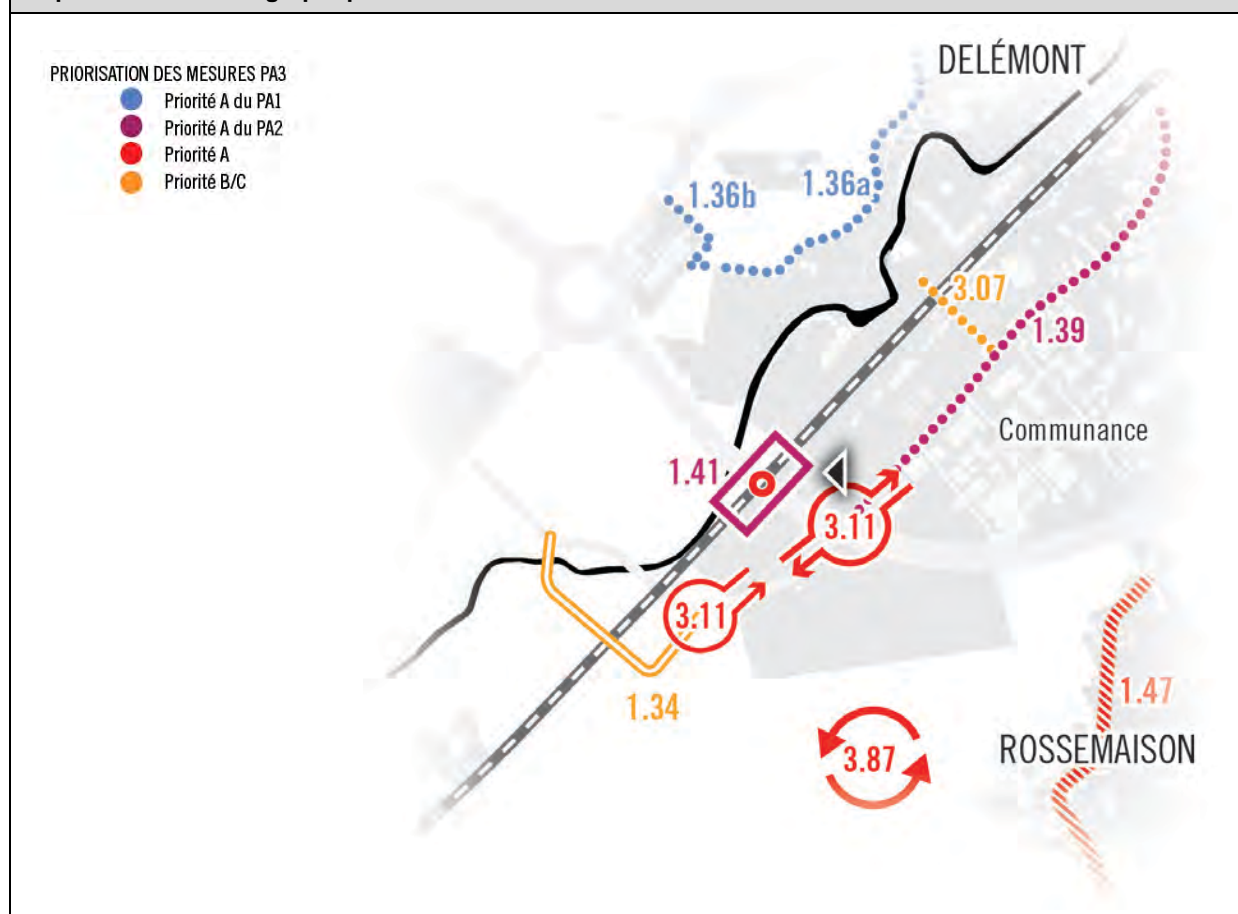
ARE PA2 : 6711.2.019

### Halte ferroviaire à la Communance

LD1 et 2, Stratégie transports – objectifs 1 et 2

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SDT (SMT)	Priorité	B1, A2
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, CFF, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2020 début des travaux : 2019
Instance(s) concernées	SDT (SAM), ENV, CFF	Estimation des coûts globaux	3.0 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.34, 1.39, 3.80	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, CFF, Subvention max. CH : 0.87 mio (35%)
Besoins de coordination	PDCom Delémont, PDL « Communance Sud »	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.41 prévoit La création d'une nouvelle halte ferroviaire avec aménagement d'un quai au sud de la voie et l'utilisation du passage à niveau situé à l'est. La création d'un point d'arrêt vise à améliorer l'accessibilité du sud-ouest de Delémont, où se situe la zone d'activités de la Communance.</p> <p>Cette mesure trouve sa pertinence dans l'amélioration de l'accessibilité par le rail des zones d'habitation du sud de la gare et surtout des établissements de formation existants et prévus à proximité et plus généralement de la zone d'activités d'intérêt cantonal de la Communance Sud. La question du transbordement entre le train et les autres moyens de transports dont la mobilité douce (accès piétons et cycles) sera traitée lors des études d'avant-projet. L'intermodalité constitue un paramètre majeur pour assurer l'attractivité des gares. L'accès pour la mobilité douce dans ce secteur est déjà bonne et s'améliorera encore avec la mesure 1.39 principalement. Une accessibilité plus fine à la halte sera planifiée lors des études relatives au projet. Des trottoirs en site propre seront à créer notamment. En ce qui concerne les voitures, un petit P+R est envisageable sous le viaduc A16.</p> <p>La cadence de cette halte dépend des possibilités découlant des concepts d'horaire. Avec l'horaire actuel, il s'avérerait difficile d'y arrêter des trains S3. Dans les concepts d'offre future, la cadence de cette halte devra être intégrée au réseau et évaluée. La mesure 1.41 s'intègre dans les effets de la mise en place de la desserte systématique à la ½-heure de l'axe Delémont-Porrentruy dès décembre 2018 et de la réouverture du tronçon Delle-Belfort dès décembre 2017. L'interaction avec la mobilité douce et les TP est à évaluer (mesure 1.39 et la ligne de bus de la Communance).</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Les études de faisabilité de la mesure 1.41 ont été réalisées en 2009-2010.</p> <p>Le Service cantonal du développement territorial a reçu début 2015 le retour de l'examen préalable de l'ARE sur la modification mineure des fiches du Plan directeur cantonal. Les CFF, à qui le document a été soumis, se posent des questions sur la réalisation de la halte du fait que le temps de trajet ne puisse plus être respecté avec un arrêt supplémentaire. Toutefois, l'ARE émet une réserve et explique que si une solution pour respecter l'horaire est trouvée, la création de cette halte serait acceptée (Annexe 7 de l'Accord sur les prestations du PA2). Le Canton qui collaborera étroitement avec les CFF a prévu un montant relatif à cette mesure dans sa planification financière 2017-21 (sous réserve de la validation du Parlement jurassien).</p> <p>L'avant-projet est en principe prévu en 2017 et 2018, puis la réalisation dès 2019. En effet, le nouvel horaire de décembre 2018 pourrait offrir une opportunité pour la mise en œuvre de la mesure. Au vu des contraintes techniques (respect des horaires), certains partenaires remettent en question la halte. De son côté, le syndicat d'agglomération, par son Conseil, confirme sa volonté de voir se réaliser la halte à la Communance.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la desserte de l'agglomération avec le réseau ferroviaire existant (aménagement d'un nouvel arrêt RER).	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Augmentation de l'attractivité de la zone d'activités de la Communance, au centre de l'agglomération.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	---	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Favorise le transfert modal en faveur de transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude		SDT (SMT)
2. Avant-projet		SDT (SMT)
3. Dépôt public		SDT (SMT)
4. Traitement des oppositions		SDT (SMT)
5. Approbation du projet		SDT (SMT)
6. Décision(s) de financement		SDT (SMT)
7. Début des travaux		-
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiche 2.03



# 1.43

ARE PA2 : 6711.2.020

## Halte ferroviaire à Soyhières

LD1, Stratégie transports – objectifs 1 et 2

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SDT (SMT)	Priorité	A1, B2, A3
Instance(s) de décision	Commune de Soyhières, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE, OFT	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2021 début des travaux : 2021
Instance(s) concernées	SDT (SAM), ENV, CFF, commune de Soyhières	Estimation des coûts globaux	1.9 mio
Mesure(s) connexe(s)	3.80	Répartition des coûts	A définir Commune de Soyhières, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PAL Soyhières	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique

#### PRIORISATION DES MESURES PA3

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



Description de la mesure			
<p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.43 prévoit la réouverture du point d'arrêt CFF de Soyhières, incluant la remise en état du quai voyageurs, de l'espace d'attente et des accès (rampe et sous voies). Des études préalables avaient été réalisées afin de déterminer les variantes du réaménagement de la gare de Soyhières et ses installations. La question du transbordement sera à reprendre lors de l'avant-projet, bien que les infrastructures nécessaires soient majoritairement en place (petit parking automobile, sous voies, cheminements de mobilité douce et arrêt de bus à proximité).</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>En 2015, des mesures provisoires ont été prises pour maintenir les sous voies en état pour les années à venir, dans la perspective d'une réouverture de la halte. Une opportunité pourrait se présenter en 2021, lors de l'introduction de nouveaux horaires. Ni la Commune, ni le Canton ne maîtrisent l'horizon de planification de la mise en œuvre de cette mesure. La collaboration avec l'OFT et les CFF est primordiale. A cet horizon, l'opportunité pourrait concerner le prolongement de trains orientés Delémont-Porrentruy(-Belfort).</p>			
Utilité			
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la desserte de l'agglomération avec le réseau ferroviaire existant (aménagement d'un nouvel arrêt RER).		
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Attractivité du centre de la commune de Soyhières pour l'habitat.		
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Diminution du trafic routier dû à l'amélioration de l'offre en transports publics ferroviaires, et donc augmentation de la sécurité sur la route.		
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Favorise le transfert modal en faveur de transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).		
Etapas de mise en œuvre		Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude		Commune de Soyhières	2018
2. Avant-projet		SDT (SMT), Commune de Soyhières	2019
3. Dépôt public		SDT (SMT)	2019
4. Traitement des oppositions		SDT (SMT)	2019
5. Approbation du projet		RCJU, CFF, Commune de Soyhières	2020
6. Décision(s) de financement		RCJU	2020
7. Début des travaux		-	2021
Coordination avec le Plan directeur cantonal			
Pertinence par rapport au plan directeur		Etat de l'intégration dans le plan directeur	
Bonne		Coordination réglée – Fiche 2.03	

## 1.44b

ARE : 6711.051

## Aménagement de la voie Glovelier - Bassecourt

LD1, Stratégie transports – objectif 1

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SDT (SMT)	Priorité	B1/C1, A3
Instance(s) de décision	Syndicat d'agglomération, Commune de Haute-Sorne, CFF, RCJU	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2023 début des travaux : 2023
Instance(s) concernées	Syndicat d'agglomération, Commune de Haute-Sorne, CFF, SMT (SAM), ENV, ECR, SIN	Estimation des coûts globaux	3.98 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.44a	Répartition des coûts	A définir Canton, CFF
Besoins de coordination	--	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique

-

### Description de la mesure

#### But de la mesure et opportunités

La mesure 1.44b consiste en l'aménagement de voies CJ entre Glovelier et Bassecourt et la modification des infrastructures en gare de Delémont.

Tout comme la 1.44a (aménagement de la voie Delémont – Courtételle), elle permet d'anticiper la pose de traverses trois selles compatibles avec un 3<sup>e</sup> rail dans le cadre des renouvellements ordinaires de voies CFF, permettant à terme la circulation des rames CJ entre Glovelier et Delémont, avec une cadence à la demi-heure dans l'agglomération.

#### Bilan de la mise en œuvre

L'ensemble des travaux étaient préalablement prévus en 2018 par les CFF. De manière générale, l'entreprise a décidé de repousser les travaux d'entretien qui ne sont pas de première urgence, ce qui est le cas de la voie Glovelier – Bassecourt. Le nouvel horizon articulé est 2023, également en raison du décalage des travaux de réfection de voie planifiés par le CFF. Un premier tronçon a été aménagé de cette manière et pour les mêmes raisons entre Delémont et Courtételle (mesure 1.44a) durant l'été 2015.

Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Densification de l'offre ferroviaire dans l'agglomération et amélioration de la liaison avec le reste du Canton (Haute-Sorne où correspondances avec les Franches-Montagnes et Ajoie) et la France voisine (permettra d'augmenter la cadence).	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	---	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de l'attractivité des transports publics qui induit une diminution du trafic individuel et donc une baisse du risque.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Favorise le transfert modal en faveur de transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux	SDT (SMT), CFF SDT (SMT), CFF SDT (SMT), CFF SDT (SMT), CFF RCJU, CFF RCJU -	2020 2021 2021 2021 2022 2022 2023
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiche 2.03	

# 1.47

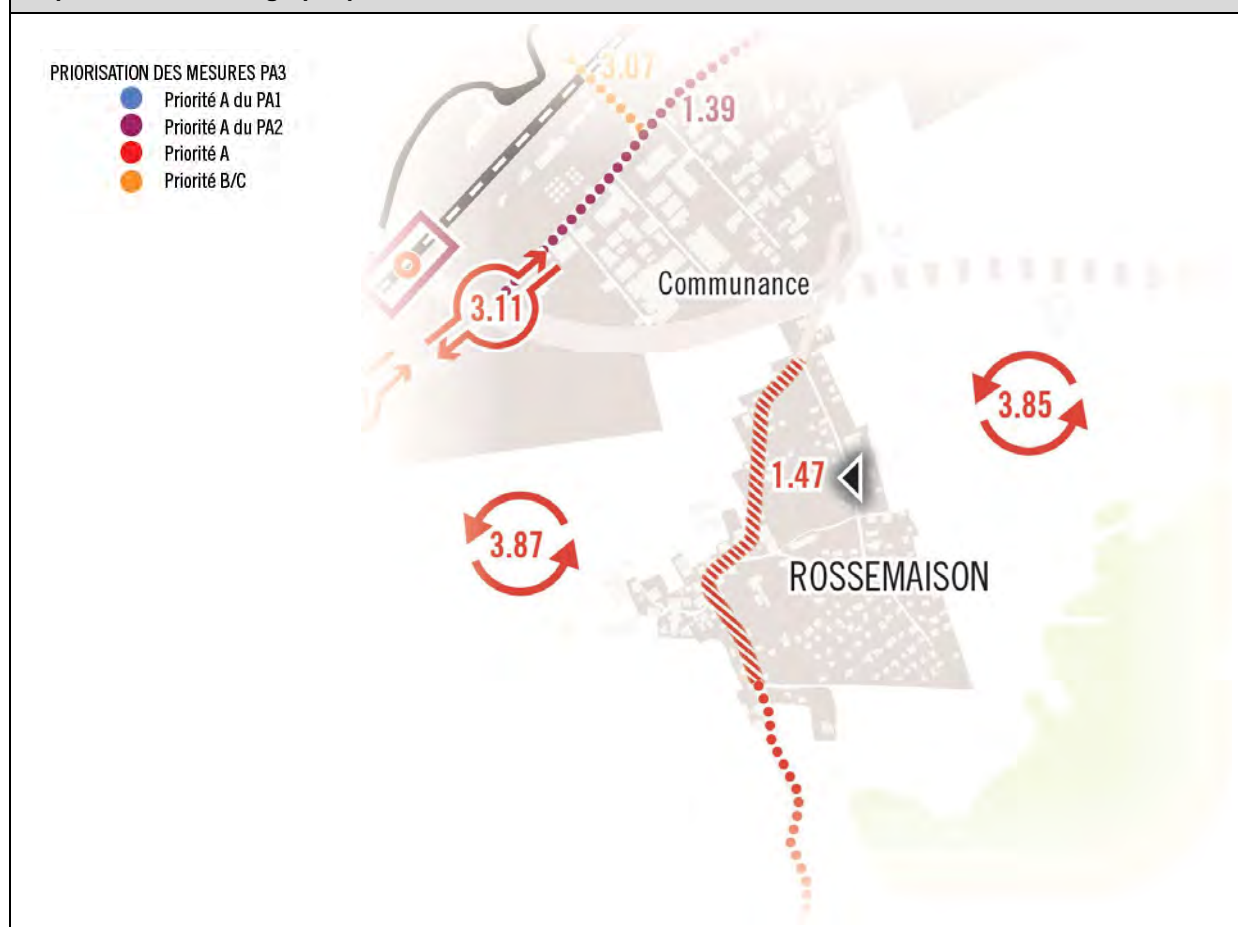
ARE : 6711.040

## Traversée de la localité, Rossemaison

LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	B1, B2, A3
Instance(s) de décision	Commune de Rossemaison, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2019 début des travaux : dès 2018
Instance(s) concernées	SDT (SAM), Commune de Rossemaison	Estimation des coûts globaux	2 mios Actualisation : 2.5 mios
Mesure(s) connexe(s)	2.202	Répartition des coûts	A définir 40% commune de Rossemaison, 60% Canton, Confédération
Besoins de coordination	PAL Rossemaison	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Le village subit une charge de trafic non négligeable pour une petite commune (2'750 véh/jour en 2015 contre 2'300 en 2010), posant des problèmes significatifs en termes d'attractivité et de sécurité.</p> <p>Il existe en effet une forte problématique de sécurité liée au trafic routier : pas d'aménagement pour les piétons et cycles et de nombreux dépassements de la vitesse autorisée par les véhicules motorisés. Cela a été démontré par une étude de circulation en cours. Les résultats indiquent que sur la route de Châtillon, plus de 21% des véhicules roulent à une vitesse supérieure à celle autorisée (50km/h) (28% dans le sens sud-nord). Sur la route de Delémont, c'est 46% des véhicules qui dépassent la vitesse légale. La majeure partie de ces véhicules roulent entre 50 et 60km/h, parfois au-delà (maximum enregistré à 95km/h). Les comptages se sont déroulés sur 14 jours entiers (7 jours dans chaque sens) pour chaque rue principale du village en juin 2016. Ces chiffres prouvent l'importance de mettre des mesures en place pour diminuer la vitesse du trafic et donc assurer une meilleure sécurité aux cyclistes et piétons empruntant ces deux rues qui constituent la traversée du village.</p> <p>Un certain nombre de contraintes techniques (étroitesse de la voirie rendant difficile l'aménagement d'un trottoir notamment) seront à prendre en compte lors de l'établissement du projet.</p>		
<p><b>But de la mesure</b></p> <p>La mesure 1.47 prévoit de modérer le trafic sur la traversée de localité et de mettre en place des mesures de réaménagement de chaussées (élargissement des espaces piétons, sécurisation pour piétons et cycles) pour renforcer la sécurité et le confort des déplacements ainsi que l'attractivité des espaces publics.</p>		
<p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>L'établissement de l'avant-projet du réaménagement de la traversée est prévu en 2017 et la réalisation des travaux dès 2018. La partie nord de la route cantonale (jusqu'à l'intersection avec la rue des Grands Champs) a été refaite il y a environ 10 ans.</p> <p>Il est prévu de créer une zone limitée à 30km/h dans la partie ancienne du village afin d'augmenter la sécurité et la qualité de cohabitation entre les différents usagers de cet espace qui constitue le centre de localité.</p> <p>En 2015, un nouvel arrêt de bus a été aménagé au sud du village (sortie direction Châtillon). La même année, de nouveaux candélabres (LED) ont été installés sur la route de Delémont et des conduites de gaz ont également été mises en place à la même occasion.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces pour l'accès aux écoles, aux services de proximité et aux transports publics.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Amélioration de l'attractivité des centres des villages (densification et réhabilitation du bâti ancien, mise en valeur de l'espace public.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier et sécurisation des déplacements à pied et en vélo.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation aux déplacements à pied et en vélo à l'intérieur des localités, dissuasion du recours à la voiture, attractivité et sécurité de l'accès aux arrêts de bus. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		Dès 2017       Dès 2018
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.06, 2.07 et 2.08

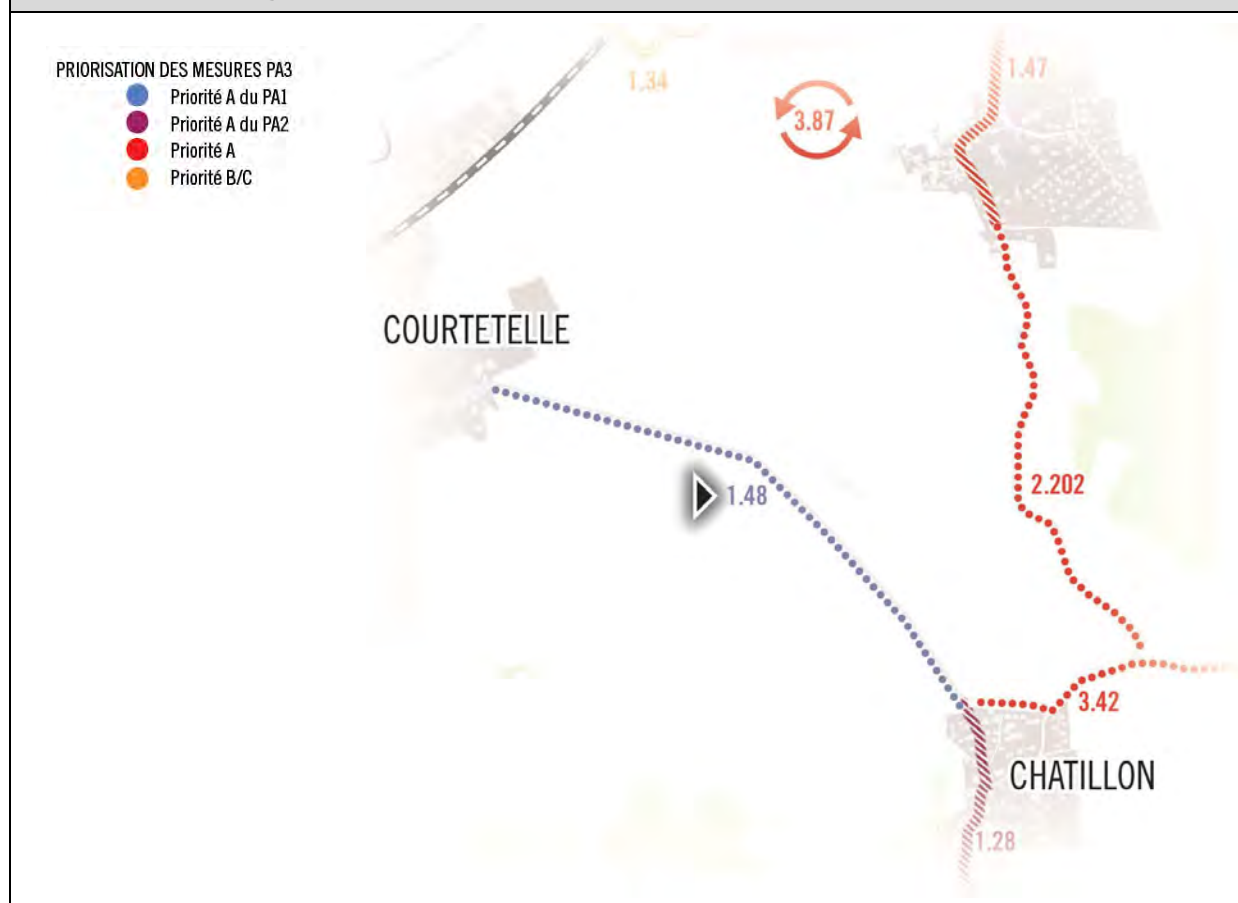
# 1.48

ARE : 6711.028

## Itinéraire cyclable Courtételle – Châtillon par route communale LD1 et 4, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	A1
Instance(s) de décision	Commune de Courtételle, Commune de Châtillon, RCJU	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2019 début des travaux : 2018
Instance(s) concernées	Commune de Courtételle, Commune de Châtillon, SDT (SAM), ENV, ECR	Estimation des coûts globaux	0.7 mio Actualisation : 0.8 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.28, 3.42	Répartition des coûts	A définir Communes concernées, Canton
Besoins de coordination	PSIC	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>La mesure 1.48 concerne l'aménagement d'un nouveau tracé cyclable en parallèle de la route principale reliant les deux localités (côté sud-ouest). Actuellement, la faible visibilité dans un virage, le croisement difficile des véhicules sur les deux ponts ainsi que la vitesse des voitures sur ce tronçon dissuadent les cyclistes. En 2015, 1'450 véhicules par jour ont été comptabilisés entre les deux villages, contre 1'350 en 2010.</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>Elle vise à augmenter la sécurité et le confort des déplacements à vélo entre Châtillon et Courtételle, notamment afin d'accéder aux activités de loisirs et aux installations sportives intercommunales.</p> <p>L'itinéraire, en enrobé bitumeux, aura une longueur d'environ 1'800 m. Il est classé comme itinéraire cyclable d'intérêt local sur le PSIC (Plan sectoriel des itinéraires cyclables du Canton). Le meilleur tracé en termes d'attractivité d'itinéraire se situerait sur des terres qui viennent d'être remaniées, mais cela augmente les difficultés de réalisation.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Les terrains nécessaires à la piste cyclable ont été réservés à Courtételle via un récent remaniement parcellaire (bande de 3 mètres de large). Par contre, les terrains à Châtillon sont encore en main privée et devront être acquis pour réaliser l'itinéraire.</p> <p>Les services cantonaux souhaitent élaborer l'avant-projet en 2017 pour une réalisation en 2018 et 2019.</p> <p>Toutefois, la mesure n'était pas en priorité 1 dans le PSIC (état 2015). Lors de la révision du plan sectoriel en 2016, cet itinéraire a été remonté en priorité 1, en tant que projets à mettre en œuvre à court terme.</p> <p>Le centre sportif sera agrandi et réaménagé en 2017. La volonté est d'aménager la porte d'entrée de Courtételle de cet itinéraire cyclable de manière simultanée. Ce projet permettra de sécuriser les circulations cyclables entrant ou sortant du village.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	<p>Densification du réseau de mobilité douce (plus particulièrement cyclable) entre les localités de l'agglomération.</p> <p>Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces pour l'accès aux écoles, aux services de proximité et aux transports publics.</p>	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	-	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Sécurisation des déplacements à vélo (en site propre au lieu de la cohabitation avec le trafic routier).	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens, scolaires, pendulaires et sportifs. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude		2016
2. Avant-projet		2016
3. Dépôt public		2017
4. Traitement des oppositions		2017
5. Approbation du projet		2017
6. Décision(s) de financement		2018
7. Début des travaux		2018
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03 et 2.07



## 1.52

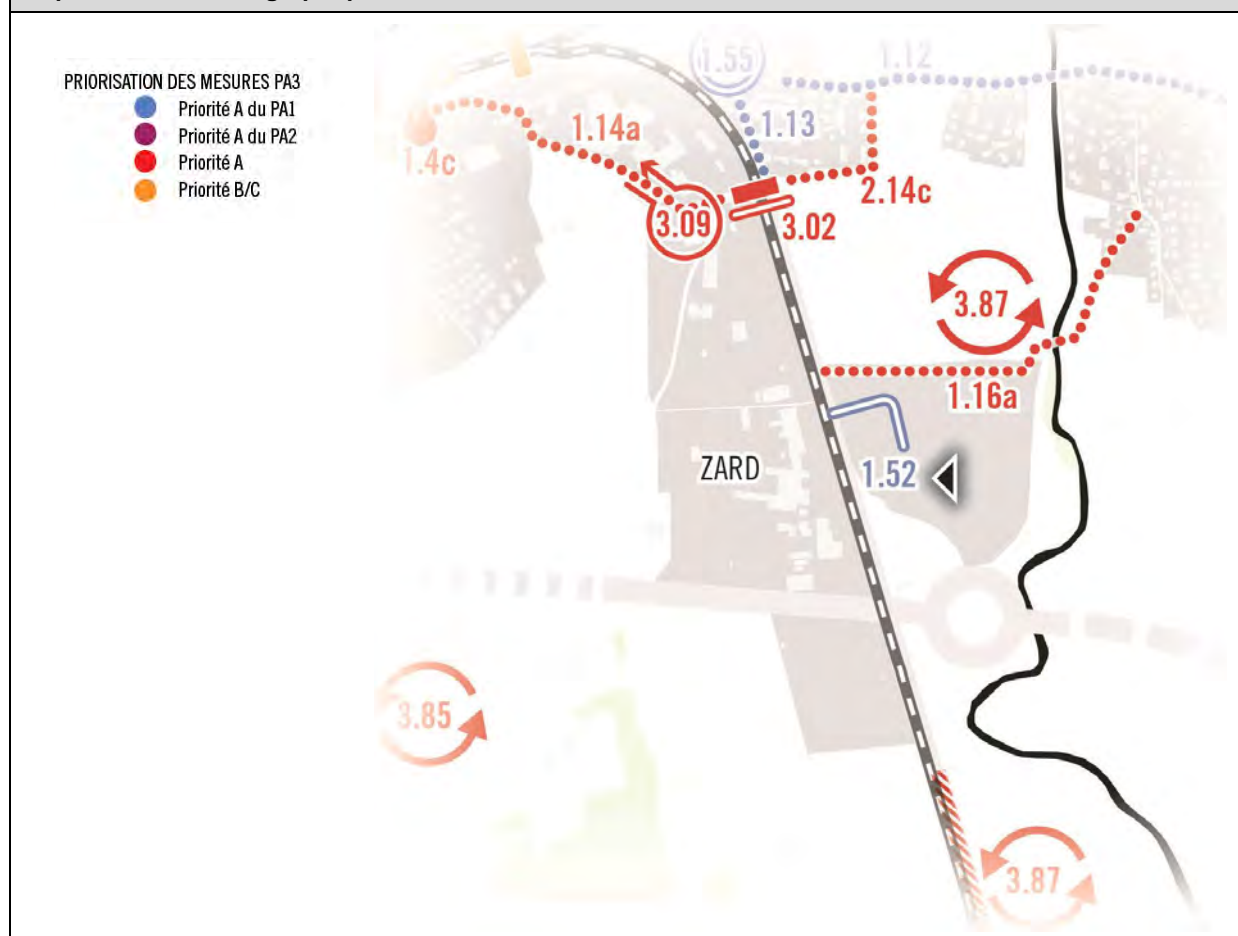
ARE : 6711.062

### Raccordement direct ZARD - route cantonale

LD1 et 2, Stratégie transports – objectif 1

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	A1
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, Commune de Courroux, RCJU, Innodel, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : dès 2024 début des travaux : dès 2023
Instance(s) concernées	Commune de Delémont, Commune de Courroux, SDT (SAM et SMT), Car Postal, Innodel	Estimation des coûts globaux	0.3 mio Actualisation : 0.5 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.12, 1.13, 1.55, 2.204	Répartition des coûts	A définir Communes concernées, Canton, Subvention max. CH : 0.12 mio (40%)
Besoins de coordination	PDL « Gare Sud »	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.52 concerne l'aménagement d'un 2<sup>e</sup> accès direct à la ZARD-Innodel depuis la route cantonale pour améliorer la desserte par bus de la zone d'activités en évitant un rebroussement au milieu de la ligne Delémont – Courrendlin. Seul le passage du bus sera autorisé, un deuxième accès routier sur la route cantonale n'étant pas souhaité.</p> <p>La localisation de l'arrêt de bus existant sera modifiée afin de mieux desservir le centre de la zone d'activités et de s'affranchir du rebroussement.</p> <p>La mesure 1.52 est fortement liée aux mesures 1.12, 1.13, 1.14, 1.20, 1.51 et 1.55 qui concernent l'entrée est de Delémont ou des secteurs à l'est de l'agglomération qui impactent sur cette entrée.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Au vu de la situation actuelle, la mesure est jugée « non prioritaire » par les services cantonaux et communaux. C'est pourquoi l'horizon de planification a été défini dès 2023.</p> <p>Cet horizon pourrait toutefois être revu en fonction de la rapidité du développement de la ZARD. Un permis a été déposé pour une implantation au nord du bâtiment existant.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Optimisation de l'offre en transports publics. Attractivité accrue des bus dans les localités concernées (desserte systématique aller-retour).	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	-	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	-	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation des transports publics pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet  3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet  6. Décision(s) de financement  7. Début des travaux		SIN, Communes concernées SDT (SAM), SIN, RCJU  SIN SIN RCJU, Communes concernées RCJU, Communes concernées -  Dès 2023
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.02 et 2.03

## 1.53

ARE : 6711.057

## Réaménagement et équipement des arrêts de bus

LD1 et 2, Stratégie transports – objectif 1

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SDT (SMT)	Priorité	A1
Instance(s) de décision	Syndicat d'agglomération, Car Postal, RCJU	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : d'ici 2023 début des travaux : d'ici 2023
Instance(s) concernées	Syndicat d'agglomération, Car Postal, SDT (SAM), SIN	Estimation des coûts globaux	2 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.50, 1.51, 2.204, 3.09, 3.80	Répartition des coûts	A définir Communes concernées, Car Postal
Besoins de coordination	Concept TP Agglo	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique

-

### Description de la mesure

#### Constat / situation initiale

La mesure 1.53 concerne le réaménagement des arrêts de bus. Les arrêts de bus de l'agglomération sont actuellement caractérisés par des aménagements inexistantes (poteau seul), vétustes, mal éclairés et peu attractifs. Etant de la responsabilité des communes desservies, ces arrêts de bus ne sont pas au bénéfice d'une signalisation harmonisée et cohérente. Des arrêts aux aménagements accueillants, reflétant l'identité de l'agglomération et au standard amélioré contribuent à l'augmentation de l'attractivité de l'offre en complément de la densification de l'offre envisagée.

#### But de la mesure et opportunités

La revalorisation est envisagée conjointement avec un équipement contemporain (amélioration de l'information aux voyageurs et distributeurs de titres de transports aux principaux arrêts) et avec la mise aux normes selon la LHand qui demande que les arrêts soient rendus accessibles pour les personnes à mobilité réduite jusqu'à fin 2022.

Selon la législation sur les routes, Car Postal prend à charge les équipements sommaires (poteaux, tables d'horaires,...). Les aménagements de trottoirs, abris, les bancs ou les parcs à vélos sont à la charge des communes.

La position des arrêts de bus sera coordonnée avec les passages pour piétons et répondra aux exigences légales en matière de circulation routière.

#### Bilan de la mise en œuvre

Le manque de ressources, principalement humaines, n'a pas permis d'entreprendre ce projet avant l'établissement du bureau technique (janvier 2015). L'état des lieux permettant d'identifier les besoins a été réalisé en 2015 et 2016. En 2016 et 2017, un bureau d'ingénieur élabore une étude d'avant-projet et commence l'étude pour le projet d'ouvrage qui incluent l'ensemble des arrêts de l'agglomération. Dès 2017, des projets sommaires et des devis seront ainsi à disposition des communes qui sont les maîtres d'ouvrage pour la mise en œuvre.

Description de la mesure II		
<p>Les Communes sont libres de réaménager et équiper leurs arrêts dans les délais qu'elles souhaitent, pour autant que ça soit avant 2023. Un certain nombre d'arrêts de bus ont déjà été réaménagés et sont aux normes dans plusieurs communes de l'agglomération (à Delémont et Courroux notamment). La mise en œuvre se fait et se fera donc progressivement et en fonction des opportunités.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la qualité, de l'accessibilité, de la sécurité et de l'attractivité des arrêts de transports publics, et donc des transports publics eux-mêmes.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Encouragement à développer dans les secteurs bien desservis en transports publics.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Diminution de l'emploi de l'automobile en faveur des transports publics, et hausse de la sécurité sur la route.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Favorise le transfert modal en faveur des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		D'ici 2023 D'ici 2023 D'ici 2023 D'ici 2023 D'ici 2023 D'ici 2023 D'ici 2023
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03, 2.07 et 2.08

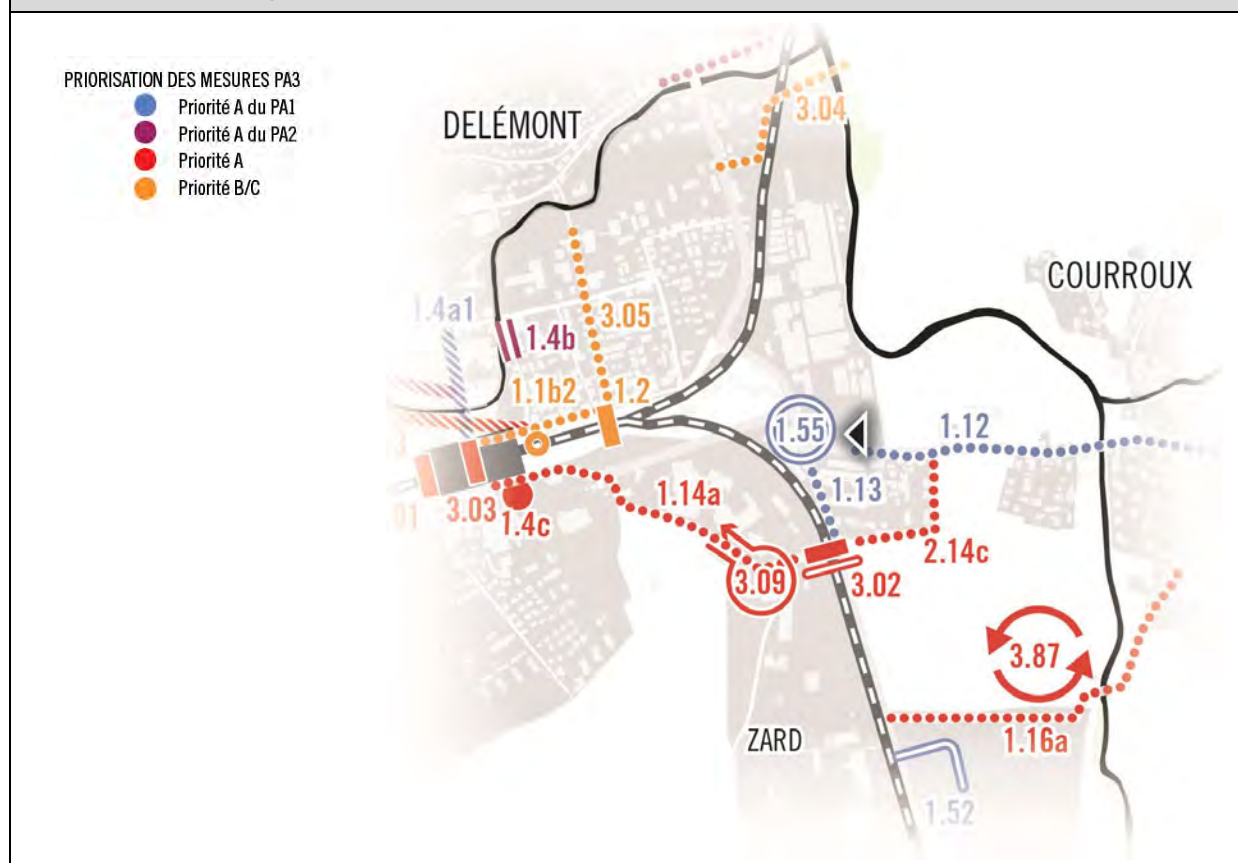
## 1.55

ARE : 6711.012

## Gestion de la circulation sur giratoires, sud-est de Delémont LD1 et 2, Stratégie transports – objectif 1

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	A1
Instance(s) de décision	Commune de Courroux, Commune de Delémont, DEE, Gouvernement, Parlement, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2019 début des travaux : 2018
Instance(s) concernées	Commune de Courroux, Commune de Delémont, SDT (SAM et SMT), ENV, OCC	Estimation des coûts globaux	1.1 mio Actualisation : 1.3 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.12, 1.13, 2.14c, 1.20, 2.204 et 3.02	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Subvention max. CH : 0.38 mio (40%)
Besoins de coordination	PDCoM et PD des déplacements Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 1.55 concerne le réaménagement des deux giratoires du sud-est de Delémont dans le but d'assurer la sécurité des cycles, d'améliorer l'accès et l'insertion des bus, d'adapter les anneaux pour renforcer la sécurité de manière générale et la fluidité des manœuvres, et d'augmenter la capacité (limitation des files d'attente). Le comptage cantonal de 2015 rapporte 12'750 véhicules par jour entrant dans Delémont depuis la ZARD (12'600 en 2010), 12'850 depuis Courroux (12'330 en 2010) et 20'350 depuis le nord (19'500 en 2010). La majeure partie de cette importante charge de trafic transite par ces giratoires.</p> <p>La mesure 1.55 est fortement liée aux mesures 1.12, 1.13, 1.14, 1.20, 1.51 et 1.52 qui concernent l'entrée est de Delémont ou des secteurs à l'est de l'agglomération qui impactent sur cette entrée. Elle constitue également un prérequis pour la mesure 1.50 (rebroussement Montsevelier).</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>En 2015, le bord du trottoir a été corrigé afin de faciliter l'insertion des bus dans le trafic qui entre dans la ville de Delémont. Il s'agit là d'une mesure ponctuelle qui permet déjà d'améliorer la situation.</p> <p>Un mandat d'étude a été donné à un bureau d'ingénieur par le Canton (SIN) en 2016. Ce dernier avait prévu un montant dès 2016 pour des mesures provisoires avec l'installation d'un feu de signalisation. La mesure provisoire consistait à équiper d'un feu le flux de trafic "Courrendlin – Righi" de manière à l'interrompre ponctuellement au profit du flux de trafic "Courroux – Righi". Cette installation devait permettre "d'accélérer les bus" de la ligne Montsevelier – Delémont.</p> <p>L'étude a toutefois démontré que la mise en place d'un feu de signalisation ne garantit pas à elle seule une résolution du problème des bus sur l'ensemble du réseau routier et risque de détériorer la situation sur la H18. Plusieurs solutions, à mettre en place par étapes successives, sont proposées :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Réaménagement de l'arrêt de bus « Courroux Poste » sur la chaussée</li> <li>2. Si nécessaire, mise en place d'un feu de signalisation sous forme provisoire</li> <li>3. Si le test s'avère concluant, le feu de signalisation pourra être installé de manière définitive et, si besoin, accompagné d'une voie de bus sur la H18.</li> </ol> <p>Cette mesure se réalisera progressivement. Puisque les effets sont difficiles à prévoir, il est important d'avancer prudemment. Des travaux de génie civil seront entrepris en 2018-19, avec des études d'avant-projet en 2017.</p> <p>Il faut relever que ces mesures permettront d'améliorer la situation à court-moyen terme seulement. En effet, dès 2030, les deux giratoires seront saturés, ce qui impose la réalisation d'un nouvel accès au sud de la ville de Delémont (mesure 3.02).</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la ponctualité et de la durée des déplacements en bus. Complément du réseau cyclable régional et de loisirs.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	-	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité des cyclistes et piétons. Modération du trafic routier sur les routes cantonales	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation des transports publics pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude	SIN, Communes concernées	2016
2. Avant-projet	SDT (SAM), SIN, RCJU	2017
3. Dépôt public	SIN	2017
4. Traitement des oppositions	SIN	2017
5. Approbation du projet	RCJU, Communes concernées	2018
6. Décision(s) de financement	RCJU, Communes concernées	2018
7. Début des travaux	-	2018
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b>	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b>	
Bonne	Coordination réglée - Fiches 2.02 et 2.03	

## 2.14c

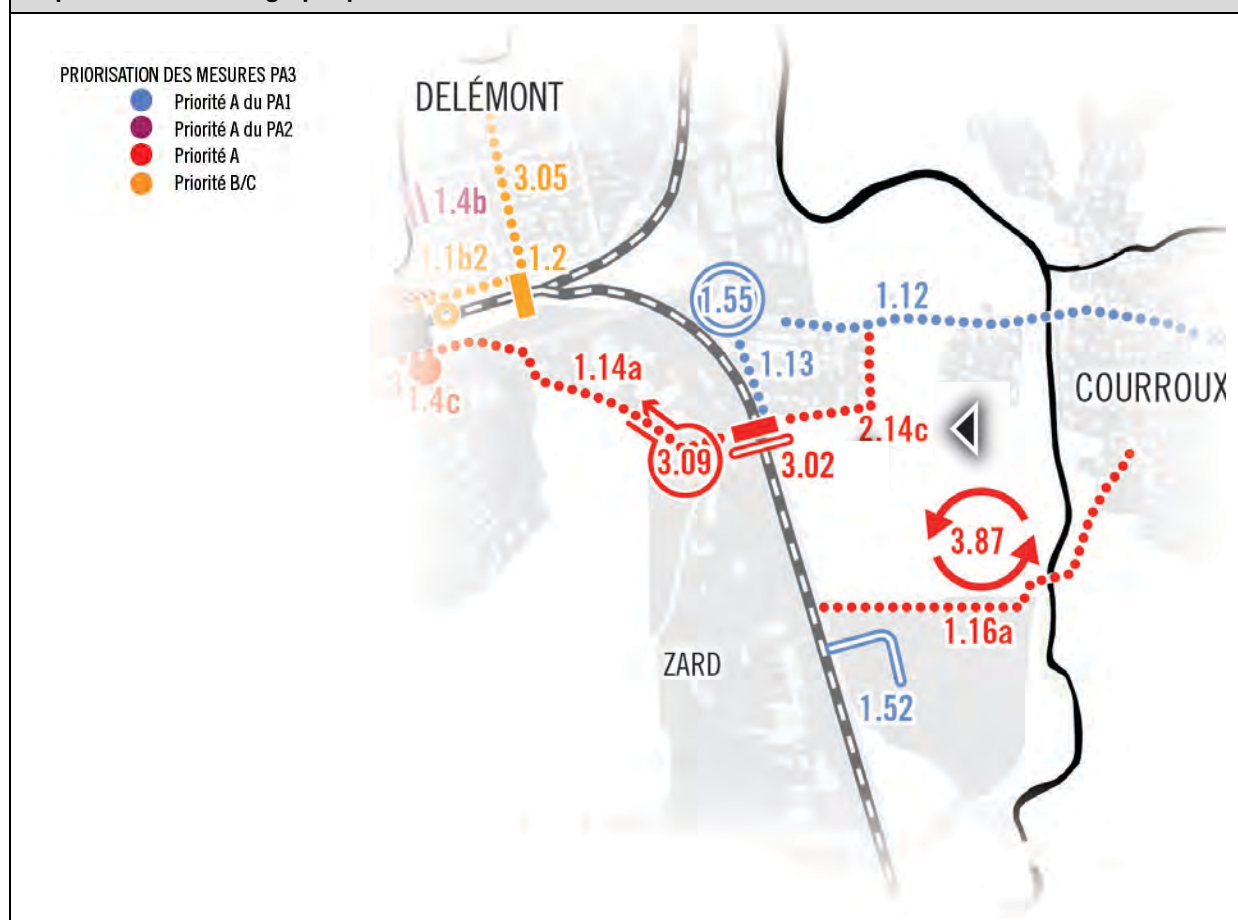
ARE PA2 : 6711.2.010/044

## Itinéraire cyclable entre routes de Delémont et Courroux

LD1 et 2, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	B2, A3
Instance(s) de décision	Communes de Courroux et Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2021 début des travaux : 2020
Instance(s) concernées	SDT (SAM), ENV, ECR, CFF, communes concernées	Estimation des coûts globaux	0.7 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.14a, 1.16a, 3.02	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PDL « Gare Sud », PSIC	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Il n'existe pas de liaison cyclable protégée pour l'accès à la ZARD depuis les quartiers au sud de la gare de Delémont et les communes de Courtételle, Rossemaison et Courroux. Dans le PA1, la mesure 1.14a descendait plus au Sud jusqu'à la hauteur de la halte ferroviaire de la ZARD et la mesure 1.14b (remplacée par la mesure 3.02 dans le PA3) traversait les voies CFF et la route cantonale à cet endroit. La halte ferroviaire de la ZARD n'ayant pas été jugée opportune à court terme, les mesures 1.14a et 1.14b ont été déplacées afin de franchir les voies CFF et la route cantonale plus au nord. Ceci permet la connexion des liaisons cyclables du sud de la gare avec celles de l'est de Delémont.</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La partie 2.14c correspond au tronçon partant de l'est des voies ferrées en direction de Courroux. Elle doit être coordonnée avec les mesures 1.14a, 3.02, 1.12, 1.13, 1.20 et 1.55. L'itinéraire de mobilité douce pour rejoindre Courroux passera par la nouvelle liaison routière, mais se poursuivra en direction de Courroux alors que la route (toujours avec une liaison de mobilité douce) rejoindra la route de Delémont. La mesure 2.14c concerne justement le cheminement à créer pour relier Courroux.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>La mise en œuvre des mesures 1.14a et 2.14c est prévue entre 2020 et 2021. L'avant-projet est, quant à lui, prévu en 2019. Toutefois, il est possible que le futur Hôpital du Jura s'installe à Delémont, au sud des voies ferrées. Cela demanderait de réétudier les accès dans ce secteur et de redéfinir les délais de mise en œuvre pour qu'ils concordent avec l'ouverture de l'établissement hospitalier. La mesure 3.02b sera mise en œuvre peu après dès 2022 pour compléter la liaison de mobilité douce.</p> <p>Il faut prendre en compte que les mesures 1.12 et 1.20 doivent être coordonnées avec la mesure 2.14c qui doit régler le passage des vélos. Une réalisation pas nécessairement simultanée, mais qui prend en compte l'ensemble de ces mesures est nécessaire.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable régional (Delémont – Courrendlin et Delémont – Courroux). Nouvel itinéraire protégé et direct entre la gare de Delémont et la ZARD.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Mise en valeur du territoire de confluence, future zone de développement stratégique de l'agglomération.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude		SIN 2018
2. Avant-projet		SIN, SMT (SAM), RCJU 2018
3. Dépôt public		SIN 2018
4. Traitement des oppositions		SIN 2019
5. Approbation du projet		Commune de Delémont et RCJU 2019
6. Décision(s) de financement		SIN 2019
7. Début des travaux		- 2020
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
Pertinence par rapport au plan directeur		Etat de l'intégration dans le plan directeur
Bonne		Coordination réglée - Fiches 2.03 et 2.07



## 2.201a

ARE PA2: 6711.2.041/043

## Parkings à vélo, Delémont

LD1, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	A2
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : dès 2021 début des travaux : dès 2021
Instance(s) concernées	SDT (SAM)	Estimation des coûts globaux	0.21 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.3, 1.4a1, 1.4a2, 1.4a3, 1.14a, 2.201b, 3.80	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Subvention max. CH : 0.07 mio (35%)
Besoins de coordination	PD MD Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique

-

### Description de la mesure

#### But de la mesure et opportunités

Le recensement du stationnement des vélos est un instrument de gestion de la mobilité douce qui permettra de déceler les lacunes en la matière, d'améliorer l'offre en mobilité douce et donc l'ensemble du système de transport de l'agglomération delémontaine. En 2011, la ville de Delémont a été la première commune à procéder au recensement de ses parkings à vélo et à localiser tous ceux qui ne répondent pas aux standards de confort et de sécurité. Au total, cela représente plusieurs centaines de places de stationnement pour le vélo qui doivent être adaptées, sécurisées, voire couvertes.

Les mesures 2.201 visent à combler les lacunes identifiées lors du recensement. La mesure 2.201a constitue la première étape.

#### Bilan de la mise en œuvre

Depuis 2011, une amélioration notable en termes de stationnement des cycles a été réalisée grâce à la vélostation de la gare (ouverte en 2014).

Le Plan directeur de la mobilité douce de Delémont (2016) accorde une importance particulière au stationnement vélo ; un principe d'aménagement est spécialement dédié à cette thématique (p. 25 et 26).

La mise en œuvre de la mesure 2.201a se fera de manière progressive dès 2021 selon la planification financière communale. Bien évidemment, indépendamment de la mesure 2.201, toute opportunité sera saisie pour développer le stationnement vélo dans des endroits clés (centres commerciaux, administrations, écoles, etc.).

La mesure 2.201a est en quelques sortes liée à la nouvelle mesure du PA3 3.80 qui concerne le stationnement vélo aux arrêts de transports publics dans toute l'agglomération. Le concept de stationnement vélo à l'échelle régionale est toutefois différent dans le sens qu'il inclut les projets d'importance intercommunale, notamment dans les centres de village et à proximité des arrêts principaux de transports publics.

Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'offre en stationnement pour les cycles dans l'agglomération.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité du centre-ville (terrains libres et friches urbaines à valoriser) en tant que lieu de vie, de détente, de loisirs et de travail.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort pour les cyclistes en général.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux	UETP UETP UETP UETP UETP UETP -	Dès 2021
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03 et 2.07	

## 2.201b

ARE PA2 : 6711.2.042/044

## Parkings à vélo, Delémont, étape 2

LD1, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	B2, B3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : dès 2023 début des travaux : dès 2023
Instance(s) concernées	SDT (SAM)	Estimation des coûts globaux	0.29 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.3, 1.4a1, 1.4a2, 1.4a3, 1.14a, 2.201a, 3.80	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Confédération
Besoins de coordination	PD MD Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique

-

### Description de la mesure

#### But de la mesure et opportunités

Le recensement du stationnement des vélos est un instrument de gestion de la mobilité douce qui permettra de déceler les lacunes en la matière, d'améliorer l'offre en mobilité douce et donc l'ensemble du système de transport de l'agglomération delémontaine. En 2011, la ville de Delémont a été la première commune à procéder au recensement de ses parkings à vélo et à localiser tous ceux qui ne répondent pas aux standards de confort et de sécurité. Au total, cela représente plusieurs centaines de places de stationnement pour le vélo qui doivent être adaptées, sécurisées, voire couvertes.

Les mesures 2.201 visent à combler les lacunes identifiées lors du recensement. La mesure 2.201a constitue la première étape.

#### Bilan de la mise en œuvre

Depuis 2011, une amélioration notable en termes de stationnement des cycles a été réalisée grâce à la vélostation de la gare (ouverte en 2014).

Le Plan directeur de la mobilité douce de Delémont (2016) accorde une importance particulière au stationnement vélo ; un principe d'aménagement est spécialement dédié à cette thématique (p. 25 et 26).

La mise en œuvre de la mesure 2.201b se fera dès 2023. Elle constitue une deuxième étape d'implantations ou d'améliorations du stationnement vélo à travers la ville.

La mesure 2.201b est en quelques sortes liée à la nouvelle mesure du PA3 3.80. Le concept de stationnement vélo à l'échelle régionale est toutefois différent dans le sens qu'il inclut les projets d'importance intercommunale, notamment dans les centres de village et à proximité des arrêts principaux de transports publics.

Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'offre en stationnement pour les cycles dans l'agglomération.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité du centre-ville (terrains libres et friches urbaines à valoriser) en tant que lieu de vie, de détente, de loisirs et de travail.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort pour les cyclistes en général.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux	UETP UETP UETP UETP UETP UETP -	Dès 2023
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03 et 2.07	

## 2.202

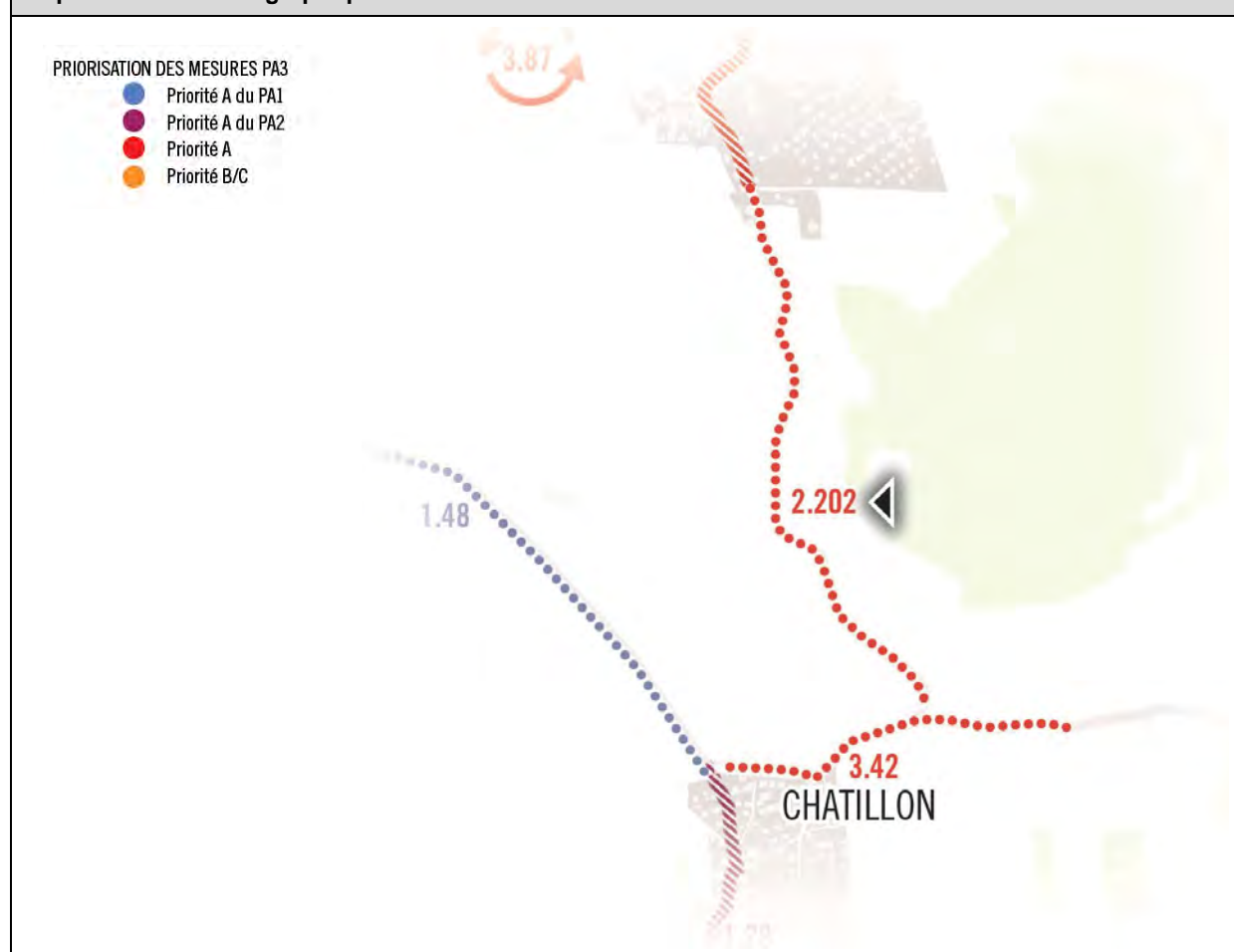
ARE PA2 : 6711.2.024/044

## Itinéraire cyclable Châtillon - Rossemaison

LD1 et 4, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	B2, A3
Instance(s) de décision	Communes de Châtillon et Rossemaison, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : 2020 début des travaux : 2019
Instance(s) concernées	SDT (SAM), ECR	Estimation des coûts globaux	0.7 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.28, 1.47, 3.42	Répartition des coûts	A définir Communes de Châtillon et de Rossemaison, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PSIC	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>La mesure 2.202 propose une liaison pour les cycles entre les villages de Châtillon et Rossemaison. Globalement, elle permet un accès direct et sécurisé pour les cycles au centre de l'agglomération depuis Châtillon. Elle se connecte au sud par la mesure 1.28 (Traversée de la localité à Châtillon) et au nord par la mesure 1.47 (Traversée de la localité à Rossemaison).</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Une étude de faisabilité (de variantes) a été élaborée par un bureau privé en 2015 et 2016 en collaboration avec le Service cantonal des infrastructures. Elle réfléchit aux différents tracés possibles et cherche la meilleure solution en termes d'attractivité et de sécurité. Il est effectivement difficile de proposer un itinéraire cyclable attractif entre Châtillon et Rossemaison en raison du dénivelé (variante par le Montchaibeux), de la longueur (variante avec détour par Courtételle) ou du confort (variante par la route cantonale). Ces variantes existent dans certains cas et constituent donc des tracés complémentaires en fonction des besoins.</p> <p>Au terme de l'étude de faisabilité, le Canton a prévu d'intégrer la mesure 2.202 au projet d'amélioration de la route reliant Rossemaison et Châtillon. La réfection de la route cantonale est, en principe, prévue entre 2019 et 2022. L'itinéraire le plus instinctif et attractif reste celui de cette route. L'idée est de créer des pistes cyclables unidirectionnelles aux montées (avec séparation par une bande herbeuse). Un premier tronçon se trouverait à l'est de la route depuis le carrefour pour se rendre à Courrendlin jusqu'au bout de la partie montante. Ensuite, une seconde piste serait aménagée à l'ouest de la route pour les vélos montant depuis Rossemaison en direction de Châtillon. Les cyclistes montant, donc roulant plus lentement, seraient ainsi sortis du trafic routier et sécurisés. La question de l'emprise sur les surfaces d'assolement devra bien sûr être considérée.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Densification du réseau de mobilité douce (plus particulièrement cyclable) entre les localités de l'agglomération. Amélioration de la sécurité, de la continuité et de l'attractivité des déplacements doux	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	-	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Sécurisation des déplacements à vélo (en site propre au lieu de la cohabitation avec le trafic routier).	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens, scolaires, pendulaires et sportifs. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude		SIN/Communes
2. Avant-projet		SIN, SDT, GVT
3. Dépôt public		SIN
4. Traitement des oppositions		SIN
5. Approbation du projet		RCJU/Communes
6. Décision(s) de financement		RCJU, Communes
7. Début des travaux		-
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
Pertinence par rapport au plan directeur	Etat de l'intégration dans le plan directeur	
Bonne	Coordination réglée - Fiches 2.03 et 2.07	

## 2.205

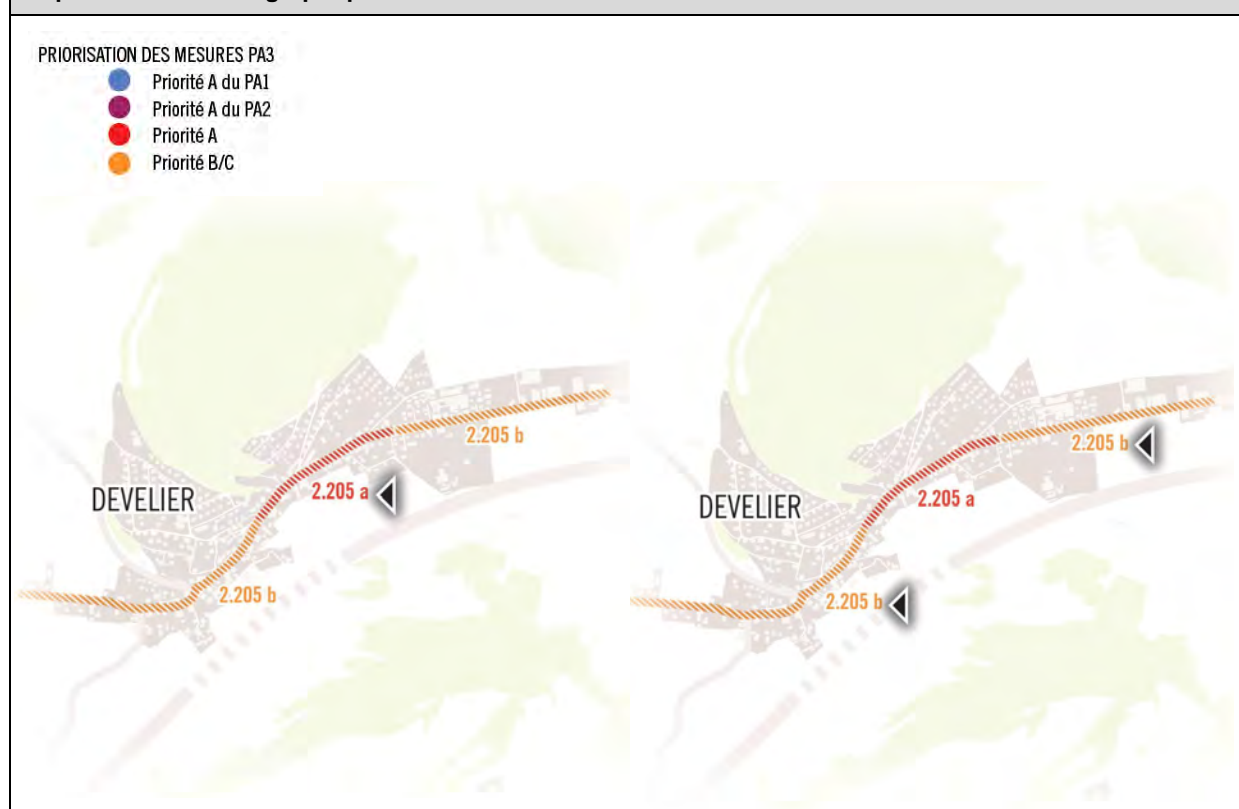
ARE PA2 : 6711.2.027

## Traversée de la localité, Develier

LD1 et 3, Stratégie transports – objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	B2, A3/B3
Instance(s) de décision	Commune de Develier, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : environ 2020 (2.205a) et dès 2023 (2.205b)  début des travaux : environ 2020 (2.205a) et dès 2023 (2.205b)
Instance(s) concernées	SDT (SAM et SMT), Commune de Develier	Estimation des coûts globaux	1.03 mio  Actualisation : 1.32 mio au total  0.8 mio pour la partie 2.205a
Mesure(s) connexe(s)	--	Répartition des coûts	A définir  Commune de Develier, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PAL Develier	Degré de maturité	1 (2.205b)  2 (2.205a)

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>La route cantonale (RC6) qui traverse le village de Develier constitue la route de réserve en cas de fermeture des tunnels autoroutiers du Mont-Terri et du Mont-Russelin. Cette route requiert donc un statut particulier et un intérêt pour l'accessibilité entre le district de Porrentruy et celui de Delémont. La mesure 2.205 concerne le réaménagement de cette traversée sur plusieurs tronçons particuliers. Chaque jour, une moyenne de 5'400 véhicules y transitent (lorsque les tunnels sont ouverts) (comptage de 2015).</p> <p><b>But de la mesure</b></p> <p>Le réaménagement pourra être fait en 3 étapes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Tout d'abord, le centre du village sera transformé par la construction de plusieurs immeubles locatifs (secteur La Poste – magasin d'alimentation), vers 2020 environ. Il sera nécessaire d'adapter le projet de réaménagement en fonction de futures constructions et de le réaliser en parallèle. Une étude élaborée en 2012 par un bureau d'ingénieur avec l'estimation des coûts devra être revue en conséquence. Une esquisse a été réalisée en 2016 pour identifier les besoins futurs de mobilité et franchissements au centre du village.</li> <li>&gt; Ensuite, la partie à l'est sera étudiée dès 2022 pour résoudre les problèmes de sécurité actuels sur ce tronçon très rectiligne.</li> <li>&gt; Enfin, la partie ouest est moins urgente et sera réaménagée en dernier, peu après la partie est (même priorité).</li> </ul> <p>La mesure 2.205 est alors découpée en 3 sous-mesures : 2.205a pour le centre (priorité A), 2.205b pour l'est et pour l'ouest du village (priorité B).</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>La mesure 1.31 "Traversée de la localité" du PA1 n'est pas complètement réalisée, seule l'entrée est du village a été réalisée en 2008. La mesure 2.205 concerne le réaménagement de la majeure partie de la route cantonale. La mise en œuvre de cette mesure est reportée à l'horizon 2020/2022. De petites mesures ponctuelles seront nécessaires à court terme. La traversée de la localité pourra donc se faire en plusieurs étapes, tout d'abord par des petites mesures urgentes en termes de sécurité (principalement le centre du village), puis sur les tronçons restants.</p> <p>Un franchissement de la route cantonale a déjà été amélioré par un réaménagement au printemps 2016 (route de Bourrignon). Une partie de trottoir à la route de Delémont a également été refaite en 2016. De plus, un projet de réaménagement de l'entrée-sortie de la zone d'utilité publique (terrains de football, abri PC) est à l'étude à la suite de l'agrandissement du garage Maurice Montavon SA.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de la sécurité, de la continuité et du confort des mobilités douces pour l'accès aux écoles, aux services de proximité et aux transports publics.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Amélioration de l'attractivité des centres des villages (densification et réhabilitation du bâti ancien, mise en valeur de l'espace public.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Modération du trafic routier et sécurisation des déplacements à pied et en vélo.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation aux déplacements à pied et en vélo à l'intérieur des localités, dissuasion du recours à la voiture, attractivité et sécurité de l'accès aux arrêts de bus. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre pour la 2.205a		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet  6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		Environ 2020      Environ 2020
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
Pertinence par rapport au plan directeur		Etat de l'intégration dans le plan directeur
Bonne		Coordination réglée - Fiches 1.12, 2.06, 2.07 et 2.08



### 3.01

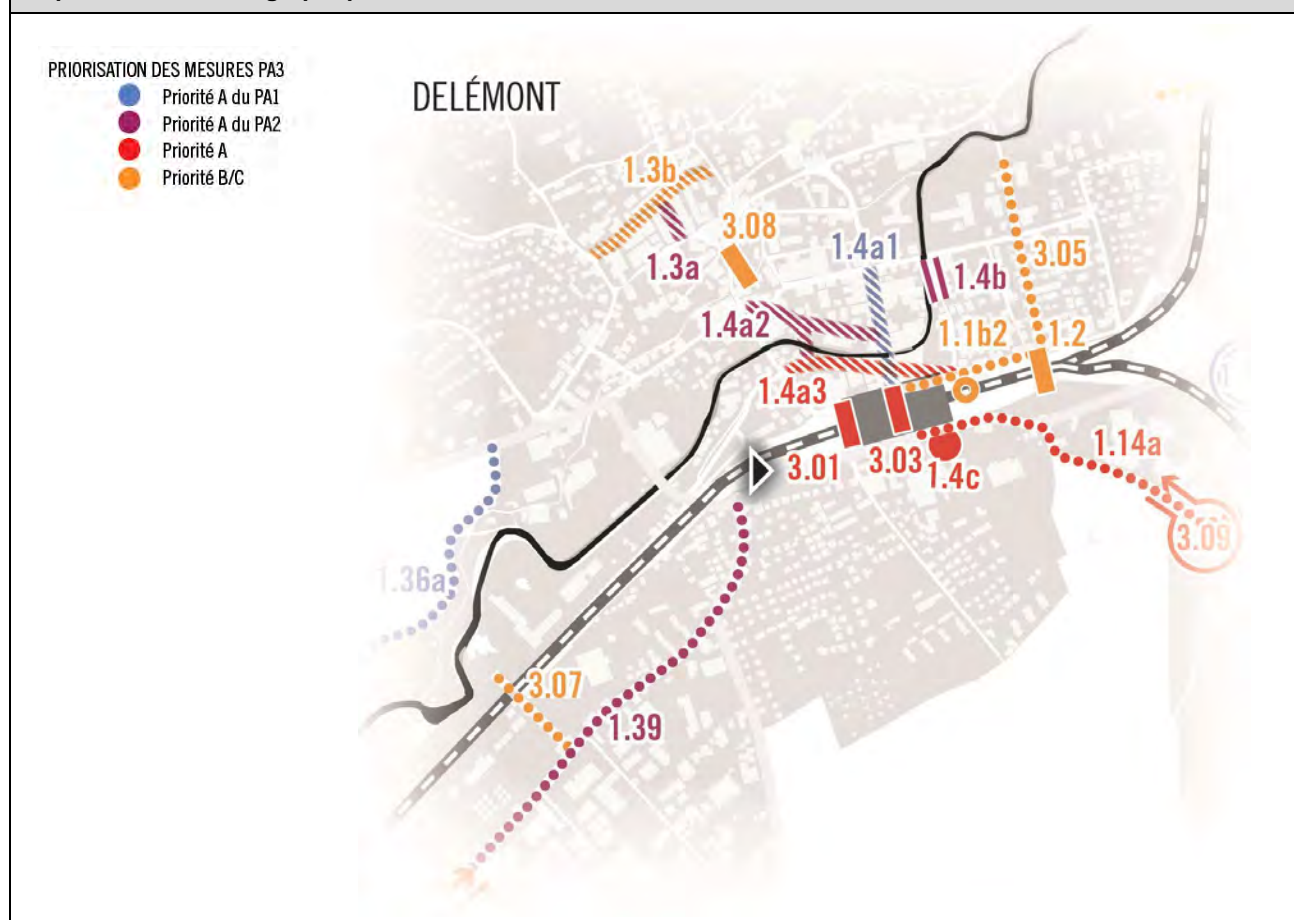
ARE : 6711.3.XXX

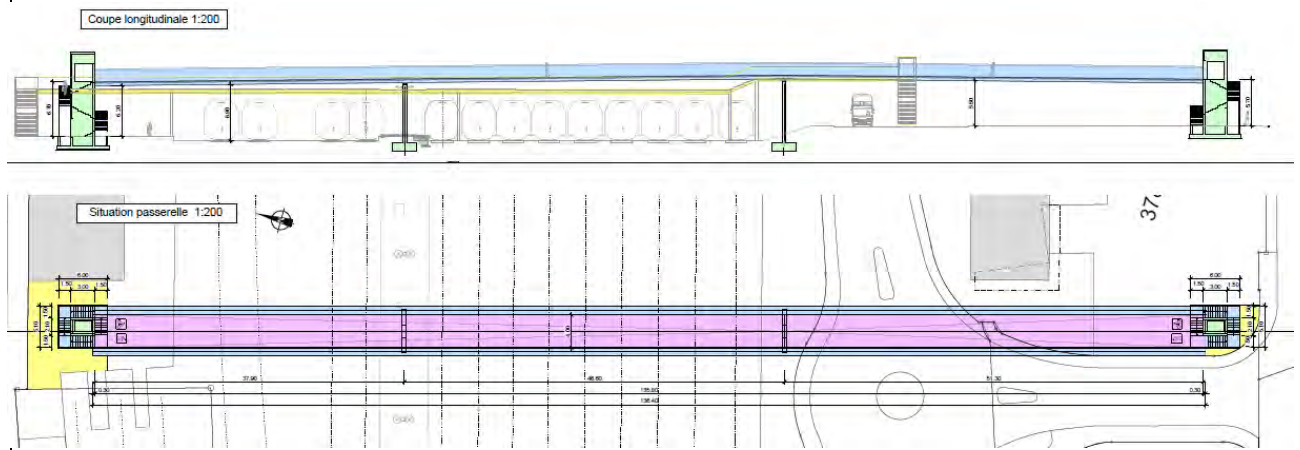
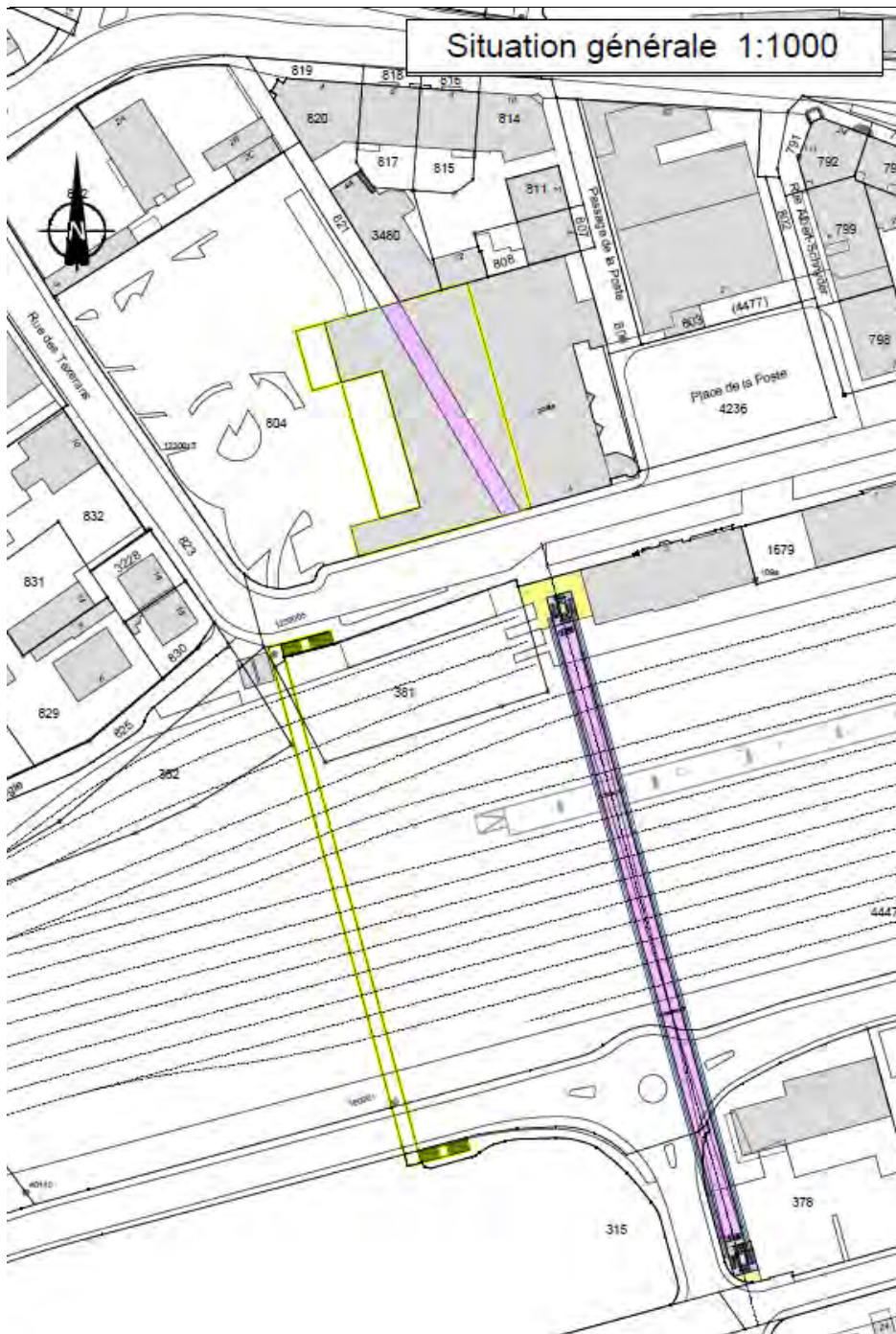
## Remplacement de la passerelle sur les voies ferrées, Delémont

LD1 et 2, Stratégie transports – Objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	A3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, CFF, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : 2022 Début des travaux : dès 2019
Instance(s) concernée(s)	SDT, SIN, CFF	Estimation des coûts globaux	8.5 mios (incluant la démolition de la passerelle existante)
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.4a, 1.14a, 1.39, 3.02, , 3.03, 3.06, 3.08, 3.83	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, CFF, Confédération
Besoins de coordination	PDL « Gare Sud », PD MD et PDCom de Delémont, PSIC	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique





## Description de la mesure

### Constat / situation initiale

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, ce dernier étant inadapté pour les cyclistes : trop étroit, rampes peu confortables voire dangereuses, conflits avec les piétons, ascenseurs trop petits. De plus, la passerelle existante devient vétuste et propose uniquement des escaliers.

La mesure 1.2 a pour but d'améliorer ce franchissement par l'aménagement d'un passage cyclable sous les voies CFF à l'est de l'existant. Toutefois, au vu des besoins à moyen-long terme liés au développement du secteur Gare Sud, de la complexité de mise en œuvre de cette mesure 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 et déplacée dans un axe plus favorable. Cela se justifie d'autant plus qu'un développement important est en cours ou prévu au nord et au sud des voies ferrées (terrain de la Poste, friches de la SAFED, nouveaux logements collectifs, etc.).

### But de la mesure

Supprimer la passerelle existante et en aménager une nouvelle 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). Elle sera accessible aux cyclistes et aux personnes à mobilité réduite. Une largeur de 4m est prévue afin d'assurer le confort et la cohabitation des déplacements. La longueur totale sera de 136m et proposera une structure métallique. Des adaptations des lignes électriques CFF seront nécessaires.

Afin d'assurer une bonne accessibilité, il est prévu de proposer, en plus des escaliers, des ascenseurs et des rampes d'accès de chaque côté. Des rampes rectilignes ainsi que des rampes hélicoïdales avec une pente à 6° ont été dessinées. Pour des raisons d'emprise foncière, d'impact visuel et d'attractivité pour les usagers la variante hélicoïdale semble préférable. Une analyse plus poussée sera entreprise dans le cadre de l'avant-projet pour déterminer quelle est la meilleure solution. Ici la variante sans rampes est représentée.

### Opportunités

Une étude de faisabilité a été établie en 2016 par un bureau d'ingénieurs (extraits en page précédente). Elle a également permis d'estimer les coûts à +/- 30% pour être incluse dans la planification financière. Ces coûts englobent les adaptations nécessaires du côté des CFF, notamment quant au pilier intermédiaire sur les voies.

Dans le PDCom de Delémont, un cahier des charges a été défini pour le développement du secteur de la Poste où un immeuble pour des commerces, des bureaux et des logements voire un hôtel sera construit avec un parking souterrain, directement à côté de la gare routière. La passerelle rejoindra ce secteur au nord.

La Conception directrice du développement territorial du Canton (2016) préconise la mise en place au sein des polarités d'un réseau d'espaces publics de qualité, de manière à renforcer l'attractivité urbaine et la qualité de vie au quotidien. La mesure s'inscrit en outre dans un ensemble de mesures visant à renforcer les liens physiques et fonctionnels entre les espaces urbains majeurs en s'assurant de la continuité du réseau d'espaces publics entre ces espaces et plus généralement l'accès entre le nord de la ville et le territoire de confluence de l'agglomération, notamment le secteur « Gare sud » dans le cas présent, conformément au PDL « Gare Sud ».

Cette mesure répond également à l'objectif des Plan directeur communal et de la mobilité douce de Delémont (2016) - où elle est définie comme mesure phare - et du Plan directeur régional (2016) de mise en place d'un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé, reliant les centralités, les quartiers résidentiels, les sites d'activités et les équipements entre eux, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale.

### Utilité

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'intermodalité train, bus, vélo. Renforcement de l'accessibilité à la gare CFF et à la gare routière pour les cycles ; encouragement à l'usage des TP.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité de sites au positionnement stratégique.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration notable de la sécurité et du confort pour les vélos.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue du vélo et des TP. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).

Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude	UETP	2018
2. Avant-projet	UETP	2018
3. Dépôt public	UETP	2018
4. Traitement des oppositions	UETP	2018
5. Approbation du projet	UETP	2019
6. Décision(s) de financement	UETP	2019
7. Début des travaux	-	Dès 2019
<b>Coordination avec le Plan directeur cantonal</b>		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b>	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b>	
Bonne	Coordination réglée - Fiches 2.03, 2.07 et 2.08	



### 3.02

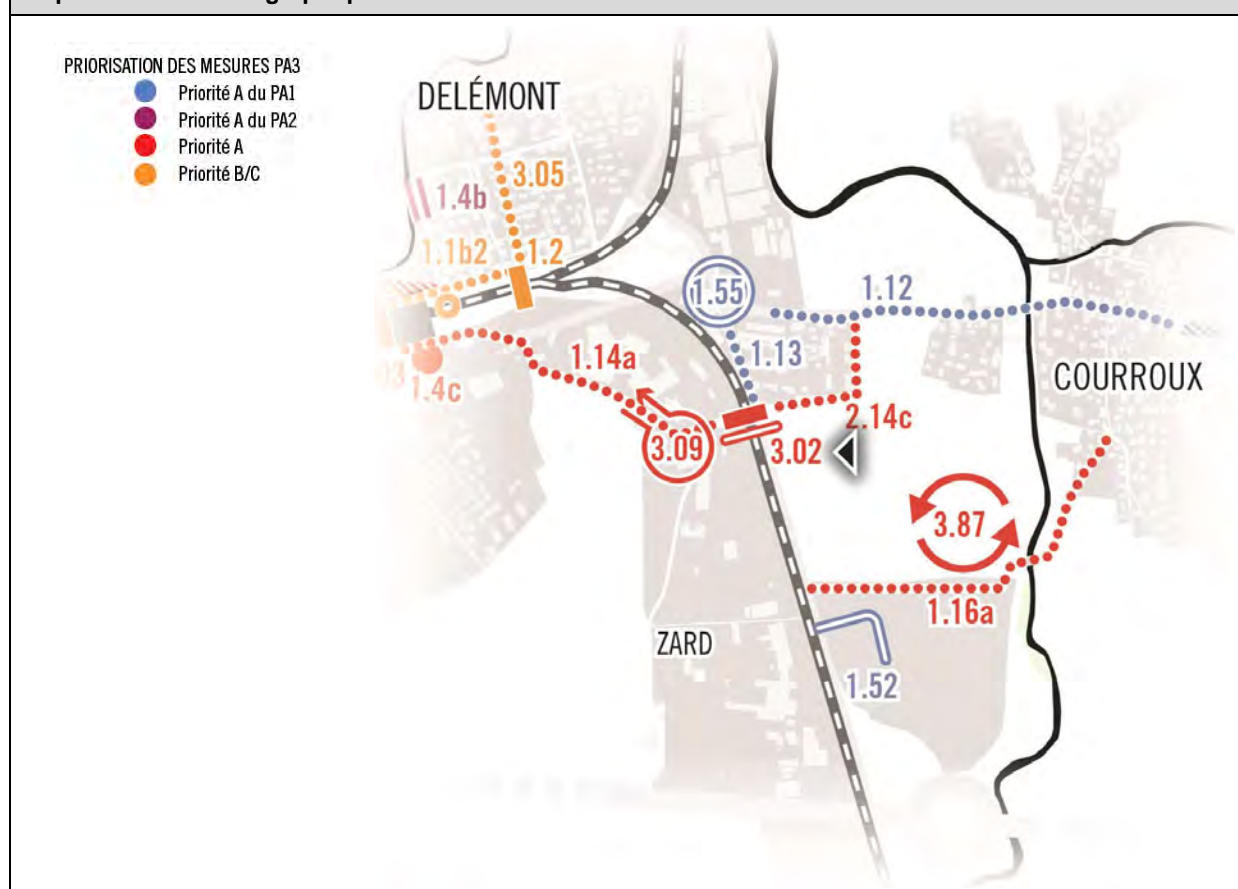
ARE : 6711.3.XXX

## Nouvelle liaison routière et de mobilité douce à l'est de Delémont

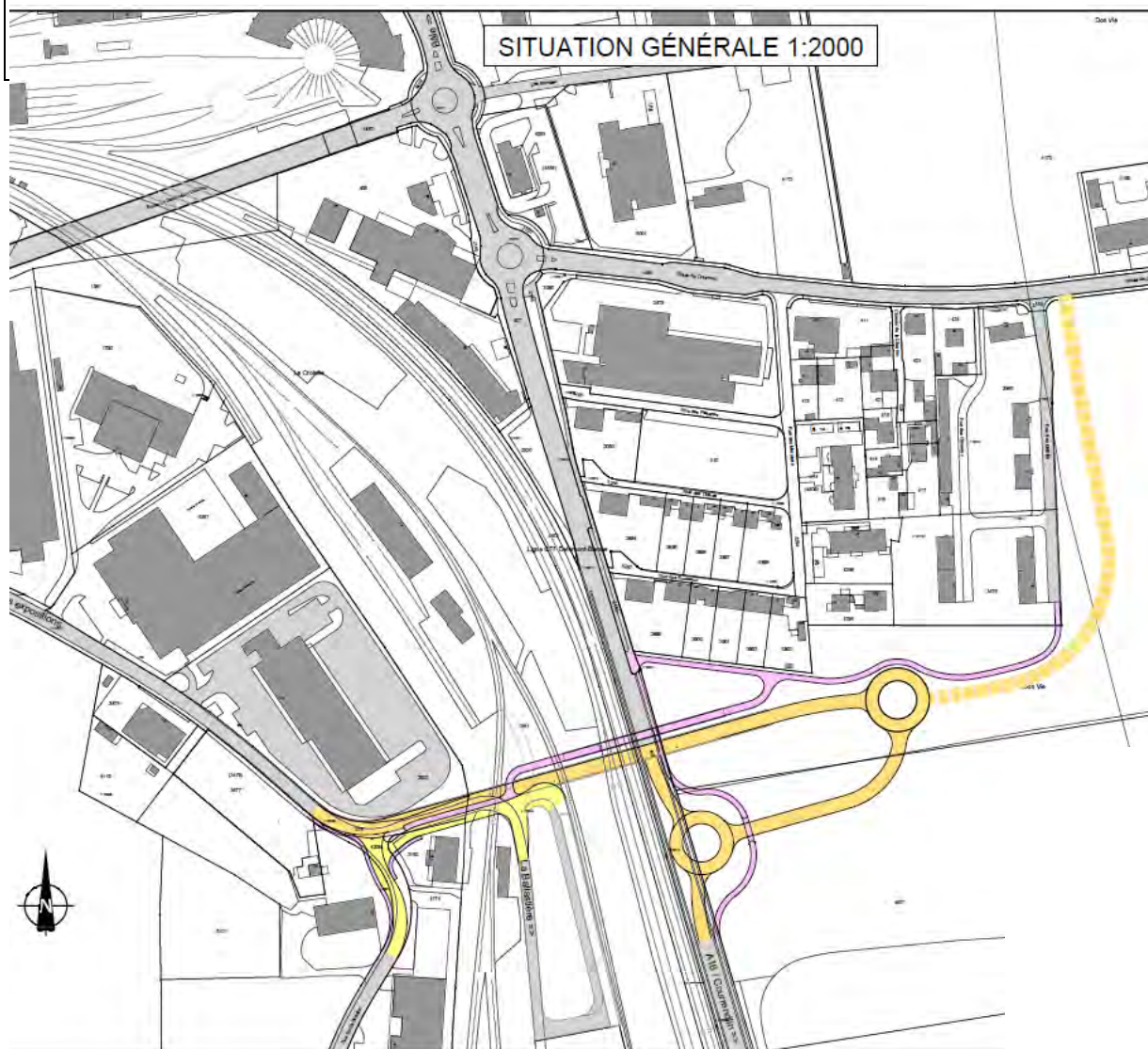
LD1 et 2, Stratégie transports – objectifs 2, 3 et 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	A3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	mise en service : dès 2023 début des travaux : dès 2022
Instance(s) concernées	SDT (SAM), ECR, CFF	Estimation des coûts globaux	14.71 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 1.14a, 2.14c, 1.16a	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PDL « Gare Sud », PDCom et PD MD Delémont, PSIC	Degré de maturité	2






### Représentation cartographique



Extrait de l'étude de variantes, juillet 2016, bureau ATB SA



**LÉGENDE :**

-  Chaussée existante
-  Nouvelles liaisons routières  
Accessibles pour les transports publics
-  Adaptation des accès existants
-  Nouvelles liaisons pour mobilité douce
-  Nouveaux ouvrages en béton armé

## Description de la mesure

### Constat / situation initiale

Conformément au Plan directeur localisé « Gare Sud », le secteur en question est voué à un développement mixte important (équipements publics, logement – écoquartier, activités économiques). Les giratoires en entrée sud-est de la ville seront saturés d'ici 2030 selon le Plan directeur des déplacements de Delémont établi en collaboration avec Transitec et la charge de trafic actuelle pose déjà des problèmes notamment en termes de sécurité. Aussi, dans les années à venir, il est indispensable, toujours selon ce Plan directeur, de créer une nouvelle liaison routière, incluant l'accès par les transports publics (bus) pour les liaisons avec le Val Terbi et Courrendlin/Moutier, entre « Gare Sud » et la route de Delémont (RC6) qui rejoint l'A16.

L'absence de liaison de mobilité douce continue, confortable et sécurisée entre la gare de Delémont, le secteur « Gare Sud » et l'entrée est de la ville (voire l'entrée ouest de Courroux) est à combler dans les années à venir. Les franchissements majeurs de cet itinéraire sont les voies ferrées (6 au total) et la RC6.

Le comptage cantonal de 2015 rapporte 12'750 véhicules par jour entrant dans Delémont depuis la ZARD (12'600 en 2010), 12'850 depuis Courroux (12'330 en 2010) et 20'350 depuis le nord (19'500 en 2010). La majeure partie de cette importante charge de trafic transite par ces giratoires qui seront saturés dès 2030, voire avant. Un nouvel accès routier devient dès lors indispensable.

### But de la mesure et opportunités

#### Liaison routière

Construire une liaison routière qui permettra un franchissement de 6 voies ferrées et le raccordement 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 (une des variantes est présentée en page précédente). Elle a démontré la difficulté de créer un ouvrage en souterrain vu l'espace restreint disponible pour la rampe à l'ouest. La pente, de 15% environ, serait trop importante. Un viaduc semble constituer la meilleure solution pour cette liaison (longueur de 200m environ) avec la réalisation de deux 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 également réalisé et fait partie de la même mesure.

Un giratoire est prévu à l'extrémité ouest du futur axe et constitue la mesure 3.09. Il n'est pas représenté dans cette étude, mais il est clair que l'ouvrage sera pris en considération lorsque des études plus avancées seront réalisées pour la mesure 3.02. A ce stade, le projet de giratoire n'impacte pas sur l'étude de faisabilité.

Des réflexions seront encore à faire quant à l'aménagement éventuel d'un accès routier en direction de Courroux (traits-tillés sur le schéma). Il permettrait de renforcer la liaison entre le Val Terbi et le secteur « Gare sud » et de réduire la charge de trafic au niveau des giratoires de l'entrée sud-est de Delémont. A ce stade, ce tronçon n'est pas inclus dans le projet.

#### Liaison de mobilité douce

Aménager un itinéraire de mobilité douce (cycles et piétons) sur le même axe que la liaison routière prévue à l'est de Delémont. Une variante d'itinéraire inclut deux traversées de voies ferrées très peu utilisées (accès à des quais de déchargement) avec un passage à niveaux sécurisé et un passage inférieur de 34m sous les voies utilisées fréquemment (avec environ 60m de rampes). La longueur totale de l'itinéraire sera de 470m.

La mesure 1.14b du PA1 prévoyait l'aménagement à cet emplacement d'un passage inférieur pour cycles et piétons, sous les lignes CFF et la RC6. Il est remplacé et adapté dans la mesure 3.02. La liaison de mobilité douce a été étudiée par un bureau spécialisé en 2016 et a montré la complexité et la perte d'attractivité d'un ouvrage totalement en souterrain. Une liaison sur le viaduc pose problème quant à la pente à franchir et les gabarits de la route envisagée. La variante en site propre partiellement en surface et partiellement en souterrain est préconisée par la Commune, mais les possibilités seront encore approfondies par la suite.

A ce stade, il manque des analyses pour pouvoir décider quelle variante est la meilleure. L'étude préliminaire de 2016 a permis de montrer que la liaison (routière et de mobilité douce) est réalisable techniquement, mais le Canton se réserve le droit de décider, en collaboration étroite avec la Commune de Delémont, quelle variante retenir en temps voulu.

### Bilan de la mise en œuvre

La mise en œuvre des mesures 1.14a et 2.14c est prévue en 2020-2021 et sera directement suivie par la mesure 3.02, dès 2022. L'avant-projet de la mesure 3.02 est, quant à lui, prévu dès 2020. Toutefois, il est possible que le futur Hôpital du Jura s'installe à Delémont, au sud des voies ferrées. Cela demanderait de redéfinir les délais de mise en œuvre afin qu'ils concordent avec l'ouverture de l'établissement hospitalier.

Toujours pour la mesure 3.02, une première étude de faisabilité sommaire (propositions de variantes) a été élaborée en 2016 par un bureau spécialisé. Selon le PD MD de Delémont, cette liaison fait partie du réseau magistral structurant de mobilité douce.

Utilité			
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Complément du réseau cyclable régional (Delémont – Courrendlin et Delémont – Courroux). Nouvel itinéraire protégé et direct entre la gare de Delémont et la ZARD.		
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Mise en valeur du territoire de confluence, future zone de développement stratégique de l'agglomération.		
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité des cyclistes et des piétons.		
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation du vélo pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).		
Etapas de mise en œuvre		Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet  6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		SIN SIN, SMT (SAM), RCJU SIN SIN Commune de Delémont et RCJU SIN -	Dès 2020      Dès 2022
Coordination avec le Plan directeur cantonal			
Pertinence par rapport au plan directeur		Etat de l'intégration dans le plan directeur	
Bonne		Coordination réglée - Fiche 2.03, 2.07 et 2.08	



### 3.03

ARE: 6711.3.XXX

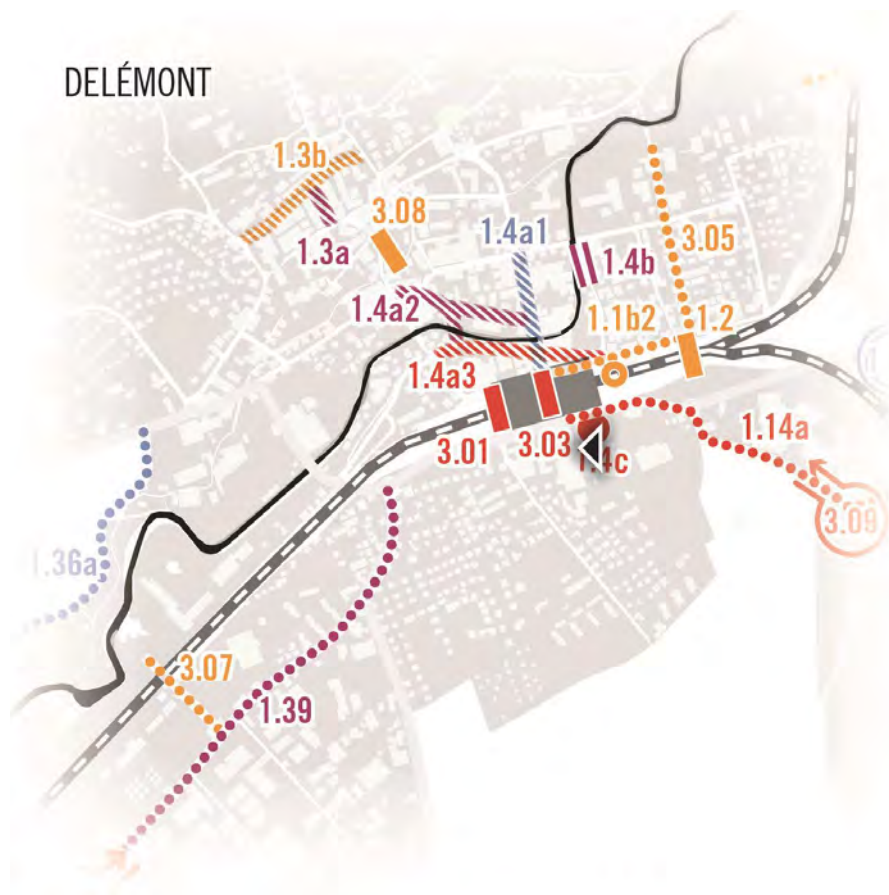
## Réaménagement du passage inférieur de la gare, Delémont LD1 et 2, Stratégie transports – objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	A3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE, CFF	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : 2020 Début des travaux : 2020
Instance(s) concernées	SDT (SAM et SMT), CFF	Estimation des coûts globaux	0.3 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.1b, 1.2, 1.4c, 1.14a, 1.39, 3.01	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Agglomération, CFF, Confédération
Besoins de coordination	PDL « Gare Sud », PDCoM et PD MD Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique

#### PRIORISATION DES MESURES PA3

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



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Le passage inférieur de la gare de Delémont est très utilisé par les voyageurs mais également par les habitants, étudiants et employés qui souhaitent rejoindre le nord ou le sud de la ville à pied ou à vélo. La sortie nord, réaménagée récemment, est agréable et facilement accessible grâce à un escalier roulant. Des réflexions sont toutefois encore à mener pour développer cette sortie. Des améliorations sont fortement souhaitables à la sortie sud actuellement peu attractive, rendant en conséquence l'ensemble du sous-voie peu attrayant pour la mobilité douce.</p> <p><b>But de la mesure et opportunités</b></p> <p>L'objectif est d'améliorer le passage inférieur existant de la gare de Delémont pour le rendre plus attractif et pour le rendre plus accessible aux vélos et aux personnes à mobilité réduite. Un escalier roulant pourrait être ajouté à la sortie sud (déjà installé au nord) et des réaménagements seraient nécessaires, principalement du côté sud, pour que le lieu soit plus accueillant et facile d'accès.</p> <p>La mesure améliore les liaisons cyclables et piétonnes entre le nord (Vieille Ville, quartier centre-gare) et le sud (commerces, centre de sports et loisirs, halle des expositions) de la ville ainsi qu'entre la ville-centre et d'autres communes au sud de l'agglomération (coordination avec les mesures 1.14a, 1.39 et 3.02), ainsi que l'accès aux pôles de développement économique majeurs (Communance, Gare sud et ZARD). Cette mesure permettra ainsi d'augmenter l'accessibilité au "Territoire de confluence" de l'agglomération, zone de développement stratégique de l'ensemble de la région.</p> <p>Le sous-voie de qualité permettra de compléter l'offre en franchissement pour la mobilité douce. A l'Ouest se trouve déjà la passerelle qui sera remplacée (mesure 3.01) avant les améliorations dans le sous-voie. A l'Est, un second passage inférieur verra le jour sur le moyen-long terme (mesure 1.2). Il est opportun d'utiliser en premier lieu le sous-voie existant qui donne un accès direct à la gare, aux quais, à la gare routière, et au P+R notamment.</p> <p><b>Bilan de la mise en œuvre</b></p> <p>Face à la complexité de la réalisation et à l'importance des coûts liés à la mesure 1.2 qui prévoit la création d'un nouveau sous-voie, la volonté est, dans un premier temps, d'améliorer le sous-voie existant, puis d'adapter la passerelle existante en la rendant accessible aux vélos et en la déplaçant (mesure 3.01).</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'intermodalité train, bus, vélo. Renforcement de l'accessibilité à la gare CFF et à la gare routière pour les cycles; encouragement à l'usage des transports publics.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité du site au positionnement stratégique.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration notable de la sécurité et du confort pour les vélos.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue du vélo et des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		UETP UETP UETP UETP UETP UETP -  2020
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
Pertinence par rapport au plan directeur Bonne	Etat de l'intégration dans le plan directeur Coordination réglée - Fiches 2.03, 2.07 et 2.08	

### 3.04

ARE : 6711.3.XXX

### Liaison de mobilité douce est Auguste-Quiquerez – Colliard LD1 et 3, Stratégie transports – Objectif 4

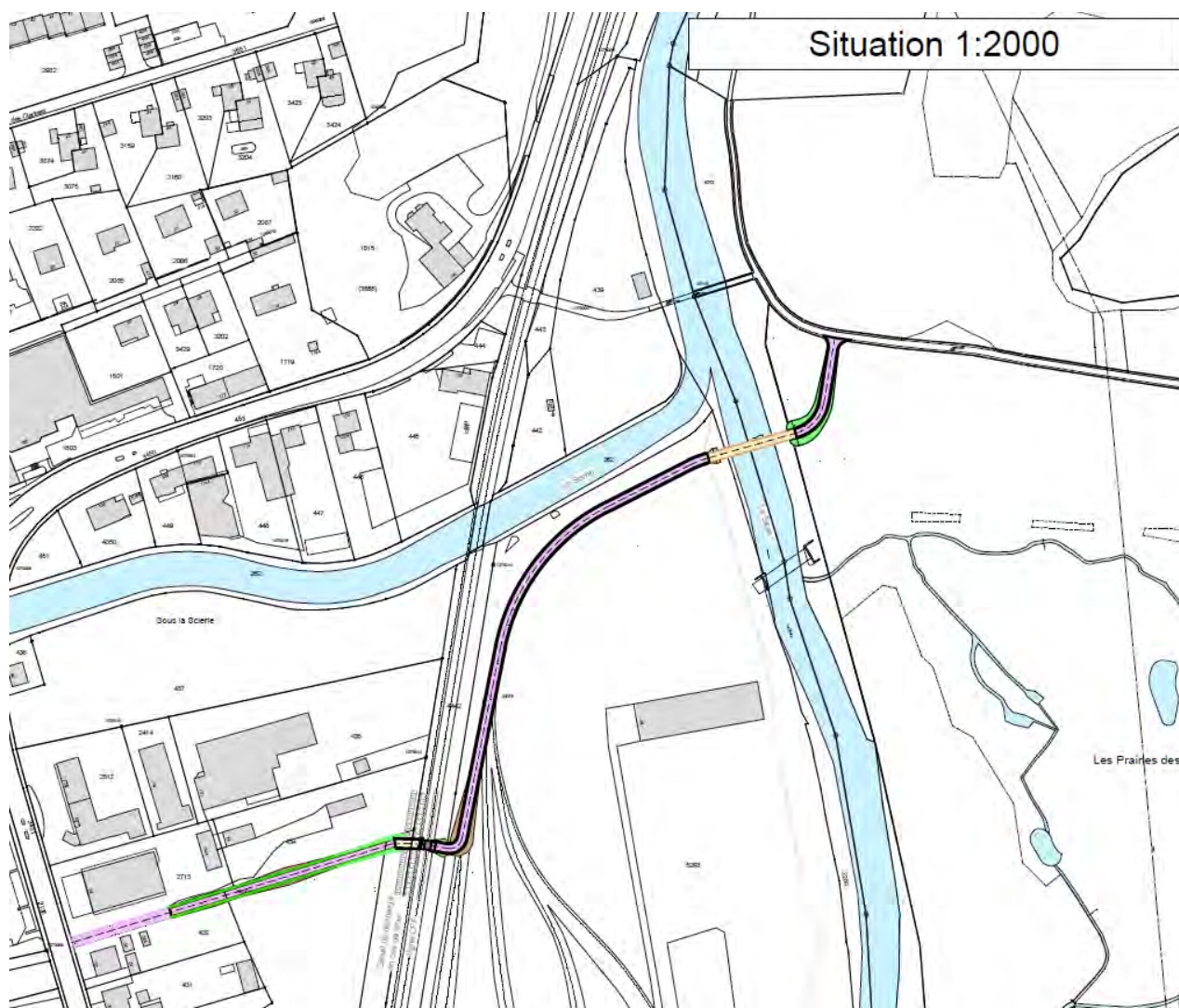
Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	C3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, CFF, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : dès 2027 Début des travaux : dès 2027
Instance(s) concernée(s)	SDT (SAM), SIN, ENV, CFF	Estimation des coûts globaux	3.54 mios
Mesure(s) connexe(s)	1.9a, 3.05	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PDCom et PD MD Delémont	Degré de maturité	2

#### Représentation cartographique

##### PRIORISATION DES MESURES PA3

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





**LÉGENDE :**

-  Chaussée existante
-  Nouvelles liaisons pour mobilité douce
-  Banquette
-  Remblais
-  Déblais
-  Passerelle
-  Garde corps passerelle
-  Passage à niveau

Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>La nouvelle liaison de mobilité douce entre la rue Auguste-Quiquerez et la réserve naturelle du Colliard en direction de Courroux et du Val Terbi vient compléter le réseau majeur d'espaces publics de Delémont défini dans le Plan directeur communal : un réseau qui tisse des liens physiques et programmatiques entre les lieux d'intensité de la ville : programmes publics, lieux importants, sites majeurs de développement, espaces urbains majeurs, quartiers résidentiels.</p> <p>La mesure permet de connecter le futur « quartier Von Roll » au reste de la ville et au réseau de mobilité douce de loisirs. Elle crée également un cheminement entre Courroux et Delémont et rejoint le futur écoquartier « Gros Seuc – Morépoint » (extrémité ouest de la liaison). Une liaison de mobilité douce traversera l'écoquartier (aménagée simultanément à la construction du site) et permettra de rejoindre le cheminement en direction de la gare (mesure 3.05).</p> <p><b>But de la mesure</b></p> <p>Aménagement d'une liaison d'environ 400m sur une largeur de 3.5m pour les vélos et les piétons entre la rue Auguste-Quiquerez, le futur quartier au nord de Von Roll, la réserve naturelle du Colliard en direction de Courroux et du Val Terbi avec un franchissement des voies CFF réglé par un passage à niveaux sécurisé et deux passerelles.</p> <p>Une étude de variantes en 2016 par un bureau spécialisé a montré la possibilité de créer un ouvrage en souterrain qui n'a pas été retenu pour des raisons de coûts et d'attractivité pour les futurs utilisateurs. La liaison en surface a été retenue, avec l'aménagement d'une rampe à l'ouest du passage à niveau vu la topographie du site. Une passerelle sur la Birse de 36m et une passerelle sur le canal de décharge de 10m seront construites.</p> <p><b>Opportunités</b></p> <p>Le Plan directeur de la mobilité douce de Delémont identifie cette liaison comme nécessaire dans le cadre de la mise en place d'un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé, reliant les centralités, les quartiers résidentiels, les sites d'activités, les équipements et les espaces de loisirs entre eux, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale (maillage fin). La mesure 3.04 contribue également à préserver la valeur environnementale du site, en utilisant en priorité les infrastructures existantes et en impliquant les milieux concernés.</p> <p>La mesure s'inscrit en outre dans un ensemble de mesures visant à renforcer les liens physiques et fonctionnels entre les espaces urbains majeurs en s'assurant de la continuité du réseau d'espaces publics entre ces espaces.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité des nouveaux quartiers et de leurs liens à la gare de Delémont.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des nouveaux quartiers résidentiels des cœurs de pôle.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort pour toutes les formes de mobilité douce.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce et des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision de financement 7. Début des travaux		UETP UETP UETP UETP UETP UETP -
Dès 2027		
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03, 2.07 et 2.08





### 3.05

ARE : 6711.3.XXX

### Liaison de mobilité douce Gros-Seuc – Morépoint et gare LD1 et 3, Stratégie transports – Objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	A3
Instance(s) de décision	Ville de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : dès 2020 Début des travaux : dès 2019
Instance(s) concernée(s)	SDT (SAM et SMT)	Estimation des coûts globaux	0.8 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.2, 3.04	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PDCoM et PD MD Delémont	Degré de maturité	1

#### Représentation cartographique

##### PRIORISATION DES MESURES PA3

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



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>La rue du Haut-Fourneau reliant les quartiers de Morépont – Gros-Seuc et la gare est identifiée dans le Plan directeur de la mobilité douce de Delémont comme un point faible, potentiellement accidentogène, pour les piétons et les cyclistes. Cette situation peut être améliorée notamment par la création et l'élargissement de trottoirs, la création de pistes/bandes cyclables et/ou de voies mixtes vélos-piétons, l'entretien et l'amélioration du revêtement et encore l'amélioration de la visibilité aux carrefours.</p> <p>S'agissant de la rue du Haut-Fourneau, elle constitue un axe structurant (réseau magistral) de mobilité douce du centre-ville, qui a pour fonction de relier de manière attractive plusieurs quartiers d'habitation et en particulier le futur écoquartier du Gros-Seuc à la gare. Une autre liaison de mobilité douce, structurante à l'échelle du quartier, se trouvera dans l'axe est-ouest (horizon 2018-2019), afin de compléter le réseau de mobilité douce pour ce quartier. Une liaison de mobilité douce traversera l'écoquartier (aménagée simultanément à la construction du site) et permettra de rejoindre le Colliard en suivant la liaison prévue à la mesure 3.04.</p>		
<p><b>But de la mesure</b></p> <p>Aménager une liaison de mobilité douce entre le secteur Morépont – Gros-Seuc et la gare de Delémont. Cette mesure se justifie notamment par la construction prochaine de l'écoquartier dans le secteur Morépont – Gros-Seuc qui accueillera environ 300 logements en habitat collectif. La mesure prévoit une forte modération, mise en zone de rencontre (limitation à 20km/h), sur la rue du Haut-Fourneau. Des mesures d'aménagement seront mises en place aux carrefours notamment.</p>		
<p><b>Opportunités</b></p> <p>La Conception directrice du développement territorial du Canton préconise la mise en place, au sein des polarités, d'un réseau d'espaces publics de qualité, de manière à renforcer l'attractivité urbaine et la qualité de vie au quotidien.</p> <p>La mesure s'inscrit en outre dans un ensemble de mesures visant à renforcer les liens physiques et fonctionnels entre les espaces urbains majeurs constituant le cœur de la vie économique, sociale et culturelle de Delémont en s'assurant de la continuité du réseau d'espaces publics entre ces espaces et plus généralement l'accès entre le nord de la ville et le territoire de confluence de l'agglomération.</p> <p>Cette mesure répond également à l'objectif des Plan directeur communal et de la mobilité douce de Delémont et du Plan directeur régional de mise en place d'un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé, reliant les centralités, les quartiers résidentiels, les sites d'activités et les équipements entre eux, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale (maillage fin), en utilisant en priorité les infrastructures existantes et en impliquant les milieux concernés.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'accessibilité des nouveaux quartiers et de leurs liens à la gare de Delémont.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des nouveaux quartiers résidentiels des cœurs de pôle.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort pour toutes les formes de mobilité douce.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce et des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision de financement 7. Début des travaux	UETP UETP UETP UETP UETP UETP UETP	Dès 2019
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03, 2.07 et 2.08	



### 3.07

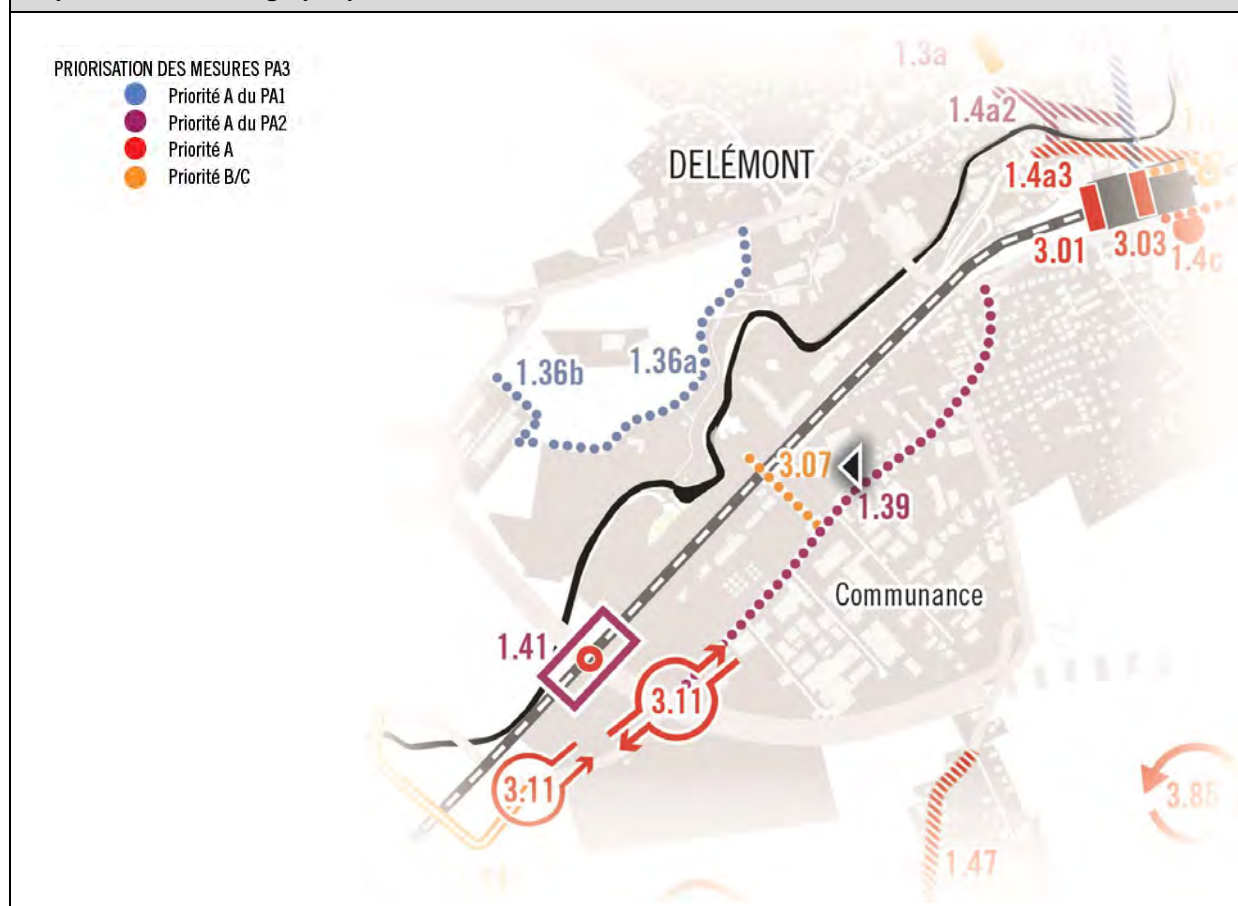
ARE : 6711.3.XXX

### Liaison de mobilité douce à la Commune

LD1 et 2, Stratégie transports – Objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	C3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : dès 2027 Début des travaux : dès 2027
Instance(s) concernée(s)	SDT (SAM), SIN, CFF	Estimation des coûts globaux	A définir
Mesure(s) connexe(s)	1.36a, 1.36b, 1.39, 1.41	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PDCom Delémont, PDL « Commune Sud »	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>La Communance, secteur d'activités d'intérêt régional et cantonal, est située à l'écart du centre-ville de Delémont et du pôle de développement de Gare Sud. En plus de permettre à de nouvelles activités de s'implanter dans cette zone d'activités, il s'agit de rendre plus urbain et mieux connecté ce morceau de ville important pour Delémont ainsi que pour l'ensemble de l'agglomération puisqu'il fait partie du territoire de confluence.</p> <p>De nouvelles infrastructures permettront d'améliorer les connexions de ce secteur à d'autres sites majeurs de la commune : nouvelle halte ferroviaire de la Communance, point d'entrée et d'arrivée important pour les employés et usagers du quartier ; nouvelle liaison routière permettant d'améliorer l'accessibilité à l'autoroute A16 Delémont Ouest ; itinéraire cyclable reliant la gare de Delémont et le secteur de la Communance. La mesure 3.07 vise à compléter le réseau de cheminements de mobilité douce pour connecter ce site avec d'autres secteurs de la commune. Ce nouveau franchissement des voies ferrées permettra notamment de relier efficacement la Communance aux équipements scolaires, publics et sportifs au nord des voies.</p> <p><b>But de la mesure</b></p> <p>Réaliser une liaison de mobilité douce avec un franchissement des voies CFF entre le quartier d'activités de la Communance au sud et aux différents équipements (école professionnelle, terrains de football, camping, administration cantonale des Prés-Roses, centre d'entretien A16) au nord.</p> <p><b>Opportunités</b></p> <p>Ce tronçon de mobilité douce vient compléter l'un des points faibles du réseau identifié dans le Plan directeur de la mobilité douce.</p> <p>La mesure s'inscrit dans un ensemble de mesures visant à renforcer les liens physiques et fonctionnels entre les espaces urbains majeurs (en particulier l'amélioration de l'accessibilité au territoire de confluence) constituant le cœur de la vie économique, sociale et culturelle de Delémont en s'assurant de la continuité du réseau d'espaces publics entre ces espaces accessible aux modes doux (mesures 1.36a et 1.39) et plus généralement l'accès entre le nord de la ville et le territoire de confluence de l'agglomération.</p> <p>Cette mesure répond en outre à l'objectif des Plan directeur communal et de la mobilité douce de Delémont et du Plan directeur régional de mise en place d'un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé, reliant les centralités, les quartiers résidentiels, les sites d'activités et les équipements entre eux, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale (maillage fin), en utilisant en priorité les infrastructures existantes et en impliquant les milieux concernés.</p> <p>A noter que la ville de Delémont est convaincue du bien-fondé de la mesure mais compte tenu de la situation financière qui impose la fixation de priorités, elle l'a planifiée en priorité C.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration des connexions modes doux entre les quartiers et leurs liens à la gare de Delémont.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	--	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort pour toutes les formes de mobilité douce.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce et des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux	UETP UETP UETP UETP UETP UETP -	Dès 2027      Dès 2027
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03, 2.07 et 2.08	

### 3.08

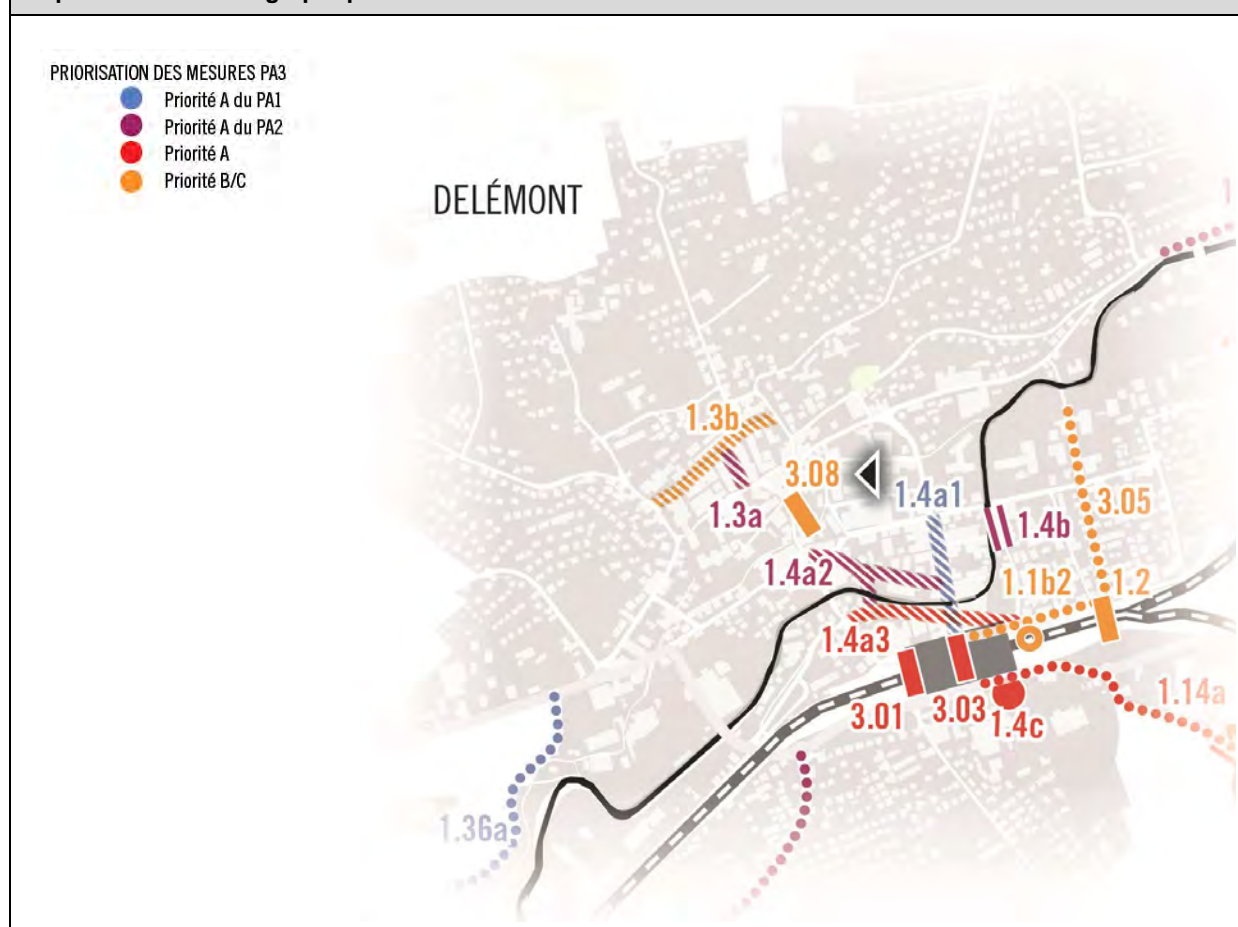
ARE : 6711.3.XXX

### Liaison entre le centre-ville et la Vieille Ville

LD1 et 3, Stratégie transports – Objectifs 1, 3 et 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	C3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : dès 2027 Début des travaux : dès 2027
Instance(s) concernée(s)	SDT, SIN	Estimation des coûts globaux	A définir
Mesure(s) connexe(s)	3.01, 3.06, 1.4a2, 1.4a3, 1.3a et 1.3b	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PDCom et PD MD Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>La ville de Delémont s'implique activement en faveur d'un espace urbain attractif et convivial à travers toute une série de mesures de gestion du trafic TIM et de mobilité douce. Cependant, l'attractivité du centre et des liaisons piétonnes entre la Vieille Ville et le secteur de la gare est limitée par la topographie, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.</p> <p>Pour compléter le réseau de mobilité douce et renforcer les liens physiques et fonctionnels entre ces deux espaces urbains majeurs, la Ville de Delémont souhaite se doter d'une liaison entre la Vieille Ville et le secteur de la gare qui facilite l'accès malgré la topographie importante entre les deux lieux. Une solution mécanique est envisagée.</p> <p><b>But de la mesure</b></p> <p>Réaliser une liaison depuis le bas de la rue des Moulins jusqu'à la Vieille Ville. Des études de faisabilité avec des variantes seront entreprises pour déterminer le projet à mettre en œuvre. Il pourra s'agir d'un ascenseur incliné en site propre ou d'une navette éventuellement autonome qui circulerait directement sur la route existante.</p> <p><b>Opportunités</b></p> <p>La mesure 3.08 s'inscrit en outre dans un ensemble de mesures visant à renforcer les liens physiques et fonctionnels entre les espaces urbains majeurs constituant le cœur de la vie économique, sociale et culturelle de Delémont en s'assurant de la continuité du réseau d'espaces publics entre ces espaces et ici en particulier entre la Vieille Ville et le secteur de la gare.</p> <p>Cette mesure répond également à l'objectif des Plan directeur communal et de la mobilité douce de Delémont et du Plan directeur régional de mise en place d'un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé, reliant les centralités, les quartiers résidentiels, les sites d'activités et les équipements entre eux, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale (maillage fin), en utilisant en priorité les infrastructures existantes et en impliquant les milieux concernés.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration des connexions de mobilité douce entre les sites urbains majeurs, en particulier entre la Vieille Ville, le centre-ville et la gare.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité des sites urbains majeurs.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort pour toutes les formes de mobilité douce et toutes les personnes.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce et des transports publics pour les déplacements quotidiens. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Etude de faisabilité 2. Crédit d'étude 3. Avant-projet 4. Dépôt public 5. Traitement des oppositions 6. Approbation du projet 7. Décision(s) de financement 8. Début des travaux		UETP UETP UETP UETP UETP UETP UETP - Dès 2027
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiche 2.08

### 3.09

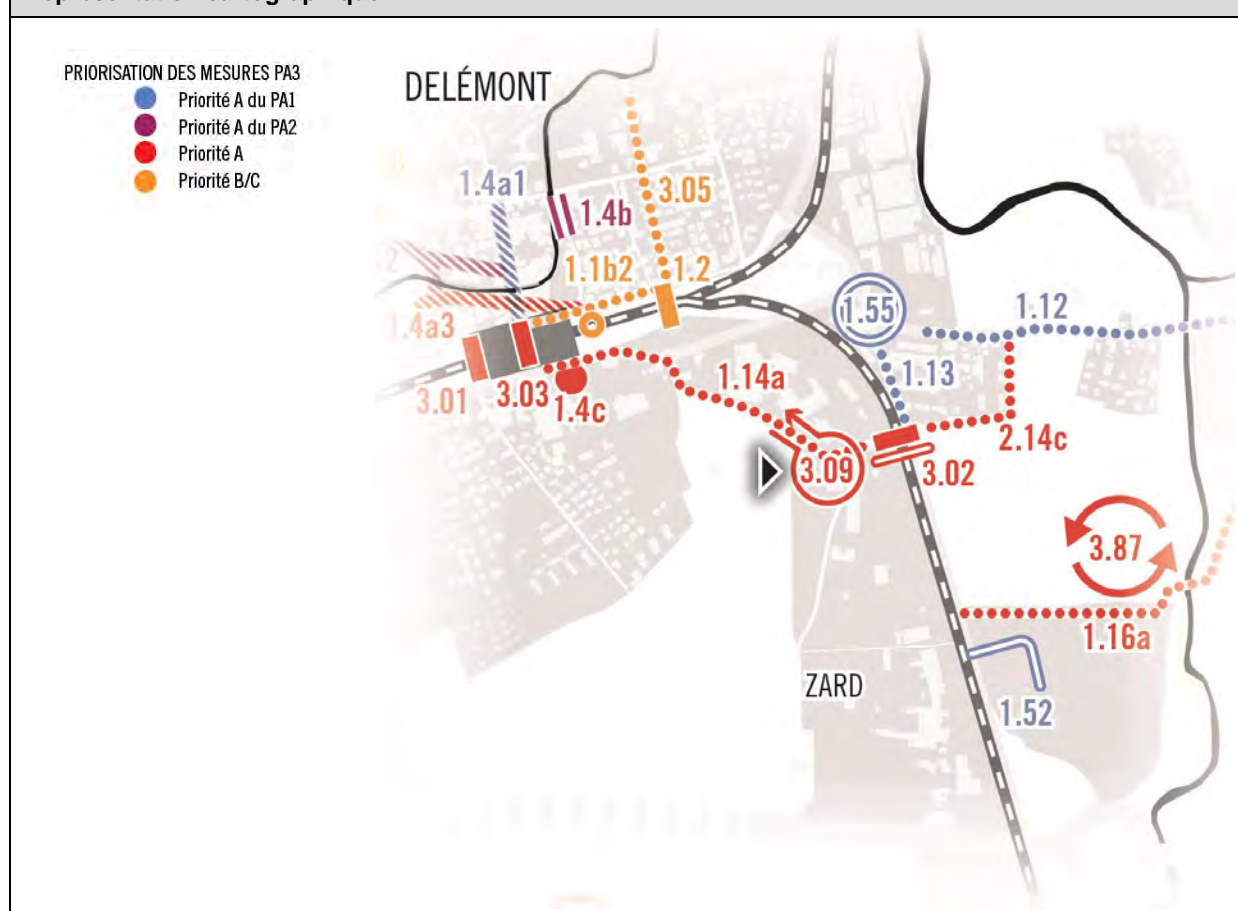
ARE : 6711.3.XXX

### Rebroussement pour les bus à la Ballastière

LD1 et 2, Stratégie transports – Objectif 1

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	A3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : 2019-2022 Début des travaux : 2019-2022
Instance(s) concernée(s)	SDT (SAM et SMT)	Estimation des coûts globaux	0.1 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.14a, 2.204, 3.02	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Confédération
Besoins de coordination	Concept TP Agglo, PDCOM Delémont	Degré de maturité	2

#### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Au vu du développement pressenti sur le secteur « Gare Sud » et des implantations existantes telles que la Croisée des commerces, M-Parc, la Croisée des loisirs, le cinéma Multiplexe, le mini-golf ou encore les différentes entreprises du secteur, une amélioration de la desserte en bus est essentielle. Afin de pouvoir amener une ligne jusqu'à ces attracteurs, un moyen de retournement des bus doit être aménagé.</p> <p>Une étude réalisée en 2016 sur le développement du réseau de transports publics de l'agglomération d'ici à 2030 indique que l'aménagement d'un espace de rebroussement pour les bus sur la rue Emile-Boéchat dans le secteur de la Ballastière est nécessaire dès 2019. Toutefois, vu les délais relativement courts pour aménager le secteur et l'absence de financement pour le projet à ce stade, il est préférable d'aménager un arrêt et une possibilité de rebroussement provisoires dans un premier temps. L'arrêt sera localisé sur la rue Emile-Boéchat, à proximité des attracteurs majeurs (en principe à la hauteur de la Croisée des loisirs) et fait partie de la mesure 2.204e. Un giratoire définitif sera aménagé par la suite et fait l'objet de la mesure 3.09.</p> <p><b>But de la mesure</b></p> <p>Aménager une place (d'environ 400 m2) de rebroussement pour le bus à la Ballastière en créant un giratoire provisoire. La mesure prévoit une emprise sur la parcelle 1731 appartenant à l'entreprise Matériaux SABAG SA.</p> <p><b>Opportunités</b></p> <p>Cette mesure participe à l'amélioration de la desserte en transports publics de l'agglomération, notamment dans le secteur « Gare Sud », espace stratégique à vocation mixte du territoire de confluence. En outre, le garage et la centrale d'engagement de l'entreprise de transports publics CarPostal SA pourraient venir s'installer dans le secteur de la Ballastière identifié pour les activités à faible valeur ajoutée. Cela apporterait des avantages grâce aux synergies entre les besoins d'exploitation (parcours de service entre la gare routière et le dépôt) et les besoins de la desserte future de la zone à une fréquence plus élevée.</p> <p>Il sera essentiel de coordonner cet aménagement avec la future liaison routière et celle de mobilité douce (mesures 3.02) qui passera par cet emplacement mais qui sera très certainement construite dans un second temps.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Optimisation de l'offre en transports publics. Attractivité accrue des bus dans les quartiers concernés (desserte systématique aller et retour).	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Encouragement à l'utilisation des transports publics et amélioration de la qualité de vie en ville avec la réduction de l'utilisation de l'automobile.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Possibilité de retournement du bus sans manœuvre (marche arrière en particulier). Diminution de la charge de trafic grâce à une augmentation de l'attractivité et donc de l'utilisation des transports publics.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation des transports publics pour les déplacements quotidiens en particulier. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude	UETP	2019
2. Avant-projet	UETP	2019
3. Dépôt public	UETP	2020
4. Traitement des oppositions	UETP	2020
5. Approbation du projet	UETP	2021
6. Décision(s) de financement	UETP	2021
7. Début des travaux	-	2022
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.02 et 2.03	

### 3.10

ARE : 6711.3.XXX

## Système de gestion intelligente du stationnement, Delémont

LD1 , 2 et 3, Stratégie transports – Objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	A3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : 2021 Début des travaux : 2019
Instance(s) concernées	SDT (SAM et SMT), SIN	Estimation des coûts globaux	0.3 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.4b, 1.4c	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Confédération
Besoins de coordination	PD des déplacements et Concept de stationnement Delémont	Degré de maturité	1

#### Représentation cartographique

-

#### Description de la mesure

##### Constat / situation initiale

Conformément à la Conception directrice du plan d'aménagement local et au Plan directeur communal, les automobilistes doivent être incités à parquer leur véhicule dans les poches de stationnement disposés autour de la boucle de circulation urbaine du centre-ville et de la Vieille Ville, qui sont connectées au réseau collecteur, afin de réduire le trafic dans les zones centre qui seront dédiées à la mobilité douce.

##### But de la mesure

La mise en œuvre de lecteurs dans les parkings et sur toutes les places de stationnement, et de panneaux lumineux indiquant en temps réel le nombre de places de stationnement disponibles répond ainsi pleinement aux objectifs du Plan directeur communal, notamment celui consistant à favoriser l'utilisation des infrastructures existantes (parkings en ouvrage et périphériques) et réduire le trafic dans les zones centre.

Le but principal vise à indiquer sur des panneaux positionnés aux entrées principales de la ville le nombre de places libres dans les principaux parkings, notamment : Strate-J, Jardinerie, Manor, Coop, Migros – centre-ville, Aldi. Certains parkings publics pourraient aussi être concernés, par exemple le parking du Gros Pré et les parkings situés dans le secteur de la patinoire. Certaines zones de stationnement planifiées devraient aussi être intégrées si elles se réalisent, notamment dans le cadre des projets Le Ticle - CREA et de La Poste.

En ce qui concerne les parkings privés, des négociations seront engagées avec les différents propriétaires en vue d'une valorisation de l'offre en ouvrage pour le stationnement de courte et moyenne durée et d'une uniformisation des réglementations. Les discussions doivent aussi conduire à la définition du ou des équipements techniques à mettre en œuvre et de la compatibilité des systèmes existants avec une gestion centralisée des informations.

Pour les parkings publics, il s'agira de définir les aspects techniques à mettre en œuvre (contrôle des entrées/sorties, système de gestion et de transmission des informations, etc).

##### Opportunités

Une étude préliminaire est nécessaire pour analyser le projet. Elle se réalisera dès 2017 puis l'installation des panneaux se fera progressivement dès 2019.

Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Indication des disponibilités des parkings pour inciter les automobilistes à les utiliser (au lieu des places sur voirie) et pour guider les flux de trafic.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Valorisation de l'espace public (voirie) en encourageant les automobilistes à utiliser les parkings.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Maîtrise des flux de trafic en les guidant vers les parkings.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Gestion du stationnement en ville de Delémont. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux	UETP UETP UETP UETP UETP UETP -	Dès 2019
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiche 2.03	



### 3.11

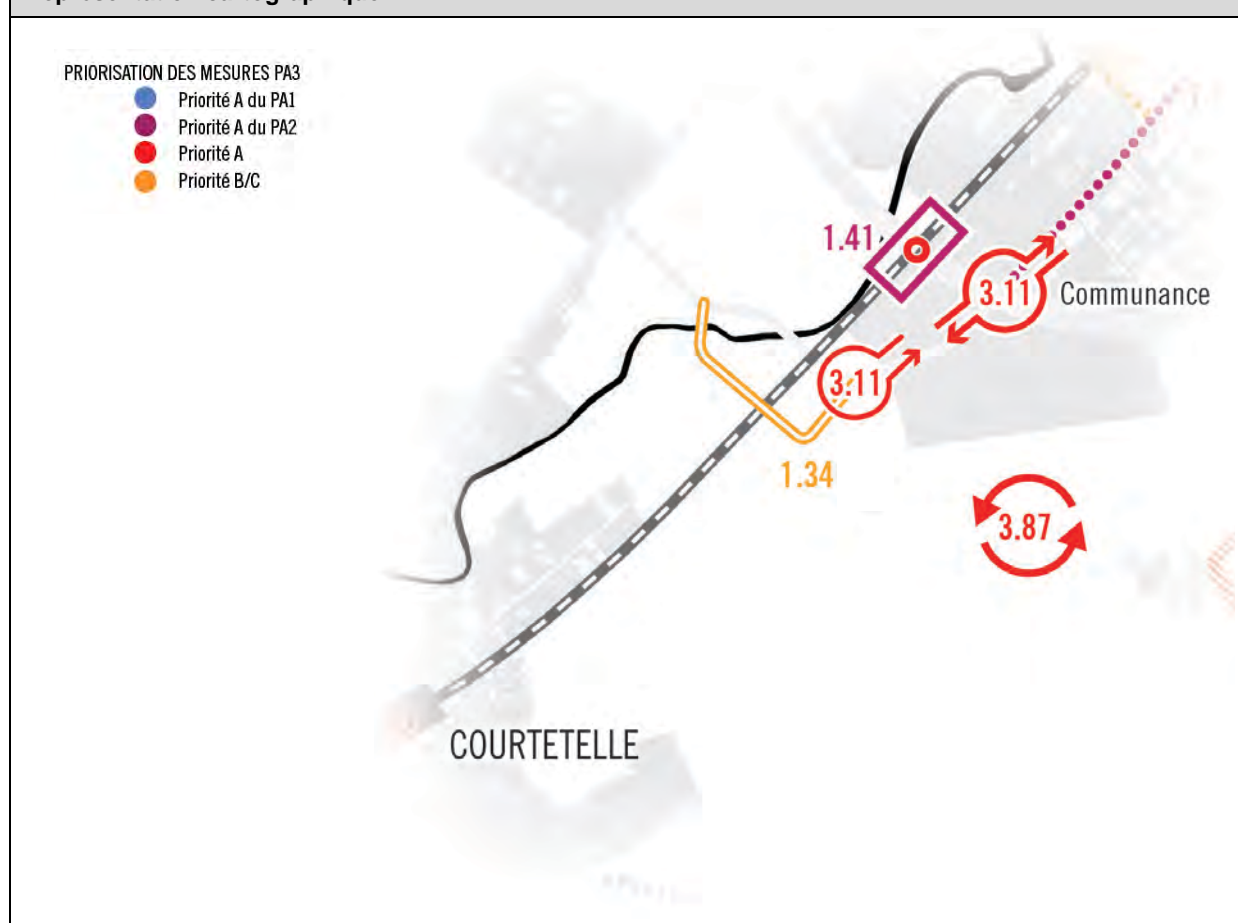
ARE : 6711.3.XXX

### Rebroussement pour les bus à la Communance

LD1 et 2, Stratégie transports – Objectif 1

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	UETP Delémont	Priorité	A3
Instance(s) de décision	Commune de Delémont, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : 2019-2022 Début des travaux : 2019-2022
Instance(s) concernée(s)	SDT (SAM et SMT)	Estimation des coûts globaux	0.3 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.39, 1.41, 2.204	Répartition des coûts	A définir Commune de Delémont, Canton, Confédération
Besoins de coordination	Concept TP Agglo, PDCOM Delémont	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



## Description de la mesure

### Constat / situation initiale

Au vu du développement actuel et futur sur le secteur de la zone d'activités d'intérêt cantonal de la Communance, plus particulièrement dans la partie sud, et des entreprises déjà installées actuellement, la qualité de la desserte en transports publics de ce site est primordiale. Afin de pouvoir y amener une ligne à l'ouest du viaduc de l'A16, un moyen de retournement du bus doit être aménagé. Cela est confirmé par l'étude réalisée en 2016 sur le développement du réseau de transports publics de l'agglomération d'ici à 2030.

Un premier giratoire sera construit environ au sud-ouest du viaduc de l'A16 à court terme, pour permettre au bus circulant avec le futur horaire 2019 de revenir en ville de Delémont. Un second giratoire, plus à l'ouest, sera aménagé à moyen-long terme pour desservir les entreprises qui s'installeront à l'extrémité sud du secteur de la Communance. Les deux giratoires sont prévus dans le PDL Communance Sud de 2012 comme le montre l'extrait ci-dessous.



### But de la mesure

Aménager un giratoire permettant le rebroussement des bus dans le secteur sud de la Communance afin d'assurer la desserte en transports publics du secteur.

### Opportunités

Cette mesure participe à l'amélioration de la desserte en transports publics de l'agglomération, notamment dans le secteur de la Communance espace stratégique à vocation économique du territoire de confluence.

### Utilité

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Optimisation de l'offre en transports publics. Attractivité accrue des bus dans les quartiers concernés (desserte systématique aller et retour).
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Encouragement à l'utilisation des transports publics et amélioration de la qualité de vie en ville avec la réduction de l'utilisation de l'automobile.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Possibilité de retournement du bus sans manœuvre (marche arrière en particulier). Diminution de la charge de trafic grâce à une augmentation de l'attractivité et donc de l'utilisation des transports publics.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation des transports publics pour les déplacements quotidiens en particulier. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).

Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude	UETP	2019
2. Avant-projet	UETP	2019
3. Dépôt public	UETP	2020
4. Traitement des oppositions	UETP	2020
5. Approbation du projet	UETP	2021
6. Décision(s) de financement	UETP	2021
7. Début des travaux	-	2022
<b>Coordination avec le Plan directeur cantonal</b>		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b>	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b>	
Bonne	Coordination réglée - Fiches 2.02 et 2.03	



### 3.21

ARE : 6711.3.XXX

### Liaison de mobilité douce au nord-est de Courrendlin

LD1 et 3, Stratégie transports – Objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Commune de Courrendlin	Priorité	A3
Instance(s) de décision	Commune de Courrendlin, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : dès 2019 Début des travaux : dès 2019
Instance(s) concernée(s)	SDT (SAM et SMT)	Estimation des coûts globaux	0.3 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.26a, 2.206	Répartition des coûts	A définir Commune de Courrendlin, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PAL Courrendlin, PSIC	Degré de maturité	1

#### Représentation cartographique

##### PRIORISATION DES MESURES PA3

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



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Un itinéraire de mobilité douce relie Courrendlin et Vicques en site propre. Toutefois, à l'entrée de Courrendlin, la continuité d'un aménagement sécurisé n'est pas assurée. De plus, le quartier résidentiel au nord-est du village n'est pas aménagé pour ce type de déplacement.</p> <p><b>But de la mesure</b></p> <p>Aménager une liaison de mobilité douce au sein du quartier résidentiel nord-est de la commune de Courrendlin et en prolongeant la piste existante (en site propre) venant de Vicques. Il s'agit notamment de réaménager la chaussée existante afin d'améliorer le confort et la sécurité des déplacements piétons et cyclistes.</p> <p>La mesure relie le quartier d'habitation à l'itinéraire de mobilité douce existant en site propre (piste cyclable et piétonne) entre Courrendlin et Vicques. Des discussions devront encore avoir lieu pour définir un tracé précis dans le quartier. C'est pour cette raison qu'à ce stade, une <u>flèche montrant l'intention</u> est dessinée pour cette partie. Du côté ouest, elle rejoint l'entrée du village où se trouvent les terrains de football, le centre commercial (réouverture prévue) et le Casino, accessibles au moyen de la passerelle qui fait l'objet de la mesure 1.25 (réalisation en 2017). La partie ouest est inscrite dans le Plan spécial Casino de 2015 de Courrendlin.</p> <p>Le projet vise à mettre en place des mesures de modération avec par exemple une limitation à 30km/h, du marquage et des obstacles au trafic routier dans le quartier d'habitation.</p> <p><b>Opportunités</b></p> <p>La mesure 3.21 constitue une des réponses à la vision territoriale de l'agglomération (ligne directrice 1) d'un maillage fin de mobilité douce dédié à la promenade et aux loisirs sportifs, reliant les polarités entre elles et avec les espaces agricoles et naturels. 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.</p> <p>Cette mesure répond en outre à l'objectif du plan directeur régional de mise en place d'un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé, reliant les centralités, les quartiers résidentiels, les sites d'activités et les équipements entre eux, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale (maillage fin), en utilisant en priorité les infrastructures existantes et en impliquant les milieux concernés.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration du réseau de mobilité douce à l'intérieur des localités et en lien avec les espaces agricoles et naturels.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Accroissement de l'attractivité du centre du village.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort pour toutes les formes de mobilité douce.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de toutes les formes de mobilité douce et des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision de financement 7. Début des travaux	Commune de Courrendlin Commune de Courrendlin Commune de Courrendlin Commune de Courrendlin Commune de Courrendlin Commune de Courrendlin -	Dès 2019
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03, 2.07 et 2.08	

### 3.42

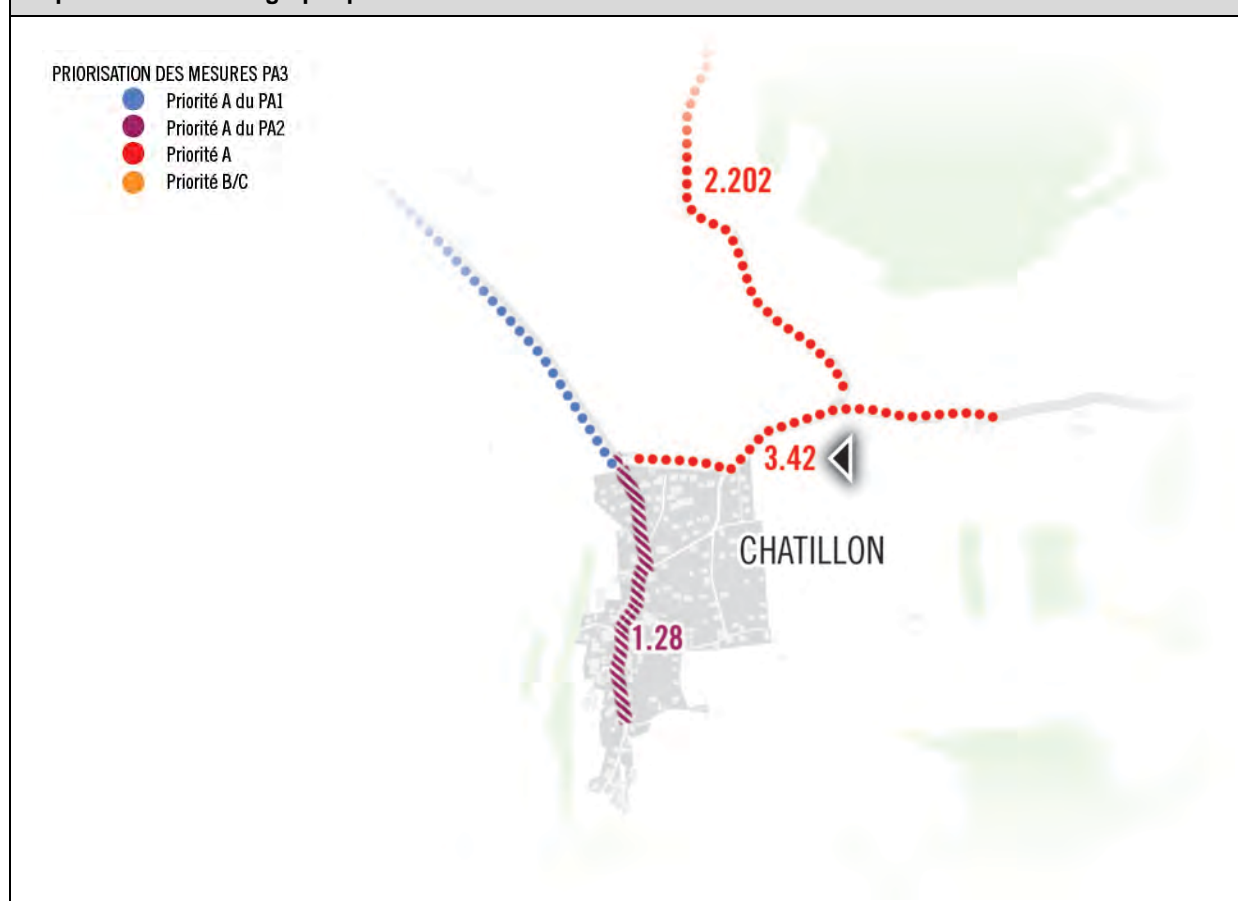
ARE : 6711.3.XXX

### Liaison des pistes cyclables au nord de Châtillon

LD1, Stratégie transports – Objectif 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	SIN	Priorité	A3
Instance(s) de décision	Commune de Châtillon, RCJU, Syndicat d'agglomération, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : dès 2021 Début des travaux : dès 2019
Instance(s) concernées	ECR, ENV, SDT (SAM)	Estimation des coûts globaux	0.5 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.28, 1.48, 2.202	Répartition des coûts	A définir Commune de Châtillon, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PSIC	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique



Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>L'itinéraire cyclable reliant la ferme de La Claverie au village de Châtillon est en fonction depuis 2014 et dessert parfaitement le village de Châtillon. Par contre, les cyclistes qui relient les villages de Courrendlin, Courtételle ou Rossemaison sans passer dans Châtillon restent sur la route principale. Ce tracé est plus direct (environ 350 m de moins) et plus confortable.</p> <p>De fait, l'amélioration de la sécurité des cycles sur ce tronçon s'avère nécessaire pour assurer la continuité du réseau cyclable principal de l'agglomération sur la totalité du tracé. La mesure touche principalement la partie à l'Est qui est la plus sensible avec une charge de trafic journalier moyen de 2'050 véhicules (comptages cantonaux, 2015) et qui possède un carrefour dangereux.</p> <p><b>But de la mesure</b></p> <p>Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle séparée de la route par une bande herbeuse entre la ferme de La Claverie et le carrefour Courrendlin-Châtillon-Rossemaison, soit un tronçon de 300 m environ. Cet itinéraire constituera la prolongation de la piste cyclable venant de Courrendlin (mesure 1.27 réalisée). Le reste du tronçon (partie ouest) ne nécessite que peu, voire pas d'aménagements. Il s'agira d'y appliquer des mesures ponctuelles au besoin.</p> <p>La mesure vise également l'amélioration du carrefour avec l'aménagement d'un giratoire afin de renforcer la sécurité du secteur. Les automobilistes arrivent souvent à vitesse élevée et coupent parfois la priorité aux autres véhicules, principalement les deux-roues. Cette situation déjà observée à mainte reprise pourrait être améliorée avec un giratoire qui impose un ralentissement pour les véhicules arrivant de tous les côtés.</p> <p><b>Opportunités</b></p> <p>La mesure 3.42 constitue une des réponses à la vision territoriale de l'agglomération (ligne directrice 1) d'un maillage fin de mobilité douce dédié à la promenade et aux loisirs sportifs, reliant les polarités entre elles et avec les espaces agricoles et naturels. 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.</p> <p>Cette mesure répond en outre à l'objectif du plan directeur régional de mise en place d'un réseau d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu et sécurisé, reliant les centralités, les quartiers résidentiels, les sites d'activités et les équipements entre eux, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale (maillage fin), en utilisant en priorité les infrastructures existantes et en impliquant les milieux concernés.</p>		
Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration du réseau de mobilité douce à l'intérieur des localités et en lien avec les espaces agricoles et naturels	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	--	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité de l'itinéraire cyclable	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue de la mobilité douce. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapes de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision de financement 7. Début des travaux		SIN SIN, SMT (SAM), RCJU SIN SIN Communes concernées et RCJU RCJU - Dès 2019
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03 et 2.07



### 3.80

ARE : 6711.3.XXX

### Stationnement vélos aux interfaces de transports publics

LD1 et 3, Stratégie transports – Objectifs 1, 3 et 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Communes concernées	Priorité	A3 (pour gares existantes) / B3 / C3
Instance(s) de décision	Communes concernées, RCJU, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : 2019-2027 Début des travaux : 2019-2027
Instance(s) concernée(s)	CFF	Estimation des coûts globaux	0.5 mio
Mesure(s) connexe(s)	1.1b, 1.41, 1.43, 1.53	Répartition des coûts	A définir Communes concernées, Canton, CFF, Confédération
Besoins de coordination	Concept TP Agglo	Degré de maturité	1

#### Représentation cartographique

-

#### Description de la mesure

##### Constat / situation initiale

L'offre en places de stationnement pour les vélos à proximité des gares et des arrêts principaux de bus n'est pas suffisante dans la majorité des cas. L'élaboration du projet d'agglomération de 3<sup>e</sup> génération est l'occasion d'aborder cette question à plus large échelle et d'anticiper les besoins futurs à la faveur de la promotion du vélo et de l'intermodalité avec les transports publics.

Il s'agit notamment de compléter l'offre en places de stationnement pour les vélos en gare de Courtételle et à l'arrêt principal de bus de Courrendlin (centre), d'améliorer l'offre au sud des voies de Delémont. Puis d'envisager les prochaines étapes en lien avec la remise en service de la gare de Soyhières et la réalisation des nouvelles haltes CFF de la Communance, de la ZARD et du quartier Von Roll. Les arrêts de bus principaux des villages sont également concernés. A titre d'exemple, en 2016 Soyhières a installé un abri vélo lors du réaménagement de la place du village où se trouve l'arrêt de bus central.

Les mesures 1.1b1 et 1.1b2 sont fortement liées à cette mesure. Les mesures 1.1b concerne directement la gare existante de Delémont, où une vélostation a été inaugurée en 2014 (1.1b1) et où une extension est prévue dans les années à venir (1.1b2).

##### But de la mesure

Aménager de nouvelles places de stationnement pour les vélos par du stationnement simple abrité et/ou de petites vélostations à proximité directe des haltes ferroviaires existantes ou futures ainsi que des arrêts de bus principaux des centres de village.

Les places de stationnement se réaliseront progressivement en fonction des opportunités, notamment le réaménagement des arrêts de transports publics concernés ou de la traversée de localité.

##### Opportunités

La mesure 3.84 est ancrée dans la vision territoriale de l'agglomération et précisée par l'objectif 4 : Développer les infrastructures dédiées aux modes doux pour sécuriser et favoriser les déplacements piétons et cyclables. Elle participe également à augmenter l'attractivité des transports publics en proposant du stationnement vélo confortable dans les lieux d'intermodalité majeurs des localités.

#### Utilité

CE1 : amélioration de la qualité

Amélioration de l'intermodalité train, bus, vélo.

du système de transports	Renforcement de l'accessibilité (rabattement) des gares (et bus à Courrendlin) pour les cycles et encouragement à l'usage des transports publics.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Encouragement à la mobilité douce et amélioration de la qualité de vie en ville avec la réduction de l'utilisation de l'automobile.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort pour les vélos.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue du vélo et des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux	Communes Communes Communes Communes Communes Communes -	A définir
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée - Fiches 2.03 et 2.07	

### 3.82

ARE : 6711.3.XXX

## Infrastructures de recharge publique pour les véhicules électriques

LD1, Stratégie transports – Objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Communes	Priorité	A3/B3/C3
Instance(s) de décision	Communes, Agglomération, RCJU, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : dès 2019 Début des travaux : dès 2019
Instance(s) concernée(s)	SID Delémont, SDT (SDE, SAM)	Estimation des coûts globaux	0.22 mio
Mesure(s) connexe(s)	3.83, 3.86	Répartition des coûts	A définir Communes, Agglomération, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PDR (rapport sur l'énergie)	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique

-

### Description de la mesure

#### Constat / situation initiale

L'agglomération met en place des politiques publiques actives en faveur des transports publics et des modes doux. La mise en place d'infrastructures en faveur des véhicules électriques par les collectivités participe de cette dynamique, d'autant plus dans les secteurs où les transports publics sont les moins développés et où la voiture reste encore incontournable. La baisse progressive des prix des véhicules électriques permet en outre d'anticiper une augmentation des besoins relatifs à ce mode de transport.

#### But de la mesure

Mettre en place un réseau public de bornes de recharge pour les véhicules électriques, automobiles et deux-roues, à l'échelle de l'agglomération.

#### Opportunités

Les Services industriels de Delémont (SID), en collaboration avec le Service UETP et avec Green Motion SA, ont mené une étude en 2016 pour l'emplacement d'une quinzaine de places avec bornes pour les automobiles en ville de Delémont, avec une mise en œuvre qui a débuté dès septembre 2016. Il s'agit de places dédiées, avec limitation du temps de stationnement pour assurer une rotation des véhicules. Les places se trouvent majoritairement à proximité de commerces et d'installations sportives. L'objectif ensuite est de s'approcher des privés, commerces notamment, pour leur proposer de prendre part au réseau.

Ce premier réseau constitue en quelques sortes une phase-test pour son extension ensuite à l'échelle de l'agglomération et aux deux-roues. La mesure 3.82 représente donc cette seconde étape qui pourra démarrer dès 2019, avec d'éventuelles études dès 2018, sur les bases de l'expérience faite à Delémont depuis 2016.

Au niveau régional, l'extension pourra se faire de manière progressive, en installant tout d'abord des bornes dans les « communes secondaires ». Les bornes proposées à Delémont permettent la recharge de deux véhicules simultanément (2 places à dédier) ; les mêmes sont prévues dans les autres localités. Le fournisseur en électricité n'est toutefois pas le même à Delémont que dans les autres communes, ce qui nécessitera des adaptations dans la manière de procéder.

L'extension du réseau aux deux-roues, notamment aux vélos, est un paramètre majeur de cette mesure, autant à Delémont que dans les autres communes. Il pourra être associé au réseau de vélos en libre-service, mesure 3.83, qui proposera des vélos électriques sur certaines stations. D'autres bornes seront prévues pour les vélos privés, à proximité des lieux d'intérêts et des arrêts de transports publics.

En 2016, une borne de deux places automobiles coûte environ CHF 30'000, hors contribution de raccordement électrique. La première étape régionale (priorité A du PA3) proposera certainement 5 bornes, pour un total d'environ CHF 150'000. A cela s'ajoute les bornes pour les deux-roues qui seront légèrement plus nombreuses lors de la première étape.

La mesure 3.82 est ancrée dans la vision territoriale de l'agglomération et précisée par l'objectif 4 : Développer les infrastructures dédiées aux modes doux pour sécuriser et favoriser les déplacements piétons et cyclables.

#### Utilité

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Incitation à l'utilisation d'un moyen de transport durable.
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	--
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	--
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation d'un moyen de transport durable. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).

Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux	Communes Communes Communes Communes Communes Communes -	Dès 2019

#### Coordination avec le Plan directeur cantonal

Pertinence par rapport au plan directeur	Etat de l'intégration dans le plan directeur
Bonne	Coordination réglée – Fiches 2.03 et 5.05

### 3.83

ARE : 6711.3.XXX

### Système de vélos en libre-service (VLS)

LD1, Stratégie transports – Objectifs 3 et 4

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Agglomération et communes concernées	Priorité	A (première étape) / B
Instance(s) de décision	Communes, RCJU, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Mise en service : 2019-2022 Début des travaux : 2019-2022
Instance(s) concernée(s)	SDT (SMT et SAM), SIN	Estimation des coûts globaux	0.36 mio (les 2 étapes)
Mesure(s) connexe(s)	Mesures liées au stationnement vélos et aux itinéraires cyclables	Répartition des coûts	A définir Communes, Agglomération, Canton, Confédération
Besoins de coordination	PD MD et PDCom Delémont	Degré de maturité	1

#### Représentation cartographique

-

#### Description de la mesure

##### Constat / situation initiale

La mise à disposition de vélos en libre-service contribue, avec l'amélioration du réseau cyclable de l'agglomération, à la promotion de l'usage de ce mode de transport et, par la localisation judicieuse des stations, à l'intermodalité. Cette volonté est exprimée dans le Plan directeur communal de Delémont, le Plan directeur de la mobilité douce de Delémont et dans le Plan directeur régional.

##### But de la mesure

Mettre en place, à court terme, une première étape du système de vélos en libre-service à l'échelle de l'agglomération, en coordination à l'échelle cantonale. Puis continuer de la développer au gré des opportunités et de la demande. Une offre en vélos électriques serait proposée sur les stations principales.

Un business plan exploratoire sur les vélos en libre-service dans le Jura a été établi en 2013 par un bureau spécialisé. Il propose deux étapes dans la région de Delémont. Une première avec 8 stations et 40 vélos uniquement à Delémont et une seconde avec 16 stations et 80 vélos à Delémont (incluant les 8 premières stations) et 6 stations et 30 vélos dans les communes environnantes. Les stations peuvent autant se trouver à côté des lieux publics fortement fréquentés qu'à côté d'entreprises pour des déplacements pendulaires.

La localisation précise des stations fera l'objet d'une étude, avec des priorités afin de déterminer lesquelles installer en premier pour ensuite constituer un réseau de manière progressive. La première étape pourra se réaliser dès 2019.

##### Opportunités

La mesure 3.83 est ancrée dans la vision territoriale de l'agglomération et précisée par l'objectif 4 : Développer les infrastructures dédiées aux modes doux pour sécuriser et favoriser les déplacements piétons et cyclables.

Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Amélioration de l'intermodalité train, bus, vélo. Renforcement de l'accessibilité (rabattement) des gares (et bus à Courrendlin) pour les cycles et encouragement à l'usage des transports publics.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	---	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Amélioration de la sécurité et du confort pour les vélos.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Incitation à l'utilisation accrue du vélo et des transports publics. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86).	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Avant-projet 3. Dépôt public 4. Traitement des oppositions 5. Approbation du projet 6. Décision(s) de financement 7. Début des travaux		A définir
Communes		
Communes		
Communes		
Communes		
Communes		
-		
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne		<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée – Fiches 2.03 et 5.05

### 3.84

ARE : 6711.3.XXX

### Réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens

LD3, Stratégie urbanisation et paysage – Objectifs 1, 3 et 5

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Communes, Agglomération	Priorité	A (continu)
Instance(s) de décision	RCJU (SDT/DEN), Syndicat d'agglomération, Communes	Calendrier de mise en œuvre	En continu
Instance(s) concernée(s)	Propriétaires, OCC, pool d'experts du Canton	Estimation des coûts globaux	A définir
Mesure(s) connexe(s)	1.11, 1.20, 1.22, 1.26a, 1.29, 1.205	Répartition des coûts	A définir Communes, Agglomération, Canton
Besoins de coordination	PAL des communes, PDC en révision, PDR	Degré de maturité	1

#### Représentation cartographique

-

#### Description de la mesure

##### Constat / situation initiale

Le phénomène d'étalement urbain qu'ont connu les communes de l'agglomération et du canton ces dernières décennies s'est accompagné d'une manière générale d'une dévitalisation des centres anciens : augmentation des logements vacants, manque d'entretien du bâti ancien. Le canton soutient, dans le cadre de la mise en œuvre de la fiche U.04 du plan directeur cantonal, en cours de révision, la réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens. Cette mesure contribue à orienter le développement vers l'intérieur des localités et, plus spécifiquement, permet de valoriser le potentiel des cœurs villageois pour l'accueil de nouveaux habitants, de maintenir la population des villages et préserver le patrimoine bâti, de contribuer à la diversification des types de logements.

Le canton appuie les communes dans leurs démarches de réhabilitation de l'habitat, aussi bien sur le plan technique que financier (le financement des coûts liés : subventions, conseils du chargé de promotion et du pool d'experts, est assuré par le biais du fonds cantonal de compensation 5 LAT). Les villages disposant d'une structure régionale de promotion et de conseil bénéficient prioritairement de ces aides et d'une expertise.

Les communes sont chargées de s'organiser au niveau régional soit lors de l'élaboration du PDR, soit par la mise en place d'une structure régionale ad hoc. Une personne chargée de promotion est désignée par la région, elle a pour mission de conseiller les propriétaires et de suivre les différents projets.

Les projets font l'objet d'un soutien financier de la part de la commune ou de la région. Le canton alloue un bonus pour les projets répondant aux critères fixés dans le programme d'encouragement.

L'agglomération de Delémont s'est fixée comme objectif dans son plan directeur régional de favoriser la densification et la revitalisation des centres de localités. Et plus spécifiquement concernant la réhabilitation du bâti dans les centres anciens de :

- Définir un programme régional d'encouragement aux réhabilitations et définir des critères et des modalités uniformes de soutien ;
- Charger la commission d'aménagement de suivre cette problématique avec, le cas échéant, la nomination d'un-e délégué-e régional-e au sein du syndicat d'agglomération afin de coordonner ce programme.

**But de la mesure**

A court terme :

- Mettre en place la structure régionale de soutien aux projets de réhabilitation
- Définir un programme régional d'encouragement aux réhabilitations, ainsi que des critères de soutien uniformes
- Nommer un chargé de promotion pour les communes et propriétaires concernés par un projet de réhabilitation dans les centres anciens

En continu :

- Soutenir techniquement les projets de réhabilitation dans les centres anciens

**Opportunités**

La mesure 3.84 est ancrée dans la vision territoriale de l'agglomération :

- La ligne directrice no 3 stipule en effet qu' « 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 ».
- L'objectif 3 de la stratégie urbanisation et paysage (Valoriser le tissu urbain existant) définit plus précisément le but à atteindre et explicite le lien entre cette mesure et celles concernant les traversées de localités (valorisation des espaces publics): « les centres de localité sont à rendre plus attractifs pour l'accueil de nouvelles populations. Dans cette perspective, la réhabilitation des bâtiments anciens, l'aménagement d'espaces publics confortables et des traversées de localités pacifiées constituent des conditions-cadres indispensables à la revitalisation résidentielle des cœurs de localités. La valorisation du tissu urbain existant peut également contribuer à renforcer la fréquentation du réseau de transports public en augmentant la population qui réside et/ou travaille à proximité d'un arrêt de TP.

**Utilité**

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	--
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	La revitalisation résidentielle des cœurs de localités vise précisément à favoriser un développement de l'urbanisation vers l'intérieur.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	La mesure va de pair avec l'aménagement des espaces publics et des traversées de localités dans le but d'apaiser le trafic motorisé et améliorer la sécurité de tous.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	En favorisant l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti, la mesure est un frein à l'étalement urbain qu'on connut les communes de la région durant ces dernières décennies.  Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86) en rénovant le bâti et donc en améliorant l'efficacité énergétique.
<b>Etapes de mise en œuvre</b>	
À définir	Communes, agglomération
<b>Coordination avec le Plan directeur cantonal</b>	
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b>	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b>
Bonne	Coordination réglée – Fiches 1.01 et 1.11



### 3.85

ARE : 6711.3.XXX

### Campagne d'agglomération

LD4, Stratégie urbanisation et paysage – Objectifs 4 et 5

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Agglomération, Communes concernées	Priorité	A
Instance(s) de décision	Syndicat d'agglomération, Ville de Delémont et autres communes concernées, RCJU, ARE, OFAG	Calendrier de mise en œuvre	2019-2022
Instance(s) concernée(s)	ENV, SDT, SIN, SMT, CCO, ECR, FRI, Jura Tourisme, exploitants et propriétaires	Estimation des coûts globaux	A définir
Mesure(s) connexe(s)	La campagne d'agglomération est une mesure transversale qui concerne de nombreuses autres mesures	Répartition des coûts	A définir Communes, Agglomération, Canton
Besoins de coordination	PAL des communes, PDL «Communauté Sud» et «Gare Sud», PDR	Degré de maturité	1

### Représentation cartographique

-

### Description de la mesure

#### Constat / situation initiale

Le terme de campagne d'agglomération désigne selon le PDR de l'agglomération de Delémont les paysages agricoles et naturels à proximité directe des espaces bâtis de l'agglomération présentant un fort potentiel de valorisation. Cette campagne est déjà aujourd'hui le support de différentes pratiques de loisirs et détente (course à pied, vélo, promenade), et intègre ainsi une diversité de fonctionnalités à la fois urbaines et rurales qui en font désormais sa substance. La croissance de la population dans l'agglomération va s'accompagner d'une augmentation de la pression sur ces espaces pour les activités de loisirs de plein air notamment. Il s'agit donc d'organiser par anticipation la cohabitation entre les différents acteurs et leurs usages, entre les activités de production agricole à préserver et d'autres activités potentiellement conflictuelles, à travers une vision d'ensemble cohérente concernant le développement futur de cet espace particulier de l'agglomération.

#### But de la mesure

Elaboration et mise en œuvre d'une planification agricole et/ou d'une planification évolutive (type plan directeur mis à jour régulièrement). Au vu des pressions s'exerçant sur ce territoire, le besoin de disposer d'une planification est réel. L'étude sera lancée prochainement, dans le courant de l'année 2017 et devrait se terminer en 2018. Le Service cantonal de l'Economie Rurale (ECR) est intéressé par cette démarche à laquelle il sera associé. La mise en œuvre des projets identifiés et planifiés dans l'étude est prévue dès que celle-ci sera achevée, c'est-à-dire dès 2019. Les projets se réaliseront ensuite au gré des opportunités et des besoins sur plusieurs années.

#### Opportunités

La mesure 3.85 est ancrée dans la vision territoriale de l'agglomération :

- Elle est représentée sur la carte de la vision

- Elle fait l'objet de la ligne directrice 4 « 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.
- Le but à atteindre est précisé sous l'objectif 4 de la stratégie urbanisation et paysage « Préserver et valoriser la campagne d'agglomération ».

La Conception d'évolution du paysage élaborée dans le cadre du PDR donne les premiers éléments pour cette planification.

#### Utilité

CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	--
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Objectif de préserver l'espace agricole des pressions engendrées par le tissu bâti.
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Gestion des tracés de mobilité dans la campagne d'agglomération au travers de la planification à mettre en place.
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	La définition d'une vision d'ensemble cohérente et de stratégies pour la campagne d'agglomération permet de mieux coordonner les différentes politiques publiques ayant des incidences sur les espaces agricoles et les milieux naturels au cœur de l'agglomération et ainsi réduire les atteintes à l'environnement et l'utilisation des ressources.

Etapes de mise en œuvre	Instances responsables	Dates
1. Etablir un cahier des charges pour l'étude 2. Appel d'offres 3. Adjudication 4. Début des études 5. Examen préalable 6. Adoption 7. Approbation 8. Mise en œuvre (début des travaux)	Agglomération et communes Agglomération et communes Agglomération et communes Agglomération et communes SDT Agglomération et communes DEN Agglomération et communes	Dès 2017      2018 Dès 2019

#### Coordination avec le Plan directeur cantonal

<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée – Fiches 1.03.1, 3.01 et 3.02
--	--

### 3.86

ARE : 6711.3.XXX

### Labellisation Cité de l'énergie de l'Agglomération LD3, Stratégie urbanisation et paysage – Objectif 3

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Agglomération	Priorité	A
Instance(s) de décision	Communes, Agglomération, RCJU, Association Cité de l'énergie, Commission du label, OFEN	Calendrier de mise en œuvre	Dès 2016
Instance(s) concernées	SDT (SDE et SAM)	Estimation des coûts globaux	0.105 (4 premières années)
Mesure(s) connexe(s)	--	Répartition des coûts	A définir Agglomération, Cité de l'énergie, Confédération (OFEN)
Besoins de coordination	PAL des communes, PDR (rapport sur l'énergie)	Degré de maturité	2

#### Représentation cartographique

-

#### Description de la mesure

##### Constat / situation initiale

Dans sa charte de 2007, l'agglomération de Delémont prévoit, à l'article 16, de se profiler comme région modèle sur le plan des énergies renouvelables et de l'efficacité énergétique. Pour cela, elle vise l'obtention du label « Cité de l'énergie » pour l'ensemble de l'agglomération.

Le label Cité de l'énergie apporte la preuve pour l'Agglomération qu'elle mène activement une politique énergétique durable. Les Cités de l'énergie encouragent le recours aux énergies renouvelables, une mobilité supportable pour l'environnement et mettent en œuvre une gestion durable des ressources. Le label Cité de l'énergie fait partie du programme SuisseEnergie. Grâce au label Cité de l'énergie, les villes et les communes contribuent de manière significative à l'amélioration de la qualité de vie et à la protection du climat. Le label Cité de l'énergie est une distinction pour les communes qui réalisent concrètement une politique communale durable en matière d'énergie, de mobilité et d'environnement. Autorités, entreprises et citoyens tirent à la même corde.

L'agglomération a démarré en 2016 le processus de labellisation. L'objectif est d'établir un état des lieux en 2016 et de mettre en place un plan d'actions à même de permettre une labellisation dans le courant 2017. Cette labellisation est alors acquise pour 4 ans, au terme desquels un réaudit est nécessaire. Ce processus n'inclut pas Delémont à ce stade puisque la ville est déjà labélisée Cité de l'énergie depuis 1999 et a obtenu le label Gold en 2007. La démarche est toutefois entreprise en étroite collaboration avec les Services industriels de Delémont.

##### But de la mesure

Mener à terme le processus de labellisation au niveau régional et mettre en œuvre le plan d'action dans l'ensemble des communes de l'agglomération.

##### Opportunités

Cette démarche d'adhésion répond pleinement à l'objectif de 2007. De plus, le plan directeur régional présente l'objectif d'inscrire le développement de l'Agglomération dans le cadre défini par les objectifs de la société à 2'000 watts en divisant par trois les besoins énergétiques et en garantissant une couverture de ces besoins par 75% d'énergies renouvelables. La conception directrice de l'énergie élaborée dans ce cadre constitue une étude de base importante.

Utilité		
CE1 : amélioration de la qualité du système de transports	Par des stratégies de développement de la mobilité durable.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Par des mesures transversales au niveau par exemple de l'adaptation des règlements communaux.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	---	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Par des mesures d'économie d'énergie et de développement des énergies renouvelables à l'échelle de l'agglomération.	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Adhésion à l'association 2. Etat des lieux des actions déjà menées (assainissement de bâtiments, conception directrice de l'énergie, projets liés à la mobilité, etc.) 3. Elaboration du programme de politique énergétique et création d'un groupe de pilotage au niveau de l'agglomération 4. Application du plan d'action 5. Evaluation – audit 6. Certification – obtention du label	Agglomération et communes	2016
	Agglomération et communes	2016-2017
	Agglomération et communes	2017
	Communes	Dès 2017
	Agglomération et communes	2017
	Agglomération et communes	2017
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée – Fiches 1.03.1, 5.05 et autres fiches de la partie 5 « approvisionnement et gestion des déchets »	

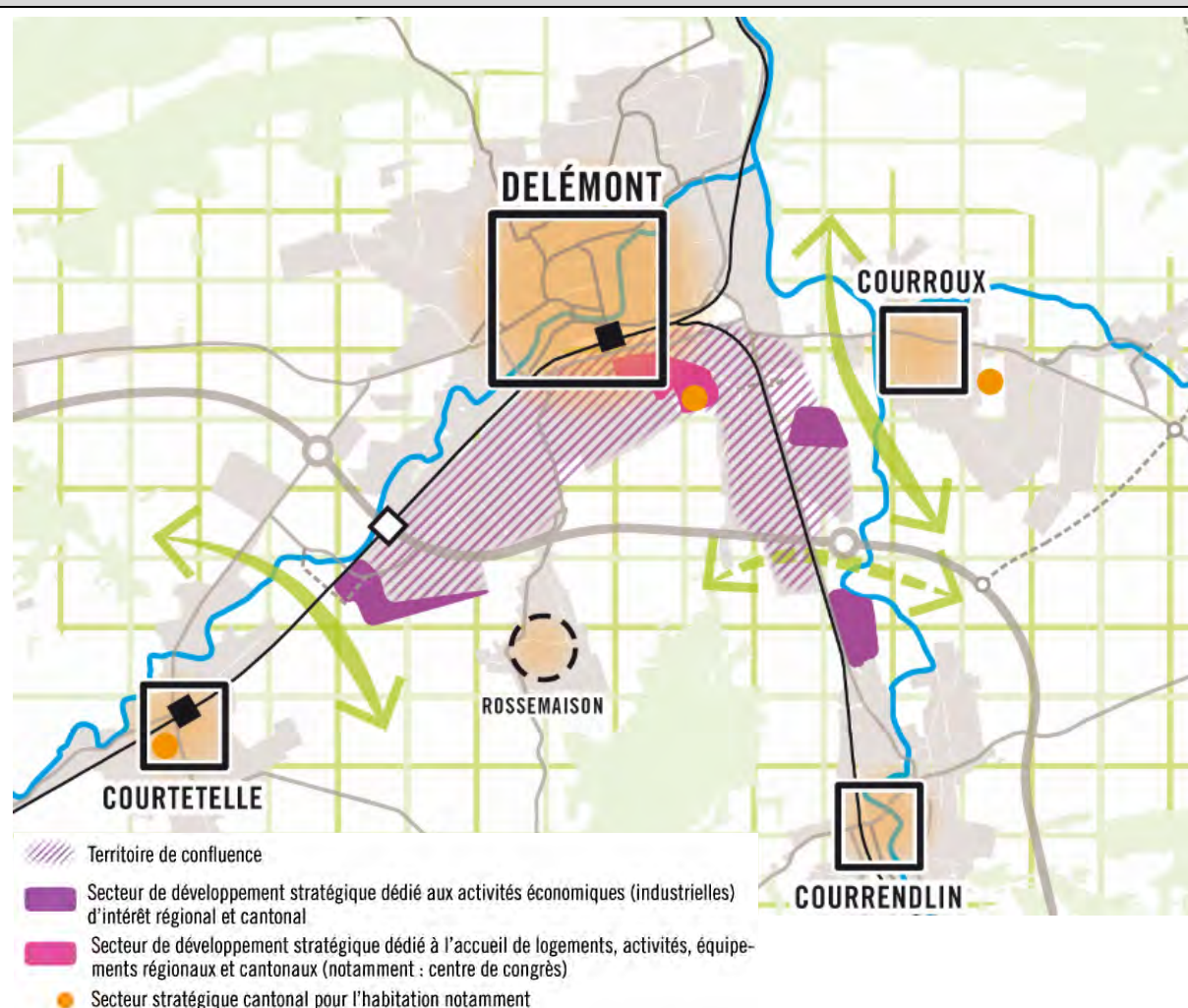
### 3.87

ARE : 6711.3.XXX

## Secteurs de développement stratégique des zones d'activités LD2, Stratégie urbanisation et paysage – Objectifs 1, 2 et 5

Organisation et responsabilités		Priorisation et coûts	
Instance(s) responsable(s)	Agglomération, Communes concernées	Priorité	A3
Instance(s) de décision	Syndicat d'agglomération, Communes concernées, RCJU, ARE	Calendrier de mise en œuvre	Selon les besoins et opportunités de développement
Instance(s) concernées	SDT, ECO	Estimation des coûts globaux	A définir
Mesure(s) connexe(s)	--	Répartition des coûts	A définir
Besoins de coordination	PAL des communes, PDR (principes d'aménagement), PDL « Gare Sud »	Degré de maturité	2

### Représentation cartographique



Extrait de la carte de la stratégie urbanisation et paysage du PA3

Description de la mesure		
<p><b>Constat / situation initiale</b></p> <p>Au sein du territoire de confluence ou à proximité directe se trouvent plusieurs secteurs de développement stratégiques, conformément à la stratégie urbanisation et plus particulièrement à l'objectif 2 « renforcer l'attractivité économique du territoire ». Egalement identifiés dans le Plan directeur régional, ces secteurs présentent un potentiel important de développement en termes d'activités économiques et sont idéalement situés (accessibilité multimodale). Au vu des enjeux importants pour le développement économique et urbanistique du cœur de l'agglomération, il est primordial d'établir des réflexions et des études solides sur ces sites. Le recours aux Plans directeurs localisés et/ou Plans spéciaux devient une nécessité.</p> <p><b>But de la mesure</b></p> <p>Compléter les planifications sur les secteurs de développement stratégique en zones d'activités du territoire de confluence, en établissant des Plans directeurs localisés et /ou Plans spéciaux à la Communance Sud, au nord de Courrendlin (abords du territoire de confluence) et au nord de la ZARD-Innodel.</p> <p><b>Opportunités</b></p> <p>L'élaboration des Plans directeurs localisés et/ou Plans spéciaux se fera en fonction des besoins et des opportunités se présentant sur les différents secteurs. Chacun se fera séparément, en assurant la cohérence sur l'ensemble du développement du territoire de confluence. Afin d'anticiper au maximum l'urbanisation à venir, les planifications sont prévues jusqu'en 2022, c'est-à-dire à court terme.</p>		
Utilité		
CE1 : 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), d'où l'importance de planifications bien coordonnées.	
CE2 : développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti	Mise en valeur du territoire de confluence. Planifications pour le développement des zones d'activités afin de limiter au maximum les emprises sur les zones non bâties.	
CE3 : accroissement de la sécurité du trafic	Gestion des mobilités à régler dans les Plans directeurs localisés et/ou Plans spéciaux.	
CE4 : réduction des atteintes à l'environnement et de l'utilisation des ressources	Planifications pour le développement des zones d'activités afin de limiter au maximum les emprises et impacts sur les zones non bâties. Contribution aux économies d'énergie (cf mesure 3.86) en reprenant les stratégies Cité de l'énergie pour les nouvelles entreprises.	
Etapas de mise en œuvre		Dates
1. Crédit d'étude 2. Elaboration des plans directeurs et/ ou spéciaux 3. Examen préalable 4. Mise au net 5. Dépôt public 6. Traitement des oppositions 7. Adoption/approbation	Agglomération et communes	A définir
	Agglomération et communes	A définir
Coordination avec le Plan directeur cantonal		
<b>Pertinence par rapport au plan directeur</b> Bonne	<b>Etat de l'intégration dans le plan directeur</b> Coordination réglée – Fiche 1.03.1	



- VÉLO ET MARCHÉ**
- Stationnement vélo
  - ..... Itinéraire modes doux
  - ▬ Franchissement (passage inférieur/passerelle)
  - ▬ Requalification des espaces publics

- PRIORISATION DES MESURES PA3**
- Priorité A du PA1
  - Priorité A du PA2
  - Priorité A du PA3
  - Priorité B/C

- TRANSPORTS PUBLICS**
- + Nouvelle ligne / nouveaux arrêts de bus
  - Gare
  - Croisement
  - Rebroussement

- TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS**
- ▬ Autoroute / Route
  - Parking

- URBANISATION**
- ↻ Planification directrice

PLAN D'AGGLOMÉRATION DE DELÉMONT

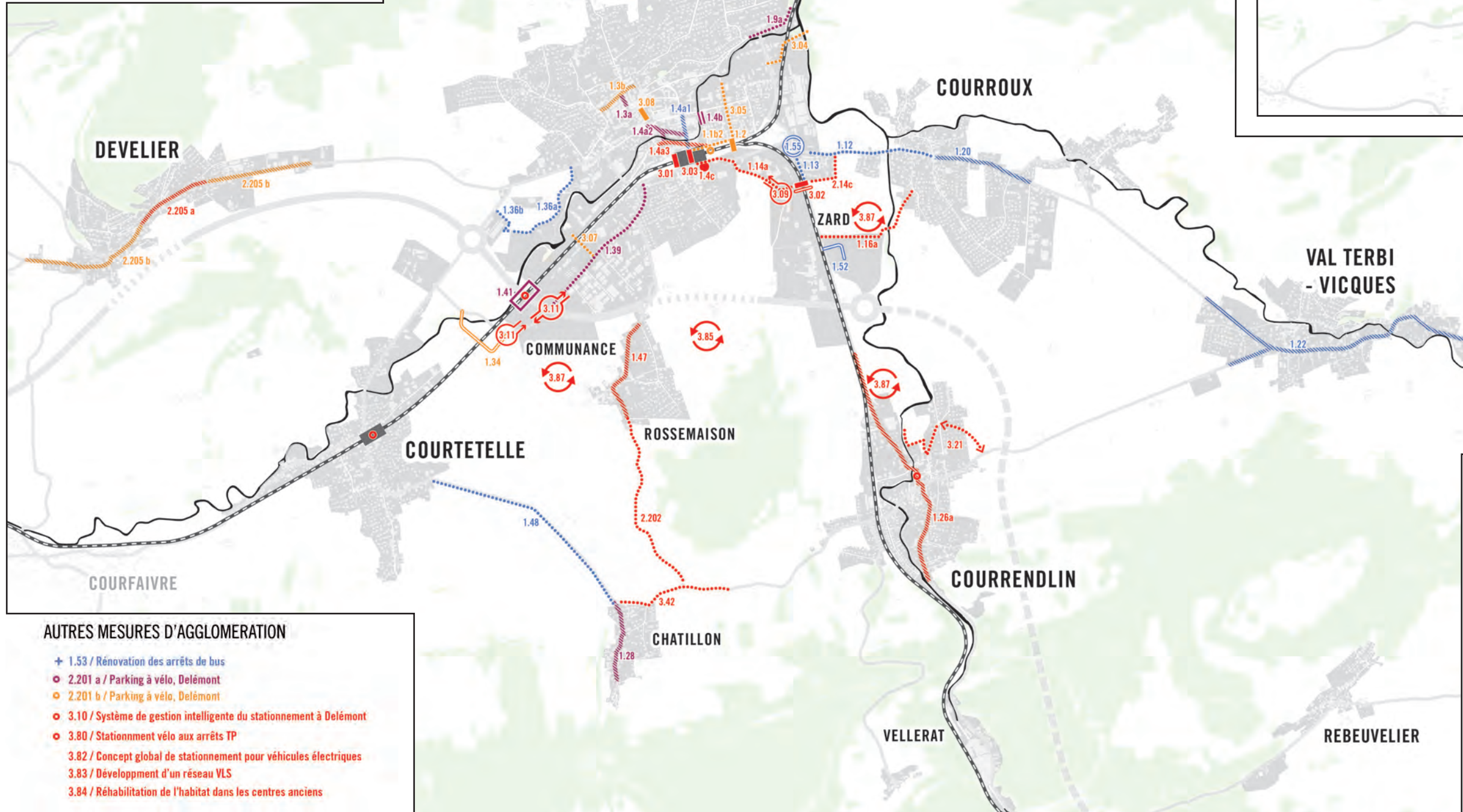
CARTE DES MESURES DU PA3

1ER NOVEMBRE 2016



0 1 Km

urbaplan



- AUTRES MESURES D'AGGLOMERATION**
- + 1.53 / Rénovation 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





Liste et indications sur les mesures des trois Projets d'agglomération de Delémont



N° et nom de la mesure	PA1		PA2		PA3		Estimation des coûts (mio)	Horizons de réalisation (travaux et mise en service)									Critères d'efficacité				Lignes directrices				Stratégie transports				Stratégie urbanisation - paysage									
	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Dès 2027	CE1	CE2	CE3	CE4	LD1	LD2	LD3	LD4	T1	T2	T3	T4	UP1	UP2	UP3	UP4	UP5					
Mesures Urbanisme																																						
URBA 1.1 Espace central d'agglomération : implantation d'équipements et infrastructures supra-communaux	A	2011-14	-		-		-	En cours, traité dans le PDR et précisé avec la mesure 3.87																														
URBA 1.2 Centres de localité : intégration d'une politique de l'habitat dans le cadre du réaménagement des traversées de localité	A	2011-14	-		-		-	Remplacée par la mesure 3.84																														
URBA 1.3 Développement démographique et offre en logement : extension urbaine en priorité dans les franges urbaines	A	2011-14	-		-		-	Traité dans les PAL communaux et le PDR																														
URBA 1.4 Activités et emplois : extension urbaine en priorité dans les franges urbaines	A	2011-14	-		-		-	Traité dans les PAL communaux et le PDR																														
URBA 1.5 Commerce et grands générateurs de trafic : localisation des grands centres commerciaux non alimentaires et des grands équipements de loisir peuvent s'implanter en périphérie s'ils sont bien desservis par les TP	A	2011-14	-		-		-	Traité dans le PDR																														
URBA 1.6 Paysage et patrimoine, milieux naturels : maintenir les coupures vertes, adoption d'un concept paysager, définition de mesures en relation avec la carte des dangers	A	2011-14	-		-		-	Traité dans le PDR, particulièrement dans la CEP																														
URBA 1.7 Courrendlin, révision partielle de l'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisée en 2014																														
URBA 1.8 Courroux, révision de l'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisée en 2014																														
URBA 1.9 Soyhières, révision de l'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	En cours																														
URBA 1.10 Châtillon, révision partielle de l'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisation en 2017																														
URBA 1.11 Develier, révision de l'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisée en 2015																														
URBA 1.12 Courtételle, plan d'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisée en 2015																														
URBA 1.13 Rossemaison, plan d'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisé																														
URBA 1.14 Rebeuvelier, plan d'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Réalisée en 2015																														
URBA 1.15 Vicques, plan d'aménagement local	A	2011-14	-		-		-	Remplacée par la mesure 2.216 (fusion de communes)																														
2.211 Développement de l'urbanisation	-		A	2015-18	-		-	Réalisation en continu																														
2.212a Territoire de confluence, PDL intercommunal Communance Sud	-		A	2015-18	-		0.1	Réalisée en 2012																														
2.212b Territoire de confluence, PDL intercommunal Gare Sud	-		A	2015-18	-		0.1	Réalisée en 2016																														
2.213 Plan directeur régional	-		A	2015-18	-		0.2	En cours de finalisation																														
2.214 Révision de l'aménagement local, Delémont	-		A	2015-18	-		0.725	Réalisation en 2017																														
2.215 Révision de l'aménagement local, Vellerat	-		A	2015-18	-		0.05	Réalisation en cours																														
2.216 Révision de l'aménagement local, Val Terbi	-		A	2015-18	-		0.15	Réalisation en cours																														
3.84 Réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens	-		-		A	2019-22	A définir	Réalisation en continu																														
3.85 Campagne d'agglomération	-		-		A	2019-22	A définir																															
3.86 Labellisation Cité de l'énergie de l'agglomération	-		-		A	2019-22	0.105	Réalisation en cours																														
3.87 Secteurs de développement stratégique des zones d'activités	-		-		A	2019-22	A définir	Réalisation selon les opportunités																														

<sup>1</sup>Cofinancement fédéral de 40% max. sur devis du PA (PA1)

<sup>2</sup>Cofinancement fédéral de 35% (PA2)

Mesures du programme du PA3 (mise en œuvre dès 2019)



## Liste et indications sur les mesures des trois Projets d'agglomération de Delémont

N° et nom de la mesure	PA1		PA2		PA3		Estimation des coûts (mio)	Horizons de réalisation (travaux et mise en service)									Critères d'efficacité				Lignes directrices				Stratégie transports				Stratégie urbanisation - paysage								
	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Dès 2027	CE1	CE2	CE3	CE4	LD1	LD2	LD3	LD4	T1	T2	T3	T4	UP1	UP2	UP3	UP4	UP5				
1.1a Gare routière - pole d'échange	A	2011-14	-		-		3.6 <sup>1</sup>	Réalisée en 2016																													
1.1b1 Parking vélo et vélostation à Delémont	A	2011-14	-		-		0.26 <sup>1</sup>	Réalisée en 2014																													
1.1b2 Parking vélo et vélostation à Delémont - étape 2	-		-		B	2023-26	0.9																														
1.2 Passage cyclable sous voies CFF, Delémont	C	2019-22	B	2019-22	C	2027-30	6.5																														
1.3a Espaces publics Vieille Ville, place Roland-Béguelin	B	2015-18	A	2015-18	-		1.18 <sup>2</sup>																														
1.3b Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, étape 2	B	2015-18	B	2019-22	B	2023-26	2.12																														
1.4a1 Centre-gare, zone 20 km/h, avenue de la Gare	A	2011-14	-		-		3.6 <sup>1</sup>																														
1.4a2 Centre-gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Molière-Maltière	B	2015-18	A	2015-18	-		5 <sup>2</sup>																														
1.4a3 Centre-gare, zone 20 km/h, étape 3, rues Sorne-Moutier	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	5																														
1.4b Boucle de circulation urbaine, Delémont	C	2019-22	A	2015-18	-		3 <sup>2</sup>																														
1.4c Parkings en périphérie du centre, Delémont	A/B/C	2011-22	A/B	2015-22	A	2019-22	8.84																														
1.7 Accélération ligne urbaine gare/hôpital	A	2011-14	-		-		0.09 <sup>1</sup>	Remplacée par la mesure 2.204e																													
1.9a Itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est, Delémont	A	2011-14	A	2015-18	-		1.3																														
1.9b Passage à niveau CFF sur itinéraire de mobilité douce, Delémont	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																													
1.10 Piste cyclable Delémont - Soyhières	A	2011-14	-		-		0.63 <sup>1</sup>	Réalisation en 2017																													
1.11 Traversée de Soyhières	A	2011-14	-		-		2.7																														
1.12 Itinéraire cyclable sur route cantonale, porte d'entrée	A	2011-14	-		-		3 <sup>1</sup>																														
1.13 Porte d'entrée Sud-Est, route cantonale	A	2011-14	-		-		1																														
1.14a Itinéraire cyclable gare Sud – ZARD, Delémont	C	2019-22	B	2019-22	A	2019-22	0.5																														
1.14b Passage sous les lignes CFF et RC6, Delémont	C	2019-22	B	2019-22	-		-	Remplacée par la mesure 3.02b																													
1.16a Itinéraire cyclable Courroux – ZARD	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	0.7																														
1.16b Itinéraire cyclable Courrendlin – ZARD	B	2015-18	B	2019-22	-		-	Abandonnée																													
1.19 Liaison cyclable vers la rue de Bellevie, Courroux	B	2015-18	B	2019-22	-		-	Abandonnée																													
1.20 Traversée de Courroux	A	2011-14	-		-		5 <sup>1</sup>																														
1.21 Itinéraire cyclable Courroux - Vicques par Bellevie	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																													
1.22 Traversée de Vicques	A	2011-14	-		-		1																														
1.23 Itinéraire cyclable Vicques (Recolaine) - Courchapoix	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																													
1.25 Accès centre commercial, passerelle sur la Birse, Courrendlin	A	2011-14	B	2019-22	-		0.45	Réalisation en 2017																													
1.26a Traversée Nord – Sud de Courrendlin	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	10																														
1.26b Réaménagement de la traversée Est-Ouest à Courrendlin	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																													
1.27 Piste Cyclable Courrendlin - Châtillon	A	2011-14	-		-		0.67 <sup>1</sup>	Réalisée en 2014																													
1.28 Traversée de la localité, Châtillon	B	2015-18	A	2015-18	-		3																														
1.29a Aménagement d'un rond-point à Courtételle	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																													
1.29b Aménagement de deux portes d'entrée sur la H18, Courtételle	A	2011-14	-		-		-	Remplacée par la mesure 2.203																													
1.30 Itinéraire cyclable Courtételle - Courfaivre	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																													
1.31 Aménagement de la RC 6 à l'entrée est de Develier	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																													
1.34 Route A16 – Communance, Courtételle	C	2019-22	C	2023-26	B	2023-26	A définir																														
1.35 Itinéraire cyclable Delémont - Courtételle	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																													
1.36a Vies-Sté-Catherine, itinéraire vélos et piétons	A	2011-14	-		-		0.5																														
1.36b Route d'accès aux Prés-Roses depuis Courtételle	A	2011-14	-		-		1																														
1.39 Itinéraire cyclable Delémont - Communance	B	2015-18	A	2015-18	-		0.4 <sup>2</sup>																														
1.40 Route de contournement au sud de la Communance	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																													
1.41 Halte ferroviaire à la Communance	B	2015-18	A	2015-18	-		3 <sup>2</sup>																														
1.43 Halte ferroviaire à Soyhières	A	2011-14	B	2019-22	A	2019-22	1.9																														
1.44a Aménagement de la voie Delémont-Courtételle	A	2011-14	-		-		0.4	Réalisée en 2015																													
1.44b Aménagement de la voie Glovelier-Bassecourt	B/C	2015-22	-		A	2019-22	3.98																														
1.47 Traversée de la localité, Rossemaison	B	2015-18	B	2019-22	A	2019-22	2.5																														
1.48 Itinéraire cyclable Courtételle-Châtillon par route communale	A	2011-14	-		-		0.8																														
1.50 Rebroussement Montsevelier	A	2011-14	-		-		0.2 <sup>1</sup>	Réalisation en 2017-2018																													
1.51 Rebroussement Courrendlin / Rebeuvelier	A	2011-14	-		-		0.2 <sup>1</sup>	Réalisation en 2017																													
1.52 Raccordement direct ZARD route cantonale	A	2011-14	-		-		0.5 <sup>1</sup>																														
1.53 Réaménagement et équipement des arrêts de bus	A	2011-14	-		-		2																														



Liste et indications sur les mesures des trois Projets d'agglomération de Delémont



N° et nom de la mesure	PA1		PA2		PA3		Estimation des coûts (mio)	Horizons de réalisation (travaux et mise en service)								Critères d'efficacité				Lignes directrices				Stratégie transports				Stratégie urbanisation - paysage							
	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon	Priorité	Horizon		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Dès 2027	CE1	CE2	CE3	CE4	LD1	LD2	LD3	LD4	T1	T2	T3	T4	UP1	UP2	UP3	UP4	UP5		
1.54 Aménagements de 4 nouveaux arrêts de bus à Delémont	A	2011-14	-		-		-	Réalisée																											
1.55 Gestion de la circulation sur giratoires	A	2011-14	-		-		1.3¹																												
1.56 Passage dénivelé à Courtételle	C	2019-22	C	2023-26	-		-	Abandonnée																											
2.14c Itinéraire cyclable entre routes de Delémont et Courroux	-		B	2019-22	A	2019-22	0.7																												
2.201a Parkings à vélo, Delémont	-		A	2015-18	-		0.21²																												
2.201b Parkings à vélo, Delémont, étape 2	-		B	2019-22	B	2023-26	0.29																												
2.202 Itinéraire cyclable Châtillon – Rossemaison	-		B	2019-22	A	2019-22	0.7																												
2.203 Sécurisation des cycles à l'entrée de Courtételle	-		B	2019-22	-		0.7	Réalisation en 2017-2018																											
2.204a Transports publics d'agglomération Courroux	-		A	2015-18	-		0.29²	Réalisation en 2018																											
2.204b Transports publics d'agglomération Courrendlin	-		A	2015-18	-		0.17²	Réalisation en 2018																											
2.204c Transports publics d'agglomération Vellerat	-		B	2019-22	-	-	0.3	Réalisation en 2018																											
2.204d Transports publics d'agglomération Courtételle	-		B	2019-22	-	-	0.79	Réalisation en 2018																											
2.204e Transports publics d'agglomération Delémont	-		A/C	2015-26	-	-	1.6²	Réalisation en 2018																											
2.205a Traversée de la localité, Develier, étape 1	-		C	2023-26	A	2019-22	0.8																												
2.205b Traversée de la localité, Develier, étape 2	-		B	2019-22	B	2023-26	0.52																												
2.206 Passerelle sur la Birse, Courrendlin	-		A	2015-18	-		0.5	Réalisation dès 2017																											
3.01 Remplacement de la passerelle sur les voies ferrées, Delémont	-		-		A	2019-22	8.5																												
3.02 Nouvelle liaison routière et de mobilité douce à l'est de Delémont	-		-		A	2019-22	14.71																												
3.03 Réaménagement du passage inférieur de la gare, Delémont	-		-		A	2019-22	0.3																												
3.04 Liaison de mobilité douce est Auguste-Quiquerez – Colliard	-		-		C	2027-30	3.54																												
3.05 Liaison de mobilité douce Gros-Seuc – Morépont et gare	-		-		A	2019-22	0.8																												
3.07 Liaison de mobilité douce à la Communance	-		-		C	2027-30	A définir																												
3.08 Liaison entre le centre-ville et la Vieille Ville	-		-		C	2027-30	A définir																												
3.09 Rebroussement de bus à la Ballastière	-		-		A	2019-22	0.1																												
3.10 Système de gestion intelligente du stationnement, Delémont	-		-		A	2019-22	0.3																												
3.11 Rebroussement pour les bus à la Communance	-		-		A	2019-22	0.3																												
3.21 Liaison de mobilité douce au nord-est de Courrendlin	-		-		A	2019-22	0.3																												
3.42 Liaison des pistes cyclables au nord de Châtillon	-		-		A	2019-22	0.5																												
3.80 Stationnement vélos aux interfaces de transports publics	-		-		A/B/C	2019-30	0.5																												
3.82 Infrastructures de recharge publique pour les véhicules électriques	-		-		A	2019-22	0.22																												
3.83 Système de vélos en libre-service	-		-		A/B	2019-26	0.36																												

<sup>1</sup>Cofinancement fédéral de 40% max. sur devis du PA (PA1)

<sup>2</sup>Cofinancement fédéral de 35% (PA2)

Mesures du programme du PA3 (mise en œuvre dès 2019)



**Tableaux de la Confédération pour le compte-rendu de mise en œuvre**

---

L'annexe présente les tableaux de compte-rendu de la mise en œuvre des Projets d'agglomération de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> génération, transmis par l'Office fédéral du développement territorial. Les tableaux ont été remplis sur la base du chapitre 6 « compte-rendu de mise en œuvre » et du chapitre 8 « programme de mesures », pour les mesures concernées, c'est-à-dire annoncées dans les PA précédents.

La justification sur l'état de mise en œuvre est brève ici. Davantage de détails sont données dans les chapitres 6 et 8.

Le dernier tableau reste vide puisqu'aucune mesure cofinancée n'a été abandonnée ou repoussée au-delà de 2027 à ce jour.





A1 - Mesures infrastructurelles priorité A (liste A) de la 1re génération

cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.3

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre				
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations					
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 excl. TVA)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)
K	6711 Delémont	6711.001	1.1a	Pôle d'échange (gare routière)	5.00	A	4.29	A	3.6	2015	1.71	2015	2016	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	
K	6711 Delémont	6711.006	1.4a	Centre gare, zone 20	3.50	A	3.00	A	3.6	2007	1.20	2020	2021	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique	
K	6711 Delémont	6711.010	1.12	Itinéraire cyclable sur route cantonale xx, porte d'entrée Est	2.50	A	2.14	A	3	2016	0.86	2018	2020	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique	
K	6711 Delémont	6711.012	1.55	Gestion de la circulation sur giratoires (accélération des bus à l'entrée Sud-Est de Delémont)	1.10	A	0.94	A	1.3	2016	0.38	2018	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	
K	6711 Delémont	6711.033	1.20	Courroux (traversée du village)	3.00	A	2.57	A	5	2016	1.03	2020	2022	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique	
K	6711 Delémont	6711.059	0	Concept mobilité douce_A-Liste	1.40	0	1.20	A	1.43	2016	0.48	2011	2011-2017	Léger retard (≤ 4 ans)	Légère modification de la mesure en termes d'aménagement	Mesure 10 prévue en 2017, les autres sont réalisées
K	6711 Delémont	6711.062		Aménagements pour réseau de bus	assnahmenpaket gemäss	A	0.69	A	0.66	2016	0.27	2017	2017-2024	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Mesures 50 (2017-18), 51 (2017), 52 (2024). La mesure 7 a été remplacée.

Ae1 - Prestations assumées entièrement par l'agglomération, priorité A de la 1re génération

cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.2

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement			Compte rendu de mise en oeuvre								
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations	Etat actuel						Développement/ concrétisation		
Cl	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coût d'investiss ement	Priorité ABC	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)
R	6711 Delémont	6711.011	1.11	Porte d'entrée Sud-Est, route cantonale 6	1.00	A	Ae	1	2007	2016	2020	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique			
R	6711 Delémont	6711.026	1.48	Rivierens Courmoulin – Châlonis par route communale	0.70	A	Ae	0.6	2016	2016	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique			
R	6711 Delémont	6711.028	1.35a	Vies-Sta-Catherine, itinéraire vélos et piétons	0.50	A	Ae	0.5	2007	2016	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique			
R	6711 Delémont	6711.030	1.38a	Route d'accès aux Prés Rosen depuis route de Courmoulin	1.00	A	Ae	1	2007	2016	2019	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique			
K	6711 Delémont	6711.032	1.11	Soyrières (aménagement de la route de France)	2.70	A	Ae	2.7	2007	2011	2011-2020	état technique à observer	Autres notes	Aménagements ponctuels en fonction des besoins au lieu de tout faire en une fois		
K	6711 Delémont	6711.034	1.22	Victuak	0.60	A	Ae	1	2019	Dés 2022	Dés 2022	Retard relativement important (> 4 ans)	Financement non garanti – Politique			
R	6711 Delémont	6711.038	1.28a	Courmoulin	0.20	A	Ae	-	-	-	-	-	-	Remplacé par la mesure 2.023 dans le PA2		
R	6711 Delémont	6711.039	1.31	Develler	0.60	A	Ae	0.6	2012	Réalisée	Réalisée	Etat technique à observer				
R	6711 Delémont	6711.067	1.53	Réaménagement et équipement des arrêts de bus	2.00	A	Ae	2	2007	2016	2016-2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres notes	Atteinte de la mise en place du bureau technique de l'agglomération pour bénéficier de ressources en personnel		





Av1/Bv1 - Mesures de 1re génération non imputables au fonds d’infrastructure - transports

cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.1

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement		Compte rendu de mise en oeuvre									
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Accord sur les prestations	Etat actuel							Développement/ concrétisation	
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coût d'investissemen t	Priorité ABC	Horizon temporel (début de la mise en oeuvre)	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 5 cm)	ARE- Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)
K	6711 Delémont	6711.008	1.4c	Parkings en périphérie du centre	2p	2	d'ci 2018	8.64	2016	Dès 2021	Dès 2022	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs :	Réalisations ponctuelles des parkings en fonction des commerces/entreprises s'installant. Ici chiffres pour le P+R, unique parking restant à réaliser		
K	6711 Delémont	6711.050	1.44a	Aménagement de la voie Delémont-Courtételle	1.00	1	2012	0.4	2015	2015	2015	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Gestion par les CFF et la Confédération		
K	6711 Delémont	6711.051	1.44b	Aménagement de la voie Glovelier-Bassecourt	1.00	1	d'ci 2018	3.98	2007	2023	2023	Retard relativement important (> 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Gestion par les CFF et la Confédération		

As1/Bs1 - Mesures de 1re génération non imputables au fonds d’infrastructure - urbanisation

cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.1

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

						Compte rendu de mise en oeuvre					
										Développement/ concrétisation	
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Horizon temporel (selon Accords sur les prestations)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)
K	6711 Delémont	6711.201	URBA1.1	Espace central d'agglomération : implantation d'équipements et infrastructures supra-communales	2014	2014	état théorique à atteindre	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Insertion dans le Plan directeur régional, en cours, coordination avec le Plan directeur cantonal nécessaire, en révision.		
K	6711 Delémont	6711.202	URBA1.2	Centres de localité : intégration d'une politique de l'habitat dans le cadre du réaménagement des traversées de localité	2014	En continu	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Insertion dans le Plan directeur régional, en cours. Remplacée et précisée dans la mesure 3.84.		
K	6711 Delémont	6711.203	URBA1.3	Développement démographique et offre en logement : extension urbaine en priorité dans les franges urbaines	2011	2011	état théorique à atteindre		Traité dans les révisions des Plans d'aménagement local et le Plan directeur régional		
K	6711 Delémont	6711.204	URBA1.4	Activités et emplois : extension urbaine en priorité dans les franges urbaines	2010	2010	état théorique à atteindre		Traité dans les révisions des Plans d'aménagement local et le Plan directeur régional		
K	6711 Delémont	6711.205	URBA1.5	Commerce et grands générateurs de trafic : localisation des grands centres commerciaux non alimentaires et des grands équipements de loisir peuvent s'implanter en périphérie s'ils sont bien desservis par les TP	2011	2014	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Insertion dans le Plan directeur régional, en cours, coordination avec le Plan directeur cantonal nécessaire, en révision.		
K	6711 Delémont	6711.206	URBA1.6	Paysage et patrimoine, milieux naturels : maintenir les coupures vertes, adoption d'un concept paysager, définition de mesures en relation avec la carte des dangers	2011	2014	Léger retard (≤ 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Insertion dans le Plan directeur régional (Conception d'évolution du paysage), en cours, coordination avec le Plan directeur cantonal nécessaire, en révision.		
K	6711 Delémont	6711.207	URBA2.7	Courrendlin, révision partielle de l'aménagement local	2012	Réalisé	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification des conditions – Politique	Finalisé en 2014		
K	6711 Delémont	6711.208	URBA2.8	Courroux, révision de l'aménagement local	2011	Réalisé	Léger retard (≤ 4 ans)	Modification des conditions – Politique	Finalisé en 2014		
K	6711 Delémont	6711.209	URBA2.9	Soyhières, révision de l'aménagement local	2012	En cours	Léger retard (≤ 4 ans)	Autres motifs :	Manque de terrains disponibles, discussions avec les propriétaires, situation à débloquer		
K	6711 Delémont	6711.210	URBA2.10	Châtillon, révision partielle de l'aménagement local	2012	En cours	Retard relativement important (> 4 ans)	Conformité à la LAT(-1) et au plan directeur cantonal	Finalisation prévue en 2017		
K	6711 Delémont	6711.211	URBA2.11	Develier, révision de l'aménagement local	2014	Réalisé	état théorique à atteindre	Recours en suspens	Finalisé en 2015, recours de l'ARE (surfaces agricoles)		
K	6711 Delémont	6711.212	URBA3.12	Courtételle, plan d'aménagement local	réalisé	Réalisé	état théorique à atteindre	Recours en suspens	Finalisé en 2015, recours de l'ARE (surfaces agricoles)		
K	6711 Delémont	6711.213	URBA3.13	Rossemaison, plan d'aménagement local	réalisé	Réalisé	état théorique à atteindre		Nouvelle révision prévue dès 2020		
K	6711 Delémont	6711.214	URBA3.14	Rebeuvelier, plan d'aménagement local	2015	Réalisé	état théorique à atteindre		Finalisé en 2015		
K	6711 Delémont	6711.215	URBA3.15	Vicques, plan d'aménagement local	réalisé	-			Remplacé par la mesure 2.216 suite à la fusion des communes		
K	6711 Delémont	6711.216	URBA4.16	Delémont, plan d'aménagement local	2017	En cours	état théorique à atteindre		Finalisation en 2017. Mesure 2.214 dans le PA3, voir onglet As2_Bs2		





**B1 - Liste des mesures, priorité B (liste B) de la 1re génération**  
cf. Accord sur les prestations de la 1re génération, chap. 3.4

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Compte rendu de mise en oeuvre						
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel							Développement/ concrétisation	
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (1re g)	Mesure - N° (Agglo) (1re g)	Mesure	Coût d'investis sement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)
K	6711 Delémont	6711.035	1.26a	Courrendlin	6.50	B	5.57	B	10	2016	2019	2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique			
K	6711 Delémont	6711.046	1.41	Halte Communance	3.50	B	3.04	B	2.49	2016	2019	2020	Léger retard (≤ 4 ans)	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Nécessaire que les horaires CFF permettent une halte sur le parcours notamment		
K	6711 Delémont	6711.060	0	Concept mobilité douce_liste B	2.20	0	1.89	B	1.1	2016	2018	2019-2021	Léger retard (≤ 4 ans)	Financement non garanti – Politique	Mesures 1.16b et 1.19 abandonnées.		
K	6711 Delémont	6711.061	0	Centre gare, zone 20	3.50	B	3.00	B	-	-	-	-	-	-	Voir les mesures 2.4a2 et 2.4a3		

**A2 - Mesures infrastructurelles priorité A (liste A) de la 2e génération**  
cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.2

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement						Etat des coûts lors du cofinancement	Compte rendu de mise en oeuvre					
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evalutation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel		Accord sur les prestations						
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure -N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coût d'investis sement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Coûts (2005 hors TVA)	début de la mise en oeuvre/débu t des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	
K	6711 Delémont	6711.2.003	1.4a2	Centre-gare, zone 20 km/h, étape 2, rues Molière-Maitière, Delémont	5.00	A	4.12	A	5	2012	1.44	dès 2021	dès 2021	Léger retard	Financement non garanti - Politique et manque de ressources humaines		
K	6711 Delémont	6711.2.005	1.4b	Boucle de circulation urbaine, Delémont	3.00	A	2.47	A	3	2012	0.86	2018	2019	Conforme			
K	6711 Delémont	6711.2.019	1.41	Halte ferroviaire à la Communance	3.00	A	2.49	A	3	2012	0.87	2019	2020	Léger retard	Dépendance à l'égard d'infrastructures nationales	Nécessaire que les horaires CFF permettent une halte sur le parcours notamment	
K	6711 Delémont	6711.2.035	2.204a	Transports publics d'agglomération: Courroux	0.35	A	0.29	A	0.29	2012	0.10	2018	2018	Conforme		Actualisation en cours	
K	6711 Delémont	6711.2.036	2.204b	Transports publics d'agglomération: Courrendlin	0.21	A	0.17	A	0.17	2012	0.06	2018	2018	Conforme		Actualisation en cours	
K	6711 Delémont	6711.2.039	2.204e	Transports publics d'agglomération: Delémont	1.46	A	1.20	A	1.6	2012	0.42	2018	2018	Conforme		Actualisation en cours	
K	6711 Delémont	6711.2.043		MD Liste A			0.54	A	0.61	2016	0.19	2018-dès 2021	2019-dès 2021	Léger retard	Financement non garanti - Politique et manque de ressources humaines	Mesures 1.39 (2018-2019) et 2.201a (dès 2021)	
K	6711 Delémont	6711.2.045	1.3a	Espaces publics Vieille Ville, zone 20 km/h, Delémont 1ère étape	3.00	A	2.47	A	1.18	2016	0.86	dès 2019	dès 2020	Léger retard	Financement non garanti - Politique et manque de ressources humaines		





Ae2 - Prestations assumées entièrement par l’agglomération, priorité A de la 2e génération

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.2

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

					Coûts d'investissement		Compte rendu de mise en oeuvre									
					Indications lors de la remise par l'agglomération		Evaluation Confédération et Accord sur les prestations		Etat actuel							Développement/ concrétisation
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Coût d'investissement	Priorité ABC	Coûts (2005 hors TVA)	Priorité ABC	Estimation des coûts la plus actuelle (mio.)	Année de l'estimation des coûts la plus actuelle (aaaa)	Début de la mise en oeuvre/début des travaux (aaaa)	Mise en service (aaaa)	Etat de la mise en oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)
K	6711 Delémont	6711.2.007	1.9a	Itinéraire cyclable Porte d'entrée nord-est, Delémont	1.30	A	1.07	Ae	1.3	2012	dés 2021	dés 2021	Léger retard	Financement non garanti - Politique		
K	6711 Delémont	6711.2.028	2.206	Passerelle sur la Birse, Courrendlin	0.50	A	0.41	Ae	0.5	2012	dés 2017	dés 2017	Conforme			

As2/Bs2 - Mesures de 2e génération non imputables au fonds d’infrastructure - urbanisation

cf. Accord sur les prestations de la 2e génération, chap. 3.1

Légende
à remplir obligatoirement par l'agglomération
à remplir par l'agglomération, le cas échéant
rempli par l'ARE

						Compte rendu de mise en oeuvre				
										Développement/ concrétisation
Cl.	Agglomération (2000)	ARE-Code (2e g)	Mesure - N° (Agglo) (2e g)	Mesure	Horizon temporel (début de la mise en oeuvre)	Début de la mise en oeuvre (aaaa)	Etat de la mise oeuvre	Justification	Commentaires (facultatifs) (max.5 lignes avec une largeur de colonne de 6 cm)	Mesure - N° (Agglo) (3e g)
K	6711 Delémont	6711.2.029	2.211	Développement de l'urbanisation	A	En continu	Conforme		Traité dans les planifications	
K	6711 Delémont	6711.2.030	2.212	Territoire de confluence	A	En continu	Conforme		Traité dans les planifications	
K	6711 Delémont	6711.2.031	2.213	Plan directeur régional	A	2014	Conforme		Finalisation en 2017	
K	6711 Delémont	6711.2.032	2.214	Révision de l'aménagement local, Delémont	A	2014	Conforme		Finalisation en 2017	
K	6711 Delémont	6711.2.033	2.215	Révision de l'aménagement local, Vellerat	A	2015	Conforme		Rapport d'opportunité validé en 2015	
K	6711 Delémont	6711.2.034	2.216	Révision de l'aménagement local, Val Terbi	A	2015	Conforme		Rapport d'opportunité validé en 2015	





cf. Accord sur les prestations de la 2<sup>e</sup> génération, chap. 3.4

\_\_\_\_\_

[illegible]

cf. Accords sur les prestations 2e génération, chap. 5

1. [Introduction](#)

[illegible]

