

AGGLOMERATION DE DELEMONT

PLAN DIRECTEUR REGIONAL

Version finale de septembre 2017

SYNDICAT D'AGGLOMERATION

ADOpte PAR LE SYNDICAT D'AGGLOMERATION LE

21 SEPTEMBRE 2017

AU NOM DU SYNDICAT D'AGGLOMERATION

LE PRESIDENT

LE SECRETAIRE



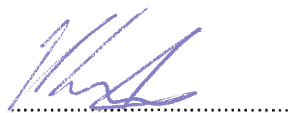
SILVIO MITTEMPERGHER



HENRI ERARD

LE SECRETAIRE SOUSSIGNE CERTIFIE L'EXACTITUDE DES
INDICATIONS CI-DESSUS

DELEMONT, LE 21 SEPTEMBRE 2017



SIGNATURE

AUTORITE CANTONALE

EXAMEN PREALABLE DU

24 MAI 2016

APPROUVE PAR DECISION DU

27 SEP. 2017

DEPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT
DAVID ERAY – CHEF DE DEPARTEMENT



SIGNATURE



TIMBRE

PLAN DIRECTEUR REGIONAL

ENGAGEMENT DES CONSEILS DES COMMUNES MEMBRES DU SYNDICAT D'AGGLOMERATION DE DELEMONT

2017

1. Les conseils des communes membres du Syndicat d'agglomération de Delémont ont pris connaissance et ont validé le plan directeur régional.
2. Ils acceptent les objectifs et principes associés, à caractère liant, conformément à l'article 75 i de la Loi cantonale sur les constructions et l'aménagement du territoire (RSJU 701.1).
3. L'assemblée d'agglomération est invitée à adopter le plan directeur régional.

Municipalité de Châtillon
Au nom du Conseil communal

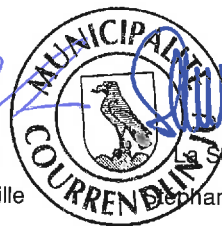


Le Maire
Gérald Marchand

Le Secrétaire
Pierre-André Fluri

Châtillon, le 19.09.2017

Municipalité de Courrendlin
Au nom du Conseil communal



Le Maire
Gérard Métille

Le Secrétaire
Stéphanie Willemin

Courrendlin, le

19 SEP. 2017

Commune mixte de Courroux
Au nom du Conseil communal



Le Maire
Philippe Membrez

Le Secrétaire
Luc Fleury

Courroux, le 19 SEP. 2017

Commune mixte de Courtételle
Au nom du Conseil communal

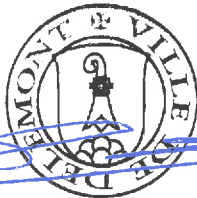


Le Maire
Jean-Louis Chételat

La Secrétaire
Laura Rich

Courtételle, le 19 SEP. 2017

Municipalité de Delémont
Au nom du Conseil communal



Le Maire
Damien Chappuis

La Chancelière
Edith Cuttat-Gyger

Delémont, le 19 SEP. 2017

Commune mixte de Develier
Au nom du Conseil communal



Le Maire
Christophe Riat

Le Secrétaire
Vincent Chételat

Develier, le 19 septembre 2017

Commune mixte de Rossemaison
Au nom du Conseil communal



Le Maire
Francis Meyrat

La Secrétaire
Catherine Florez

Rossemaison, le 19 septembre 2017

Municipalité de Soyhières
Au nom du Conseil communal




Le Maire
Pierre Morel

La Secrétaire
Sandrine Imbriani

Soyhières, le 19 septembre 2017

Commune mixte de Val Terbi
Au nom du Conseil communal

MB

Catherine Marquis

Le Maire
Michel Brahier

La Secrétaire
Catherine Marquis

Vicques, le 19 septembre 2017

Commune mixte de Rebeuvelier
Au nom du Conseil communal


Vincent Eggenschwiler

Le Maire
Vincent Eggenschwiler

La Secrétaire
Patricia Schaller

Rebeuvelier, le 19 SEP. 2017

Commune mixte de Vellerat
Au nom du Conseil communal


Pierre-André Comte
Gilberte Studer

Vellerat, le 19 septembre 2017

urbaplan



büro für mobilität ag



Pour traiter: Pierre-Alain Pavillon, Sébastien Joubert, Camille Levie!
urbaplan sa lausanne

14061_PDR_VersionFinale_170926.docx-26.09.17

lausanne

av. de montchoisi 21
1006 lausanne
t 021 619 90 90 f 021 619 90 99
lausanne@urbaplan.ch

fribourg

bd de pérolles 31
1700 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 89 80
neuchatel@urbaplan.ch

SOMMAIRE

1. CONTEXTE ET DEMARCHE	15
2. DIAGNOSTIC ET ENJEUX	21
3. STRATEGIE PAR DOMAINE	29
3.1 Urbanisation	31
3.1.1 Hiérarchie urbaine	33
3.1.2 Habitat	35
3.1.3 Paysage et espaces publics	43
3.1.4 Zones d'activités	47
3.1.5 Commerces	51
3.1.6 Equipements publics	55
3.2 Mobilité	61
3.2.1 Transports publics	63
3.2.2 Transports individuels motorisés	69
3.2.3 Route H 18	75
3.2.4 Mobilité douce	77
3.2.5 Mobilité combinée	81
3.2.6 Promotion de la mobilité durable et monitoring des mesures mises en place	83
3.3 Nature et paysage	89
3.3.1 Communication et organisation	91
3.3.2 Espaces agricoles	93
3.3.3 Cours d'eau et milieux humides	97
3.3.4 Charpente verte - Eléments structurels boisés	101
3.3.5 Nature dans l'espace bâti	105
3.3.6 Réseaux touristiques et de loisirs	109
3.4 Energie ET APPROVISIONNEMENT	113
4. SYNTHESE	123

GLOSSAIRE

Planifications

CDA	Conception directrice d'aménagement de l'agglomération
CDDT	Conception directrice du développement territorial
CDE	Conception directrice de l'énergie
CEP	Conception d'évolution du paysage
PA1	Projet d'agglomération de 1 ^{ère} génération
PA2	Projet d'agglomération de 2 ^e génération
PA3	Projet d'agglomération de 3 ^e génération
PAL	Plan d'aménagement local
PDC	Plan directeur cantonal
PDCom	Plan directeur communal
PDL	Plan directeur localisé
PDR	Plan directeur régional

Organismes

ComA	Commission d'aménagement de l'agglomération
RCJU	République et Canton du Jura

Divers

CMH	Zone centre, mixte et habitat
EPT	Equivalent plein temps (employés)
FORTA	Fonds national pour les routes et le trafic d'agglomération
HE-Arc	Haute école Arc
HEP-BEJUNE	Haute école pédagogique Berne-Jura-Neuchâtel
HES-SO	Haute école spécialisée de Suisse occidentale
ICFF	Installation commerciale à forte fréquentation
IFF	Installation à forte fréquentation
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse
IUS	Indice d'utilisation du sol
LAT	Loi sur l'aménagement du territoire
LCAT	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire
MD	Mobilité douce
OFS	Office fédéral de la statistique
P+R	« Park and ride »
PGEE	Plan général d'évacuation des eaux
PN	Périmètre de protection de la nature
PP	Périmètre de protection du paysage
PPS	Prairies et pâturages secs
PRE	Périmètre réservé aux eaux
PV	Périmètre de protection des vergers
RDU	Route de distribution urbaine
SAU	Surface agricole utile
SDA	Surface d'assolement

SEDE	Syndicat intercommunal pour l'épuration des eaux usées de Delémont et environs
SEOD	Syndicat des communes pour l'élimination des ordures et autres déchets de la région de Delémont
TP	Transports publics
TUD	Transports urbains delémontains
UAPE	Unité d'accueil pour écoliers
ZAIC	Zone d'activités d'intérêt cantonal
ZARD	Zone d'activités régionale de Delémont

TABLE DES MATIERES DES CARTES

Carte 1 : Stratégie Urbanisation	59
Carte 2 : Stratégie Mobilité.....	87
Carte 3 : Stratégie Nature.....	111
Carte 4 : Stratégie Energie.....	121
Carte 5 : Synthèse	125

TABLE DES MATIERES DES TABLEAUX ET FIGURES

Figure 1 :	Intégration du PDR au sein des documents de planification du projet d'agglomération (source : PA2, juin 2012 mis à jour)	18
Figure 2 :	Structure schématique du plan directeur régional	19
Figure 3 :	Vue sur la vallée de Delémont en direction de l'Ouest.....	23
Figure 4 :	Diversité des habitats : centre-ville de Delémont et Vicques	24
Figure 5 :	Zone d'activités de la Communance Sud	25
Figure 6 :	Schéma des principales liaisons ferroviaires et routières de l'agglomération de Delémont (avec compléments 2017)	26
Figure 7 :	Rencontre de différents types de mobilités, route de Bâle, Delémont 27	
Figure 8 :	Ceinture verte comprenant des vergers (Montsevelier).....	27
Figure 9 :	Territoire de confluence (source : PDL Gare Sud, 2017)	48
Figure 10 :	Zone d'activités de Communance Sud.....	48
Figure 11 :	Réseau de transports publics de l'agglomération de Delémont en 2017 (source : www.postauto.ch , janvier 2017)	64
Figure 12 :	Niveau de desserte en 2014 (source : conception directrice des TP, RCJU, juin 2016)	66
Figure 13 :	Réseau TP 2019 (source SD ingénierie, 2016).....	66
Figure 14 :	Halte ferroviaire de Courtételle.....	67
Figure 15 :	Arrêt de bus « Ecoles », Courrendlin.....	67
Figure 16 :	Trafic journalier moyen sur le réseau routier de l'agglomération en 2015 (source : RCJU).....	69
Figure 17 :	Trafic au passage à niveau sur la rue du Préfet-Comte, Courtételle 69	
Figure 18 :	Route cantonale en traversée de Vicques.....	69
Figure 19 :	Zone 30 km/h dès l'entrée du village à Rebeuvelier.....	74
Figure 20 :	Placette dans la zone de rencontre de la rue du Cornat, Courrendlin 74	
Figure 21 :	Liaison cyclable Châtillon-Courrendlin (mesure 1.27 du PA1)	77
Figure 22 :	Panneau « La Suisse à vélo » sur la route de Delémont, Develier..	77
Figure 23 :	Importance du mobilier urbain, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, Delémont.....	77
Figure 24 :	Installation de stationnement vélo, école secondaire de Courrendlin 77	
Figure 25 :	Vélostation de Delémont (mesure du projet d'agglomération, source : Pierre Montavon).....	81
Figure 26 :	Exemple d'arrêt de type MIDI avec stationnement vélo couvert, place de la Liberté, Soyhières.....	81
Figure 27 :	Exemple d'arrêt de type MAXI, gare de Courtételle	81
Figure 28 :	Jachère florale proche d'une zone urbaine (Courroux)	90
Figure 29 :	Espace agricole entre Delémont, Develier et Courtételle.....	93
Figure 30 :	Terrain sec d'importance nationale « La Sonnenberg » à Vermes ..	93
Figure 31 :	Cordon boisé de la Birse à Courrendlin.....	97

Figure 32 :	Jonction du ruisseau de l'Algérie et de la Golatte, avec son cordon boisé	97
Figure 33 :	Secteur revitalisé sur la Sorne (En Dozière-Delémont), séquence du projet « Delémont Marée Basse »	98
Figure 34 :	Plan d'eau partie du site du Colliard à Courroux.....	98
Figure 35 :	Secteur de bas-marais aux Grands-Terras à Vermes	99
Figure 36 :	Vergers entourant Montsevelier.....	101
Figure 37 :	Arbres isolés caractéristiques du lieu-dit de l'Algérie à Delémont	101
Figure 38 :	Haie entretenue de manière intensive et uniforme (image prétexte)	102
Figure 39 :	Haie plantée dans le cadre d'un projet d'amélioration foncière à Courroux	102
Figure 40 :	Importance de l'intensité d'entretien des éléments biologiques dans l'espace bâti	105
Figure 41 :	Nouvelle frange urbaine joignant revitalisation d'un ruisseau et mobilité douce (Voinet, Delémont).....	106
Figure 42 :	Sentier pédestre et itinéraire VTT à Gentil Pran à Delémont	109

1. CONTEXTE ET DÉMARCHE

Contexte

Le plan directeur régional (PDR) est un instrument de planification directrice situé à un niveau intermédiaire entre le plan directeur cantonal et l'aménagement local. Il a pour objectif de coordonner l'ensemble des politiques sectorielles en lien avec le territoire au-delà des limites communales, à l'échelle de l'agglomération de Delémont.

Cet échelon intermédiaire est ancré dans la législation cantonale, le Parlement jurassien ayant décidé d'attribuer aux régions le rôle d'établir un PDR dans la Loi sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT) (art. 75 let. a).

La loi cantonale sur les communes a également été complétée. Depuis le 1^{er} janvier 2010, elle comprend, dans l'art. 135, des dispositions relatives au Syndicat d'agglomération. Elle définit les tâches qui lui incombent, à savoir l'établissement d'un PDR, la coordination et la collaboration dans les domaines de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des transports, des équipements et des services, du patrimoine et du paysage, de l'énergie, de la communication, du développement économique ainsi que de la gestion administrative et technique.

L'élaboration du PDR correspond, plus largement, à l'émergence des nouvelles échelles de planifications et d'actions de l'aménagement du territoire, ainsi qu'à de nouvelles réalités territoriales :

- le projet de territoire suisse adopté en 2012 ;
- la nouvelle Loi sur l'aménagement du territoire (2014) ;
- le plan directeur cantonal, dont la révision en cours définit de nouvelles règles du jeu que les communes devront traduire dans leur aménagement local : dimensionnement de la zone à bâtir, coordination entre urbanisation et transports publics, etc. ;
- les projets d'agglomération de Delémont de 1^{ère}, 2^e et 3^e génération de 2007, 2012 et 2016 (PA1, PA2 et PA3) ;

Processus

L'établissement du PDR s'inscrit dans un processus initié en 2003 et ponctué par différentes étapes et études.

En 2004, une étude de base « Transports et territoire » a été établie afin d'éclaircir les scénarii de mobilité à l'échelle de l'agglomération de manière coordonnée avec le développement des zones à bâtir.

Ensuite, dans le cadre du processus de préparation du PA1, les communes de l'agglomération ont élaboré une Charte d'agglomération en 2007. Elle précise ce que les communes entendent partager et mettre en œuvre pour façonner le territoire régional. Elle constitue un engagement qui lie les communes sur les orientations stratégiques.

Le PA1 a été déposé à la Confédération en juin 2007. Il définit des mesures sectorielles dans les domaines des transports et de l'urbanisation. Le projet a été marqué par une situation difficile sur le plan économique, qui a caractérisé la dynamique cantonale pendant plusieurs années. Elle s'est accompagnée d'une période de stabilisation démographique jusqu'en 2009. Cette situation a marqué la teneur du PA1.

En 2012 s'est constitué le Syndicat de l'agglomération de Delémont par la votation populaire du 15 mai 2011. Celui-ci fonctionne comme une collectivité publique et peut ainsi assumer les tâches qui lui sont déléguées par les communes membres.

Le PA2 a vu le jour dans un contexte économique et démographique plus favorable à l'échelle de l'agglomération et du canton. La fiche de mesure Urba 213 présentée dans ce document prévoit l'établissement d'un PDR.

Périmètre

Le PDR concerne le périmètre du Syndicat d'agglomération de Delémont, conformément aux statuts du Syndicat y relatifs. Suite à la première fusion de Val Terbi en 2013, les villages de Montsevelier et Vermes ont été rattachés à l'agglomération. De plus, dès 2018, le village de Corban rejoindra Val Terbi et donc l'agglomération. A ce titre, la commune de Corban est considérée dans le PDR comme une des localités de la commune de Val Terbi. Le périmètre n'est donc pas figé et peut évoluer en fonction des fusions de communes de la région.

Objectifs

Le présent PDR s'inscrit dans la continuité des documents existants que sont le PA2 et la conception directrice d'aménagement (CDA), incluse dans le PA2. Il constitue un niveau intermédiaire entre la Charte et les PA1 et PA2. 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 et poser les bases du PA3. Ce dernier a été élaboré en 2016 en parallèle de la consolidation du présent document. Une coordination étroite entre les deux documents, autant qu'avec les documents élaborés précédemment, est 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.

PA : Projet d'agglomération
CDA : Conception directrice d'aménagement
PDR : Plan directeur régional

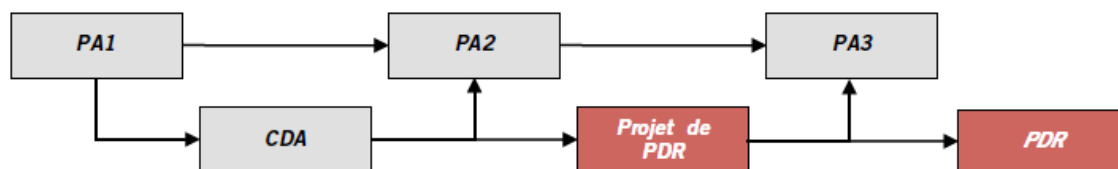


Figure 1 : Intégration du PDR au sein des documents de planification du projet d'agglomération
(source : PA2, juin 2012 mis à jour)

Structure du plan directeur régional

Le présent chapitre présente le contexte et le processus d'élaboration du PDR. Ensuite, le rapport établit un diagnostic transversal et expose les enjeux généraux de l'agglomération (chapitre 2). Sur la base des constats identifiés, la partie stratégique est structurée selon quatre domaines : urbanisation, mobilité, nature et paysage et énergie (chapitre 3). Chacune des sous-thématiques met en avant un diagnostic et des enjeux spécifiques, des objectifs, des principes, des mandats de planification et, parfois, des propositions de mesures. L'ensemble est synthétisé dans le dernier chapitre.

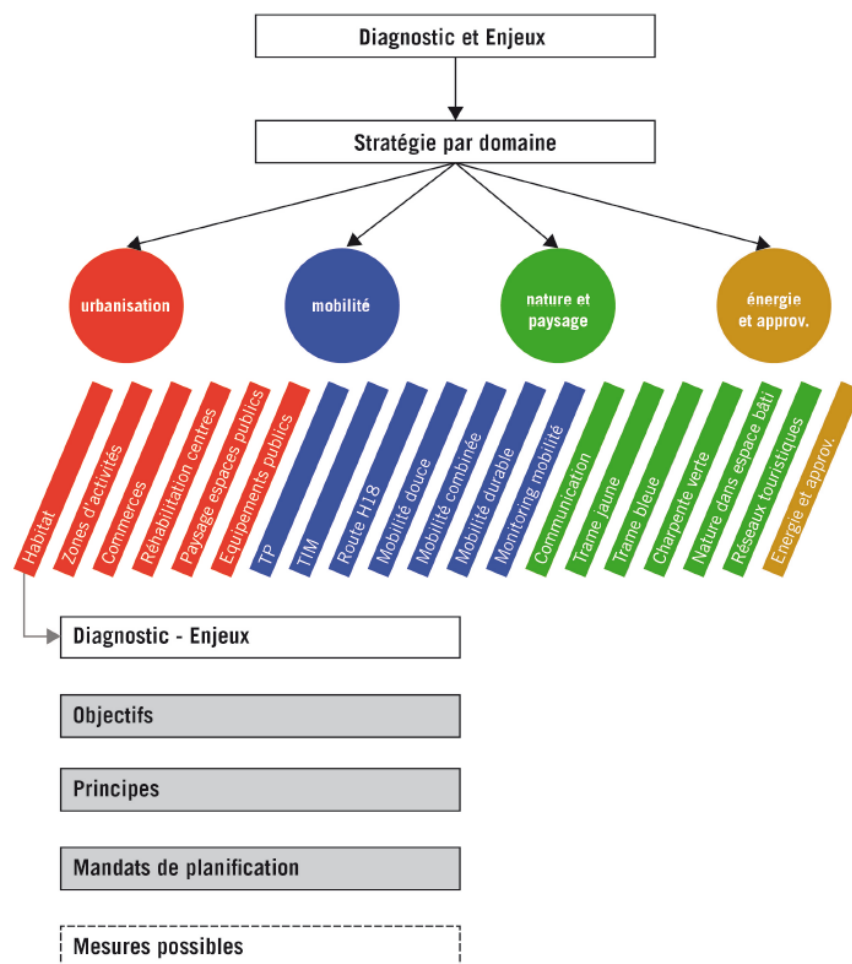


Figure 2 : Structure schématique du plan directeur régional

Processus

Le processus d'élaboration du PDR s'est déroulé en plusieurs phases :

- études thématiques par des mandataires spécifiques en lien avec la Commission d'aménagement et de l'énergie (ComA+E) ;
- mise en commun des études thématiques et homogénéisation de la cartographie ;
- présentations au Conseil d'agglomération et à l'Assemblée d'agglomération ;
- présentation dans les Assemblées communales (respectivement le Conseil de Ville à Delémont et le Conseil général à Val Terbi) et information et consultation publique ;
- examen préalable des services de l'Etat ;
- mise au net selon préavis des services de l'Etat ;
- validation par les Conseils communaux ;
- adoption par l'Assemblée d'agglomération ;
- approbation par le Département de l'Environnement.

Portée du document et contenu liant

La stratégie par domaine définit des objectifs, des principes et des mandats de planification. Tous trois sont liants et sont mis en évidence par un surlignage grisé. Ces éléments sont traduits dans les cartes qui sont également liantes.

Découlant du diagnostic et des enjeux identifiés, les objectifs montrent les grandes intentions de l'agglomération quant au développement souhaité. Ils représentent les buts qu'elle s'est fixée.

Les objectifs sont ensuite déclinés en plusieurs principes qui donnent les volontés plus précises de l'agglomération. L'application des principes permet d'atteindre l'objectif concerné.

Les mandats de planification indiquent de quelle manière les principes, et donc les objectifs, peuvent être atteints et par quel(s) organisme(s).

Dans certains cas, des mesures possibles sont données comme propositions et idées pour parvenir aux objectifs fixés. Elles ne sont pas liantes.

2. DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Territoire et paysage

DIAGNOSTIC

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 cohérent, constitué d'un patrimoine paysager et naturel préservé, offrant un cadre et une qualité de vie exceptionnels. La proximité avec la nature est également renforcée par la taille modeste de l'agglomération.



Figure 3 : Vue sur la vallée de Delémont en direction de l'Ouest

La majorité des localités (Courtételle, Courrendlin, Courroux, Vicques, Corban, Develier, Soyhières, Vermes, Montsevelier et Delémont) s'est développée le long des cours d'eau (la Sorne, la Birse, la Scheulte et leurs affluents). Ces derniers structurent le paysage et forment un fil conducteur entre les différentes entités urbaines. Les autres localités, établies sur les reliefs de la vallée (Rossemaison, Châtillon, Vellerat et Rebeuvelier), amènent une identité plus rurale à la région.

Hormis Rebeuvelier, Vellerat, Montsevelier, Corban et Vermes qui sont plus excentrées, les localités de l'agglomération sont positionnées en couronne autour de Delémont et se situent à proximité les unes des autres (de 3 à 3.5 km de centre à centre), tout en présentant des situations différenciées les unes des autres. Les espaces agricoles, les cordons boisés des rivières et les collines qui les séparent tissent cette trame particulière à l'agglomération, qui voit se mêler zone urbanisée et terrains agricoles.

ENJEUX

L'un des enjeux majeurs pour la région est de préserver et de valoriser la richesse des structures paysagères, qui fondent la qualité d'habiter spécifique de ce territoire, par une intégration harmonieuse et raisonnée du développement à venir.

Perspectives démographiques et cadre de vie

DIAGNOSTIC

L'agglomération de Delémont regroupe environ 27'700 habitants dans 11 communes à fin 2016. La croissance d'environ 2'300 habitants observée depuis 2009 témoigne d'une forte dynamique à conserver sur la durée, mais qui demande dès aujourd'hui l'anticipation des conditions d'accueil permettant de répondre à l'accroissement démographique souhaité.

En effet, un certain mitage du territoire rend la structure urbaine parfois désordonnée (habitat individuel peu dense en périphérie de village, tissu de zones industrielles et artisanales désorganisé).

Aussi, bien que le bilan démographique soit positif, certains centres des localités des villages connaissent une perte de vitalité, délaissés par les jeunes générations notamment.

La construction d'une maison individuelle en périphérie reste une alternative très attractive par rapport à la rénovation, voire à la réhabilitation, d'un ancien bâtiment, au vu des difficultés des démarches et des coûts des investissements qui sont souvent rédhibitoires.

Chaque commune possède une carte à jouer spécifique pour répondre à la diversité des aspirations résidentielles dans une logique de complémentarité régionale : identité paysagère, qualité de l'offre en transports publics, en services, commerces et équipements de proximité.

Delémont, pôle urbain principal, possède une identité urbaine forte et une vitalité culturelle et économique fédératrice pour l'ensemble de la région qui doit être valorisée.

Les centralités urbaines secondaires (Courroux, Courtételle, Courrendlin, Vicques, Develier) bénéficient également d'une offre attractive en transports publics, commerces, services et équipements, tout en présentant une identité plus villageoise.

Enfin, les petites communes, en lien fort avec le paysage rural, sont dans une interdépendance plus forte avec les centralités urbaines principales et secondaires, mais participent à la richesse de l'offre résidentielle régionale à maintenir.



Figure 4 : Diversité des habitats : centre-ville de Delémont et Vicques

L'agglomération possède également un patrimoine bâti aux particularités remarquables : certains périmètres de Delémont, Courcelon (hameau de Courroux) et Choindez (Courrendlin) sont recensés à l'inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse (ISOS) comme sites d'importance nationale. Ces trois sites illustrent bien la diversité et la richesse patrimoniale à protéger et mettre en valeur.

ENJEUX

Le rôle de chaque commune doit être défini en affirmant leurs identités spécifiques et complémentaires au sein de l'agglomération, afin d'orienter stratégiquement le développement régional. L'accueil de la population supplémentaire selon l'objectif démographique souhaité s'accompagne d'enjeux multiples : préservation de l'identité paysagère régionale, maintien de la vitalité des centres, réduction des déplacements en transports individuels motorisés et des nuisances environnementales associées.

Dynamisme économique

DIAGNOSTIC

Un contexte favorable voit depuis quelques années une croissance des activités industrielles, commerciales et artisanales et des services au sein de l'agglomération. Celle-ci tient son statut de seule agglomération du Canton en renforçant son rôle de moteur du développement cantonal et régional.

Le territoire de confluence, à la convergence des cours d'eau structurants, des voies routières et ferrées, mais également des intérêts économiques régionaux, constitue l'espace

stratégique pour le développement économique de la région et l'un des sites majeurs en termes de développement économique du canton du Jura.

Plusieurs planifications construisent peu à peu ce territoire, qui bénéficie encore d'un grand potentiel de développement. La diversification de ses champs d'activité, répondant à la crainte d'une trop forte dépendance à l'horlogerie et à la mécanique, est un sujet que les autorités ont en point de mire et qui est à la source de projets tels innodel par exemple.

ENJEUX

Au-delà de ce territoire dont la dynamique économique est en marche, la question de la place des activités dans la région et de la mixité à l'échelle communale doit faire l'objet d'une attention particulière, avec le double enjeu de ne pas exercer de concurrence au sein de la région vis-à-vis du territoire de confluence, mais également de conserver une mixité habitat – activités au sein du territoire régional.



Figure 5 : Zone d'activités de la Communance Sud

Mobilités

DIAGNOSTIC

Les localités de l'agglomération de Delémont sont restées spatialement indépendantes les unes des autres. Malgré les espaces agricoles ou les cordons boisés bordant les rivières qui les séparent, celles-ci sont, pour la plupart, très proches les unes des autres.

En comparaison avec la moyenne suisse, la répartition modale actuelle selon les étapes dans l'agglomération se caractérise par une prépondérance du trafic individuel motorisé (46 %) au détriment des transports publics (8 %) et de la mobilité douce (45 %). Malgré tout, ces chiffres reflètent mal la forte croissance de l'utilisation des transports publics de ces dix dernières années. La répartition modale selon les distances parcourues reste très proche de la moyenne suisse. Les Delémontains effectuent donc plus de trajets en voiture, mais sur de plus courtes distances, ce qui constitue un potentiel intéressant pour la mobilité douce. La topographie relativement plane de la vallée rend d'ailleurs les liaisons intercommunales favorables à la pratique du vélo. Les pentes augmentent en revanche vers les localités situées sur les flancs des massifs montagneux, en particulier vers Vellerat, Vermes et Rebeuvelier, ainsi que sur la partie nord de la ville de Delémont.

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 ne pas être totalement reliée au réseau routier national. La liaison avec Bâle (H18) n'est pas de bonne qualité (absence sur la majorité des tronçons d'infrastructures autoroutières). Par contre, la liaison avec Bienne s'est beaucoup améliorée en 2016 et 2017 avec l'ouverture des derniers tronçons de l'A16. Le temps de parcours a diminué de plus d'un quart d'heure. Les durées de parcours vers quelques destinations reflètent cette réalité.

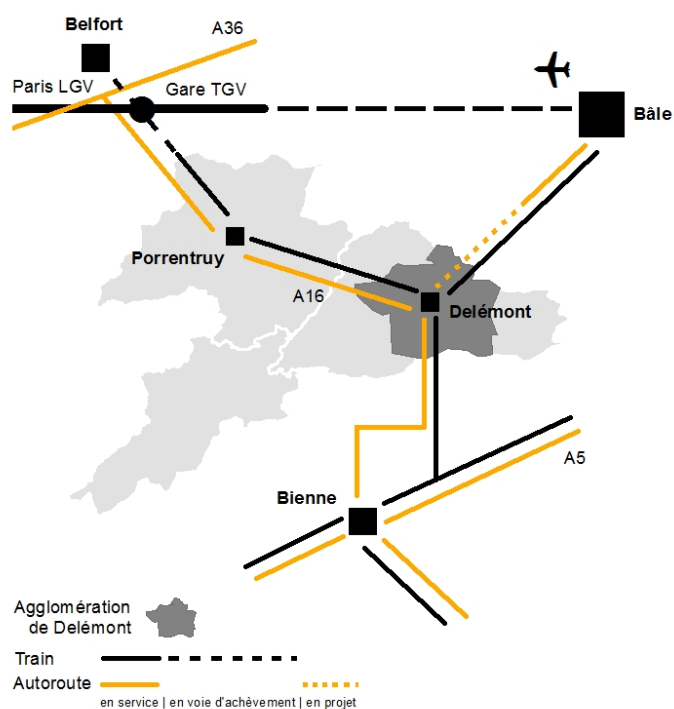


Figure 6 : Schéma des principales liaisons ferroviaires et routières de l'agglomération de Delémont (avec compléments 2017)¹

Destinations	Distance (par route)	Durée trajet (voiture)	Durée trajet (train)
Delémont - Porrentruy	26 km	22 min	24 min
Delémont - Bienne	46 km	25 min	28 min
Delémont - Bâle	42 km	43 min	30 min

Tableau 1: Durée de parcours en 2017 (sources : Google maps, CFF et RCJU)

ENJEUX

L'enjeu principal est de viser une politique de mobilité durable en coordonnant étroitement urbanisation et transports. Il s'agit d'orienter prioritairement le développement urbain vers l'intérieur et de le concentrer dans les zones bien desservies par les transports publics et les réseaux de mobilité douce, de manière à contenir le recours aux transports individuels motorisés.

La diminution de la dépendance à l'automobile pour les déplacements, en particulier les trajets quotidiens domicile-travail, passe également par le renforcement du recours aux transports publics et aux modes de transport « doux », par l'amélioration de la complémentarité entre moyens de transport, et par la combinaison de mesures agissant sur l'offre (infrastructures, horaires) et la demande (promotion, incitation).

¹ Sur ce schéma, les limites de l'agglomération ne tiennent pas compte de la fusion de communes du Val Terbi



Figure 7 : Rencontre de différents types de mobilités, route de Bâle, Delémont

Milieus naturels et agricoles

DIAGNOSTIC

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

Ces éléments participent à la diversité et à la richesse naturelle et paysagère de l'agglomération. Avec cette présence d'éléments naturels et agricoles jusqu'au cœur des zones bâties, l'expression « la ville à la campagne » n'est pas qu'un slogan, c'est une réalité. Ce patrimoine est donc inhérent à l'identité de l'agglomération et à la qualité de vie de sa population. Pourtant, ces dernières décennies, le développement de l'urbanisation a exercé une pression évidente sur ces espaces et leurs structures paysagères.

ENJEUX

La préservation des grands espaces agricoles qui séparent les localités les unes des autres, et constituent leur cadre paysager, est primordiale pour l'identité de l'agglomération et de chacune des localités. La valorisation du réseau hydrographique, le maintien des ceintures vertes des villages, la valorisation de la périphérie verte de la vallée et le maintien de connexions naturelles nord-sud sont autant d'enjeux prépondérants.



Figure 8 : Ceinture verte comprenant des vergers (Montsevelier)

Un contexte de collaboration favorable

DIAGNOSTIC

Ces dernières années, le rapprochement et les collaborations entre les différentes communes de l'agglomération se sont renforcés. La Charte d'agglomération, les projets d'agglomération de 1^{ère}, 2^e et 3^e génération, puis le présent PDR marquent une volonté forte de gestion coordonnée du territoire régional.

Parallèlement, une étude en vue de la fusion d'une partie des communes de l'agglomération et de la couronne de Delémont avait été engagée. L'idée d'une grande fusion (14 communes) est mise de côté pour le moment et sera reprise dans une vision à moyen-long terme. Néanmoins, Courrendlin, Rebeuvelier et Vellerat fusionneront au 1^{er} janvier 2019 (votation en mai 2017). De plus, le projet de fusion entre Develier et Bourrignon est en cours de réflexion. Ces démarches contribuent à établir une vision concertée du développement territorial souhaité.

ENJEUX

C'est par l'émergence d'une vision partagée et fédératrice de ce territoire régional que les instances cantonales, régionales et communales pourront aller ensemble vers un développement volontaire et de qualité de l'agglomération.

3. STRATEGIE PAR DOMAINE

3.1 URBANISATION

L'enjeu principal du plan directeur régional est de mettre en cohérence les stratégies communales autour d'une vision partagée du développement régional.

Le thème de l'urbanisation s'attache à déterminer, pour chacun de ses volets que sont notamment l'habitat, les espaces publics, les activités, les commerces et les équipements, les principes stratégiques d'une juste localisation sur le territoire régional, mais également à définir les principes d'intégration urbaine et paysagère de chaque nouveau projet.

Pour l'habitat, il s'agit de gérer le développement sur le territoire en fonction de l'objectif d'accueil affirmé, et selon le niveau de desserte et d'équipement des communes. Une série de principes vise la bonne intégration de ce développement dans le tissu bâti existant. Aussi, la consolidation du tissu bâti va de pair avec le renforcement d'un maillage d'espaces publics de qualité et la réhabilitation du bâti ancien.

Le développement des activités doit, en premier lieu, assurer la déclinaison de la stratégie économique cantonale en permettant le développement de zones d'activités d'intérêt cantonal (ZAIC) judicieusement localisées. Il doit, en second lieu, permettre le développement d'activités d'échelles régionale et locale en valorisant les zones d'activités existantes et les friches. Les commerces font aussi l'objet d'une stratégie de localisation afin de tirer parti au mieux de l'activité humaine qu'ils génèrent, tout en se prémunissant des nuisances qu'ils pourraient occasionner.

Des principes d'intégration urbaine et paysagère sont également définis pour les activités et les commerces.

Le projet régional permet d'envisager des complémentarités programmatiques et, notamment, une mutualisation des équipements publics. Là encore, une stratégie de localisation et des principes liés à l'intégration paysagère visent une efficience des investissements publics au sein du territoire.

3.1.1 Hiérarchie urbaine

L'agglomération de Delémont est le principal pôle urbain du canton, moteur du développement et point d'ancrage du Jura à la métropole bâloise et au réseau des agglomérations suisses et françaises.

Au sein de l'agglomération, les différentes communes peuvent être hiérarchisées en fonction du nombre d'habitants et d'emplois qu'elles accueillent, des services et des équipements qu'elles proposent et de la diversité des fonctions urbaines qu'elles offrent (administrative, économique, culturelle, scolaire et de formation tertiaire, etc.).

- La commune de Delémont constitue la centralité principale du pôle régional. Avec 12'600 habitants et 9'500 EPT, elle regroupe les fonctions centrales (services, commerces et équipements publics de niveaux régional et cantonal, voire national) et bénéficie d'une très bonne accessibilité tous modes de transports confondus.
- Courrendlin, Courroux, Courtételle, Develier et Vicques (Val Terbi) ont un rôle de centralités secondaires. Avec environ 11'800 habitants et 2'800 emplois, ces localités tirent parti de leur proximité immédiate avec la ville de Delémont. Elles connaissent ainsi une dynamique résidentielle et économique importante et disposent d'une offre complémentaire et diversifiée de services, commerces et équipements publics. Elles possèdent chacune au minimum 1'200 habitants et 200 EPT dans le secteur tertiaire. La desserte en transports publics est bonne et la densité moyenne du bâti est au minimum de 30 habitants et EPT par hectare en zone CMH (centre, mixte et d'habitat).
- Châtillon, Rossemaison et Soyhières sont des localités qui tirent parti de leur proximité avec Delémont sur les plans résidentiel et économique, sans disposer d'une offre de services, d'équipements et de commerces aussi variée que les communes citées dans le paragraphe précédent. Elles accueillent chacune au minimum 400 habitants, bénéficient d'une bonne desserte en transports publics et ont une densité moyenne de minimum 25 habitants et EPT par hectare en zone CMH (centre, mixte et d'habitat).
- Rebeuvelier, Corban (Val Terbi), Montsevelier (Val Terbi), Vermes (Val Terbi) et Vellerat sont également des localités qui tirent parti de leur proximité avec Delémont sur les plans résidentiel et économique, sans disposer d'une offre de services, d'équipements et de commerces aussi variée que les communes citées dans le paragraphe précédent. Dans ces villages, la densité est plus faible, la desserte en transports publics restreinte et l'éloignement avec Delémont est plus important.

L'enjeu pour l'agglomération est de traduire cette hiérarchie afin de permettre à la ville de Delémont de jouer pleinement son rôle de moteur du développement cantonal, tout en permettant un développement urbain de toutes les communes, respectueux de leur rôle dans le fonctionnement de l'agglomération.

Afin de préciser le développement des communes, des périmètres de centre ont été proposés pour Courrendlin, Courroux, Courtételle, Develier et Vicques. Ils seront affinés lors des révisions des PAL. Le périmètre de centre de Delémont a récemment été défini précisément dans le cadre de la révision de son PAL.

OBJECTIF U1 Renforcer le cœur de pôle et assurer un développement territorial cohérent de l'agglomération
PRINCIPES U1 1. Traduire dans les politiques d'aménagement du territoire la hiérarchie des communes

Dénomination PDR	Dénomination CDDT	Communes concernées
Cœur de pôle	Cœur de pôle	Delémont
Communes satellites d'agglomération	Communes satellites	Courrendlin, Courroux, Courtételle, Develier, Vicques (Val Terbi)
Villages satellites d'agglomération	Communes satellites	Châtillon, Rossemaison, Soyhières
Villages d'agglomération	Communes satellites	Rebeuvelier, Corban (Val Terbi), Montsevelier (Val Terbi), Vermes (Val Terbi), Vellerat

(ci-dessus) en fonction de leur rôle dans la structure urbaine de l'agglomération.

2. Concentrer le développement dans les centres de localités pour favoriser les synergies entre habitat, activités, commerces, équipements publics et desserte en transports publics.

- MANDATS U1**
- A. L'Agglomération a établi une proposition de périmètres de centre des communes satellites d'agglomération (et tient compte du périmètre de centre déjà identifié pour Delémont). Elle se fonde sur les critères définis par le plan directeur cantonal. Ces propositions de périmètres de centres sont affinées lors de la révision des PAL.
- B. Les villages satellites d'agglomération et les villages d'agglomération évaluent la pertinence de définir un périmètre de centre dans le cadre de la révision de leur PAL.
- C. Le Canton analyse et valide les périmètres de centre dans le cadre de la procédure de révision des PAL.

3.1.2 Habitat

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

L'observation du bilan démographique de l'agglomération sur la période 2009-2015 montre une croissance globale de plus de 2'000 habitants, ce qui confirme l'attractivité du territoire. La réponse aux besoins en logements s'est faite essentiellement par le développement de nouveaux secteurs résidentiels de faible densité en couronne des localités. Cette offre en maisons individuelles financièrement accessibles, notamment au regard des centres urbains du Plateau suisse et de la métropole bâloise, répond à une aspiration résidentielle légitime, mais favorise l'étalement urbain. Or, ce dernier contribue à fragiliser l'activité agricole et à appauvrir les structures paysagères rurales qui fondent la qualité du cadre de vie qu'offre l'agglomération à ses habitants. Cette tendance a également favorisé la dévitalisation des centres de localités, qui entraîne deux effets majeurs :

- une augmentation des logements vacants et un manque d'entretien de bâtiments anciens, observable dans la plupart des centres de localité de l'agglomération. En 2014, 249 logements vacants étaient ainsi recensés dans l'agglomération¹. Ces bâtiments présentent souvent de mauvaises performances énergétiques. Aussi, leur réhabilitation nécessite des investissements qui sont fréquemment 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 ;
- le maintien de commerces et services de proximité en cœur de localité est également difficile.

Aussi, il est désormais admis que le modèle de développement urbain de l'agglomération n'est pas soutenable à long terme. En premier lieu, le processus d'étalement urbain 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. En second lieu, il génère des consommations énergétiques importantes et s'avère coûteux en termes d'entretien pour les collectivités (voirie, transports publics, collecte et évacuation des déchets, etc.).

L'enjeu pour le territoire est donc d'assurer une répartition équilibrée de la croissance démographique de l'agglomération, qui permet de soutenir le dynamisme de Delémont tout en autorisant une évolution de la population dans les autres communes, compatible avec leur rôle dans la hiérarchie urbaine de l'agglomération.

Plusieurs scénarii d'évolution démographique pour les 15 années à venir ont été esquissés, et l'objectif politique porté par le Canton et l'agglomération de Delémont est de consolider la croissance observée ces dernières années. Dans ce cadre, la CDDT assigne au pôle régional de Delémont environ 60 % du développement démographique cantonal envisagé. Le chiffre donné par l'Agglomération de 4'700 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 a été admis par le Canton.

Il s'agit tout d'abord d'assurer les conditions-cadres nécessaires à la mobilisation des potentiels de la zone à bâtir existante (réhabilitation des logements existants, densification du tissu bâti, reconversion des friches urbaines et industrielles). Si cet effort n'est pas suffisant face aux besoins, des extensions maîtrisées de la zone à bâtir sont à planifier et à concevoir.

En ce qui concerne les secteurs stratégiques pour l'habitat, comme indiqué dans l'étude « Eclairage sur les secteurs stratégiques pour l'habitat » (SDT, 2015), ils sont « caractérisés par de grandes surfaces libres et/ou à réhabiliter, situés dans un pôle urbain

¹ Selon l'étude cantonale « Eclairage sur les zones à bâtir » (2014)

et à proximité immédiate d'un arrêt de transports publics ayant une bonne desserte. L'objectif d'une urbanisation vers l'intérieur et d'une coordination adéquate entre le développement de l'urbanisation avec les transports publics existants se matérialise par une densification de ces secteurs tout en respectant le cadre bâti existant ». Cela se traduit par la définition d'un indice d'utilisation du sol minimum, à déterminer dans les planifications de détail (plan directeur localisé par exemple) ou dans les PAL des communes.

OBJECTIF U2

Assurer un développement stratégiquement localisé et coordonné du territoire régional permettant de répondre à l'objectif d'accueil de la population

L'objectif de croissance démographique régionale est fixé à 4'700 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 (2015 est l'année de référence à partir de laquelle l'accroissement a été calculé). Le tableau suivant définit la répartition des capacités d'accueil par commune.

Hierarchie urbaine	Part	Localité	Croissance démographique horizon 2030
Cœur de pôle	45 %	Delémont	2100
Commune satellite d'agglomération	50 %	Courrendlin	519
		Courroux	600
		Courtételle	477
		Develier	271
		Vicques (Val Terbi)	500 ¹
Village satellite d'agglomération	4 %	Châtillon	53
		Rossemaison	70
		Soyhières	56
Village d'agglomération	1 %	Rebeuvelier	45
		Corban (Val Terbi)	- ¹
		Montsevelier (Val Terbi)	- ¹
		Vermes (Val Terbi)	- ¹
		Vellerat	9
		Total	4700

PRINCIPES U2

1. Mobiliser les potentiels de réhabilitation et de densification dans les zones à bâtir existantes, et en priorité dans les périmètres de centre.
2. Mobiliser les secteurs stratégiques mixtes à aménager identifiés par le PDR.
3. Réduire la zone à bâtir à vocation d'habitat si la mise en œuvre des principes 1 et 2 autorise une croissance démographique supérieure aux besoins.
4. Définir des extensions de la zone à bâtir à vocation d'habitat si la mise en œuvre des principes 1 et 2 ne permet pas de répondre aux besoins.
5. En cas de nouvelle emprise sur les SDA, utiliser les surfaces de manière rationnelle et économe, conformément à la fiche U.01.4 du plan directeur cantonal, et s'assurer que les projets répondent aux conditions définies dans la même fiche. Le développement se fait au sein des secteurs identifiés pour l'urbanisation prioritaire possible.

MANDATS U2

- A. L'Agglomération et les Communes coordonnent régulièrement leurs planifications (lors des séances de la ComA par exemple) pour un juste dimensionnement et une localisation de la zone à bâtir à vocation d'habitat en cohérence avec la vision régionale.

¹ Pour la commune de Val Terbi, l'accroissement démographique attribué à Vicques est à répartir entre les 4 localités de la commune. Vicques, qui se situe plus haut dans la hiérarchie urbaine de l'agglomération, doit bénéficier de la part prépondérante de cet accroissement démographique.

- B. Les Communes justifient, dans leurs planifications directrices et leurs PAL (plans de zones principalement), le dimensionnement de la zone à bâtir à vocation d'habitat, au regard de l'objectif d'accueil démographique et de l'analyse de la capacité d'accueil de la zone à bâtir existante et des secteurs stratégiques du PDR. La Commune de Val Terbi répartit l'accroissement attribué à Vicques entre les différentes localités de la commune.
- C. L'Agglomération, les Communes et le Canton assurent le suivi du potentiel à bâtir et son adéquation avec l'objectif d'accueil régional retenu et sa répartition entre les communes.
- D. En cas de nouvelle emprise sur les SDA, il appartient aux communes concernées de répondre aux exigences du plan directeur cantonal (fiche U.01.4 principalement), notamment éviter, dans la mesure du possible, le morcellement des SDA, exiger un indice d'utilisation du sol de 0.4 au minimum et limiter l'emprise du stationnement.

OBJECTIF U3

Encourager la densification et la réhabilitation du tissu bâti existant

Le tissu bâti existant présente des disponibilités pour la construction de logements qu'il s'agit de mobiliser en priorité pour l'accueil de nouveaux habitants.

PRINCIPES U3

1. Définir des conditions-cadres pour rendre disponibles les parcelles non construites situées dans la zone à bâtir, en coordination avec les objectifs 3.1.3 Paysage et espace public et 3.3.5 Nature dans l'espace bâti.
2. Analyser, dans le cadre des PAL, les capacités de densification du tissu bâti existant.
3. Densifier les parcelles bâties et non bâties pour tendre vers les objectifs de densité indiqués dans le tableau suivant.

Hiérarchie urbaine	Localité	Objectif de densité Habitant + EPT	
		Périmètre de centre	Hors périmètre de centre
Cœur de pôle	Delémont	140	70
Commune satellite d'agglomération	Courrendlin	80	40
	Courroux	80	40
	Courtételle	80	40
	Develier	80	40
	Vicques (Val Terbi)	80	40
Village satellite d'agglomération	Châtillon	- ¹	40
	Rossemaison	- ¹	40
	Soyhières	- ¹	40
Village d'agglomération	Rebeuvelier	- ¹	25
	Corban	- ¹	25
	Montsevelier (Val Terbi)	- ¹	25
	Vermes (Val Terbi)	- ¹	25
	Vellerat	- ¹	25

4. Encourager les propriétaires à réhabiliter leur bâtiment et à optimiser les droits à bâtir.
5. Coordonner les opportunités de réhabilitation des bâtiments anciens avec le réaménagement des espaces publics en cœur de localité.

¹ Aucun périmètre de centre n'a été défini au stade du PDR dans ces localités.

MANDATS U3

- A. Les Communes adaptent la réglementation en vigueur pour encourager leur densification, notamment dans les périmètres de centre.
- B. Les Communes mettent en place les outils (participation aux conventions avec les propriétaires, droit d'emption, etc.) pour assurer la construction des parcelles libres identifiées dans la zone à bâtir.
- C. L'Agglomération et/ou les Communes définissent un programme local et/ou régional d'encouragement aux réhabilitations en collaboration avec le Canton sur la base du programme mentionné dans la fiche U.01.3 du Plan directeur cantonal en révision, ainsi que des critères et des modalités uniformes de soutien. Elles chargent la Commission d'aménagement de suivre cette problématique en coordination avec le Canton (cf. mesure 3.84 du PA3).
- D. L'Agglomération et/ou les Communes informent les propriétaires des outils et soutiens financiers existants pour la réhabilitation des bâtiments anciens.
- E. L'Agglomération et/ou les Communes sensibilisent les propriétaires de maisons individuelles à la rénovation énergétique et à une meilleure utilisation des droits à bâtir (cf. projet Metamorphouse en cours de discussion à Courroux).

OBJECTIF U4

Assurer une localisation optimale et un juste dimensionnement des extensions de la zone à bâtir à vocation d'habitat

En ce qui concerne les extensions de la zone à bâtir à vocation d'habitat, il appartient à chaque commune de les définir :

- en premier lieu, pour répondre aux objectifs communaux de croissance démographique fixés par le PDR à l'horizon 2030, si les capacités d'accueil de la zone à bâtir existante et des sites stratégiques ne sont pas suffisantes ;
- en second lieu, pour identifier les secteurs d'extension que chaque commune envisage de mobiliser à plus long terme.

Le Plan directeur régional donne les localisations indicatives des extensions possibles pour l'habitat à moyen-long terme en se basant sur les planifications directrices communales. Les extensions seront précisées et conservées si justifiées et si la clause du besoin est vérifiée lors de la révision des plans d'aménagement local.

PRINCIPES U4

1. Localiser les extensions de la zone à bâtir à vocation d'habitat :
 - en continuité du tissu bâti existant ;
 - dans des secteurs qui présentent ou qui pourront présenter une desserte par les transports publics bonne ou satisfaisante selon la fiche U.01.1 du Plan directeur cantonal en révision.
2. Dimensionner les extensions de la zone à bâtir à vocation d'habitat en respectant les objectifs de densité définis dans le tableau aux principes U3. Ces objectifs constituent un minimum à atteindre dans les extensions de la zone à bâtir.
3. Compenser les emprises sur les surfaces d'assolement, conformément à la fiche U.01.4 du plan directeur cantonal.

MANDATS U4

- A. Les Communes justifient, dans leurs planifications directrices, la localisation et le juste dimensionnement du (des) secteur(s) d'extension envisagé(s) à l'horizon de leur planification et, à plus long terme, au regard des principes du PDR. Elles révisent l'indice d'utilisation en tenant compte du nouveau contexte du PDR.
- B. Les Communes démontrent, dans leur PAL, le juste dimensionnement des extensions de la zone à bâtir mobilisables à l'horizon 2030.

OBJECTIF U5

Viser le développement d'un habitat diversifié et bien intégré pour les secteurs de développement et les extensions de la zone à bâtir

Les secteurs de développement identifiés par le PDR, et les éventuelles extensions de la zone à bâtir à définir par les Communes, constituent une opportunité de diversifier l'offre en logement pour répondre à la variété des aspirations résidentielles.

Un maillage de mobilités douces est indispensable pour connecter efficacement ces nouveaux secteurs résidentiels au tissu bâti existant en vue d'un développement cohérent du territoire. Il est également nécessaire d'assurer la qualité des aménagements urbains.

PRINCIPES U5

1. Valoriser le potentiel d'accueil habitants-emplois de chaque site à travers une réflexion sur les typologies d'habitat et d'activités et sur la morphologie urbaine.
2. Valoriser les qualités paysagères spécifiques à chacun de ces secteurs stratégiques (vues, valorisation des cours d'eau, arbres existants...).
3. Mettre en place un maillage de modes de transports doux en lien avec le tissu bâti existant au sein des nouveaux secteurs stratégiques.
4. Aménager des espaces publics et collectifs attractifs au sein des secteurs stratégiques.
5. Réduire les besoins énergétiques des bâtiments implantés dans les secteurs stratégiques.

MANDAT U5

- A. Les Communes élaborent, lorsque cela est nécessaire, une planification de détail pour l'affectation des secteurs stratégiques mixtes à aménager et pour les extensions de la zone à bâtir.

**IDEES ET
MESURES
POSSIBLES**

L'Agglomération recense et communique sur les projets de densification et les nouveaux quartiers exemplaires. Elle constitue une base de données régionale de bonnes pratiques permettant d'aider les Communes dans leurs planifications locales.

3.1.3 Paysage et espaces publics

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

L'agglomération de Delémont est riche d'une grande diversité de paysages. Le centre urbain de Delémont présente les différents marqueurs de la ville, avec sa minéralité, son réseau de rues et d'espaces publics, ses services et ses équipements majeurs. Les villages proches de Delémont dont les limites se frôlent, tendant à ne former qu'une vaste entité urbaine, sont séparés par des espaces agricoles où la pression foncière et les conflits d'usages peuvent en troubler la lisibilité et la qualité. L'espace agricole qui les entoure, relativement intègre, sur terrain plat ou vallonné, marque fortement l'identité de la vallée. Les secteurs d'activités, comme cela a été énoncé précédemment, nécessitent une coordination et des règles d'harmonisation pour optimiser leur intégration paysagère.

Les villages les plus éloignés de Delémont, souvent de forme linéaire, organisés autour de routes ou de voies ferrées, présentent un déficit en matière d'espaces publics et de revalorisation des centres anciens.

Les paysages agricoles à proximité directe des espaces bâtis de l'agglomération présentent un fort potentiel de valorisation à la charnière entre ville et campagne. Ils sont d'ores et déjà les supports de différentes pratiques de loisirs et détente (course à pied, vélo, promenade). Ainsi, l'espace agricole entre Delémont et les villages de Courroux, Courrendlin, Châtillon, Rossemaison et Courtételle forme une campagne de proximité, véritable poumon vert au cœur de l'entité urbaine, créant un lien entre habitations et équipements, écoles ou lieux de travail.

Il s'agit de préserver cette entité paysagère en maintenant les activités agricoles qui en font sa substance, tout en permettant les pratiques de loisirs et détente.

OBJECTIF U6 **Créer un réseau structurant d'espaces publics de qualité à l'échelle de l'agglomération**

La diversité des paysages, l'imbrication des espaces agricoles, naturels et urbains est un atout incontestable pour l'ensemble de l'agglomération, qu'il convient de soutenir et valoriser par un réseau d'espaces publics de qualité. Ce réseau participe au maintien de la vitalité des centres de localités, à la protection des espaces naturels et agricoles (cf. chapitre 3.3.5) et du développement de l'attractivité touristique (cf. chapitre 3.3.6).

- PRINCIPES U6**
1. Confirmer et aménager les espaces publics majeurs à Delémont et le réseau plus fin du quartier de la Gare et de la Vieille Ville.
 2. Améliorer la qualité des espaces publics des centres des communes satellites d'agglomération, des villages satellites d'agglomération et des villages d'agglomération, notamment les traversées de localités identifiées par le PDR.

- MANDAT U6**
- A. Le Canton et les Communes engagent le réaménagement des traversées de localités, avec l'appui politique et administratif de l'Agglomération pour ce qui concerne les mesures du projet d'agglomération.

OBJECTIF U7 **Concrétiser la campagne d'agglomération**

Le terme de campagne d'agglomération désigne les paysages agricoles et naturels, à proximité directe des espaces bâtis de l'agglomération, qui intègrent une diversité de fonctionnalités à la fois urbaines et rurales. 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 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 devenir de cet espace particulier de l'agglomération.

- PRINCIPES U7**
1. Préserver le caractère ouvert et non construit des espaces identifiés comme coupures vertes dans le PDR.
 2. Préserver les espaces agricoles et naturels de la campagne d'agglomération en maîtrisant le développement des activités dans des lieux choisis.
 3. Organiser la cohabitation des différents acteurs et des usages.

- MANDATS U7**
- A. L'Agglomération et le Canton définissent une planification directrice évolutive qui concrétise la campagne d'agglomération.
 - B. Les Communes assurent, par une affectation adaptée, la préservation des coupures vertes identifiées par le PDR.
 - C. Les Communes mettent en œuvre la planification agricole dans leur CEP et/ou leur PAL.

3.1.4 Zones d'activités

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Espace central compris entre les communes de Delémont, Courroux, Courtételle et Courrendlin, ce territoire est à la confluence des cours d'eau (Sorne et Birse), des grandes infrastructures de mobilité, mais également à la confluence des intérêts des communes de l'agglomération et du canton.

Le territoire de confluence déploie une vocation économique affirmée et ambitionne un rayonnement régional, cantonal, voire national. Sa position stratégique en fait également un territoire privilégié pour l'implantation de grands équipements régionaux et cantonaux, selon les secteurs.

Composé d'un tissu mixte d'activités tertiaires et secondaires, mais également de secteurs résidentiels, il possède encore de grandes réserves de capacité et est l'objet de différents projets de planification récents ou en cours.

Deux zones d'activités au rayonnement cantonal :

- innodel, située à la jonction Delémont Est de l'autoroute A16, est définie comme un pôle de compétence accueillant des entreprises à haute valeur ajoutée qui emploient du personnel hautement qualifié. Ce territoire est également destiné à accueillir un des secteurs du « Parc suisse de l'innovation région Suisse du Nord-Ouest ». Elle est labellisée comme Zone d'Activités d'Intérêt Cantonal (ZAIC) ;
- le secteur de la Communance, dont la dynamique a été récemment prolongée à travers le plan directeur localisé (PDL) Communance Sud en direction de Courtételle, vise à accueillir des activités à haute valeur ajoutée. Sa labellisation comme ZAIC est en cours.

Le PDL « Gare Sud » propose quant à lui une vision coordonnée du développement du territoire compris entre la Gare de Delémont et la zone d'activité au nord de Courrendlin (inclue), prenant en compte les fortes variations possibles dans les projets à venir. Dans le secteur Gare Sud sont notamment planifiés des équipements publics cantonaux et régionaux, ainsi qu'un nouveau quartier mixte (logements, activités, centre de séminaire, hôtel).

Ces différents outils mis en place à l'échelle intercommunale et appuyés par le Canton dessinent peu à peu l'identité hybride et évolutive du territoire de confluence.

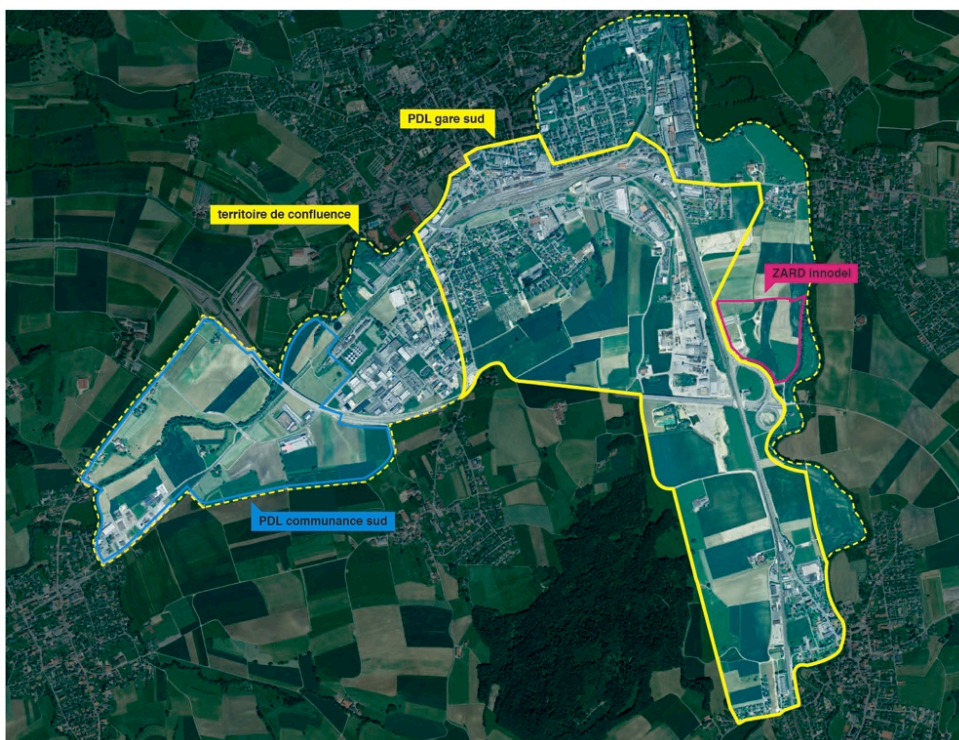


Figure 9 : Territoire de confluence (source : PDL Gare Sud, 2017)

Au-delà du territoire de confluence, la région est également porteuse de plusieurs petits secteurs à vocation artisanale et/ou commerciale de rayonnement local. Ces secteurs, souvent situés en entrée de localité, permettent de maintenir une mixité emplois/habitants au sein de communes.

L'avenir du territoire de confluence est en construction à travers différents projets de planification, des outils forts de mise en œuvre et une vision partagée à l'échelle régionale. Au-delà du territoire de confluence, une stratégie régionale des zones d'activités est à définir pour clarifier la vocation des autres zones d'activités. Il s'agit également de définir les principes qualitatifs assurant une bonne intégration urbaine et paysagère des secteurs d'activités appelés à se développer dans les années à venir.



Figure 10 : Zone d'activités de Communance Sud

OBJECTIF U8**Consolider le rayonnement économique régional et cantonal en orientant de manière coordonnée et proactive l'implantation des entreprises au sein de l'agglomération**

La stratégie économique élaborée à l'échelle du territoire de confluence doit être renforcée par une stratégie plus générale sur les zones d'activités, afin de diriger au bon endroit les nouvelles entreprises désireuses de s'implanter dans l'agglomération. Il s'agit d'identifier les zones d'activités à rayonnement cantonal, qui ont vocation à être des zones d'activités d'intérêt cantonal, afin d'affirmer leur rayonnement et de favoriser les synergies entre entreprises à haute valeur ajoutée et avec le milieu de la recherche universitaire notamment dans le cadre du « Parc suisse de l'innovation région Suisse du Nord-Ouest ». Pour les zones d'activités d'intérêt local, l'enjeu est de conserver une portée locale, notamment à destination des activités artisanales, permettant de maintenir une mixité habitants/emplois au sein des communes. La stratégie de localisation tient compte de l'accessibilité par tous les modes de transports et des contraintes environnementales.

PRINCIPES U8

1. Implanter prioritairement les entreprises industrielles et de services de rayonnement cantonal et supra-cantonal à fort potentiel d'emplois au sein des secteurs stratégiques dédiés aux activités économiques : innodel (ZAIC), Communance Sud (vocation à être labellisée ZAIC) et Courrendlin Nord. Courrendlin Nord, conformément au Plan directeur localisé « Gare Sud » (2017), constitue une réserve à la Communance. Innodel, de son côté, a une orientation particulière (antenne du « Parc suisse de l'innovation région Suisse du Nord-Ouest », sciences de la vie, technologies à haute valeur ajoutée, etc.).
2. Développer, à moyen terme, lorsque le besoin est avéré, une zone d'activités d'intérêt régional ou cantonal dans le secteur Courrendlin Nord.
3. Valoriser et aménager les secteurs stratégiques dédiés aux activités économiques.
4. Implanter prioritairement les entreprises de rayonnement régional dans le territoire de confluence, hors des secteurs stratégiques dédiés aux activités économiques.
5. Implanter prioritairement les entreprises de rayonnement local au sein des zones d'activités d'intérêt local.
6. Inciter à la réutilisation des friches industrielles et artisanales.

MANDATS U8

- A. L'Agglomération assure la mission de coordination des zones d'activités dans le cadre d'une conception régionale sur l'ensemble de son territoire (concept de promotion, brochure, etc.).
- B. Les Communes concernées et le Canton vérifient la capacité des réseaux à absorber les générations de trafic liées à l'arrivée de nouvelles activités dans les espaces dédiés aux activités économiques.
- C. L'Agglomération étudie les possibilités d'une gestion intercommunale des secteurs stratégiques existants à aménager, Communance Sud et Courrendlin Nord (à l'exemple d'innodel).

OBJECTIF U9**Garantir une bonne intégration urbaine et paysagère des zones d'activités**

Bien que répondant à des impératifs de fonctionnalité et d'économie, l'aménagement des zones d'activités doit développer des principes qualitatifs permettant leur bonne intégration avec le tissu bâti existant et un meilleur usage du sol.

PRINCIPES U9

1. Optimiser l'utilisation du sol dans les zones d'activités à travers la définition d'un indice minimal d'utilisation du sol. Il est fixé à 0.6 pour les secteurs stratégiques dédiés aux activités économiques et à 0.4 pour les zones d'activités d'intérêt local (cf. fiches U.03 et U.03.1 du plan directeur cantonal).
2. Prendre en compte les caractéristiques du tissu bâti alentour, de la structure des espaces publics et des qualités paysagères locales dans les choix d'implantation et d'aménagements.
3. Mettre en place un maillage pour les modes doux au sein des nouveaux secteurs de développement et en lien avec le tissu bâti et les réseaux existants et planifiés.
4. Développer des concepts d'accès cohérents avec le tissu bâti existant et rechercher l'optimisation et la mutualisation dans la mise en œuvre du stationnement.
5. Réduire les besoins énergétiques des bâtiments implantés dans les zones d'activités.
6. Rechercher une qualité d'aménagement des espaces extérieurs (stationnement, secteur de livraison...) de la limite avec le domaine public et des franges urbaines.
7. En cas de nouvelle emprise sur les SDA, utiliser les surfaces de manière rationnelle et économe, conformément à la fiche U.01.4 du plan directeur cantonal, et s'assurer que les projets répondent aux conditions définies dans la même fiche, c'est-à-dire pour l'extension ou la création d'une zone d'activités.

MANDATS U9

- A. Les Communes concernées assurent la mobilisation des secteurs stratégiques dédiés aux activités économiques par une planification de détail, en tenant compte des critères applicables de développement durable (notamment dans les domaines de la protection de l'environnement et de la mobilité).
- B. Les Communes veillent à ce que les entreprises de plus de 20 employés (EPT) implantées dans une zone d'activités établissent un plan de mobilité.
- C. Les Communes concernées, en collaboration avec les responsables de projet, recherchent une qualité architecturale des façades visibles et coordonnent les règles d'affichage des enseignes des marques.
- D. Les Communes encouragent les entreprises et responsables de projet à réduire au maximum les besoins énergétiques des bâtiments.
- E. Les entreprises mettent en place des synergies entre elles par domaine d'activités au sein des zones d'activités d'intérêt cantonal, principalement au sein d'innodel.
- F. En cas de nouvelle emprise sur les SDA, il appartient aux communes concernées de répondre aux exigences du plan directeur cantonal (fiche U.01.4 principalement), notamment éviter, dans la mesure du possible, le morcellement des SDA, exiger un indice d'utilisation du sol de 0.4 au minimum et limiter l'emprise du stationnement.

**IDEES ET
MESURES
POSSIBLES**

L'Agglomération, en collaboration avec le Service cantonal de l'économie, établit un guide - conseil pour les entreprises souhaitant s'implanter dans la région.

L'Agglomération communique sur les exemples réussis d'implantations intégrées au paysage et écologiquement innovantes.

3.1.5 Commerces

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Les centres commerciaux de grande taille, ou les concentrations commerciales dont l'activité génère une charge environnementale importante, sont considérés comme des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF). La Confédération demande à ce que leur localisation soit traitée au niveau des planifications directrices cantonales. Dans cette optique, le plan directeur cantonal (fiche U.04) indique que les grands centres commerciaux générant un trafic moyen journalier supérieur à 2'000 véhicules, ou proposant une surface de vente supérieure à 3'000 m², ou bien offrant plus de 200 places de stationnement, doivent être localisés dans les cœurs de pôle de Delémont, Porrentruy et Saignelégier.

La Charte d'agglomération de Delémont de 2007 a notamment pour objectif de coordonner les nouvelles demandes d'implantation ou d'extension des centres commerciaux à l'échelle régionale, en tenant compte l'apport en trafic et des conditions d'accès multimodaux des sites potentiels. Le rôle du PDR est de préciser cette stratégie à l'échelle régionale, en visant à conforter Delémont comme pôle d'activité commerciale et tertiaire, tout en maintenant la vitalité des centres de localités.

En effet, toute nouvelle implantation d'ICFF doit viser une réduction des impacts sur la circulation automobile et sur l'environnement, avec la meilleure adéquation possible des conditions d'accès pour les clients, les fournisseurs et les employés. Elle doit également assurer une utilisation rationnelle du sol et garantir une intégration urbaine de qualité.

En parallèle de l'implantation d'ICFF, l'enjeu prépondérant pour chacune des communes est de favoriser le maintien et le développement des services et des commerces de proximité au centre et à proximité du centre des localités. Il est essentiel de conserver ce type d'activités dans les centres afin d'assurer un dynamisme local.

OBJECTIF U10

Assurer une localisation coordonnée des installations commerciales à l'échelle régionale

Une coordination à l'échelle régionale permet de localiser au mieux les installations commerciales en fonction de leurs caractéristiques en termes de surface de plancher, de fréquence des achats, d'offre commerciale et de trafic généré. La typologie proposée ci-dessous reprend la typologie développée dans la fiche U.04 du plan directeur cantonal.

Pour l'agglomération de Delémont, les surfaces commerciales sont considérées comme des installations commerciales à forte fréquentation (ICFF) à partir d'une surface de vente de plus de 1'000 m².

	Alimentaire et mixte	Non-alimentaire		
Type	Centre commercial avec supermarché ou hypermarché	Magasin spécialisé	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 U10

1. Accueillir les ICFF suivantes : alimentaires et mixtes, magasins spécialisés, exposition-vente dans le secteur stratégique mixte du centre-ville de Delémont.
2. Accueillir les nouvelles ICFF suivantes : biens pondéreux et volumineux, exposition-vente dans le secteur stratégique mixte Gare Sud.
3. Accueillir les nouveaux commerces de biens pondéreux et volumineux et les commerces d'exposition-vente présentant une surface de vente inférieure à 1000 m² dans certaines zones d'activités et mixtes d'intérêt local à vocation commerciale.
4. Implanter les commerces alimentaires et mixtes ainsi que les magasins spécialisés proposant une surface de vente comprise entre 500 m² à 1000 m², dans les périmètres de centre du cœur de pôles et des communes satellites d'agglomération
5. Donner la possibilité aux commerces alimentaires et mixtes, ainsi qu'aux magasins spécialisés proposant une surface de vente inférieure à 500 m², de s'implanter dans les zones centres et mixtes, sous réserve que les PAL le permettent.
6. Donner la possibilité aux petits commerces alimentaires de s'implanter dans les zones d'habitation, sous réserve que les PAL le permettent. Le seuil de petitesse est à définir selon l'échelle et les besoins de la commune concernée.

MANDAT U10

- A. L'Agglomération et les Communes assurent la coordination de la localisation des nouvelles installations commerciales à forte fréquentation en collaboration avec le Canton.

OBJECTIF U11

Garantir une bonne intégration urbaine et paysagère des installations commerciales

L'implantation des installations commerciales doit viser une intégration dans le tissu bâti et, d'une manière générale, permettre un rapprochement avec la clientèle. Les installations commerciales s'intègrent dans des espaces de mixité, des lieux propices à l'urbanité et à la centralité, associant, dans la mesure du possible, commerces, activités, habitat, équipements publics, avec un équilibre favorable à l'animation.

PRINCIPES U11

1. Intégrer le bâti dans le tissu bâti environnant dans sa volumétrie et son orientation, voire son alignement à la rue attenante.
2. Intégrer les installations commerciales au réseau d'espaces publics et aux connexions avec les réseaux de mobilité douce et de transports publics, de manière à limiter le nombre de places de stationnement.
3. Valoriser les opportunités de mixités programmatiques au sein des bâtiments commerciaux (services, habitat, activités).
4. Optimiser l'utilisation du sol selon les caractéristiques du tissu bâti environnant (différents niveaux, définition d'un IUS minimum, mutualisation du stationnement, part minimale du stationnement à assurer en souterrain ou en silo, etc.).
5. Réduire les besoins énergétiques des bâtiments accueillant des commerces.

MANDATS U11

- A. Les Communes concernées et le Canton vérifient la capacité des réseaux à absorber les générations de trafic liées à l'implantation de nouvelles installations commerciales à forte fréquentation.
- B. Les Communes veillent à ce que les responsables de projet recherchent une qualité d'aménagement des espaces extérieurs (stationnement, secteur de livraison, stocks ou produits laissés à l'extérieur...) et de la limite avec le domaine public.
- C. Les Communes encouragent les responsables de projet à rechercher une qualité architecturale des façades visibles et à coordonner les règles d'affichage des enseignes des marques.

**IDEES ET
MESURES
POSSIBLES**

L'Agglomération adopte une charte concernant les principes d'aménagement des installations commerciales à forte fréquentation.

3.1.6 Equipements publics

Les entretiens menés en 2013 auprès des conseillers communaux en charge de l'urbanisme révèlent que les communes de l'agglomération disposent de manière générale d'une offre satisfaisante en équipements publics et services de proximité (écoles primaires, crèches et UAPE, salles de gym et/ou communales et/ou polyvalentes, terrains de sport, places de jeux, commerce...) ou ont déjà lancé des projets pour compléter leur offre.

Des équipements à vocation régionale se situent dans le cœur de pôle et dans les communes satellites d'agglomération : écoles secondaires à Courrendlin, Delémont et Val Terbi, patinoire, salle Saint-Georges, le SAS et stade de foot à Delémont, stand de tir régional à Courroux, salles de spectacles à Vicques et Courtételle, campus HES-SO, HE-Arc et HEP-BEJUNE à Delémont.

Plusieurs projets de nouveaux équipements cantonaux sont en cours à Delémont, tels le Théâtre du Jura, l'Hôpital du Jura et un centre de séminaire, pour lesquels des sites ont déjà été désignés dans le centre de Delémont ou dans le territoire de confluence. Si d'autres besoins étaient identifiés à l'avenir et qui ne pourraient pas s'implanter à Delémont pour quelque raison que ce soit, leur implantation devrait être coordonnée à l'échelle de l'agglomération.

Il est toutefois nécessaire de prendre en considération le besoin de prévoir de nouvelles structures d'accueil pour personnes âgées, en réservant des terrains situés dans les centres de localités. De telles structures doivent pouvoir prendre place dans n'importe quelle commune. Ces équipements devraient être localisés au cœur des localités afin de participer à leur revitalisation et de développer des synergies avec les commerces, restaurants, etc.

OBJECTIF U12 Coordonner à l'échelle de l'agglomération l'implantation des équipements publics à vocation cantonale et régionale

- PRINCIPES U12**
1. Localiser les équipements publics à vocation cantonale sur le territoire communal de Delémont :
 - dans le secteur stratégique mixte à valoriser pour les projets qui peuvent s'intégrer dans le tissu bâti et participer à l'animation du centre ;
 - dans le territoire de confluence pour les équipements qui ont besoin de place et qu'il n'est pas opportun d'intégrer dans le tissu bâti dense.
 2. Localiser les équipements publics à vocation régionale :
 - dans les périmètres de centre du cœur de pôle et des communes satellites d'agglomération pour les équipements culturels, d'accueil et de formation. A Delémont, l'implantation de nouveaux équipements de ce type est à rechercher en priorité dans le secteur stratégique mixte à valoriser (centre-ville de Delémont), voire dans le secteur Gare Sud ;
 - dans la campagne d'agglomération pour les équipements de loisirs et de sports non bâtis qui ne nécessitent pas une desserte en transports publics, sous réserve qu'ils soient prévus par planification directrice évolutive de la campagne d'agglomération.

OBJECTIF U13 Maintenir des équipements publics de vocation communale dans toutes les communes

- PRINCIPES U13**
1. Pérenniser les équipements publics à vocation communale existants.
 2. Implanter prioritairement les nouveaux équipements publics à vocation locale dans les périmètres de centre pour les communes qui en ont un ou au centre des localités pour les autres, à l'exception de certains équipements sportifs, tels les terrains de football.

OBJECTIF U14 Garantir une bonne intégration urbaine et paysagère des équipements publics

- PRINCIPES U14**
1. Créer des espaces publics de qualité aux abords des équipements qui participent à la revitalisation des centres des localités et sont mis en réseau avec les espaces publics communaux et régionaux.
 2. Mettre en relation les équipements avec les réseaux de mobilités douces et les arrêts de transports publics existants ou programmés.
 3. Rechercher des synergies avec les autres équipements, services et commerces à proximité (intégration architecturale, gestion du stationnement, énergie...).
 4. Réduire les besoins énergétiques des bâtiments implantés dans les secteurs stratégiques.

MANDATS
U12-14

- A. Les Communes, en collaboration avec les porteurs de projet d'équipement public, évaluent l'opportunité d'organiser des procédures compétitives pour favoriser la qualité des projets.
- B. Les Communes identifient, dans le cadre de la révision de leur planification, l'opportunité et les conditions de réalisation de structures d'accueil pour personnes âgées, de structures parascolaires et de crèches (ou autres institutions d'intérêt public).

Renforcer le cœur de pôle et assurer un développement territorial cohérent de l'agglomération

- Cœur de Pôle
- Commune satellite d'agglomération
- Village satellite d'agglomération / village d'agglomération

Assurer un développement stratégiquement localisé et coordonné du territoire régional permettant de répondre à l'objectif d'accueil de la population

- +200** Population supplémentaire à accueillir à l'horizon 2030 (base: 2015)
- Zone à bâtir existante à réhabiliter et densifier
- Secteur stratégique mixte (logements, activités, équipements) à valoriser / à aménager
- Localisation indicative de l'urbanisation prioritaire possible pour l'habitat (à moyen-long terme)

Créer un réseau structurant d'espaces publics de qualité à l'échelle de l'agglomération

- Espaces publics dans les centre-villes et les centres villageois à améliorer-aménager
- Traversées de localités à améliorer-aménager

Concrétiser la campagne d'agglomération

- Campagne d'agglomération à planifier
- Continuité verte à préserver

Consolider le rayonnement économique régional et cantonal en orientant de manière coordonnée et proactive l'implantation des entreprises au sein de l'agglomération

- Territoire de confluence
- Secteur stratégique dédié aux activités économiques à valoriser / à aménager
- Zone d'activités d'intérêt local à conforter: vocation indust. et artisan. / vocation indust., artisan., comm. et tertiaire

Données de base à titre indicatif

- Forêt
- Espace agricole ouvert
- Cours d'eau
- Réseau ferré et gares existantes / projetées
- Autoroute et jonction
- Route principale projetée (demi-)jonction (tracé indicatif)

Tableaux des principes d'implantation (commerces et équipements publics)

Assurer une localisation coordonnée à l'échelle régionale des installations commerciales

type de commerce	surf. comm. sup. à 1'000 m ²	surf. comm. de 500 à 1'000 m ²	surf. comm. inf. à 500 m ²
alimentaire		Périmètre de centre	
mixte, magasin spécialisé		Périmètre de centre	Zone centre et mixte
biens pondéreux et volumineux	Gare Sud		
exposition-vente	Gare Sud		

Coordonner à l'échelle de l'agglomération l'implantation des équipements publics

type d'équipement public	vocation cantonale	vocation régionale	vocation communale
équipement public bâti		Périmètre de centre	
équipement public non-bâti			



PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL
STRATÉGIE URBANISATION

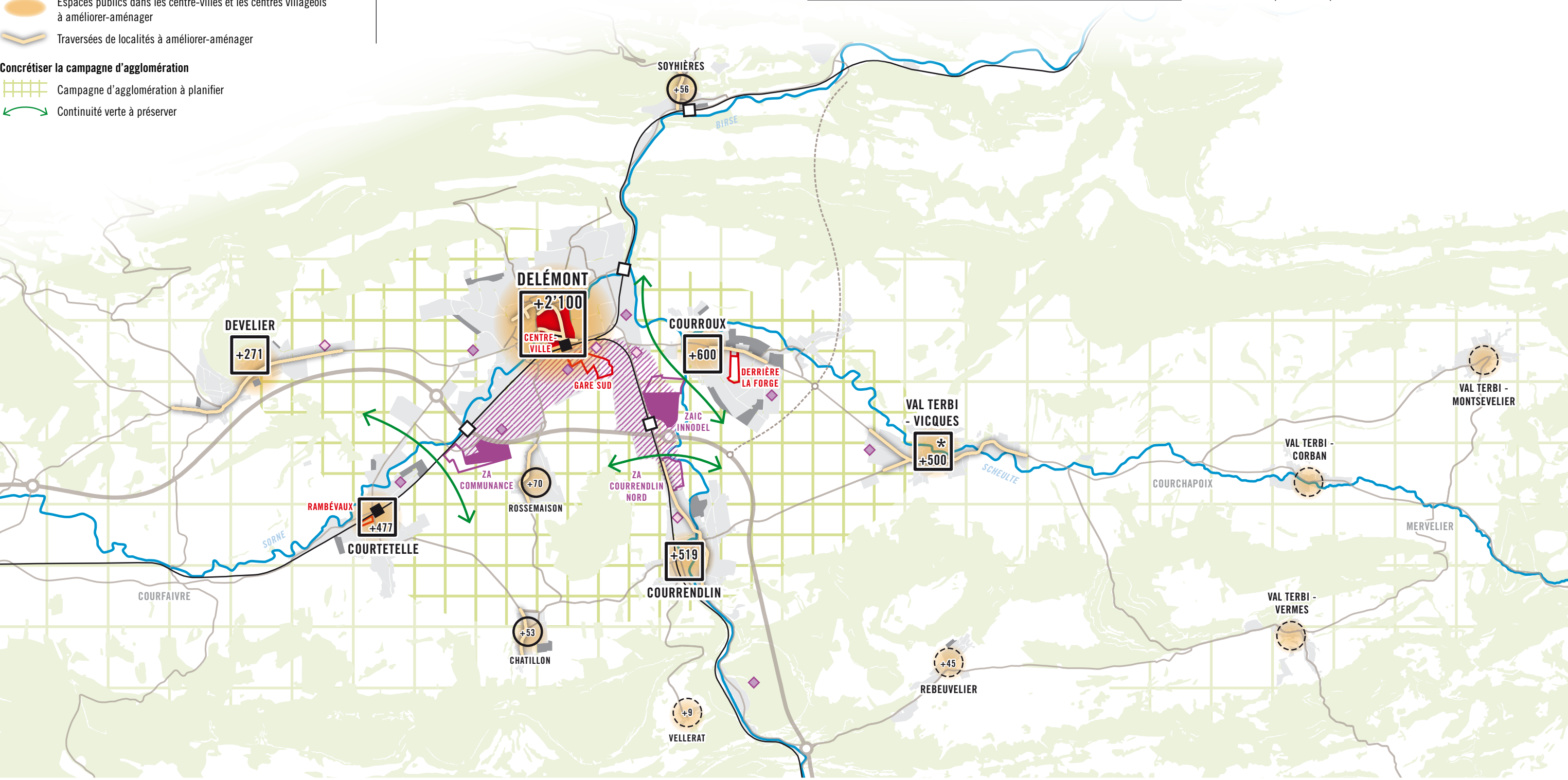
ÉCHELLE 1/50'000
26 SEPTEMBRE 2017



0 1 Km



* Pour la commune de Val Terbi, l'accroissement démographique attribué à Vicques est à répartir entre les 4 localités de la commune.



3.2 MOBILITÉ

La mobilité constitue un enjeu capital dans le développement régional, elle permet aux polarités de l'agglomération de fonctionner en réseau et d'offrir les conditions favorables au développement des secteurs stratégiques, notamment le territoire de confluence. Aussi, la mobilité détermine fortement la qualité et le cadre de vie des habitants (charges sur l'environnement, sécurité, qualité paysagère, lien social, diversité du choix modal). La durabilité du développement visée par le projet régional passe par un système de transport multimodal, permettant de combiner les avantages comparatifs de chaque mode de transport et d'utiliser le sol le plus judicieusement possible. Il suit les grandes lignes directrices suivantes :

« Une agglomération basée sur un lien fort entre urbanisation et transports »

- Développement urbain orienté vers l'intérieur et concentré dans les zones bien desservies par les transports publics et les réseaux de mobilité douce, de manière à contenir le recours aux transports individuels motorisés. Plus globalement, planification de l'implantation de nouvelles activités – commerces, entreprises, quartiers d'habitation – en fonction de l'offre en transport disponible.
- Desserte des zones à bâtir par les transports publics, avec un effort particulier pour les grands générateurs de trafic (commerces, équipements, services).
- Examen des projets d'aménagement et de construction, publics et privés, sous l'angle des besoins en stationnement (automobile, vélo), celui-ci étant déterminant en termes de déplacements générés.

« Une agglomération connectée et multimodale »

- Desserte multimodale de qualité, permettant à l'agglomération de renforcer sa cohésion interne, son ancrage dans la région et sa connexion avec l'extérieur.
- Renforcement du recours aux transports publics et aux modes de transport doux (marche, vélo).
- Amélioration de la complémentarité entre moyens de transport.
- Diminution de la dépendance à l'automobile pour les déplacements, en particulier les trajets quotidiens (domicile-travail).
- Combinaison de mesures agissant sur l'offre (infrastructures, horaires) et la demande (promotion, incitation).

3.2.1 Transports publics

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Le réseau de transports publics de l'agglomération de Delémont est structuré autour de la gare de Delémont, qui connecte la région au réseau ferroviaire national avec des liaisons vers Bâle, Moutier et Bienne notamment. L'agglomération comprend en outre la gare régionale de Courtételle, desservie deux fois par heure par les lignes S3 Olten-Delémont-Porrentruy et S3 Delémont-Glovelier. La création d'une halte ferroviaire à La Communance est prévue dans le cadre du PA2 en priorité A. La réouverture de la gare CFF de Soyhières figure en priorité A dans le PA3, soit une mise en œuvre planifiée entre 2019 et 2022 et se réalisera si l'opportunité se présente lors de changements d'horaires CFF. A plus long terme, la création d'une nouvelle halte ferroviaire pour desservir innodel sera également étudiée. En fonction de l'éventuelle reconversion et du développement du secteur Von Roll à Delémont, une halte pourra être envisagée à long terme. La réalisation de ces haltes n'est toutefois à ce jour pas assurée. Les incertitudes sont notamment dues à la compatibilité avec le fonctionnement des correspondances en gare de Delémont.

La ville de Delémont est desservie par deux lignes de bus urbaines fixes (TUD) et un service de bus sur appel (PubliCar). De plus, huit lignes de bus régionales relient Delémont aux communes alentours.

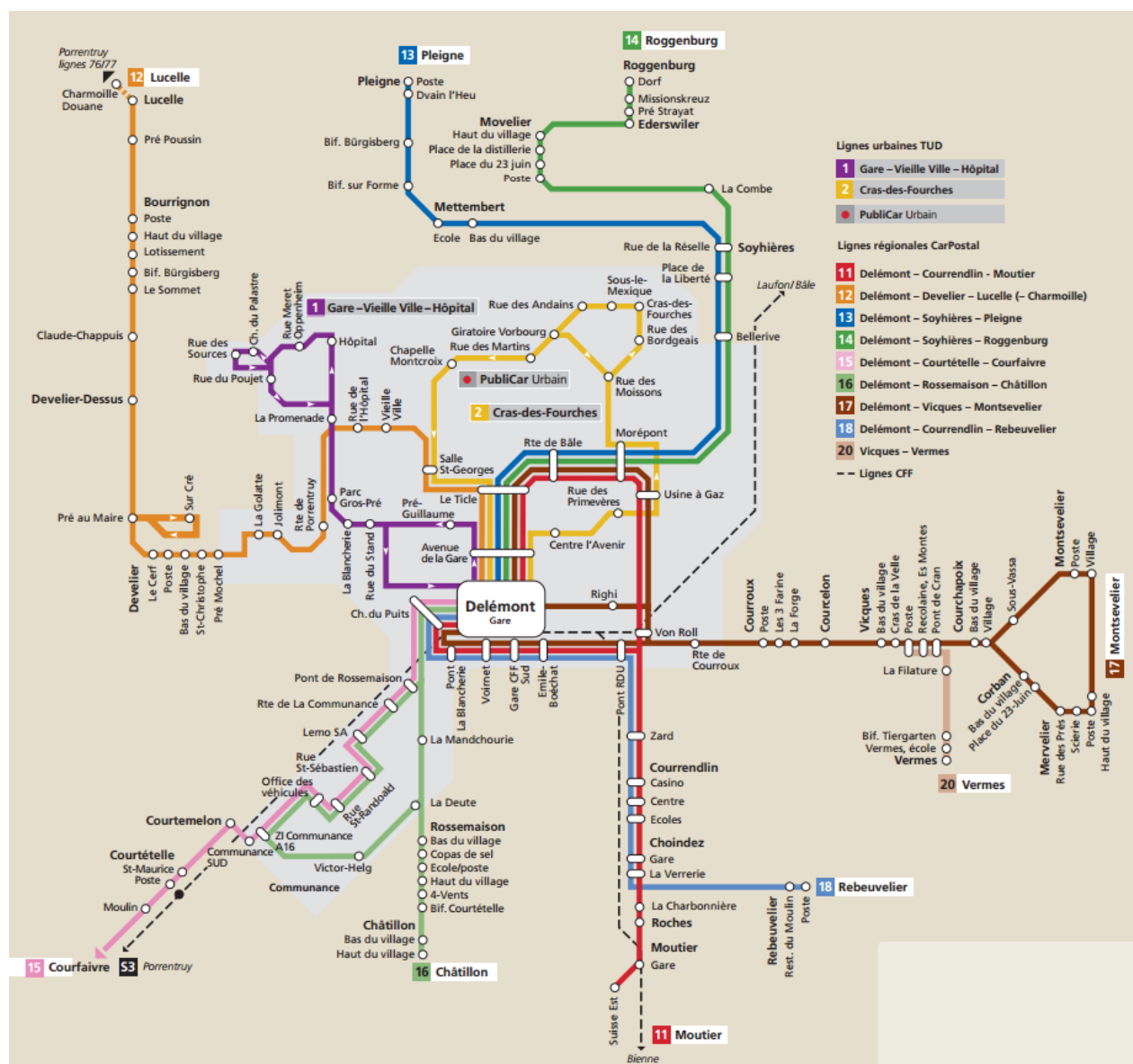


Figure 11 : Réseau de transports publics de l'agglomération de Delémont en 2017 (source : www.postauto.ch, janvier 2017)

Les Communes et le Canton ont engagé depuis 2004 des moyens peu communs pour une agglomération de cette taille afin d'assurer une bonne desserte en transports publics. Les chiffres de fréquentation de ces dernières années sont en croissance et démontrent que ces améliorations répondent à un besoin (voir tableau ci-dessous). Sur le réseau de bus de l'agglomération de Delémont, la fréquentation a augmenté de 42 % entre 2004 et 2013.

Voyageurs-km [mio]	2009	2010	2011	2012	2013	Évolution 2009- 2013 ¹
Lignes de bus (agglomération) ²	7.40	7.61	7.84	8.60	8.14	+10 %
Ligne ferroviaire Bienne- Delémont ³	9.97	14.59	15.81	17.88	18.13	+82 %
Ligne ferroviaire Delémont-Delle	29.05	30.73	31.58	31.01	32.20	+11 %

Tableau 2: Evolution 2009-2013 de la fréquentation de quelques lignes de transports publics

L'agglomération bénéficie aujourd'hui d'une position stratégique puisqu'elle se trouve sur un nœud du réseau ferroviaire suisse. Le Canton du Jura vise, à l'horizon 2030 et pour les transports publics, une part modale d'environ 25 (aujourd'hui 21 %).

La couverture spatiale du réseau peut être qualifiée de globalement bonne compte tenu du bassin de population relativement modeste et du caractère rural d'une partie du territoire : 85.2 % de la population et 92.8 % des emplois sont desservis par un arrêt de transports publics à moins de 400 m. Seule la commune de Vellerat n'est actuellement pas desservie par les transports publics.

La bonne qualité générale de la desserte a été relevée dans plusieurs études⁴, notamment grâce à une fréquence élevée (cadence au quart d'heure aux heures de pointe, semi-horaire ou horaire). L'horaire 2016 a amené d'importants changements, en particulier concernant la structure du nœud de correspondance de Delémont, la densité d'offre sur les différents axes, ainsi que sur de nouvelles liaisons offertes (desserte de la Communance et de Courtételle – ligne 15). L'horaire 2017 a entraîné l'extension de l'offre en soirée et le week-end sur plusieurs lignes.

Dans le cadre du PA3, et suite aux grands changements d'horaires en 2016, l'étude sur le réseau de transports publics de l'agglomération pour l'horaire 2019 a été reprise et actualisée par un bureau spécialisé, avec l'appui de la Section cantonale mobilité et transports, de l'Agglomération et de la Commune de Delémont.

Conformément à la Conception directrice des transports publics du Canton du Jura (2016), deux axes forts d'agglomération ont été définis et sont complétés par des dessertes complémentaires de portée régionale. Deux axes forts urbains permettent une desserte complémentaire plus fine à l'échelle de la ville de Delémont. 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. Le concept vise une lisibilité optimale du réseau et des horaires afin d'assurer l'attractivité du système. Bien entendu, l'offre ferroviaire est également à prendre en compte (gares actuelles de Delémont et Courtételle).

¹ Source: RCJU, Portrait des transports publics jurassiens et de leurs utilisateurs – Bilan dix ans après l'introduction de Rail 2000, 2014

² Sans lignes Noctambus et transports urbains

³ Hors trafic grandes lignes

⁴ SD Ingénierie, Bilan du réseau de transports publics de l'agglomération de Delémont, octobre 2011

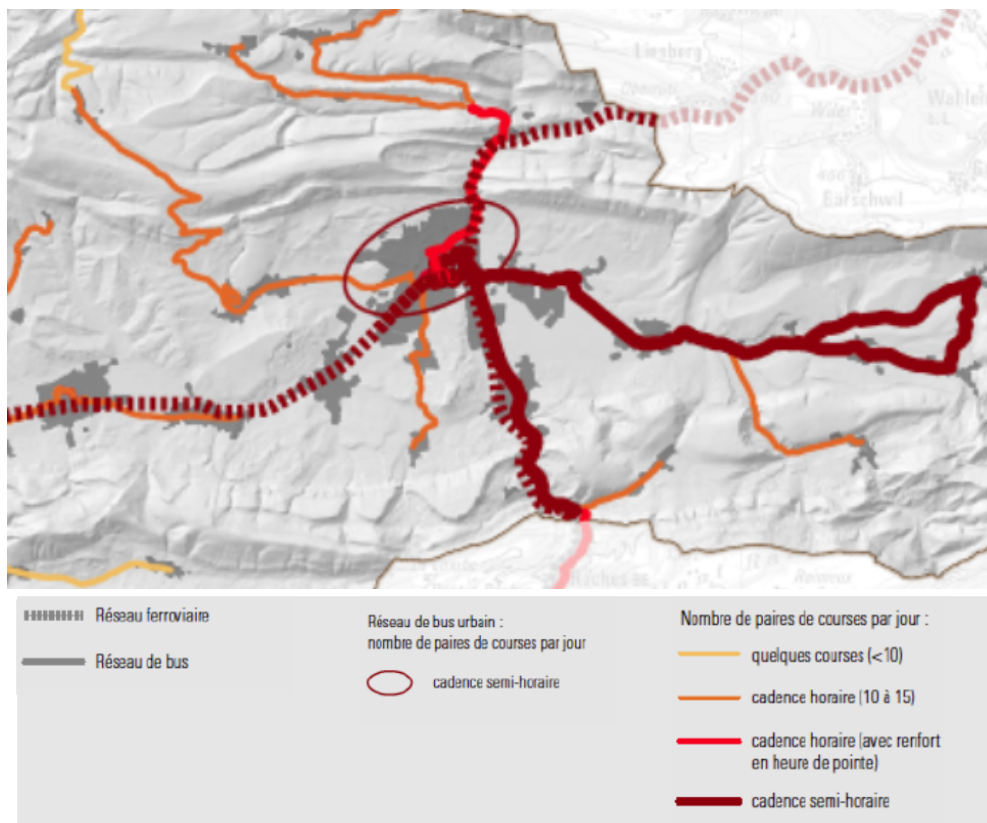


Figure 12 : Niveau de desserte en 2014 (source : conception directrice des TP, RCJU, juin 2016)

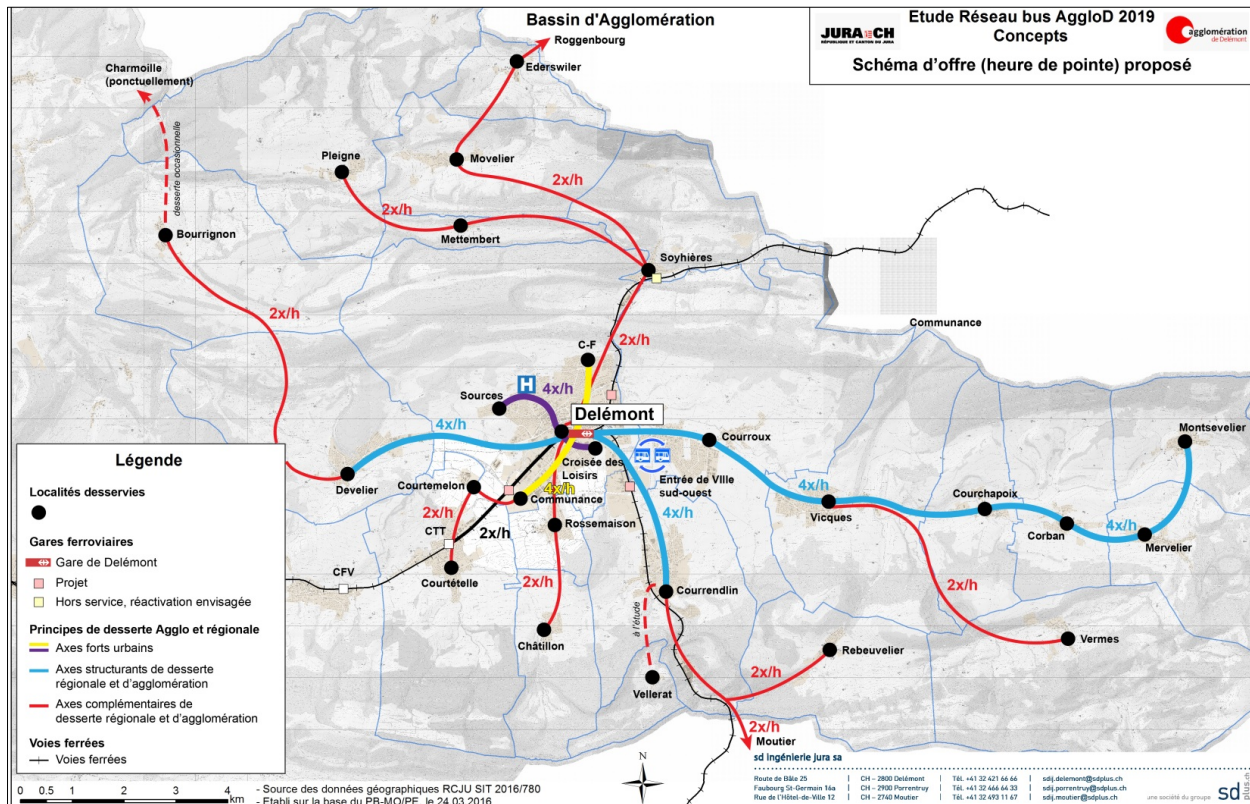


Figure 13 : Réseau TP 2019 (source SD ingénierie, 2016)



Figure 14 : Halte ferroviaire de Courtételle



Figure 15 : Arrêt de bus « Ecoles », Courrendlin

Dans l'ensemble, l'équipement des gares et des principaux arrêts de bus (abris et espaces d'attente, bancs, poubelles, informations et horaires) est généralement d'assez bonne qualité, bien que de conception hétérogène, ce qui nécessite une mise en cohérence (effet de reconnaissance et visibilité non optimaux aujourd'hui).

OBJECTIF M1 **Améliorer la qualité de desserte pour renforcer l'usage des transports publics**

L'étroite corrélation entre urbanisation et transports publics demande à la fois de prioriser le développement urbain dans les secteurs d'ores et déjà bien desservis, mais également d'améliorer l'offre existante en transports publics et de la compléter en lien avec les futurs secteurs stratégiques.

- PRINCIPES M1**
1. Renforcer le lien entre transports publics et organisation du territoire de l'agglomération.
 2. Soutenir le maintien d'un nœud ferroviaire fort à Delémont, bien connecté au réseau ferroviaire national.
 3. Développer une desserte transports publics régionale de qualité, connectant bien l'agglomération et articulée avec la gare de Delémont, au besoin en réaménageant des espaces routiers.
 4. Augmenter l'attrait des transports publics régionaux pour tous les motifs de déplacements et tous les types d'usagers (offre, politique tarifaire, qualité des équipements, visibilité de l'offre).
 5. Renforcer l'intermodalité en favorisant le transfert modal avec du stationnement vélo et des accès mobilité douce de qualité aux arrêts de transports publics principalement (voir chapitre 3.2.5).
 6. Aménager et équiper de manière progressive les gares et arrêts de bus en tenant compte des besoins liés à la nouvelle loi sur les handicapés.

- MANDATS M1**
- A. Le Canton, en collaboration avec l'Agglomération et les Communes, met en œuvre les stratégies sectorielles portant sur la couverture spatiale et le développement de la desserte : se reporter aux PA1, PA2 et PA3, aux propositions d'évolution du réseau (mandat bureau SD) et à la conception directrice des transports publics du Canton du Jura.
 - B. Le Canton, en collaboration avec l'Agglomération, étudie les opportunités des nouveaux horaires pour la mise en service d'une ligne sans transbordement entre le Val Terbi et la zone d'activités de la Communance et la mise en place d'une desserte pour Vellerat.
 - C. Le Canton, l'Agglomération et les Communes, en collaboration avec les CFF, créent de nouvelles haltes ferroviaires ou rouvrent les haltes existantes dans des lieux stratégiques de l'agglomération : à la Communance, à Innodél, à Von Roll et à Soyhières (infrastructure existante dans ce dernier cas).

3.2.2 Transports individuels motorisés

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Le réseau routier principal de l'agglomération, composé notamment de la RDU et de l'autoroute A16, facilite le transit est-ouest et libère le centre de Delémont du trafic. La modération du trafic au centre sera renforcée dans les prochaines années au travers de plusieurs projets.

Les axes routiers confluant vers Delémont sont aujourd'hui soumis à un trafic important (cf. figure suivante) et à des problèmes de capacité et d'écoulement aux heures de pointe (notamment sur les entrées sud-est et sud-ouest de Delémont). Les traversées des localités situées sur ces axes (Courrendlin, Courroux, Vicques, Courtételle et Develier) ont un caractère routier peu favorable aux modes doux, mais feront l'objet de mesures de réaménagement prévues dans les PA1 et PA2 (traversées de Vicques, Courroux, Develier, Châtillon, Rossemaison, Courrendlin).

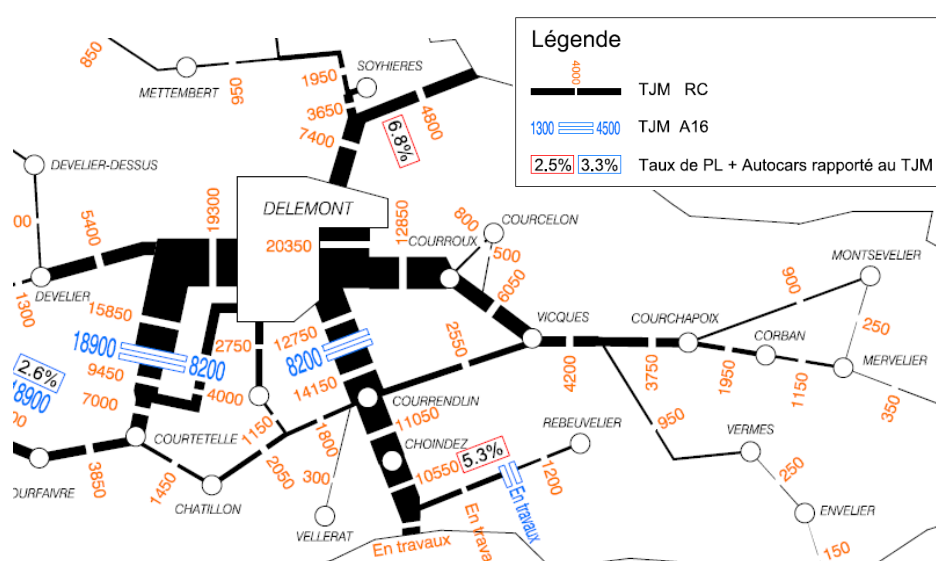


Figure 16 : Trafic journalier moyen sur le réseau routier de l'agglomération en 2015 (source : RCJU)



Figure 17 : Trafic au passage à niveau sur la rue du Préfet-Comte, Courtételle



Figure 18 : Route cantonale en traversée de Vicques

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

Bien que la population ait souvent l'impression que l'offre en places de stationnement est insuffisante au cœur des localités, les minimas légaux sont respectés. Si certaines communes ont introduit du stationnement en zone bleue, Delémont est la seule à avoir mis en place une politique exhaustive de gestion du stationnement sur domaine public. Dans la majorité des communes, la gestion du stationnement se fait de manière ponctuelle, en lien avec les grands projets (secteurs d'habitat collectif par ex.). Certains règlements communaux ou plans spéciaux définissent des critères pour évaluer les besoins et contraindre les promoteurs à respecter des principes d'aménagement, mais il n'y a pas de pratique uniforme à l'échelle de l'agglomération.

En matière d'autopartage, on compte trois emplacements Mobility (au total quatre véhicules) et un emplacement TELLIS (au total deux véhicules) en ville de Delémont.

Il s'agit de définir une stratégie d'organisation du réseau routier, des recommandations pour la modération de trafic dans les traversées de localité et des principes pour la gestion du stationnement.

OBJECTIF M2**Assurer une bonne accessibilité routière du territoire régional**

Condition sine qua non du développement des secteurs stratégiques de l'agglomération, l'accessibilité routière constitue un levier important de l'attractivité régionale, tant économique que résidentielle.

PRINCIPES M 2

1. Poursuivre le soutien à la réalisation de la route nationale en direction de Bâle (voir chapitre 3.2.3).
2. Renforcer le rôle de l'autoroute A16 et de la RDU comme axes de transit et accès aux principaux pôles d'activités.
3. Améliorer l'accessibilité de la zone d'activités de la Communance et du secteur Gare Sud dans le territoire de confluence (accès sud-ouest et sud-est).

MANDAT M2

A. Les Communes et le Service cantonal des infrastructures structurent le réseau routier selon la typologie de la VSS reprise ci-après :

	Principal	Collecteur	Desserte
Fonction (rappel de la norme)	Débit et sécurité élevés à vitesses moyennes	Collecter le trafic de desserte des zones habitées	Desserte parcellaire
Régime de vitesse recommandé - En localité - Hors localité	Max. 50 km/h Max. 80 km/h	30 – 50 km/h	30 km/h
Principe pour les modes doux Descriptif complet au chapitre	Dissociation	Cohabitation	Appropriation

OBJECTIF M3 Maîtriser l'utilisation des transports individuels motorisés

Plusieurs leviers sont à disposition pour mettre en œuvre une politique de mobilité durable : la gestion du stationnement est un outil essentiel permettant notamment de dissuader la circulation automobile dans le centre-ville. A Delémont, les automobilistes doivent être incités à parquer leur véhicule dans les poches de stationnement disposées autour de la boucle de circulation urbaine du centre-ville et de la Vieille Ville et connectées au réseau collecteur. La réflexion globale, menée en coordination avec le concept multimodal des déplacements de Delémont, doit déboucher sur une stratégie incitative par la tarification, la suppression de certaines places, la définition de modalités d'utilisation des places et le renforcement du contrôle.

Différentes mesures de modération permettent de renforcer la sécurité et la tranquillité dans les quartiers.

Enfin, il s'agit d'encourager la mutualisation des véhicules et des déplacements : les aires de covoiturage sont un exemple de mise en œuvre relativement simple visant une utilisation plus rationnelle des véhicules.

- PRINCIPES M3**
1. Tout en maintenant l'accessibilité des centres et des quartiers périphériques aux voitures, limiter l'impact du trafic motorisé par des mesures de modération visant à renforcer la sécurité et l'attractivité de ces espaces.
 2. Gérer le stationnement de manière cohérente à l'échelle de l'agglomération.
 3. Encourager l'utilisation rationnelle des véhicules (autopartage, covoiturage).

- MANDATS M3**
- A. Le Canton et les Communes concernées gèrent le stationnement pour les grands générateurs de trafic et les manifestations d'envergure en cherchant à développer des offres de transport alternatives, par la mise en place de plans de mobilité.
 - B. Les Communes, avec le soutien du Canton et de l'Agglomération, promeuvent une planification cohérente du stationnement dans les projets immobiliers, notamment en encourageant la réalisation de plans de mobilité¹.
 - C. Delémont continue la mise en œuvre de sa politique de stationnement permettant de canaliser les flux de circulation motorisés hors du centre-ville et de la Vieille Ville.

¹ Le programme MIPA « Gestion de la mobilité dans les processus de planification de nouveaux sites » de SuisseEnergie pour les communes peut servir de référence commune pour la planification de la mobilité dans les nouveaux projets immobiliers.

**IDEES ET
MESURES
POSSIBLES**

Une étude spécifique sur la gestion du stationnement est établie à l'échelle de l'agglomération, selon des modalités à définir le cas échéant. Dans ce cadre, les Communes établissent un bilan complet de la situation actuelle et des développements probables en matière d'offre et de demande de stationnement à l'échelle de l'agglomération. Puis, l'Agglomération développe des objectifs stratégiques pour la gestion du stationnement et établit des règles-cadres générales de gestion du stationnement cohérentes applicables aux différents contextes urbains (centres de localités, quartiers résidentiels, villages, etc.), et précisées au niveau communal¹.

L'Agglomération et/ou les Communes identifient les emplacements pour les parkings d'échange (P+R – voir chapitre mobilité combinée) et étudie l'opportunité d'aménager des aires de covoiturages.

¹ La boîte à outils « Parkierung in der Gemeinde » de SuisseEnergie pour les communes constitue une référence (pour l'instant uniquement disponible en allemand).

OBJECTIF M4**Revaloriser les traversées de localité de manière à favoriser la cohabitation des différents usagers de l'espace public**

L'agglomération poursuit ses efforts dans les réaménagements de traversées de localité. Les principes d'aménagement applicables correspondent à la nécessité de sécuriser ces axes traversants et de recréer une convivialité dans le centre des localités concernées. La bonne cohabitation entre les différents usagers est essentielle. Il s'agit de prendre en compte les déplacements doux, en transports publics, en véhicules motorisés privés ainsi que le trafic agricole.

PRINCIPES M4

1. Réduire (progressivement) la vitesse.
2. Casser les tronçons longilignes.
3. Réduire l'effet de coupure engendré par la chaussée dans le tissu bâti.
4. Orienter les choix d'aménagements « villageois » plutôt que « routiers » (éclairage, revêtement, mobilier urbain, etc.).



Figure 19 : Zone 30 km/h dès l'entrée du village à Rebeuvelier



Figure 20 : Placette dans la zone de rencontre de la rue du Cornat, Courrendlin

MANDAT M4

- A. Le Service cantonal des infrastructures et les Communes concernées engagent des projets de réaménagement des traversées de localités, avec l'appui politique et administratif de l'Agglomération pour ce qui concerne les mesures du projet d'agglomération.

3.2.3 Route H 18

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Le tronçon de la H18, reliant Bâle et Delémont (38 km), fait partie des 400 kilomètres de routes que le Conseil fédéral souhaite ajouter au réseau des routes nationales existant. Ce tronçon est le seul maillon manquant entre la région rhénane et la Suisse romande. Il vise donc à améliorer l'accessibilité, le cadre de vie et la compétitivité de l'agglomération et, plus largement, du canton. La fiche M.04 du plan directeur cantonal en révision inscrit le transfert de ce tronçon du réseau des routes principales vers le réseau des routes nationales dans ses objectifs de planification.

Le refus par le peuple suisse en novembre 2013 du Nouvel Arrêté sur les Routes nationales (NAR), qui devait assurer le financement des aménagements sur ces 400 kilomètres, a entraîné la suspension du projet de réaménagement de la liaison Delémont - Bâle jusqu'à ce qu'un nouveau mode de financement soit trouvé pour ce tronçon. La votation populaire sur le FORTA (Fonds national pour les routes et le trafic d'agglomération) du 12 février 2017 a justement permis la constitution d'un nouveau fonds pour le financement d'une infrastructure de ce type. Comme l'indique la fiche du Plan directeur cantonal M.04, grâce à la constitution du FORTA, le transfert de la H18 vers le réseau des routes nationales devrait se faire en 2020.

OBJECTIF M5

Délester Delémont et Courroux d'une partie du trafic de transit et améliorer la connexion de l'agglomération avec la métropole bâloise

Dans le cadre du projet de réaménagement de la H18, l'agglomération demande à être considérée comme un partenaire pour les études et les réflexions menées s'agissant de la H18 et de son tracé. En tant que partenaire, elle s'assurera de l'application des principes suivants :

PRINCIPES M5

1. Travailler en partenariat avec le Canton, lui-même interlocuteur de la Confédération, afin d'établir une collaboration étroite dans le cadre des études et de la réalisation de la H18.
2. Prendre en compte les orientations définies dans le PDR concernant le développement de l'urbanisation de l'agglomération, lors de l'élaboration du tracé de la H18 : notamment restriction du développement autour de la (demi -) jonction prévue à l'intersection de la route cantonale Courroux-Vicques.
3. Prendre en considération l'environnement naturel et paysager :
 - limitation des emprises sur les terres agricoles ;
 - limitation des nuisances et des impacts environnementaux ;
 - limitation des impacts paysagers, en lien avec les grands espaces ouverts, identité particulière de l'agglomération que celle-ci souhaite préserver.

MANDAT M5

- A. L'Agglomération s'assure que le projet retenu soit conforme à l'image du développement territorial souhaitée définie par le PDR.
- B. L'Agglomération s'assure d'être associée à toutes les phases d'études du projet.

3.2.4 Mobilité douce

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Le réseau de mobilité douce bénéficie d'itinéraires intercommunaux en site propre de très bonne qualité, participant à la valorisation et à la structuration du paysage, certains ayant été réalisés dans le cadre du PA1. Pour les cyclistes, l'accès à Delémont sera amélioré avec la réalisation des mesures des PA, notamment depuis Courroux (mesure 2.14c). Le réseau de chemins de randonnée pédestre actuel relie également bien les différentes localités. Au niveau local, un manque de continuité du réseau de mobilité douce a été identifié dans certaines communes et plusieurs compléments du réseau sont prévus, notamment à Courrendlin (passerelles sur la Birse, mesures 1.25 et 2.206).



Figure 21 : Liaison cyclable Châtillon-Courrendlin (mesure 1.27 du PA1)



Figure 22 : Panneau « La Suisse à vélo » sur la route de Delémont, Develier

Le **balisage** destiné aux modes doux se limite en général aux itinéraires de loisirs (SuisseMobile, 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 pour la mobilité douce. Toutefois, les panneaux routiers donnent déjà des indications et il est important de ne pas trop développer le balisage et surcharger l'information.

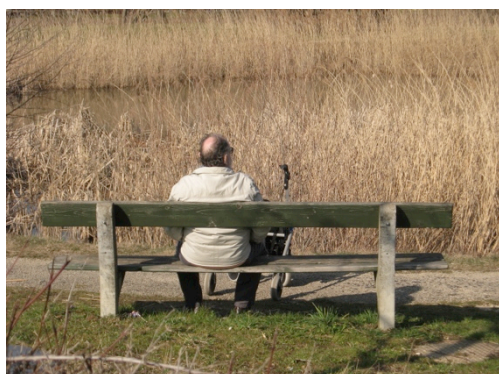


Figure 23 : Importance du mobilier urbain, en particulier pour les personnes à mobilité réduite, Delémont



Figure 24 : Installation de stationnement vélo, école secondaire de Courrendlin

Dans l'ensemble, les installations de stationnement vélo sont peu nombreuses et se concentrent à quelques points d'intérêt (écoles, arrêts de transports publics). 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 (2014) vélostation surveillée à la gare de Delémont propose un standard de

stationnement élevé, en lien avec des services variés proposés à la clientèle et susceptibles de se développer encore avec le temps. En termes de promotion de la mobilité combinée, elle constitue une plus-value importante.

Le réseau de mobilité douce doit garantir des itinéraires sûrs, directs et continus aux cyclistes et aux piétons. Il s'agit pour cela de définir des principes d'aménagement spécifiques aux contextes routiers et urbanistiques rencontrés.

La diversité des usagers, qu'ils soient piétons ou cyclistes, implique des besoins différents et requiert une attention particulière dans les aménagements de détail :

- les cyclistes comprennent notamment les lièvres (usagers habitués au vélo) qui veulent se déplacer rapidement et sans détour, alors que les tortues (usagers moins sûrs en selle) se sentent moins à l'aise dans le trafic et privilégient les itinéraires plus sûrs ;
- les piétons comprennent un éventail large d'usagers aux besoins spécifiques : personnes âgées, enfants, flâneurs, personnes à mobilité réduite, etc.

OBJECTIF M6**Favoriser le développement d'un réseau attractif, sûr et complet de cheminements piétons et cyclistes**

Un réseau dense et bien aménagé de cheminements piétons et cyclistes est un facteur important de la qualité de vie, c'est également une condition importante pour une intégration réussie des secteurs de développement avec le tissu bâti existant.

PRINCIPES M6

1. Reconnaître le rôle de la marche et du vélo à l'échelle de l'agglomération, tant pour les déplacements au quotidien (liaison entre les centres de localité, les quartiers résidentiels, les sites d'activités et les équipements) que pour les déplacements de loisirs (itinéraires de promenades et de randonnées invitant à la découverte).
2. Mettre en place un réseau régional d'itinéraires cyclables et piétonniers de qualité, continu, direct et sécurisé, reliant les centres de localité, les quartiers résidentiels, les sites d'activités et les équipements entre eux, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale (maillage fin).
3. Travailler sur les liaisons de mobilité douce en dehors du périmètre de l'agglomération également, à développer en partenariat avec les autres régions/cantons.
4. Aménager les espaces publics ou à vocation collective (par ex. commerces, sites d'activités, lotissements) en faveur des cyclistes et des piétons (stationnement pour les vélos, espaces de rencontre, bancs, signalétique, verdure).
5. Faciliter le recours à la mobilité douce par des offres de services à la population.

MANDATS M6

Réseau de mobilité douce :

- A. Sur les routes cantonales, le Service des infrastructures sépare les usagers les plus faibles au sein des routes à fort trafic et les protège dans les traversées et bifurcations. Les Communes procèdent de manière identique sur leurs routes à fort trafic.
- B. Le Service des infrastructures et les Communes utilisent en priorité les infrastructures existantes pour le développement du réseau et impliquent les milieux concernés (principalement les agriculteurs) dès le début des démarches.
- C. Le Service cantonal des infrastructures et les Communes font cohabiter les différents usagers dans les traversées de localité par des chaussées partagées ayant un effet modérateur sur les automobilistes tout en assurant de bonnes conditions de confort pour les modes doux.
- D. Les Communes améliorent la valeur d'usage des chemins de campagne et de forêt, et du réseau de cyclotourisme et/ou de randonnée pédestre, par des aménagements simples et pérennes.

MANDATS M6

Stationnement vélo :

- A. Les Communes veillent à ce que les propriétaires équipent les générateurs de trafic d'installations de stationnement pour vélos de bonne qualité (écoles et établissements de formation, pôles d'activité, quartiers d'habitat denses, arrêts des transports publics, attractions touristiques, centres commerciaux, équipements culturels, hôpitaux, centres sportifs, interfaces de transport).
- B. Dans le cadre des permis de construire, les Communes veilleront à ce que les besoins en termes de stationnement vélo soient satisfaits.

- C. Les Communes et les responsables de projet prendront en compte les exigences de base pour l'aménagement des places de stationnement pour vélos :
- emplacement visible ou bien indiqué depuis les accès cyclables ;
 - accès sûr, direct et confortable (aide au changement de direction en milieu de chaussée, pas de bordures à franchir, pas de conflits piétons-vélos) ;
 - places de stationnement proches de l'entrée du bâtiment concerné / de l'arrêt TP, avantageusement localisées par rapport aux places pour véhicules motorisés ;
 - infrastructure en bon état (fonctionnalité et aspect), hauteur du toit adéquate ;
 - bonne visibilité depuis l'espace public environnant, éclairage suffisant et de qualité, pas de niches cachées ;
 - installation bien entretenue, pas de vélos abandonnés ou en mauvais état.

MANDATS M6

Aménagement spécifiques pour les piétons :

- A. Les Communes et les porteurs de projets tiennent compte des besoins spécifiques des différents usagers (enfants, personnes âgées, personnes en fauteuil roulant / déambulateur, malvoyants, etc.) pour l'aménagement du réseau piéton. Les dispositions découlant de la LHand s'appliquent. En matière d'aménagement, la norme VSS 640 075 « Trafic des piétons, Espace de circulation sans obstacle » est la référence. Des recommandations détaillées sont par ailleurs données dans le guide « Un espace public pour tous : guide pour une planification cohérente » (Equiterre, 2007).
- B. Les Communes sécurisent et modèrent le trafic sur les routes d'accès aux écoles (la nécessité de la mise en place de zones de rencontre devrait être étudiée) et découragent la dépose-minute en voiture dans le périmètre proche des écoles.

IDEES ET MESURES POSSIBLES

Les Communes favorisent un minimum de signalétique routière dans les rues à faible trafic (rues résidentielles) afin d'encourager une appropriation par les modes doux et un effet modérateur.

Les chemins de randonnée et de cyclotourisme pourraient être mise en réseau grâce à de la signalétique d'information et des interventions artistiques ou thématiques. Les bancs sont également à positionner afin de mettre en valeur les points de vue et places de repos.

Des services à la population pourraient être proposés, tels qu'un service de livraison à domicile, un pédibus, des vélos en libre-service, le développement du cours de mobilité pour les personnes âgées.

3.2.5 Mobilité combinée

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Les gares de Delémont et de Courtételle sont équipées d'un P+R 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 pourrait faire l'objet d'améliorations. Les accès aux gares et arrêts de bus pour les usagers des modes doux sont généralement bons.



Figure 25 : Vélostation de Delémont (mesure du projet d'agglomération, source : Pierre Montavon)



Figure 26 : Exemple d'arrêt de type MIDI avec stationnement vélo couvert, place de la Liberté, Soyhières



Figure 27 : Exemple d'arrêt de type MAXI, gare de Courtételle

OBJECTIF M7 Promouvoir l'utilisation des transports publics en favorisant le report modal

PRINCIPE M7 1. Développer l'intermodalité par la mise en place de « pôles d'échange » (gare, P+R, arrêt de bus) bien équipés et offrant une connexion de qualité.

MANDATS M7 Aménagement des arrêts de bus :

A. L'Agglomération, en accord avec le Canton (Section mobilité et transports), prévoit un niveau d'équipement des arrêts de bus selon le type d'arrêt concerné : arrêts de bus secondaires (très peu de montées) : équipement minimal ; arrêts de bus principaux et gares ferroviaires : équipement maximal.

B. L'Agglomération établit un concept global à l'échelle de l'agglomération visant notamment à harmoniser les arrêts et à les rendre conformes aux normes fixées la nouvelle LHand (délai jusqu'en 2023). Voir mesure 53 du PA1 « Réaménagement et équipement des arrêts de bus » (projet en cours).

C. Les Communes, sur la base de l'étude de l'Agglomération, aménagent les arrêts de transports publics et leurs accès en respectant les besoins des personnes handicapées. Des bases légales fédérales (LHand, OTHand et OETHand) exigent que les arrêts de bus et gares soient « reconnaissables, accessibles et utilisables en toute sécurité par les personnes handicapées ». Sous certaines conditions (art. 16 OTHand), certains arrêts TP du trafic régional peuvent faire exception.

MANDATS M7 Aménagement des parkings relais :

A. L'Agglomération et les Communes proposent l'emplacement des P+R en lien avec la connexion aux transports publics (arrêt TP de type MIDI ou MAXI) de manière à délester le trafic au centre de l'agglomération.

B. Les Communes couplent les P+R à des équipements de stationnement pour vélos (vélos en libre-service et/ou installation de stationnement pour vélos fermée).

C. Les Communes et les responsables de projet prévoient des équipements minimaux d'informations à la clientèle au sein des P+R (horaires, plans, etc.).

3.2.6 Promotion de la mobilité durable et monitoring des mesures mises en place

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Différents services et actions de promotion et d'information sont proposés actuellement (ou l'ont été), néanmoins pour une large majorité uniquement en ville de Delémont. Le « Guide mobilité de l'agglomération de Delémont » (sous forme de dépliant et sur www.agglomobile.ch) regroupe les informations principales sur les différentes offres de mobilité disponibles dans l'agglomération. La liste complète des mesures mises en place à ce jour est donnée en annexe.

Conformément à la fiche U.03.1 du plan directeur cantonal, un plan de mobilité est exigé dès 20 EPT dans les ZAIC. En outre, le nouveau Règlement communal sur les constructions de Delémont (entrée en vigueur prévue en 2018) exige un plan de mobilité à partir de plus de 20 EPT également.

Ces mesures constituent une bonne base. Elles ne concernent toutefois qu'une partie de l'agglomération, ce qui limite leur effet sur les déplacements à destination de la ville-centre. 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.

A titre illustratif, la Ville de Delémont installe depuis 2016 des bornes de recharge pour véhicules électriques. L'objectif est de créer un réseau au-delà de la commune avec des bornes publiques et privées (dans les entreprises par exemple). Cette volonté est inscrite dans le PA3 comme mesure concrète à l'échelle régionale.

La mise en place des mesures (infrastructurelles ou de promotion) doit s'accompagner d'un monitoring (regroupement de données et analyse) visant à évaluer leur effet et à motiver les investissements consentis. Dans le but d'aider les communes à faire ce suivi, l'agglomération pourrait définir, regrouper et analyser les indicateurs pris en compte.

Les données sont à tirer dans la mesure du possible de sources d'information préexistantes. Si nécessaire, des données complémentaires peuvent être relevées en accord avec les communes, par des moyens spécifiques appropriés (recensements, comptages, enquêtes, etc.). Le monitoring doit être effectué régulièrement dans le but d'observer les évolutions.

OBJECTIF M8**Promouvoir une mobilité « conscientisée »**

L'existence d'offres de transport alternatives à la voiture (MD, TP, etc.) constitue une condition sine qua non à la réalisation d'une mobilité durable, mais ne suffit pas à elle seule à déclencher un changement dans les habitudes de déplacement. Il est indispensable d'informer sur les offres existantes, de donner envie et de faciliter l'utilisation (par des services spécifiquement développés).

Ainsi, dans une optique de promotion et de facilitation de la mobilité durable à l'échelle régionale, il s'agit de mettre en place des offres de services et des campagnes de communication en impliquant toutes les communes de l'agglomération afin de toucher l'ensemble du bassin de population.

PRINCIPE M8

1. Informer sur les offres de mobilité existantes, sensibiliser et inciter les groupes-cibles (population, écoles, entreprises), promouvoir par des actions de communication dans l'optique d'encourager et de faciliter le report modal.

MANDATS M8

A. Les Communes veillent à ce que les principaux générateurs de trafic (centres commerciaux, de formation, de loisirs, entreprises de plus de 20 EPT) mettent en place des plans de mobilité.

B. L'Agglomération poursuit les actions de communication pour faire connaître et promouvoir les offres de mobilité de l'agglomération auprès des différents groupes-cibles, notamment en valorisant le guide mobilité de l'agglomération de Delémont (www.agglomobile.ch).

**IDEES ET
MESURES
POSSIBLES**

Les Communes poursuivent le développement des offres de services complémentaires aux infrastructures (par ex. service de livraison des courses à domicile et à vélo, pédibus, autopartage, etc.).

OBJECTIF M9	Engager un processus d'amélioration continue du réseau de mobilité
PRINCIPE M9	1. Evaluer régulièrement les mesures d'infrastructure et de promotion mises en place dans l'agglomération pour connaître leur efficacité en définissant, regroupant et analysant les indicateurs nécessaires.
MANDAT M9	A. Les Communes et le Canton suivent les données statistiques à disposition et prennent les mesures nécessaires en fonction de l'évolution des données.
IDEES ET MESURES POSSIBLES	<p>Les statistiques à mobiliser concernant, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les parts modales (Microrecensement Mobilité et Transports réalisé tous les 5 ans par l'OFS ; - les principaux flux (Comptages routiers cantonaux, Données de voyageurs en TP relevées annuellement par les exploitants, Comptages ponctuels des piétons/cyclistes sur certains axes principaux) ; - l'offre et la demande de stationnement (nombre de places voiture/vélo, voitures et vélos parkés : comptages ponctuels de l'utilisation des places vélo dans des secteurs choisis ; - les services et l'information (données sur l'offre et la demande des services d'autopartage Mobility et TELLIS et de vélo en libre-service, données sur l'offre et la demande d'autres services/information).

TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

- / ● Autopartage existant / potentiel
- ◆ P+Rail existant
- ⦿ Autoroute et jonction
- / — Route principale existante / liaison projetée
- - - ● - - - Route principale projetée et (demi-)jonction (tracé indicatif)
- ⤵ Traversée de localité à réaménager

URBANISATION

- Secteurs stratégiques à aménager
- Zone à bâtir existante
- Forêt

TRANSPORTS PUBLICS

- — ■ Réseau ferré et gares existantes / projetées
- / ● Accessibilité piétonne des gares (500 m) existantes / projetées
- Ligne de bus existante
- Ligne de bus projetée
- - - Desserte alternative à créer
- / ● Accessibilité piétonne des arrêts de bus (300 m) existants / à créer

VÉLO ET MARCHÉ

- / ■ Stationnement vélo existant / à créer
- - - Chemin de randonnée pédestre existant
- Itinéraire modes doux existant
- Itinéraire modes doux à créer ou améliorer
- Franchissement à créer ou améliorer



PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL
STRATÉGIE MOBILITÉ

ÉCHELLE 1/50'000

9 MARS 2017



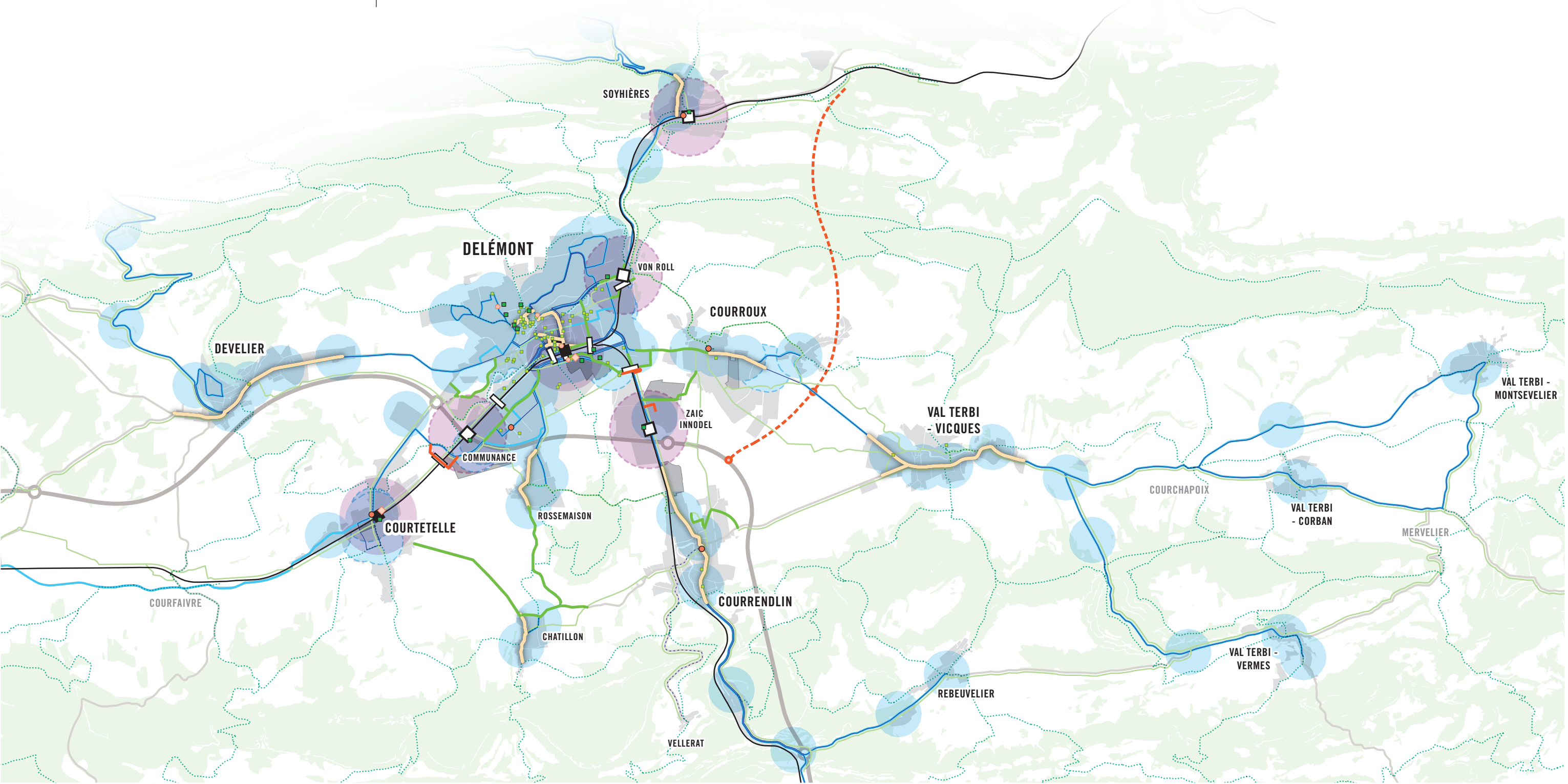
0 1 Km

urbaplan

bfm
bureau für mobilität ag

NATURA
BIOLOGIE APPLIQUÉE SARL

CSD INGENIEURS+
INGÉNIEURS PAR NATURE



3.3 NATURE ET PAYSAGE

Le patrimoine naturel et paysager de l'agglomération, riche de sa diversité, subit une pression liée à l'urbanisation de ces dernières décennies. Face à cela, il convient de relever la valeur de l'état existant au niveau écologique, avec la nécessité de conservation et de valorisation des éléments naturels présents aujourd'hui.

Le rôle de l'agriculture dans le paysage régional est primordial. Au cours des décennies passées, la surface agricole a diminué au détriment de la surface bâtie. La récente révision de la LAT tend toutefois à limiter cette pression. La nouvelle politique agricole a également créé 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. Ces synergies doivent être exploitées afin d'éviter l'érosion de la biodiversité à l'échelle nationale. Le bilan régional présente un potentiel d'amélioration, au niveau de la qualité écologique des surfaces et de leur implantation spatiale.

Au niveau de l'agglomération, les principaux enjeux sont liés à la valorisation du réseau hydrographique, au maintien des ceintures vertes des villages, ainsi qu'à la conservation et la valorisation de la périphérie verte de la vallée. Le maintien des connexions naturelles nord-sud est également un élément prépondérant, tout comme le maintien d'une agriculture forte.



Figure 28 : Jachère florale proche d'une zone urbaine (Courroux)

3.3.1 Communication et organisation

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

La gestion durable du patrimoine naturel et paysager et l'appropriation de la région et de ses espaces par les différents acteurs passent par une compréhension mutuelle de ces derniers entre eux et par des collaborations actives. Le dialogue est essentiel et demande les ressources nécessaires pour le dynamiser et le faire vivre.

Des démarches participatives et une bonne information sont essentielles pour gérer les conflits d'usage et d'intérêt des différents milieux : agricole, écologique et citoyens (activités de loisirs et détente principalement).

OBJECTIF N1 **Promouvoir la concertation, la participation et l'information entre les acteurs du territoire dans la gestion durable du patrimoine naturel et paysager, et optimiser la mise en œuvre des politiques sectorielles au niveau régional**

PRINCIPES N1

1. Sensibiliser et informer de manière active la population de l'agglomération aux thématiques propres à la nature et au paysage.
2. Renforcer et promouvoir la communication et la coordination entre les acteurs concernés à l'échelle de l'agglomération (agriculteurs, milieux de protection de l'environnement, population).
3. Mettre en place les ressources nécessaires au niveau des services publics pour une gestion du patrimoine naturel à l'échelle de l'agglomération.
4. Développer des synergies avec le monde agricole et les instruments de la Politique Agricole à l'échelle de l'agglomération.

MANDATS N1

- A. L'Agglomération sensibilise et informe au travers d'événements ponctuels et en s'appuyant sur les canaux de communication existants. Elle présente régulièrement un article consacré à la nature et au paysage dans le *Journal de l'Agglo*.
- B. L'Agglomération met en place une coordination des démarches de mise en œuvre des mesures CEP communes, ou cohérentes pour tout son territoire, ainsi que les recherches de fonds qui lui sont liées.

IDEES ET MESURES POSSIBLES

Les Communes promeuvent l'organisation de chantiers « nature » participatifs (plantation et entretien de haie, création et entretien d'un étang, nettoyage d'un cours d'eau, ...).

L'Agglomération et les Communes organisent ou collaborent à l'organisation de journées d'information consacrées aux thèmes nature et paysage.

L'Agglomération et les Communes collaborent au développement d'une offre de randonnées accompagnées sensibilisant les participants (coordination avec le volet réseau touristique).

L'Agglomération et les Communes développent des synergies avec les partenaires et manifestations existantes (exemple : FRI-concours des produits du terroir).

3.3.2 Espaces agricoles

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Les espaces agricoles de l'agglomération présentent plusieurs visages en fonction de la localisation des terres. Les zones de plaine présentant les meilleurs sols sont exploitées principalement en grandes cultures. C'est notamment le cas des surfaces situées à l'intérieur du triangle Delémont-Develier-Courtételle, avec des sols présentant une très bonne aptitude à la production.

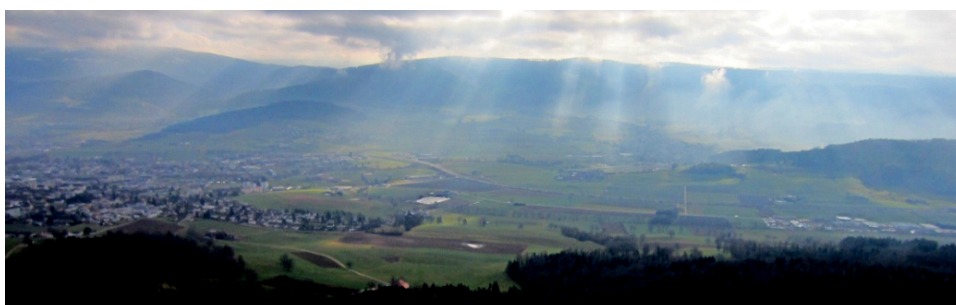


Figure 29 : Espace agricole entre Delémont, Develier et Courtételle

L'ensemble des surfaces d'assolement des communes de l'agglomération représente 3'400ha pour une surface agricole utile (SAU) de 7'038 ha (48 %).

Les herbages se trouvent plutôt dans la périphérie de la vallée de Delémont, majoritairement en altitude.

L'agriculture est un élément fondamental du territoire en termes de paysage et de nature. Ses acteurs sont reconnus pour leur rôle primordial de producteurs de denrées alimentaires, mais aussi de biodiversité et de qualité paysagère. Il est important de rappeler également que l'activité agricole offre des emplois.

Les milieux naturels particuliers situés en SAU, comme les terrains secs (170 ha) qui incluent les prairies et pâturages secs (PPS), doivent être valorisés jusqu'aux limites de la zone bâtie comme milieux riches en termes de biodiversité. Une protection et une gestion agricole adaptées leur permettent de conserver et d'améliorer leurs rôles écologique et paysager dans le temps.



Figure 30 : Terrain sec d'importance nationale « La Sonnenberg » à Vermes

Dans ce sens, le territoire de l'agglomération compte plusieurs réseaux écologiques qui couvrent environ 90 % du territoire (Delémont, Soyhières, Vicques, Vermes, Haute-Sorne-Develier, Courroux et Courtételle). Les surfaces de promotion de la biodiversité occupent

615 ha du territoire soit environ le 8.8 % de la SAU (source : géoportail, 2015). Le taux de participation dans les réseaux écologiques se doit d'être élevé afin de permettre une promotion de la biodiversité efficace sur l'ensemble du territoire. Les synergies avec les projets régionaux et communaux de valorisation du paysage et de la nature sont recherchées dans ce but. La connaissance du terrain des exploitants agricoles doit être mise en valeur et leur outil de travail, la terre, doit être préservé.

Le maintien de grands espaces agricoles est indispensable pour la survie d'une agriculture fonctionnelle et pour la mise en réseau d'habitats naturels de qualité. La garantie de la perméabilité des infrastructures (passage possible pour la faune) et des zones d'urbanisation (présence de végétation dans le tissu bâti) est un enjeu important à ce titre.

OBJECTIF N2	Préserver l'activité agricole comme élément fondamental du territoire
PRINCIPES N2	<ol style="list-style-type: none"> 1. Préserver les espaces agricoles (SDA notamment) pour le maintien des exploitations qui font l'identité « Vivre la ville à la campagne ». 2. Maintenir et gérer les espaces protégés actuellement dans les PAL communaux (périmètre de protection du paysage, de la nature et des vergers – PP, PN et PV) de manière à assurer la fonctionnalité biologique et la valeur paysagère. 3. Confirmer une protection durable de l'urbanisation des meilleures terres agricoles (surfaces d'assolement) et les paysages agricoles identitaires et/ou à haute valeur paysagère et naturelle (selon plan directeur paysages), de manière à maintenir et améliorer la connectivité biologique existante (axes nord-sud, périphérie du Montchaibeux, périphérie des cours d'eau). 4. Mettre en cohérence les zones de protection communales (PP, PN et PV) afin de créer un véritable continuum de paysages et de milieux naturels de valeur. 5. Mettre en valeur et créer des milieux naturels dans les projets d'infrastructures régionales. 6. Maintenir des continuums agricoles entre les entités naturelles.
MANDATS N2	<ol style="list-style-type: none"> A. L'Agglomération et le Canton sollicitent la collaboration de la Confédération et des milieux concernés pour l'élaboration et la mise en œuvre de projets. B. L'Agglomération, en partenariat avec le Canton, étudie l'opportunité d'établir une planification agricole à l'échelle de l'agglomération et met en œuvre la mesure 3.85 du PA3 « campagne d'agglomération ».
IDEES ET MESURES POSSIBLES	Les Communes peuvent développer des plans de gestion des zones protégées (PN) avec comme objectif de passer d'une protection « figée » à une protection dynamique.

3.3.3 Cours d'eau et milieux humides

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Les cours d'eau, principalement la Sorne, la Birse et la Scheulte, mais également leurs nombreux affluents, constituent l'ossature de la trame bleue qui relie les différentes parties du territoire de l'agglomération. Cette trame de plus de 120 km forme un véritable réseau pour les espèces animales aquatiques et terrestres, avant tout lorsque les cours d'eau bénéficient d'une végétation accompagnante adaptée et d'une largeur suffisante pour réaliser leurs fonctions biologiques.



Figure 31 : Cordon boisé de la Birse à Courrendlin

54 % (65 km) du réseau hydrographique régional est considéré comme fortement influencé par l'homme (cours artificiel, sous terre ou très atteint selon la classification écomorphologique). Seuls 13 km de cours d'eau sont naturels, ne subissant pas de perturbations anthropiques au niveau de leur écomorphologie.



Figure 32 : Jonction du ruisseau de l'Algérie et de la Golatte, avec son cordon boisé

La trame bleue permet un lien et une transition entre zones urbaines et rurales, mais se situe également à l'intérieur de l'espace bâti où elle doit tendre à retrouver sa place, au gré des opportunités. À ce titre, le projet « Delémont Marée Basse » est un exemple très concret, en cours de réalisation. Les Communes ont la possibilité de s'en inspirer ; Courroux a déjà repris ce modèle suite à des problèmes d'inondation et a établi un plan directeur localisé « aménagement de la Scheulte, de la Birse et de leurs abords ».

Les périmètres réservés aux eaux (PRE) seront redéfinis dans les communes selon les indications futures du Canton (d'ici fin 2018).



Figure 33 : Secteur revitalisé sur la Sorne (En Dozière-Delémont), séquence du projet « Delémont Marée Basse »

Les cours d'eau doivent être mis en valeur en tant que liens biologiques, paysagers et sociaux, en instaurant un entretien et une gestion à l'échelle de l'agglomération, et en entreprenant la revitalisation ciblée de tronçons, en adéquation avec la planification cantonale. Les plans d'entretien des cours d'eau (PgEaux) constituent les éléments de base pour un entretien adapté du réseau hydrographique. Ce réseau doit pouvoir bénéficier de suffisamment d'espace pour garantir ses fonctions biologiques ainsi que pour permettre l'écoulement des débits de crues.

Les sites et biotopes marécageux marquent également le paysage et complètent le réseau hydrographique. Ces milieux comprennent les sites fixes de reproduction des batraciens (50 ha) avec les trois objets que sont la Réselle, le Colliard et le Bois de Chaux, inscrits à l'inventaire fédéral (importance nationale). Un objet itinérant (susceptible de se déplacer dans le temps) est également à prendre en compte s'agissant du site du Tayment. 57 objets sont en outre recensés avec une importance régionale et locale (inventaire cantonal en cours d'actualisation).



Figure 34 : Plan d'eau partie du site du Colliard à Courroux

Plus de 8.5 ha de surfaces sont classés dans l'inventaire cantonal des bas-marais (importance locale, état provisoire), principalement avec des objets présents dans les communes de Vermes, Rebeuvelier et Delémont.

Ces milieux ont un rôle hydrologique, biologique et pédagogique très important, notamment en relation avec la conservation d'espèces rares et menacées (batraciens). Ils doivent être mis en valeur et préservés par un entretien et une gestion adéquate en étroite collaboration avec les milieux agricoles. Ce sont des éléments clefs de la mise en réseau écologique.



Figure 35 : Secteur de bas-marais aux Grands-Terras à Vermes

OBJECTIF N3 **Valoriser et instaurer une gestion à l'échelle régionale des cours d'eau en tant que liens biologiques, paysagers et sociaux**

PRINCIPES N3

1. Mettre en place un entretien, une gestion et un aménagement des cours d'eau à l'échelle des bassins versants, ou de l'agglomération.
2. Mettre en place une politique proactive de revitalisation des cours d'eau en adéquation avec la planification cantonale pour les secteurs prioritaires et en prenant en compte, en deuxième priorité, des tronçons présentant un potentiel important pour la nature et le paysage.
3. Gérer les milieux humides d'importance régionale et locale (sites de reproduction des batraciens, inventaires des bas-marais) en tant qu'éléments clefs de la mise en réseau écologique à l'échelle de l'agglomération.
4. Valoriser les milieux humides existants d'un point de vue pédagogique et en sensibilisant les citoyens.

MANDATS N3

- A. Les Communes mettent en cohérence au niveau régional les plans de gestion des cours d'eau communaux et assurent leur mise en œuvre coordonnée.
- B. Les Communes et le Canton se coordonnent pour la mise en place d'une politique proactive de revitalisation des cours d'eau de manière à renforcer la fonctionnalité des cours d'eau en tant qu'éléments clefs du réseau écologique.

IDEES ET MESURES POSSIBLES

Les Communes établissent des plans de gestion des objets de l'inventaire cantonal des sites de reproduction des batraciens en prenant en compte les enjeux propres à chaque objet (espèces menacées), en collaboration avec l'Office cantonal de l'environnement.

Les Communes sensibilisent en installant des panneaux d'information dans les sites concernés ou en proposant des actions de nettoyage par exemple.

3.3.4 Charpente verte - Eléments structurels boisés

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

La charpente verte est composée de trois éléments principaux :

- les forêts, qui représentent une surface totale de 5'915 ha (41 % des 14'281 ha de l'agglomération), forment le pilier de base de cette charpente. Multifonctionnelles (biodiversité, protection, économie, accueil), elles sont gérées par les triages forestiers Rangiers-Sorne (Courtételle-Develier), Vorbourg (Delémont-Soyhières), La Cendre (Courrendlin, Châtillon, Rossemaison, Vellerat) et Val Terbi (Courroux, Rebeuvelier, Val Terbi). 89.8 ha sont classés en réserve forestière (6 objets) ;
- les haies et bosquets qui couvrent une surface de 158.3 ha ;
- les vergers comptent environ 15'000 arbres fruitiers, recensés en 2006, dont environ 60 % sont jeunes ou en production.

A ces trois éléments s'ajoutent les arbres isolés et allées d'arbres qui comptabilisent plus de 1'700 arbres recensés dans les PAL communaux.



Figure 36 : Vergers entourant Montsevelier



Figure 37 : Arbres isolés caractéristiques du lieu-dit de l'Algérie à Delémont

Historiquement, la présence des éléments linéaires et ponctuels est liée à l'activité agricole qui a permis de transformer en surfaces ouvertes de vastes étendues de forêts (apogée de la diversité d'habitats au XIX^e siècle). Toutefois, le développement des techniques et la mécanisation et l'urbanisation ont conduit à l'intensification de l'exploitation et à une disparition progressive de ces éléments biologiques caractéristiques du paysage. La diminution des vergers est également liée aux campagnes d'arrachage (dès 1933) soutenues par la Régie fédérale des alcools et aux changements des habitudes alimentaires de la population.

La charpente verte est une composante prépondérante du paysage de l'agglomération jusqu'aux limites de la zone bâtie (pourtours des zones urbaines, entrées des localités). Ce patrimoine naturel doit être protégé au travers des PAL communaux et être entretenu et géré de manière à maximiser la valeur écologique et paysagère des différents éléments.



Figure 38 : Haie entretenue de manière intensive et uniforme (image prétexte)

Il est souhaitable de créer des structures biologiques supplémentaires, selon les opportunités et en accord avec les propriétaires et exploitants concernés. Les projets d'amélioration foncière et les réseaux écologiques sont des exemples d'opportunités permettant de créer de nouvelles structures de manière concertée.



Figure 39 : Haie plantée dans le cadre d'un projet d'amélioration foncière à Courroux

Un rajeunissement des structures existantes, notamment les vergers et les arbres isolés, doit être assuré dans toute la mesure du possible. Le maintien et l'amélioration de la connectivité biologique doivent être un élément clef lors de telles démarches.

La charpente verte est une composante prépondérante du paysage de l'agglomération jusque dans la zone bâtie (pourtours des zones urbaines, entrées des localités).

OBJECTIF N4	Préserver et améliorer la valeur écologique et paysagère des différents éléments composant la charpente verte de l'agglomération
PRINCIPES N4	<ol style="list-style-type: none"> 1. Renforcer la charpente verte dans les transversales nord-sud et préserver la connectivité en mettant l'accent sur les haies et bosquets. 2. Préserver et valoriser la charpente verte autour et aux entrées des localités, en mettant l'accent sur les allées d'arbres et les vergers. 3. Mettre en valeur et renforcer la charpente verte dans le cadre des projets d'infrastructures menés par l'Agglomération. 4. Mettre en place des réserves forestières de manière à atteindre les objectifs cantonaux.
MANDAT N4	A. Les Communes, en collaboration avec les propriétaires fonciers, garantissent un entretien adapté afin d'assurer la protection, la pérennité et la valorisation des éléments existants (vergers, haies, arbres isolés, allées) dans l'agglomération.
IDEES ET MESURES POSSIBLES	<p>Les Communes organisent et proposent des cours d'entretien des haies et des vergers, en collaboration avec les institutions compétentes.</p> <p>Les Communes mettent en place une opération de rajeunissement des vergers en veillant à maintenir des individus dégénérés sur pied. Le parrainage des arbres par la population doit être intégré dans la réflexion.</p>

3.3.5 Nature dans l'espace bâti

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

La présence de la nature à l'intérieur du tissu bâti est une réalité dans les communes de l'agglomération. Les cours d'eau, allées d'arbres, arbres isolés et les vergers en sont les principaux représentants. Toutefois, le développement et la modernisation de l'habitat, ainsi que l'intensification de l'entretien (gazons, arbres d'allées), ont entraîné une diminution de la quantité et de la qualité des éléments biologiques dans les villes et villages, mettant à mal la biodiversité et le rôle social joué par ces éléments.



Figure 40 : Importance de l'intensité d'entretien des éléments biologiques dans l'espace bâti

Le développement rapide des localités a également entraîné, à certains endroits, l'omission de l'intégration paysagère des éléments, ainsi que l'absence de prise en compte des besoins de mobilité douce de la population. En conséquence, le paysage s'est appauvri et des espaces publics ont été perdus.

Une véritable trame naturelle doit intégrer l'espace bâti et se relier à celle composant l'espace rural. Elle doit être conservée et améliorée dès que l'occasion se présente, en prêtant une attention particulière aux ceintures de vergers, caractéristiques du paysage de l'agglomération.

Les Communes souhaitent, dans la mesure du possible, que les lignes à haute tension soient remplacées et enterrées afin de réduire l'impact sur le paysage et les contraintes sur les constructions (sur la base de la fiche 2.11 du Plan directeur cantonal en vigueur).

Les aménagements et les concepts de gestion doivent être adaptés afin de promouvoir au maximum la biodiversité et d'améliorer la qualité paysagère. Un accent particulier est mis sur les franges urbaines en tant qu'espaces verts dans, autour et à travers l'espace bâti. La proximité, et parfois la juxtaposition, des espaces urbanisés et des espaces agricoles définissent des relations spécifiques, qu'il convient de différencier selon leurs particularités et de renforcer dans leurs qualités propres. Une telle relation peut être définie par une limite franche, marquée par un cours d'eau, comme la Sorne au nord de Courtételle, une infrastructure, telle l'autoroute A16, ou la juxtaposition d'un espace bâti avec la zone agricole. Elle peut également prendre la forme d'une frange, constituant un espace de transition, à l'instar de la bande agricole entre Rossemaison et la colline du Montchaibeux, de la nouvelle frange urbaine dans le quartier du Voirnet ou du parc Entre-les-Etangs à l'ouest de Delémont. La transition est pensée comme élément de rencontre et d'amélioration du paysage. Des espaces verts en suffisance sont à disposition de la population et valorisent les rôles sociaux, environnementaux et agricoles. Le bâti est développé en intégrant le volet « biodiversité » (toits et façades végétalisés par exemple).



Figure 41 : Nouvelle frange urbaine joignant revitalisation d'un ruisseau et mobilité douce (Voinnet, Delémont)

Une attention particulière doit être portée aux effets de l'extension de la zone à bâtir en franges urbaines. La silhouette de Delémont et des villages de la vallée doit être de qualité et donc maîtrisée par le biais de la création de limites franches (traitement des limites de propriétés, valorisation d'un cours d'eau,...) ou de transitions paysagères (chemins, haies vives, transitions paysagères, parcs,...).

La valorisation de cette campagne doit également tirer parti des contraintes qui lui sont imposées et en particulier celle de la lutte contre les crues. Il s'agit d'une opportunité réelle d'améliorer la relation des espaces habités avec les cours d'eau qui traversent l'agglomération, ce que mettent déjà en œuvre certaines communes.

OBJECTIF N5	Créer une trame naturelle dans l'espace bâti assurant une continuité avec les espaces agricoles et naturels alentours
PRINCIPES N5	<ol style="list-style-type: none"> 1. Protéger et mettre en valeur des arbres dans l'espace bâti de l'agglomération par la mise en place d'une gestion adaptée des éléments ligneux, selon leur espèce et leur emplacement, dans le but de favoriser la biodiversité. 2. Créer des micro-habitats dans les structures bâties (toits végétalisés, nichoirs, étangs, ...) en fixant des conditions-cadres favorables dans les règlements communaux sur les constructions. 3. Gérer de manière différenciée les éléments naturels en zone urbaine (extensification ciblée des pratiques). 4. Entretenir les structures paysagères identitaires dans les localités (vergers hautes tiges et haies, arbres isolés, ...) et maintenir les ceintures vertes (vergers, zones agricoles) autour des localités, garantissant leur identité et leur lisibilité. 5. Soigner les entrées de villages et les franges urbaines, obtenir des transitions naturelles souples et harmonieuses entre espace bâti et espace rural. 6. Soutenir l'assainissement et surtout l'enterrement des lignes électriques à haute tension dans le but principal de préserver le paysage.
MANDATS N5	<p>A. L'Agglomération et les Communes intègrent des réflexions sur les interactions et transitions entre zone agricole et zone urbaine et sur la nature dans l'espace bâti dans les PAL, CEP ou la planification agricole de l'agglomération.</p> <p>B. Les Communes prêtent une attention particulière à la valeur écologique des espaces verts (promotion des essences locales, biodiversité, etc.).</p>
IDEES ET MESURES POSSIBLES	<p>Les Communes développent des plans de gestion du patrimoine arboré (inventaire des arbres en zone bâtie, prise en compte de la valeur historique, gestion des abattages et utilisation des déchets de coupes, stratégie de plantation, ...).</p> <p>Les Communes mettent en place des projets pilotes d'extensification de la gestion des espaces verts.</p> <p>Les Communes proposent la mise en place de potagers communautaires ou pédagogiques.</p> <p>Les Communes promeuvent des toitures végétalisées, également en complément de nouvelles installations solaires.</p>

3.3.6 Réseaux touristiques et de loisirs

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

La proximité des espaces agricoles, naturels et urbains est une caractéristique fondamentale de l'identité de l'agglomération. Si les paysages de proximité ne sont pas valorisés à la hauteur de leur attrait potentiel, c'est que les habitants valorisent plutôt pour leurs loisirs des lieux plus éloignés et plus emblématiques tels que la Haute Borne, le Domont, le Bérider ou encore les Franches-Montagnes ou le Doubs. Mais le paysage de l'agglomération est celui du quotidien des habitants et présente l'atout incontestable de la proximité immédiate des lieux de vie et crée un lien entre habitations, services, équipements et lieu de travail.

Les réseaux touristiques et de loisirs permettent la mise en valeur du patrimoine naturel et paysager de l'agglomération et contribuent à la qualité de vie des habitants. La valorisation touristique peut être source d'une économie locale de service intéressante à développer. Leur utilisation doit s'effectuer en harmonie entre les différents usagers et avec les acteurs agricoles et forestiers, en cohérence avec les régions voisines. L'agglomération propose une offre existante déjà étoffée. Il existe plus de 200 km de chemins de randonnée, une centaine de kilomètres d'itinéraires cyclables, 120 km d'itinéraires VTT, 11 km de parcours trottinette, 100 km de pistes équestres, 5 sites de décollage de vol libre (parapentes et deltaplanes), 36 points de vue et 26 places de pique-nique répertoriés.



Figure 42 : Sentier pédestre et itinéraire VTT à Gentil Pran à Delémont

Plusieurs sentiers didactiques et thématiques complètent également l'offre existante. Ces derniers ont été créés au cours des dernières décennies dans la région. Le plus conséquent est celui de la Valdorée qui, avec ses 82 km, permet au randonneur de s'imprégner des différents paysages de la vallée de Delémont et du Val Terbi. S'ajoute à cela le sentier Auguste-Quiquerez (Delémont et Soyhières), le sentier didactique de la Montagne (Vicques), le sentier des pêcheurs (Soyhières), le sentier du Domont (Delémont) et le sentier botanique (Vermes).

Cette offre abondante est toutefois relativement peu mise en valeur au niveau touristique en termes de promotion et de relais d'offre d'hébergement ou de restauration. A un niveau plus fin, le balisage de certains itinéraires didactiques est parfois lacunaire et hétérogène et mériterait une harmonisation afin d'éviter la prolifération de panneaux de toute sorte, tendant à péjorer la transmission de l'information auprès de l'utilisateur. Les indications et informations relatives à ces réseaux doivent être claires et homogènes et la préservation des milieux naturels et agricoles une priorité lors de la création et l'entretien des sentiers.

OBJECTIF N6	Mettre en valeur le patrimoine naturel et paysager en développant les réseaux touristiques
PRINCIPES N6	<ol style="list-style-type: none">1. Améliorer et promouvoir l'attractivité de la vallée au niveau touristique de manière centralisée.2. Coordonner au niveau régional des nouveaux parcours de loisirs afin d'assurer une utilisation optimale et la prise en compte des valeurs naturelles et agricoles, en associant les acteurs concernés (agricoles notamment).3. Développer ponctuellement des activités touristiques à l'extérieur de la zone bâtie (agrotourisme notamment) tout en assurant la protection et la préservation des milieux naturels et en tenant compte des contraintes agricoles.
MANDATS N6	<ol style="list-style-type: none">A. L'Agglomération et les Communes harmonisent le balisage des différents itinéraires et des sentiers didactiques en partenariat avec Jura Rando et Jura Tourisme, afin de développer une identité propre à l'agglomération.B. L'Agglomération et les Communes promeuvent l'agrotourisme.C. L'Agglomération et les Communes envisagent la création d'un équipement touristique d'importance suprarégionale qui contribue à l'identité et à l'attractivité de la vallée.
IDEES ET MESURES POSSIBLES	<p>L'Agglomération et les Communes développent et éditent une brochure de promotion sur les sentiers didactiques.</p> <p>L'Agglomération et les Communes développent une offre de randonnées accompagnées en collaboration avec les acteurs locaux (accompagnateurs de randonnées certifiés, naturalistes, etc.).</p>

- CHARPENTE VERTE**
- Haies, bosquets à préserver
 - Forêts à préserver

- TRAME JAUNE**
- Espaces à préserver pour la connectivité
 - Espaces actuellement protégés à gérer (PP, PN, PV et terrains secs)
 - Espaces agricoles ouverts

- TRAME BLEUE**
- Milieux humides d'importance nationale, régionale et locale
 - Réseau hydrographique / 3 rivières majeures
 - Etat écomorphologique à améliorer
- ESPACE BÂTI**
- Nature dans l'espace bâti
 - Maintien des ceintures vertes caractéristiques des localités et aménagement des franges urbaines

- RÉSEAUX TOURISTIQUES**
- Sentier de la Valdorée
 - Itinéraires pédestres
 - Itinéraires cyclables ou VTT
 - Pistes pour cavaliers

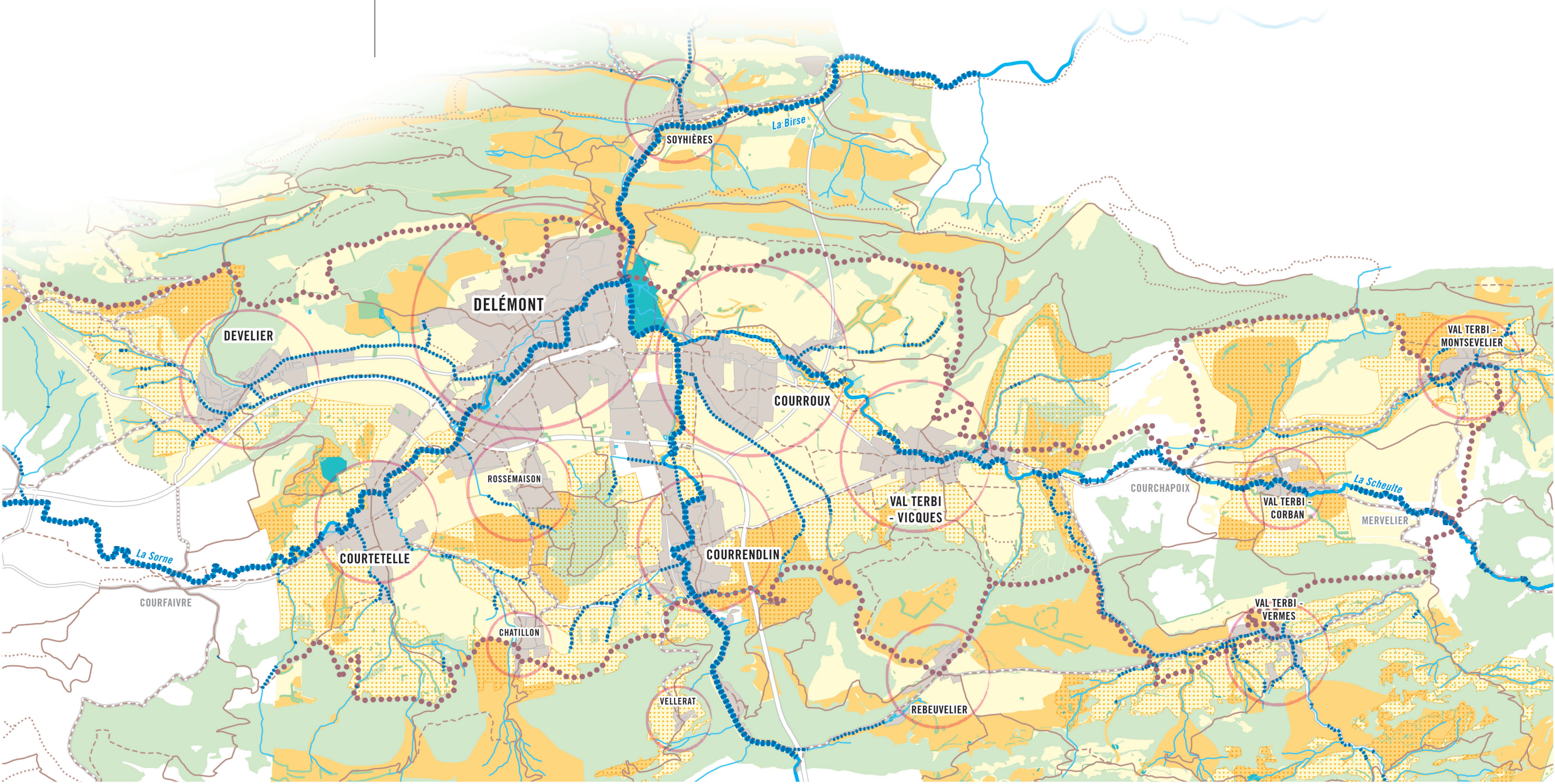


PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL
STRATÉGIE NATURE

ÉCHELLE 1/50'000
22 MARS 2017



0 1 Km



3.4 ENERGIE ET APPROVISIONNEMENT

Energie

Par la signature de la Charte de l'agglomération en 2007, les communes membres se sont engagées à faire le nécessaire pour respecter les objectifs de la Société à 2'000 watts à l'horizon 2050, qui vise d'une part à diviser les besoins énergétiques annuels par trois par rapport à ceux de 2005 d'ici à 2100 et, d'autre part, à garantir que 75 % des besoins soient assurés grâce à des énergies renouvelables (solaire, géothermie, éolien, bois, biomasse). Pour atteindre ces objectifs ambitieux, il est nécessaire d'agir à la fois sur le levier de la baisse des besoins énergétiques par habitant, mais également sur la manière de produire l'énergie.

La conception directrice de l'énergie (CDE)¹ est un outil permettant de coordonner développement urbain et approvisionnement énergétique aux niveaux communal et régional. Elle a pour but d'optimiser et d'assurer, à long terme, l'approvisionnement énergétique d'un territoire. Le fait d'associer développement urbain et offre énergétique potentielle présente de multiples intérêts : cela permet notamment d'optimiser les investissements dans les infrastructures d'approvisionnement et de réduire la consommation d'énergie fossile. La CDE permet de définir le développement souhaité d'un territoire en se basant sur la localisation des ressources disponibles, qui ne peuvent généralement être utilisées qu'à l'endroit d'où elles émanent.

Sur la base d'une analyse cantonale concernant l'énergie éolienne, deux sites potentiels, dont un site prioritaire et un site de réserve, sont localisés en partie sur le territoire de l'agglomération. Les éléments concernant ce domaine sont spécifiés dans la fiche 5.06 du plan directeur cantonal (version en vigueur).

La CDE dresse le bilan énergétique des 11 communes de l'agglomération de Delémont, identifiant les besoins de même que les ressources disponibles et leur localisation. La Commune de Delémont dispose également d'une Planification énergétique territoriale. Une stratégie cohérente a été définie pour l'ensemble de l'agglomération aux horizons 2030 et 2050, permettant d'orienter les choix à venir en termes d'approvisionnement énergétique. Cette stratégie prend évidemment en compte les particularités de chaque commune, en matière d'aménagement du territoire, de possibilités techniques, économiques et sociales (solutions acceptables, réalistes et supportables). La production indigène d'énergie renouvelable (ici électricité) sera à augmenter afin d'obtenir la part la plus élevée possible. Elle inclut le photovoltaïque, l'hydroélectrique, l'éolien ainsi que la biomasse. L'agriculture locale a un rôle important à jouer dans le cadre de la production d'électricité, au travers de méthanisation – compostage (utilisation de la biomasse).

Par ailleurs, des démarches sont entreprises depuis 2015 auprès de l'association Cité de l'énergie dans le but d'une éventuelle intégration de l'agglomération de Delémont au label Cité de l'énergie. L'objectif est de collaborer de manière concrète, et sur le long terme, dans le domaine des économies d'énergie. Une adhésion par 10 communes (Delémont ayant déjà obtenu le label) permet de diminuer significativement les coûts, notamment administratifs. De plus, les stratégies et actions définies à l'échelle régionale assurent la coordination entre les communes et donc une efficacité énergétique plus conséquente qu'au travers de mesures isolées. De manière globale, les démarches entreprises pour obtenir le label permettront vraisemblablement à l'agglomération de répondre aux exigences que la loi cantonale sur l'énergie révisée fixe aux communes.

Un conseiller de l'association Cité de l'énergie est délégué pour la région et un spécialiste est mandaté pour assurer le suivi du processus et favoriser la collaboration intercommunale. Le label Cité de l'énergie constitue ainsi une possibilité intéressante en

¹ La conception, établie en amont du PDR par un bureau spécialisé, reprend les questions énergétiques dans le détail et donne de nombreuses informations supplémentaires.

matière de réduction de la consommation énergétique sur le territoire de l'agglomération. Il offre une vision stratégique cohérente permettant l'établissement d'un plan d'actions évolutif à un niveau supra communal.

Gestion des déchets

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Conformément à la fiche 5.12 du plan directeur cantonal (version 2012), il est de la responsabilité des communes de gérer la collecte, le tri et le transport des déchets, et de mettre à disposition de leurs citoyens les infrastructures nécessaires pour récupérer les déchets. Depuis 1983, le Syndicat des communes de la région de Delémont pour l'élimination des ordures et autres déchets (SEOD) vise à mettre en place une gestion intercommunale pour plus d'efficacité et d'économies. Il inclut l'ensemble des communes du district de Delémont (à l'exception d'Ederswiler). Le périmètre concerné ici est donc plus étendu que celui de l'agglomération.

Des projets de portée régionale pour la gestion et surtout pour la valorisation des déchets sont actuellement menés par le SEOD. Ce dernier s'occupe notamment de la décharge de Boécourt. Une planification est en cours pour l'installation d'une déchetterie régionale tout en conservant des écopoints dans chaque commune. Les premières démarches pour le projet ont été lancées en 2006 déjà. L'assemblée des délégués du SEOD a approuvé la déchetterie régionale ainsi que le crédit en septembre 2016. Suite aux décisions des Communes, le SEOD devra se déterminer en automne 2017 sur la poursuite éventuelle du projet en fonction des communes intéressées. Enfin, une centrale de biogaz est à l'étude à Courtemelon. Initialement porté par le SEOD, le projet a été repris par un groupement d'agriculteurs.

Gestion des eaux usées

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

La gestion des eaux usées est sous la responsabilité du Syndicat pour l'assainissement des eaux de Delémont et environs (SEDE). Toutes les communes du district ont récemment révisé leur Plan général d'évacuation des eaux (PGEE). Des réseaux intercommunaux sont en place.

Gestion de l'eau potable

DIAGNOSTIC ET ENJEUX

La gestion de l'eau potable est sous la responsabilité de chaque commune. Des collaborations intercommunales (interconnexion des réseaux) sont mises en place afin d'assurer la fourniture en eau potable et de garantir la sécurité d'approvisionnement.

OBJECTIF E1	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
PRINCIPES E1	<ol style="list-style-type: none"> 1. Optimiser la production de chaleur. 2. Optimiser la couverture des besoins en électricité selon les priorités définies dans les mandats.
MANDATS E1	<p>Pour la production de chaleur, conformément à la CDE, l'Agglomération et les Communes veillent à :</p> <ol style="list-style-type: none"> A. Encourager les assainissements énergétiques. B. Réduire la part du mazout dans la couverture des besoins de chaleur. C. Interdire la production de chaleur par les chauffages électriques. D. Renforcer l'usage du solaire thermique pour la production d'eau chaude sanitaire en tenant compte des éventuelles restrictions patrimoniales. E. Développer la géothermie à faible profondeur dans les secteurs où les forages sont autorisés et en cas d'opportunités (le but n'est pas nécessairement d'en faire partout où cela est autorisé). F. Développer le bois énergie par des installations individuelles dans les secteurs de faible densité et par des réseaux de chauffage à distance dans les secteurs de densité plus élevée. G. Dans les secteurs à relativement faible densité énergétique, valoriser la chaleur présente dans l'air ambiant par des pompes à chaleur utilisant de l'électricité certifiée. H. Dans les secteurs raccordés, recourir au gaz naturel comme agent de transition énergétique jusqu'à l'horizon 2050, avec une diminution de cet agent à partir de 2030.
MANDATS E1	<p>Pour la couverture des besoins en électricité, conformément à la CDE, l'Agglomération et les Communes veillent à (dans l'ordre de priorité, A étant la priorité 1) :</p> <ol style="list-style-type: none"> A. Réduire la part du mix électrique suisse par l'augmentation de la part d'électricité certifiée. B. Développer les gisements électriques renouvelables et locaux par l'autoconsommation (installations photovoltaïques en tenant compte des éventuelles restrictions patrimoniales). C. Développer les gisements électriques renouvelables locaux avec réinjection dans le réseau (hydroélectrique, éolien, photovoltaïque non-autoconsommé).

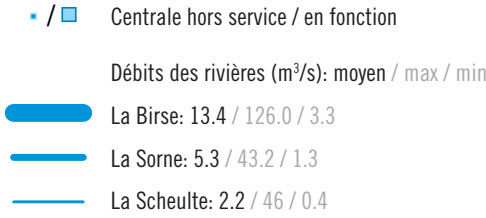
OBJECTIF E2 **Obtenir le label Cité de l'énergie et bénéficier des avantages de l'adhésion à l'association Cité de l'énergie et du programme Région-Energie**

- PRINCIPES E2**
1. Définition de stratégies visant à économiser l'énergie à l'échelle régionale avec l'association Cité de l'énergie.
 2. Mettre en place des mesures concrètes d'économies d'énergie dans le cadre de la labellisation (programme d'actions), le document équivaldra à une planification énergétique territoriale simplifiée.
 3. Valoriser l'expérience et les compétences de Cité de l'énergie en matière d'économies d'énergie.
 4. Réduire la consommation d'énergie au travers des stratégies et mesures Cité de l'énergie.
 5. Coordonner les stratégies et mesures à l'échelle régionale afin de renforcer leur efficacité.
 6. Accéder aux programmes de subventionnement établis par Cité de l'énergie et Région-Energie.

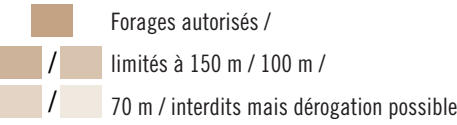
- MANDATS E2**
- A. L'Agglomération met en œuvre le programme d'actions Cité de l'énergie en cours d'établissement.
 - B. L'Agglomération présente régulièrement un article consacré à l'énergie dans le *Journal de l'Agglo*.

OBJECTIF E3	Assurer la gestion et la valorisation des déchets par l'intermédiaire du SEOD
PRINCIPES E3	<ol style="list-style-type: none">1. Poursuivre les réflexions sur les projets de portée régionale concernant la gestion des déchets en collaboration étroite avec le SEOD, chargé des projets.2. Soutenir la collaboration intercommunale pour les projets de gestion des déchets à l'échelle régionale.3. Assurer, et au besoin améliorer, le bon fonctionnement des installations en place.
MANDATS E3	<ol style="list-style-type: none">A. L'Agglomération s'associe à un éventuel projet de déchetterie régionale en fonction des communes concernées.B. L'Agglomération soutient le projet en cours de centrale de biogaz (éventuellement à intégrer dans la planification de la campagne d'agglomération).
OBJECTIF E4	Assurer la gestion des eaux usées par l'intermédiaire du SEDE
PRINCIPE E4	<ol style="list-style-type: none">1. Soutenir les tâches du SEDE (assainissement des eaux, planification, construction, exploitation, entretien des installations qu'il gère) pour la gestion des eaux usées.
OBJECTIF E5	Assurer l'approvisionnement en eau potable de l'agglomération
PRINCIPE E5	<ol style="list-style-type: none">1. Soutenir les collaborations intercommunales (interconnexions des réseaux) en place et le développement de celles-ci lorsque nécessaire.

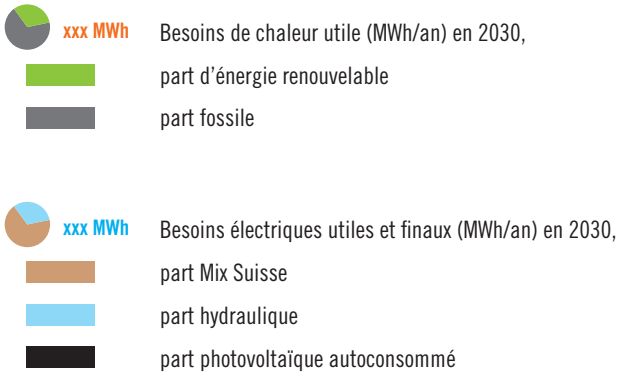
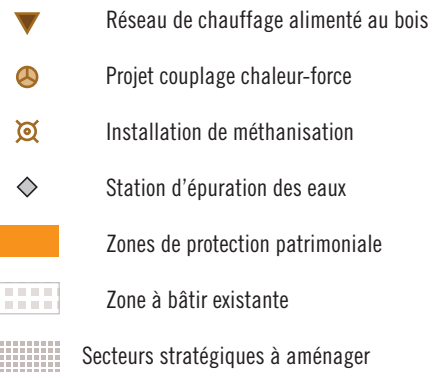
ÉNERGIE HYDRAULIQUE



GÉOTHERMIE



ÉNERGIE ÉOLIENNE



PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL

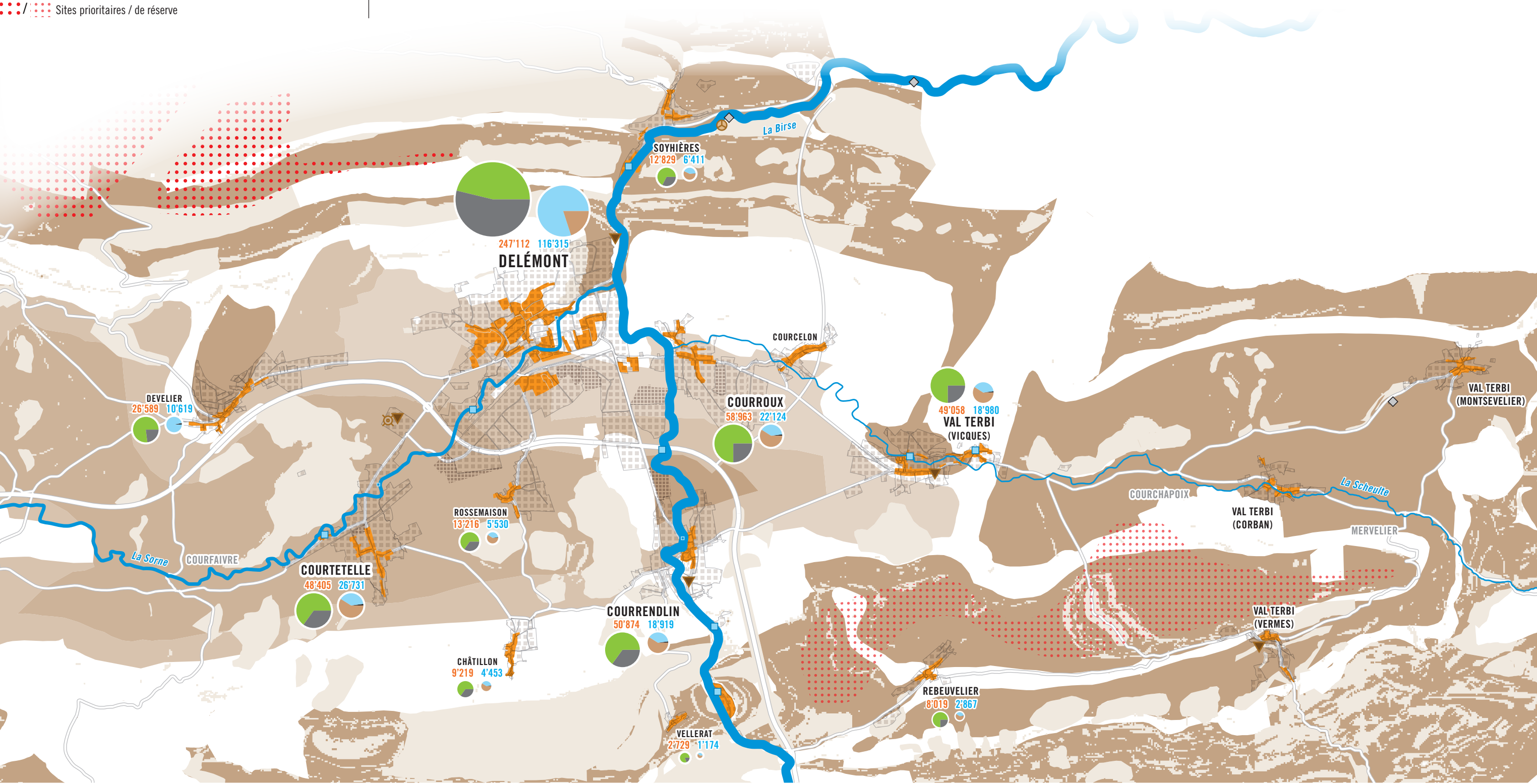
STRATÉGIE ÉNERGIE

ÉCHELLE 1/50'000

9 MARS 2017



0 1 Km



4. SYNTHÈSE

Le Plan directeur régional (PDR) est un outil de planification transversal permettant d'identifier les enjeux prépondérants du développement territorial dans les domaines de l'urbanisation, de la mobilité, de la protection de la nature et du paysage et de l'énergie.

A travers une structure d'objectifs et de principes simples, il fédère les Autorités communales et l'Agglomération autour d'une vision partagée, faisant converger les efforts dans la même direction pour un développement équilibré du territoire.

Le PDR constitue ainsi un instrument clef permettant par la suite de guider la révision des plans d'aménagement local, notamment concernant le dimensionnement de la zone à bâtir en lien avec la récente révision de la loi sur l'aménagement du territoire.

En renforçant la cohésion régionale, le PDR offre également une meilleure visibilité et affirme le rayonnement de l'agglomération à l'échelle cantonale.

Le PDR a également posé les bases du Projet d'agglomération de 3^e génération (PA3), dont les études ont démarré fin 2015. Les deux documents sont étroitement coordonnés et seront utilisés conjointement pour le développement futur de l'agglomération.

URBANISATION

- Hierarchie urbaine à confirmer:
- cœur de pôle
 - commune satellite d'agglomération
 - village satellite d'agglomération
 - village d'agglomération
- Territoire de confluence
- Zone à bâtir existante à réhabiliter et densifier
- Secteur stratégique mixte à valoriser / à aménager
- Secteur stratégique dédié aux activités économiques à valoriser / à aménager
- Traversée de localité à réaménager
- Campagne d'agglomération à planifier
- Coupure verte à préserver

MOBILITÉ

- Gare existante / projetée à aménager
- Desserte en transports publics existante et projetée à mettre en œuvre
- Route principale existante
- Autoroute et jonction
- Route principale projetée et (demi-)jonction (tracé indicatif)

NATURE - PAYSAGE

- Rivières principales et zones humides à préserver
- Forêt
- Autre milieu naturel protégé et à protéger
- Espaces à préserver pour la connectivité
- Espace agricole ouvert à préserver

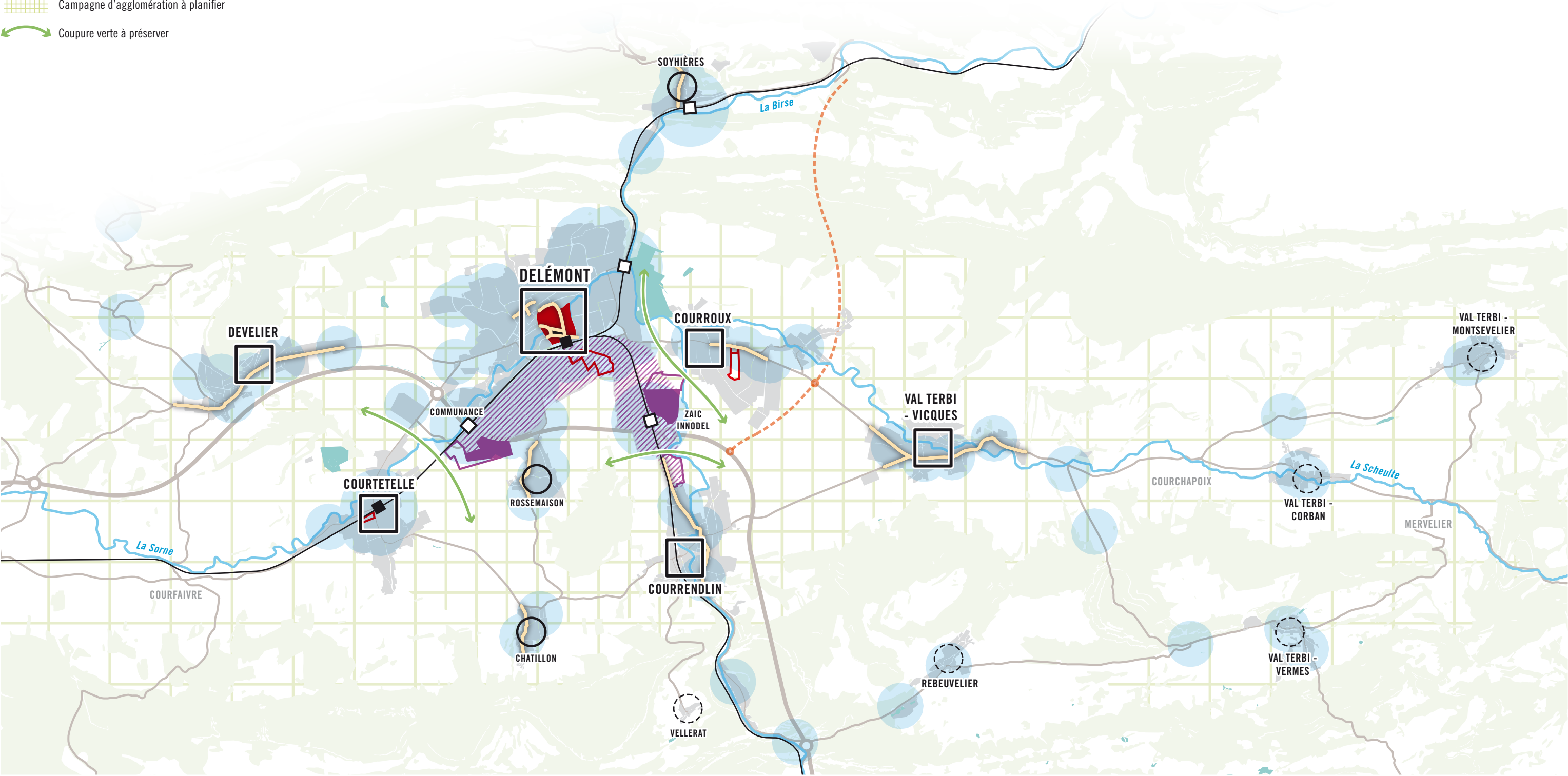


PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL
SYNTHÈSE

ÉCHELLE 1/50'000
30 JUIN 2017



0 1 Km



Commentaire de la carte de synthèse

Le territoire de l'agglomération est constitué d'un grand nombre d'éléments qui doivent cohabiter. Le PDR traite l'ensemble des composantes, urbanistiques et paysagères en particulier, en veillant à coordonner au mieux le développement futur. La carte de synthèse met en lumière cette cohabitation et montre que chaque thématique, avec ses spécificités, ne peut pas être envisagée indépendamment des autres.



Le PDR définit une hiérarchie urbaine des localités de l'agglomération, sur la base de la Conception directrice cantonale du développement territorial. Elle permet de répartir les besoins futurs pour chaque localité en termes d'habitants et de zones à bâtir destinées à l'habitat. La hiérarchie clarifie la structure de l'agglomération et devra être consolidée pour assurer une cohérence dans les développements à venir.



Le territoire de confluence constitue le secteur principal de l'agglomération en termes de développement des activités économiques. Sa proximité avec la gare de Delémont et les jonctions autoroutières, sa situation géographique centrale, ainsi que son potentiel de développement, en font un territoire hautement stratégique. L'implantation des entreprises de rayonnement principalement régional y est prévu, mais à l'extérieur des secteurs stratégiques dédiés aux activités économiques. Ces derniers accueillent prioritairement les entreprises de rayonnement cantonal ou supra-cantonal.



En ce qui concerne les secteurs stratégiques mixtes, le secteur « Gare Sud » est destiné à accueillir principalement les équipements publics à vocation cantonale, voire régionale, et de l'habitat. Les secteurs situés dans les autres localités seront dédiés à l'habitat.



Afin d'accompagner de manière qualifiée la densification et la réhabilitation de la zone à bâtir existante, un soin particulier est à porter aux traversées de localité. L'aménagement de l'espace public doit favoriser la cohabitation de tous les usagers. La maîtrise de l'utilisation des transports individuels motorisés et la valorisation des réseaux de mobilité douce sont inhérentes à la qualité de l'espace public et doivent être garantis.



La campagne d'agglomération fait référence aux espaces agricoles situés à proximité des zones bâties qui sont soumises aux pressions liées aux développements de l'urbanisation et des différentes activités. Afin d'anticiper les développements à venir et leurs éventuels impacts sur les terrains agricoles, il est prévu d'élaborer une planification directrice. Dans la même optique, afin de conserver des espaces ouverts non construits entre Delémont et sa couronne, des coupures vertes doivent être préservées.



En matière de transports publics, l'agglomération est desservie par des lignes ferroviaires et des lignes de bus. Des améliorations sont prévues afin de renforcer la qualité de la desserte existante, en tenant compte de l'organisation du territoire et des évolutions à venir. L'ouverture d'haltes ferroviaires supplémentaires et l'adaptation de lignes de bus (et donc d'arrêts) sont notamment envisagées.



La route principale projetée, la H18, se situera à l'est de Delémont, avec un tracé encore à définir. Elle permettra de renforcer la connexion avec la métropole bâloise et de délester Delémont et Courroux d'une partie du trafic de transit. L'agglomération devra être associée à ce projet d'envergure qui aura un impact important sur le développement régional.



Les milieux naturels et agricoles – rivières principales et zones humides, forêts, autres milieux naturels et espaces agricoles – sont diversifiés et offrent une structure paysagère de grande qualité. Leur préservation et, dans certains cas, leur valorisation, sont essentielles pour conserver la qualité paysagère et environnementale. Les espaces pour la connectivité de la faune et de la flore doivent être préservés pour des raisons écologiques principalement.

Liste des objectifs thématiques

3.1 URBANISATION

3.1.1 Hiérarchie urbaine

- U1 Renforcer le cœur de pôle et assurer un développement territorial cohérent de l'agglomération

3.1.2 Habitat

- U2 Assurer un développement stratégiquement localisé et coordonné du territoire régional permettant de répondre à l'objectif d'accueil de la population
- U3 Encourager la densification et la réhabilitation du tissu bâti existant
- U4 Assurer une localisation optimale et un juste dimensionnement des extensions de la zone à bâtir à vocation d'habitat
- U5 Viser le développement d'un habitat diversifié et bien intégré pour les secteurs de développement et les extensions de la zone à bâtir

3.1.3 Paysage et espaces publics

- U6 Créer un réseau structurant d'espaces publics de qualité à l'échelle de l'agglomération
- U7 Concrétiser la campagne d'agglomération

3.1.4 Zones d'activités

- U8 Consolider le rayonnement économique régional et cantonal en orientant de manière coordonnée et proactive l'implantation des entreprises au sein de l'agglomération
- U9 Garantir une bonne intégration urbaine et paysagère des zones d'activités

3.1.5 Commerces

- U10 Assurer une localisation coordonnée des installations commerciales à l'échelle régionale
- U11 Garantir une bonne intégration urbaine et paysagère des installations commerciales

3.1.6 Equipements publics

- U12 Coordonner à l'échelle de l'agglomération l'implantation des équipements publics à vocation cantonale et régionale
- U13 Maintenir des équipements publics de vocation communale dans toutes les communes
- U14 Garantir une bonne intégration urbaine et paysagère des équipements publics

3.2 MOBILITÉ

3.2.1 Transports publics

- M1 Améliorer la qualité de desserte pour renforcer l'usage des transports publics

3.2.2 Transports individuels motorisés

- M2 Assurer une bonne accessibilité routière du territoire régional
- M3 Maîtriser l'utilisation des transports individuels motorisés
- M4 Revaloriser les traversées de localité de manière à favoriser la cohabitation des différents usagers de l'espace public

3.2.3 Route H 18

- M5 Délester Delémont et Courroux d'une partie du trafic de transit et améliorer la connexion de l'agglomération avec la métropole bâloise

3.2.4 Mobilité douce

- M6 Favoriser le développement d'un réseau attractif, sûr et complet de cheminements piétons et cyclistes

3.2.5 Mobilité combinée

- M7 Promouvoir l'utilisation des transports publics en favorisant le report modal

3.2.6 Promotion de la mobilité durable et monitoring des mesures mises en place

- M8 Promouvoir une mobilité « conscientisée »
- M9 Engager un processus d'amélioration continue du réseau de mobilité

3.3 NATURE ET PAYSAGE

3.3.1 Communication et organisation

- N1 Promouvoir la concertation, la participation et l'information entre les acteurs du territoire dans la gestion durable du patrimoine naturel et paysager, et optimiser la mise en œuvre des politiques sectorielles au niveau régional

3.3.2 Espaces agricoles

- N2 Préserver l'activité agricole comme élément fondamental du territoire

3.3.3 Cours d'eau et milieux humides

- N3 Valoriser et instaurer une gestion à l'échelle régionale des cours d'eau en tant que liens biologiques, paysagers et sociaux

3.3.4 Charpente verte - Eléments structurels boisés

- N4 Préserver et améliorer la valeur écologique et paysagère des différents éléments composant la charpente verte de l'agglomération

3.3.5 Nature dans l'espace bâti

- N5 Créer une trame naturelle dans l'espace bâti assurant une continuité avec les espaces agricoles et naturels alentours

3.3.6 Réseaux touristiques et de loisirs

- N6 Mettre en valeur le patrimoine naturel et paysager en développant les réseaux touristiques

3.4 ENERGIE ET APPROVISIONNEMENT

- E1 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
- E2 Obtenir le label Cité de l'énergie et bénéficier des avantages de l'adhésion à l'association Cité de l'énergie et du programme Région-Energie
- E3 Assurer la gestion et la valorisation des déchets par l'intermédiaire du SEOD
- E4 Assurer la gestion des eaux usées par l'intermédiaire du SEDE
- E5 Assurer l'approvisionnement en eau potable de l'agglomération