

COMMUNE DE DELEMONT COMMUNE DE COURRENDLIN



PLAN DIRECTEUR LOCALISE INTERCOMMUNAL

GARE SUD

Rapport (version du 12 juin 2017)

AUTORITE COMMUNALE - DELEMONT

ADOpte PAR LE CONSEIL COMMUNAL, LE
AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

28 AOÛT 2017

LE MAIRE

LA CHANCELIERE

LA CHANCELIERE COMMUNALE SOUSSIGNEE CERTIFIE L'EXACTITUDE DES
INDICATIONS CI-DESSUS

DELEMONT, LE 28 AOÛT 2017

SIGNATURE

TIMBRE

AUTORITE COMMUNALE - COURRENDLIN

ADOpte PAR LE CONSEIL COMMUNAL, LE
AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL

21 AOÛT 2017

LE MAIRE

SECRETAIRE

LA SECRETAIRE COMMUNALE SOUSSIGNEE CERTIFIE L'EXACTITUDE DES
INDICATIONS CI-DESSUS

COURRENDLIN, LE - 5 SEP. 2017

SIGNATURE

TIMBRE

AUTORITE CANTONALE

EXAMEN PREALABLE DU

11 JUIL. 2016

APPROUVE PAR DECISION DU

22 SEP. 2017

DEPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT
LE CHEF DE DEPARTEMENT

SIGNATURE

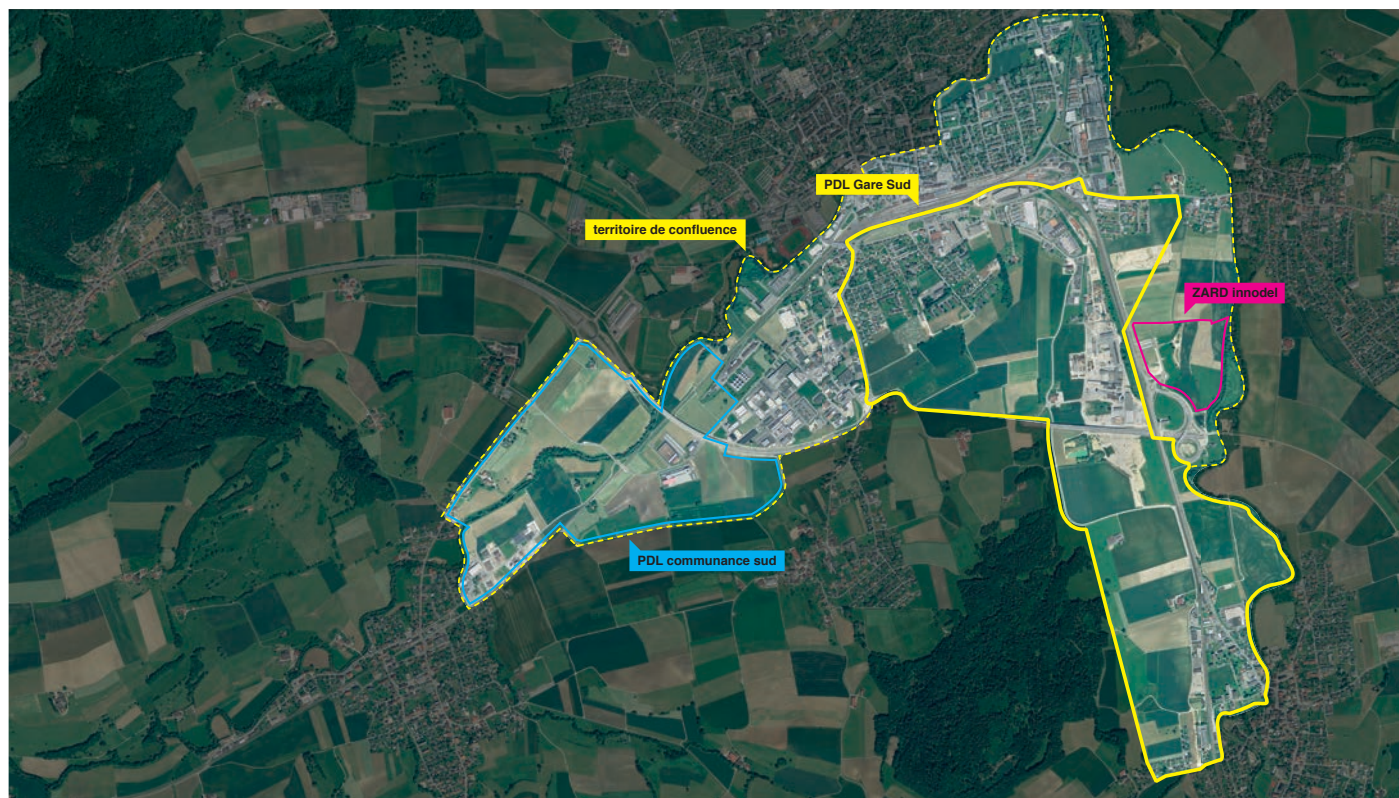


TIMBRE

juin 2017

urbaplan

PLAN DIRECTEUR LOCALISÉ **GARE SUD**



Pour traiter: Pierre-Alain Pavillon
Oscar Gentil

urbaplan lausanne

14080_PDL_GARESUD_170425.indd

lausanne

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

fribourg

rue pierre-aeby 17
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. Introduction | 4 |
| 1.1 Contexte général | 4 |
| 1.2 Périmètre et objet du PDL intercommunal Gare Sud | 6 |
| 1.3 Structure du document | 7 |
| 2. Enjeux | 8 |
| 2.1 Planifier l'imprévisible | 8 |
| 2.2 Connecter et être connecté | 9 |
| 3. Concept d'aménagement | 10 |
| 3.1 Les limites du territoire d'urbanisation | 10 |
| 3.1.1 Le grand paysage et les infrastructures | 10 |
| 3.1.2 Les espaces naturels protégés | 14 |
| 3.1.3 Les contraintes environnementales | 15 |
| 3.2 Structure et organisation du territoire d'urbanisation | 16 |
| 3.3 Dispositif d'interconnexion des espaces naturels et urbanisés | 22 |
| 3.3.1 Le réseau écologique | 22 |
| 3.3.2 Les réseaux de mobilité | 22 |
| 3.4 Les orientations programmatiques | 26 |
| 3.5 Les espaces publics majeurs de Gare Sud | 35 |
| 4. Plan directeur (contenu liant) | 38 |
| 5. Programme de mesures | 44 |

1. Introduction

1.1 Contexte général

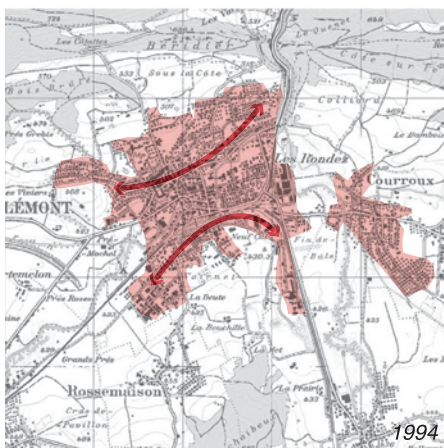
Le **projet d'agglomération de Delémont** de 2ème génération prévoit de développer un Plan directeur localisé (PDL) sur tout le territoire au sud de la gare de Delémont, ci-après « le territoire de confluence ».

Le **territoire de confluence** est le nom donné à l'espace central de l'agglomération, compris entre Courrendlin, Courroux, Delémont, Courtételle et Rossemaison, parce qu'il est le lieu de convergence des réseaux (cours d'eaux, infrastructures de mobilité) et des intérêts des communes de l'agglomération et du Canton. Son attractivité lui vient de sa position exceptionnelle sur les grands réseaux de transport et des réserves dont il dispose pour l'accueil de nouvelles activités d'intérêt régional, cantonal ou intercantonal. Idéalement situé au cœur des secteurs déjà bâtis de l'agglomération, constitutif du rôle de Delémont en tant que point d'ouverture pour tout le canton du Jura en direction de la région bâloise et du plateau suisse, cet espace a été désigné comme le lieu de concentration des activités et des programmes qui sont porteurs pour la région et l'agglomération.

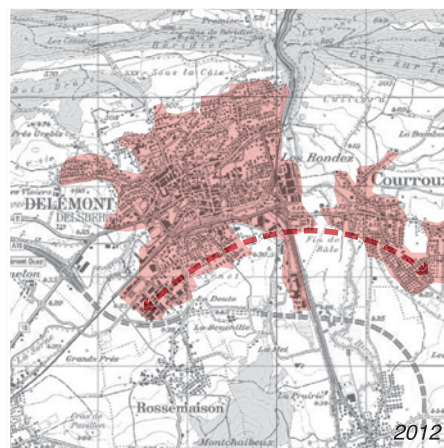
Cet espace commence son développement au tournant du 19ème au 20ème siècle, après la construction de la gare; il devient alors le lieu d'accueil d'activités consommatrices d'espaces et de l'habitat pour les cheminots. La réalisation de la route de distribution urbaine (RDU), ouverte en 1999, a eu de forts impacts sur l'extension de la ville vers le Sud. D'un côté elle a ouvert de nouvelles perspectives sur le développement des quartiers résidentiels au sud de la gare, en profitant du foncier disponible libre ou occupé par les bâtiments industriels. D'un autre côté, elle a favorisé l'essor de la zone de la Communance vers l'Ouest.



*Croissance urbaine
et connexions nord-sud*



1994

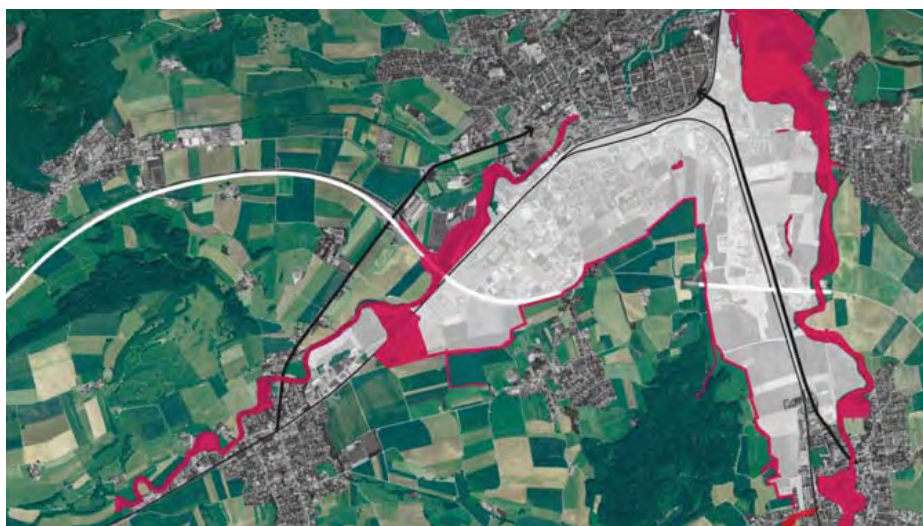


2012

Conformément à la **fiche de mesures URBA 212** du projet d'agglomération de Delémont (PA2), ce territoire est en cours de planification :

- Le **PDL Communance Sud** (URBA 212a) a été adopté par les trois communes de Delémont, Courtételle et Rossemaison en 2011, ainsi que par le Département cantonal de l'environnement et de l'équipement en 2012.
- Le **PDL intercommunal Gare Sud** (URBA 212b) fait l'objet du présent rapport. Il traite du périmètre en lien direct avec la gare de Delémont, qui s'étend vers le sud, sur les terrains de la Ballastière et jusqu'à Courrendlin. Il est porté par les communes de Delémont et de Courrendlin.

Par ailleurs, la zone d'activités régionale de Delémont (ZARD) fait l'objet d'un Plan spécial, qui a été adopté par le Conseil communal de Courroux en 2007.



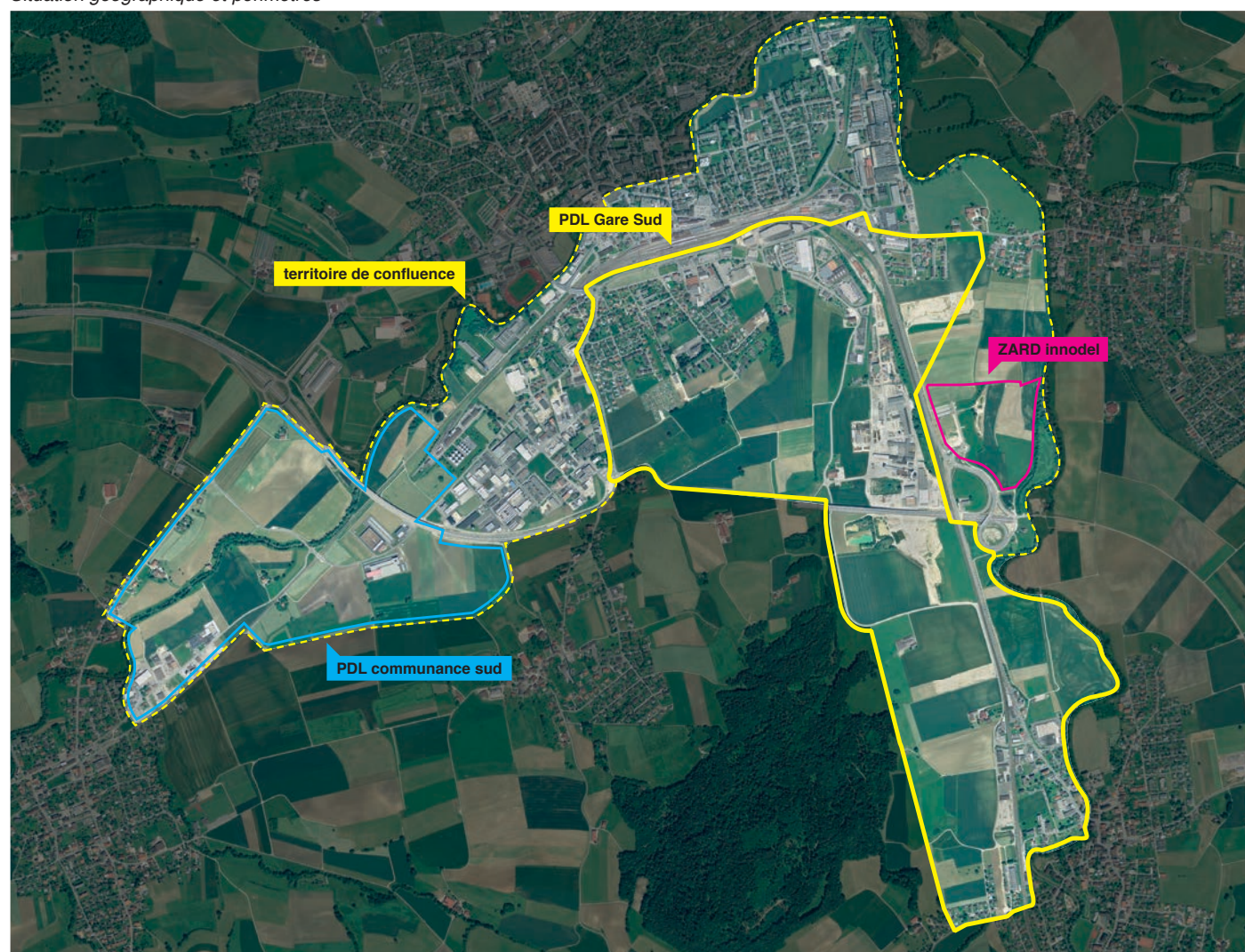
Délimitation du territoire de Confluence

1.2 Périmètres et objet du PDL intercommunal Gare Sud

Le PDL Gare Sud traite de deux périmètres imbriqués :

- Le périmètre de planification proprement-dit, qui comprend lui même deux sous-secteurs :
 - l'espace le plus convoité qui est en lien direct avec la gare au sud des voies ;
 - l'espace qui s'étend le long de la route de Moutier vers le sud, de la Ballastière jusqu'à Courrendlin.
- Le périmètre de réflexion, qui prend en considération le territoire de confluence dans son ensemble.

Situation géographique et périmètres



1.3 Structure du rapport

Le présent rapport du PDL intercommunal Gare Sud présente de manière synthétique :

- les **enjeux majeurs** de la planification du territoire de confluence (chapitre 2) et en particulier sur le périmètre du PDL intercommunal Gare Sud ;
- le **concept d'aménagement** qui définit les grandes options d'aménagement pour relever les enjeux (chapitre 3).

Le chapitre 4 « Plan directeur » est constitué du **plan de synthèse**, qui représente la **partie liante du PDL**, c'est-à-dire les éléments du plan directeur qui engagent les autorités communales et cantonales.

2. Enjeux

Le PDL intercommunal Gare Sud s'articule autour de deux enjeux majeurs.

2.1 Planifier l'imprévisible

Le projet d'agglomération relève le statut provisoire et instable de la situation du territoire de Confluence en raison de l'incertitude de son évolution. Cette situation d'incertitude et d'évolution permanente constitue même sa raison d'être, soit un potentiel pour répondre aux besoins futurs de l'agglomération, de la région et du canton. Il ne s'agit donc pas de tout clarifier, limiter et délimiter ; une certaine souplesse est nécessaire pour répondre à des impératifs qui ne cessent d'évoluer.

Compte tenu de la situation stratégique du territoire de confluence à proximité de la gare et des principaux centres urbains de l'agglomération, le rôle du PDL est de mettre en place les conditions cadre qui permettront :

- de préserver des disponibilités pour les développements futurs dans le territoire de confluence et ainsi protéger, ailleurs, le paysage de l'agglomération de nouvelles emprises par l'urbanisation ;
- de valoriser les espaces disponibles à la hauteur de leur potentiel et des ambitions programmatiques de la région ;
- d'assurer la cohérence urbanistique à l'échelle de ce vaste territoire et les connexions avec la gare et la ville de Delémont au nord des voies.

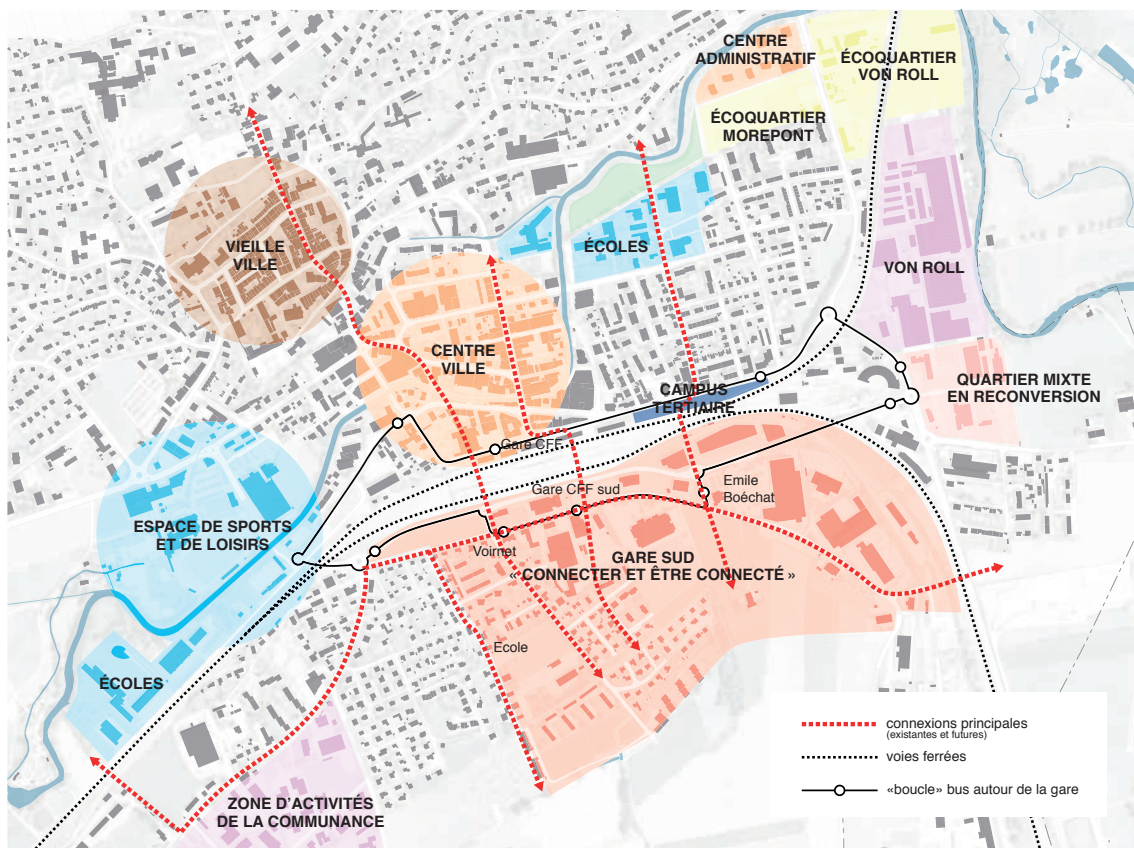
2.2 Connecter et être connecté

Le sud des voies se présente aujourd'hui comme un ensemble constitué par une diversité de lieux, de programmes et de formes urbaines qui exige désormais sa propre cohérence en termes de liens entre des espaces publics naissant, des sites en devenir et un réseau de mobilité de plus en plus fréquenté.

L'espace Gare Sud pourrait se développer sur le thème de « être connecté et se connecter » avec, à travers cette thématique, une image porteuse des ambitions de la région de renforcer :

- le positionnement de Delémont, avec un ancrage plus fort à la métropole bâloise et au réseau des villes suisses (rayonnement, attractivité) ;
- les liens physiques et fonctionnels avec le centre-ville de Delémont au nord des voies ;
- la cohérence urbanistique à l'échelle du territoire de confluence.

principales connexions de Gare Sud avec le reste de la ville



3. Concept d'aménagement

Le concept d'urbanisation du secteur Gare Sud définit les grandes options d'aménagement pour relever les enjeux identifiés au chapitre précédent. Il est structuré en 5 volets :

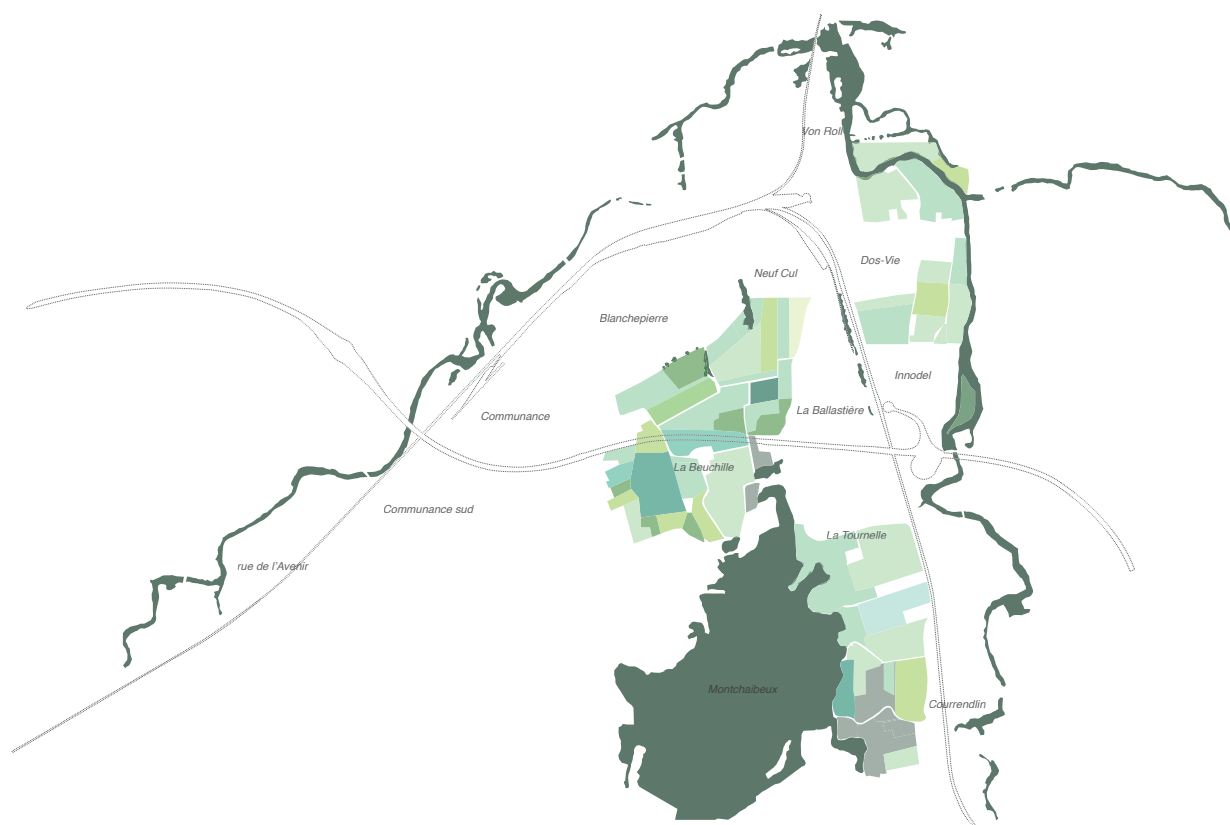
- Les limites du territoire d'urbanisation
- La structure et l'organisation du territoire d'urbanisation
- Le dispositif d'interconnexion des espaces naturels et urbanisés
- La diversité programmatique
- Les espaces publics majeurs de Gare Sud

3.1 Les limites du territoire d'urbanisation

3.1.1 Le grand paysage et les infrastructures

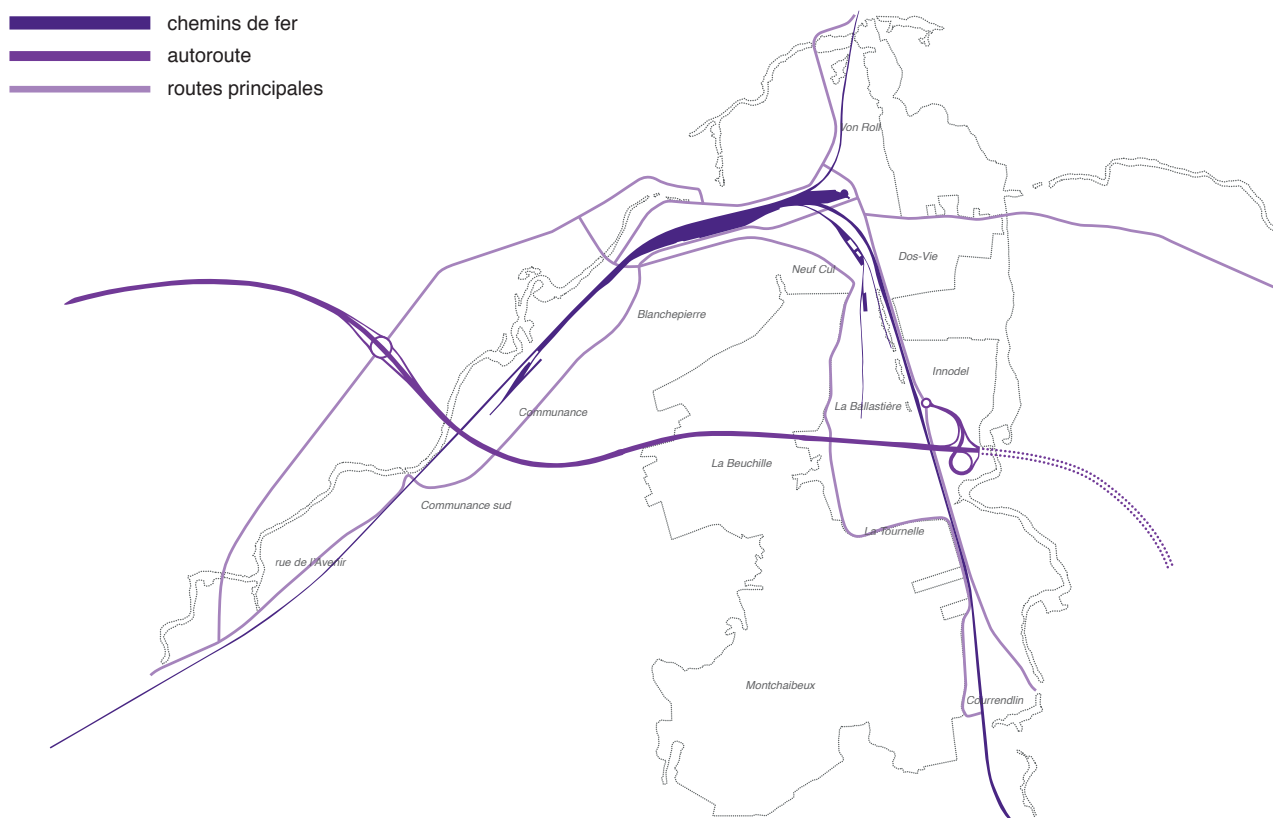
Le paysage du périmètre de planification est dominé par le massif forestier du Montchaibeux, le coteau agricole de la Beuchille, le cordon de la Birse et les espaces ouverts agricoles de la plaine entre Courroux, Vicques et Courrendlin.

entités naturelles



Il est aussi fortement marqué par les infrastructures routières (route de Moutier, autoroute A16 et jonction Delémont Est) et ferroviaires.

infrastructures

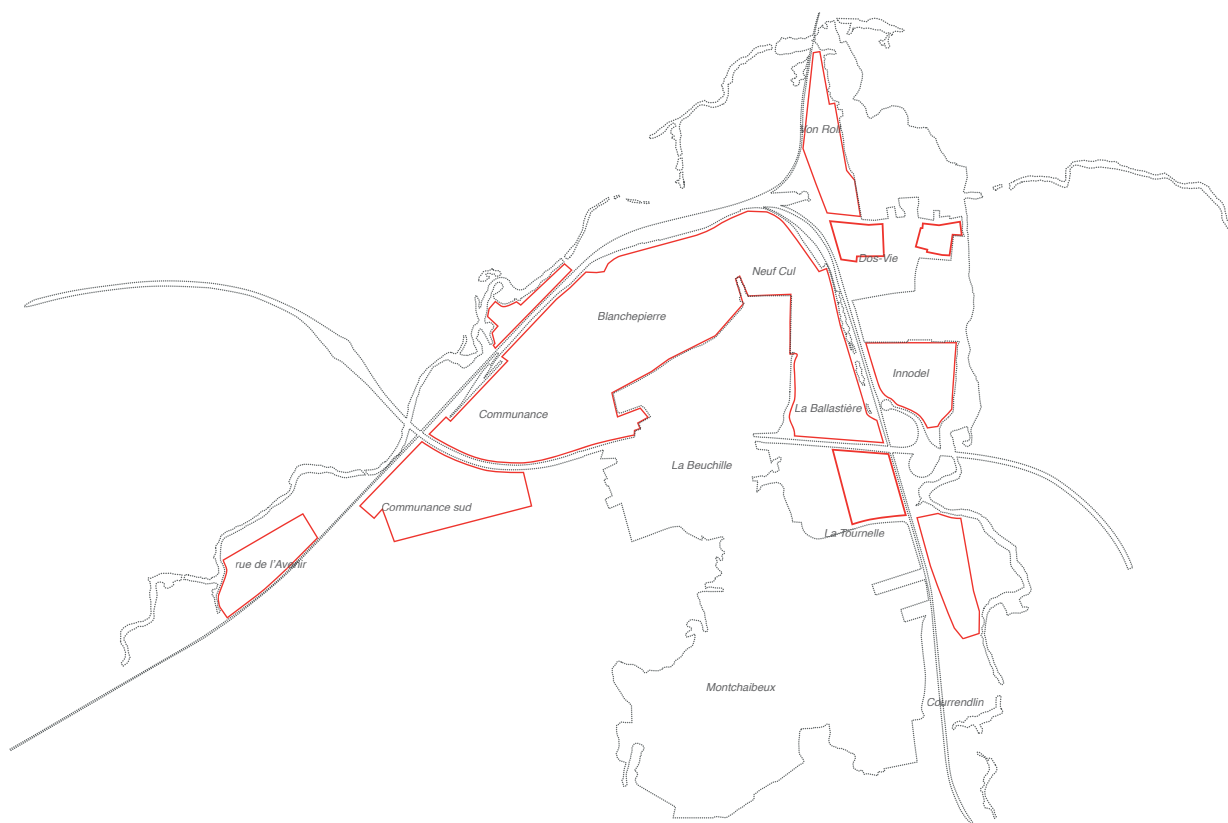


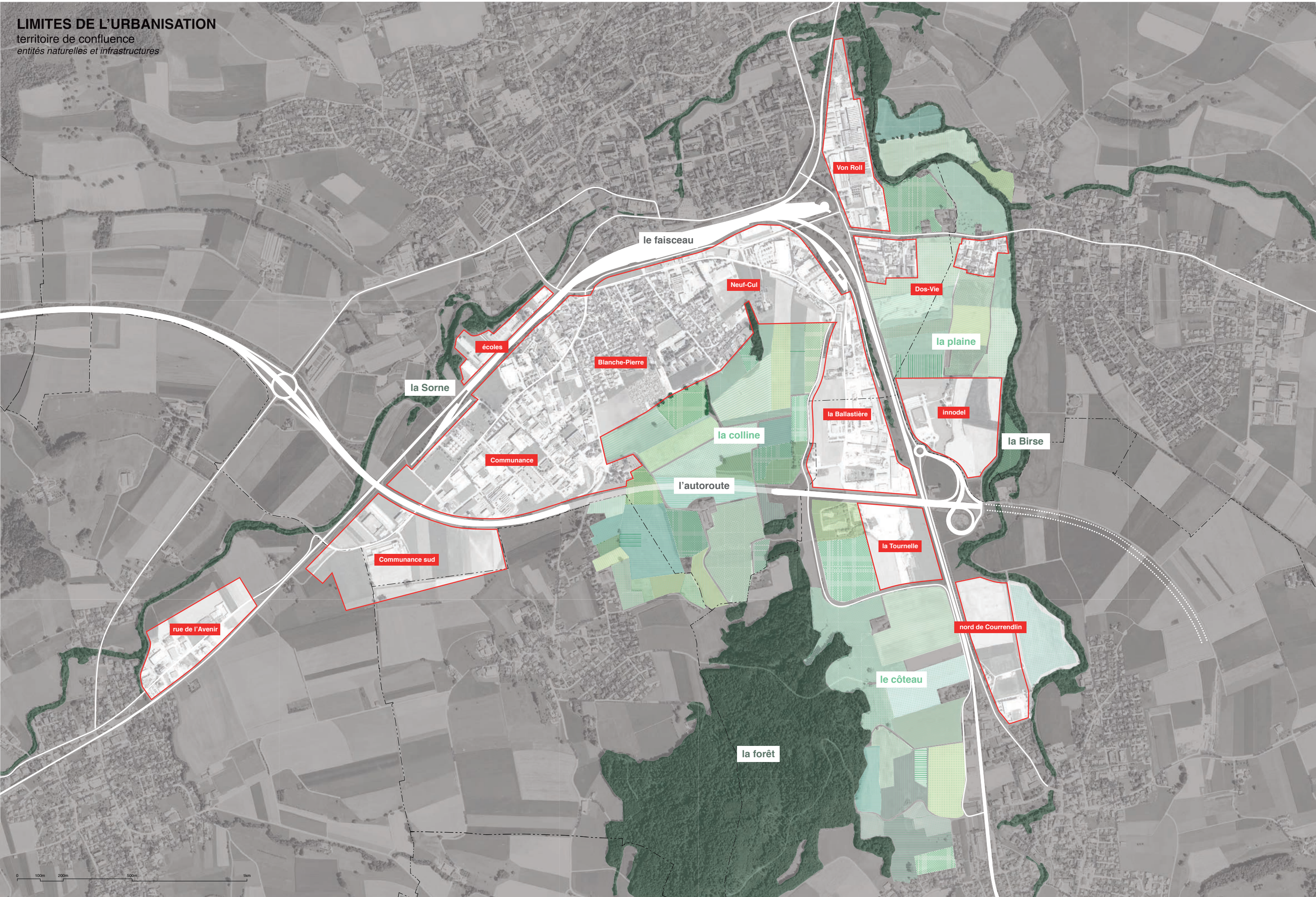
La recherche de cette délimitation entre espaces urbains et agricoles interroge aussi le type et la qualité des limites ou transitions, qui définiront des rapports spécifiques entre ville et campagne. Afin de préserver et de mettre en valeur les espaces agricoles et la valeur paysagère que représente la colline de Montchaibeux (voir 3.2) une limite franche est préconisée au sud de Delémont (Voinet, Ferme du Neuf Cul). Puis, la limite de l'urbanisation est formée par la route qui longe les secteurs de la Ballastière jusqu'à l'autoroute A16. Plus au sud enfin, compte tenu de contraintes environnementales (zone de captage du Tayment et site de reproduction des batraciens IBN JU800), la limite d'urbanisation divise le secteur La Tournelle en deux parties.

Au nord de Courrendlin, la nouvelle zone d'activités est identifiée dans la Conception directrice du Plan d'Aménagement Local de Courrendlin.

Ces éléments définissent les limites du territoire d'urbanisation. L'espace urbanisé du secteur Gare Sud s'arrête aujourd'hui au pied du coteau agricole de la Beuchille, la rupture de pente marquant la limite entre espace bâti et espace agricole. L'extrémité sud du territoire de Confluence s'appuie sur les quartiers au nord de la route de Châtillon et le ruisseau de Montchaibeux, et la limite est sur le cordon de la Birse.

limites de l'urbanisation





3.1.2 Les contraintes paysagères et naturelles

Les espaces naturels protégés situés dans le territoire de confluence sont reportés dans le plan de synthèse ; ils impactent de façon très marginale le territoire d'urbanisation. Il s'agit en particulier :

- des périmètres de protection de la nature, du paysage et des vergers inscrits dans les plans de zones,
- des éléments structurels boisés (haies, bosquets champêtres, arbres majeurs) à conserver, voire à revitaliser et à relier entre eux, notamment la concrétisation d'un corridor écologique est-ouest entre la forêt de Montchaibeux et la Birse,
- le site de reproduction des batraciens IBN JU800,
- des cours d'eau, des zones humides et des espaces qui leur sont réservés (Birse, Tayment ruisseau de la Grosse Fin, ruisseau du Voirnet), à maintenir, valoriser et revitaliser.



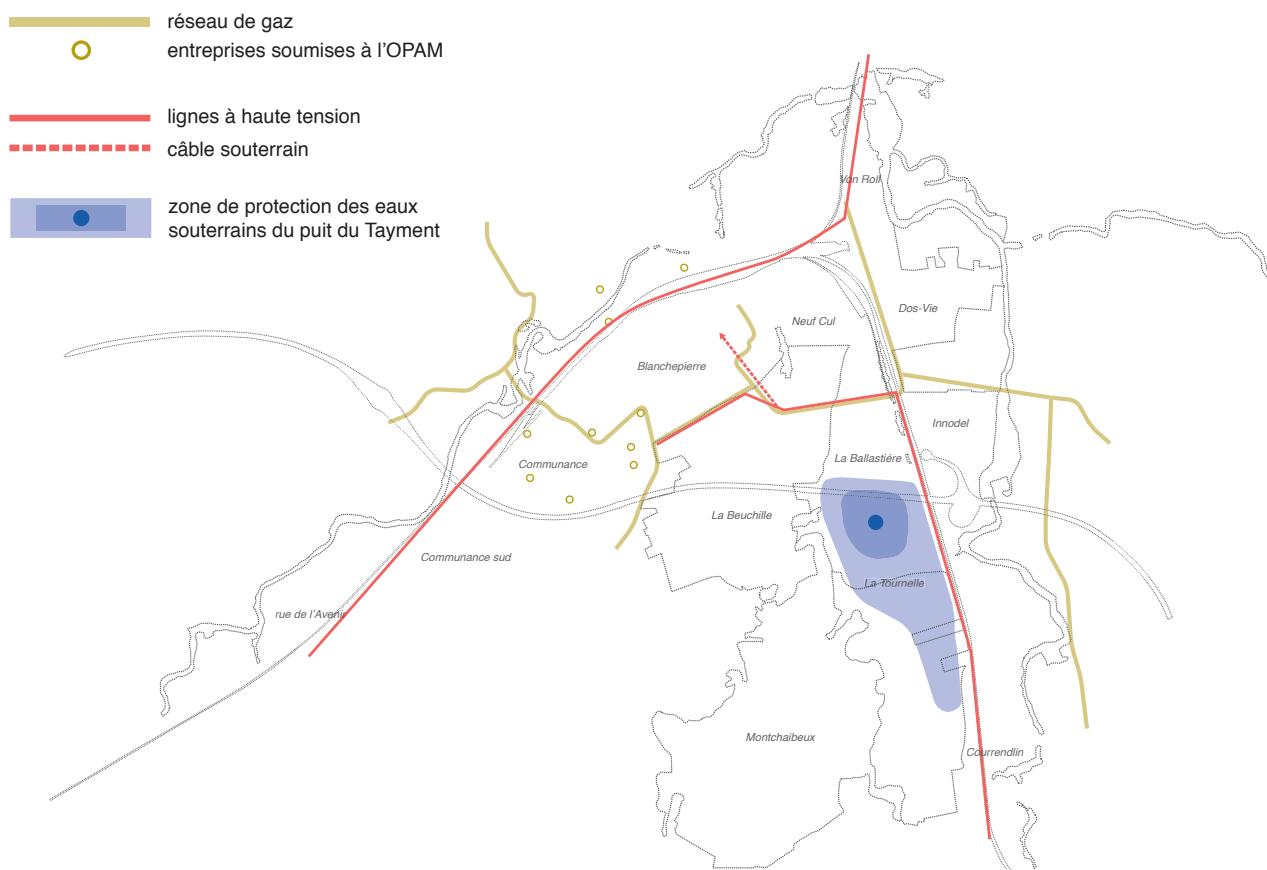
3.1.3 Les contraintes environnementales

Le territoire d'urbanisation est également soumis à des contraintes environnementales de plusieurs natures identifiées dans un diagnostic exhaustif réalisé par un bureau spécialisé (*Commune et Agglomération de Delémont, Plan directeur localisé « Gare Sud », diagnostic environnemental et recommandations, CSD Ingénieurs SA, Porrentruy, octobre 2016*). Cette étude comprend par ailleurs toute une série de recommandations à intégrer dans la planification directrice puis dans les planifications de détail (plan spécial et/ou permis de construire).

Le présent PDL tient compte de ces recommandations formulées au stade de la planification directrice dans les domaines suivants :

- Dangers naturels : prise en compte du concept de protection contre les crues élaboré pour le ruisseau du Voirnet (aménagement de deux bassins de rétention, revitalisation de deux tronçons du Voirnet par élargissement et remise à ciel ouvert, rehaussement et aménagement de digues), protection objet des bâtiments dans le secteur nord (la plupart des mesures ont déjà été réalisées par la commune dans le quartier du Voirnet sud).

- Protection contre le bruit et qualité de l'air : encouragement de la mobilité douce, renforcement de l'offre en transports publics et concrétisation du projet de nouvel accès entre la RC6 et le secteur « sud des voies - Ballastière ».
- Rayonnement non-ionisant : affectation des couloirs soumis à des contraintes ORNI à des usages spécifiques non-sensibles (sans séjour prolongé de personnes).
- Accidents majeurs : coordination du développement de l'urbanisation avec les contraintes de protection contre les accidents majeurs liés à la présence de voies ferrées, de l'A16 et d'un gazoduc, sur la base du guide édité par la Confédération.
- Protection du patrimoine bâti : protection et mise en valeur du bâtiment de l'ancienne ferme du Neuf-Cul et de ses abords. Selon leur nature et leur ampleur, les mesures préconisées devront être soumises pour approbation à l'Office de la culture et/ou à la Commission des paysages et des sites (CPS).
- Eaux souterraines : mise en oeuvre du concept de gestion des crues « Voirnet », intégration du ruisseau de la Grosse Fin et des biotopes humides du Tayment dans la définition d'un corridor écologique est-ouest.



3.2 Structure et organisation du territoire d'urbanisation

Le coteau agricole de la Beuchille, en page suivante «la colline», constitue l'élément central du territoire de confluence et lui confère une qualité paysagère indéniable. Visible depuis les différents secteurs de ce vaste espace au sud des voies, la colline est à la fois un repère, un objet de contemplation et un espace appropriable (ballades, jogging), qui participe à la qualité du cadre de vie et rappelle la proximité entre ville et campagne, caractéristique des sites d'habitat de l'agglomération.

Le système de desserte actuel des espaces résidentiels et d'activités au sud des voies dessine une succession de lignes orientées en direction du coteau agricole de la Beuchille, ménageant des vues sur la colline et le massif forestier de Montchaibeux.

Site de la Ballastière et nord de Courrendlin

Il est fait référence à ce système de desserte existant pour définir le principe organisateur du territoire de confluence en direction du sud, de la Ballastière jusqu'à Courrendlin. Ce principe consiste à découper le territoire d'urbanisation en plusieurs poches de taille irrégulière, séparées par des voies d'accès et/ou des aménagements paysagers orientés est-ouest et ménageant des vues sur la colline. Ces « lignes » qui découpent le territoire définissent également l'orientation du bâti, celui-ci étant implanté en priorité le long de la route de Moutier, de manière à favoriser des dégagements vers la colline et marquer un front d'entrée de la commune depuis les infrastructures routières et ferroviaires. Une bande verte non urbanisée et non arborisée le long de la route de Moutier permet de maintenir les constructions à bonne distance des infrastructures routières et ferroviaires, jouant ainsi un rôle de protection contre le bruit et atténuant les risques d'accident majeur.

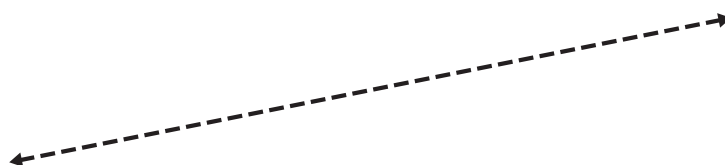
Il sera tenu compte du site de reproduction des batraciens IBN JU800 dans le cadre d'éventuels développements au sud de l'autoroute A16.

Ce système est intéressant à plusieurs titres :

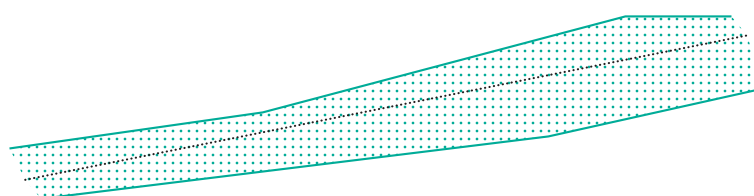
- Il est relativement simple à mettre en œuvre, non seulement parce qu'il s'appuie en partie sur une trame pré-existante mais aussi parce qu'il peut être complété au fur et à mesure des opportunités par les porteurs de projets. Les autorisations à octroyer dans ce secteur pourront être subordonnées à la réalisation d'une ou de plusieurs de ces « lignes ».
- Il valorise les poches d'urbanisation (qualité paysagère).
- Il est un facteur de cohérence urbanistique dans un secteur qui s'est développé jusqu'à ce jour sans vision d'ensemble.
- Il laisse une grande marge de manœuvre aux projets futurs à l'intérieur des poches ainsi définies.

Sur le site de la Ballastière, les activités aujourd'hui en place ne sont pas remises en causes (cf. 3.4, p.34). Dans le cas d'éventuels projets d'extension, d'évolution ou de départ de ces activités, ce système servira alors de guide pour préparer ces mutations, même à long terme.

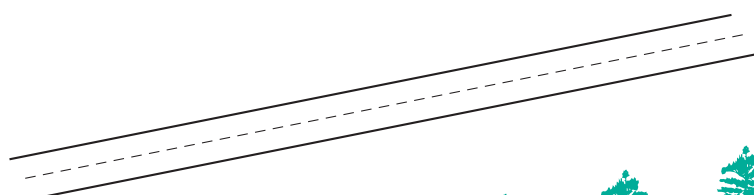
ligne



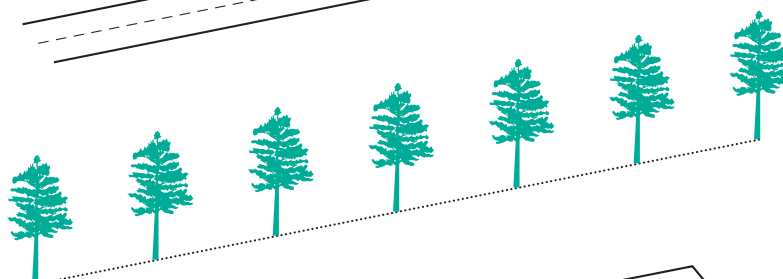
dégagement



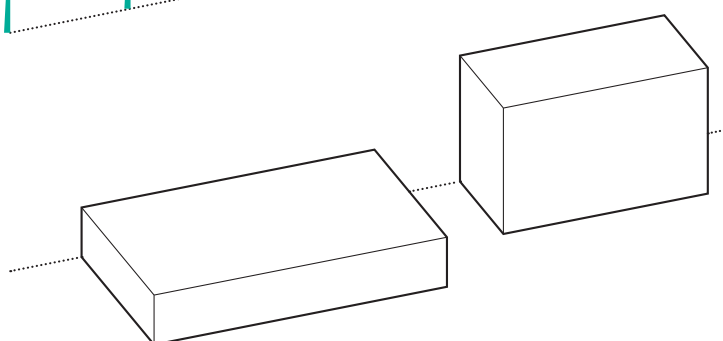
voirie



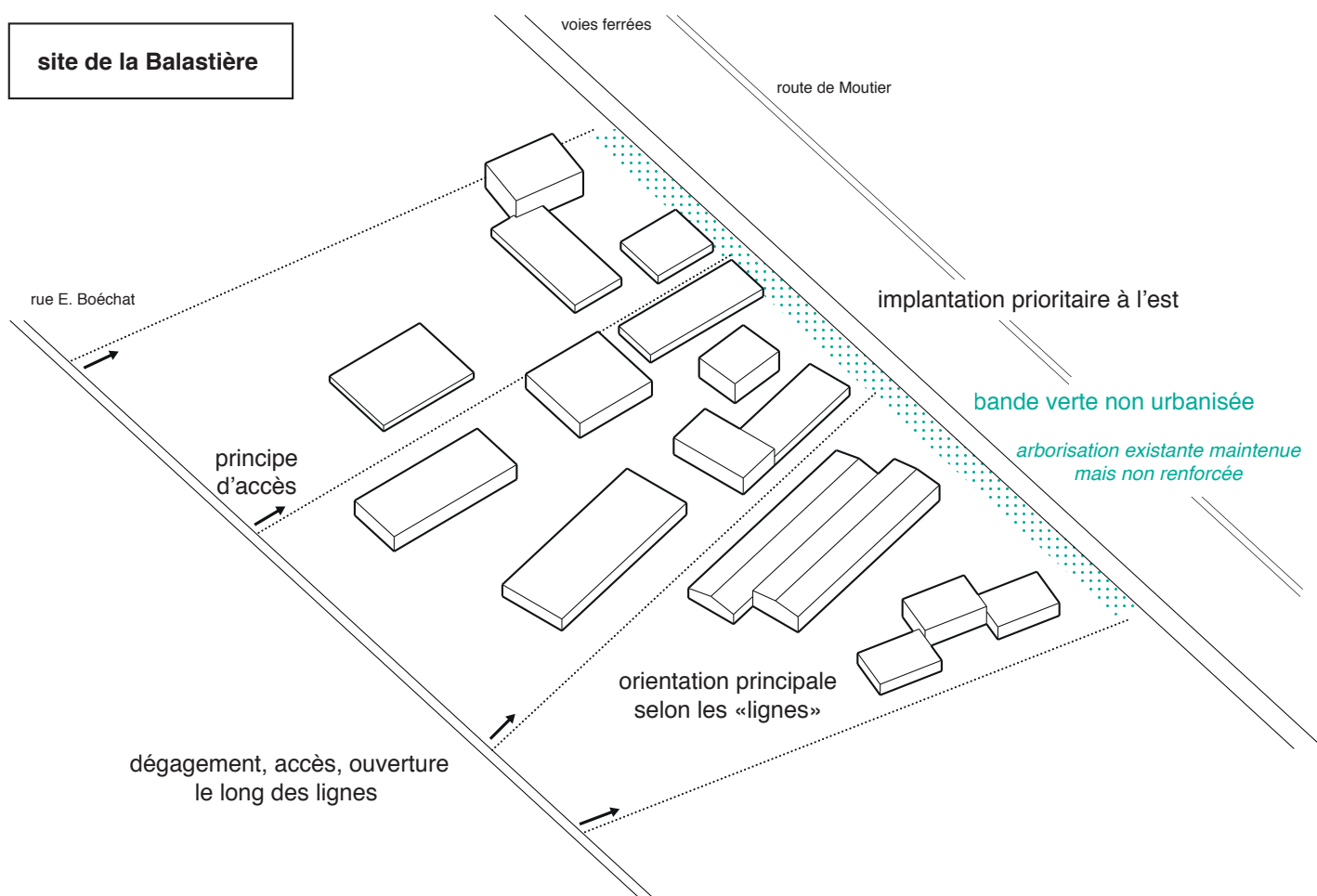
alignement
d'arbres



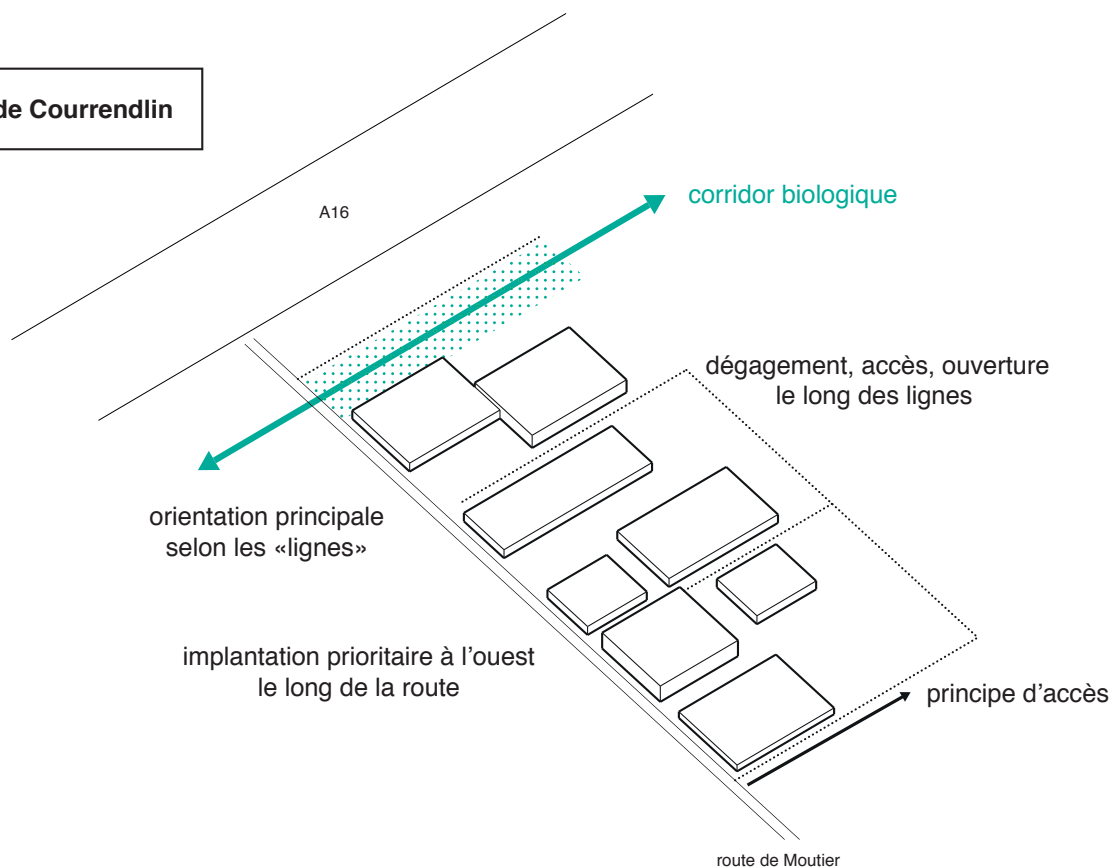
orientation
du bâti



site de la Balastière

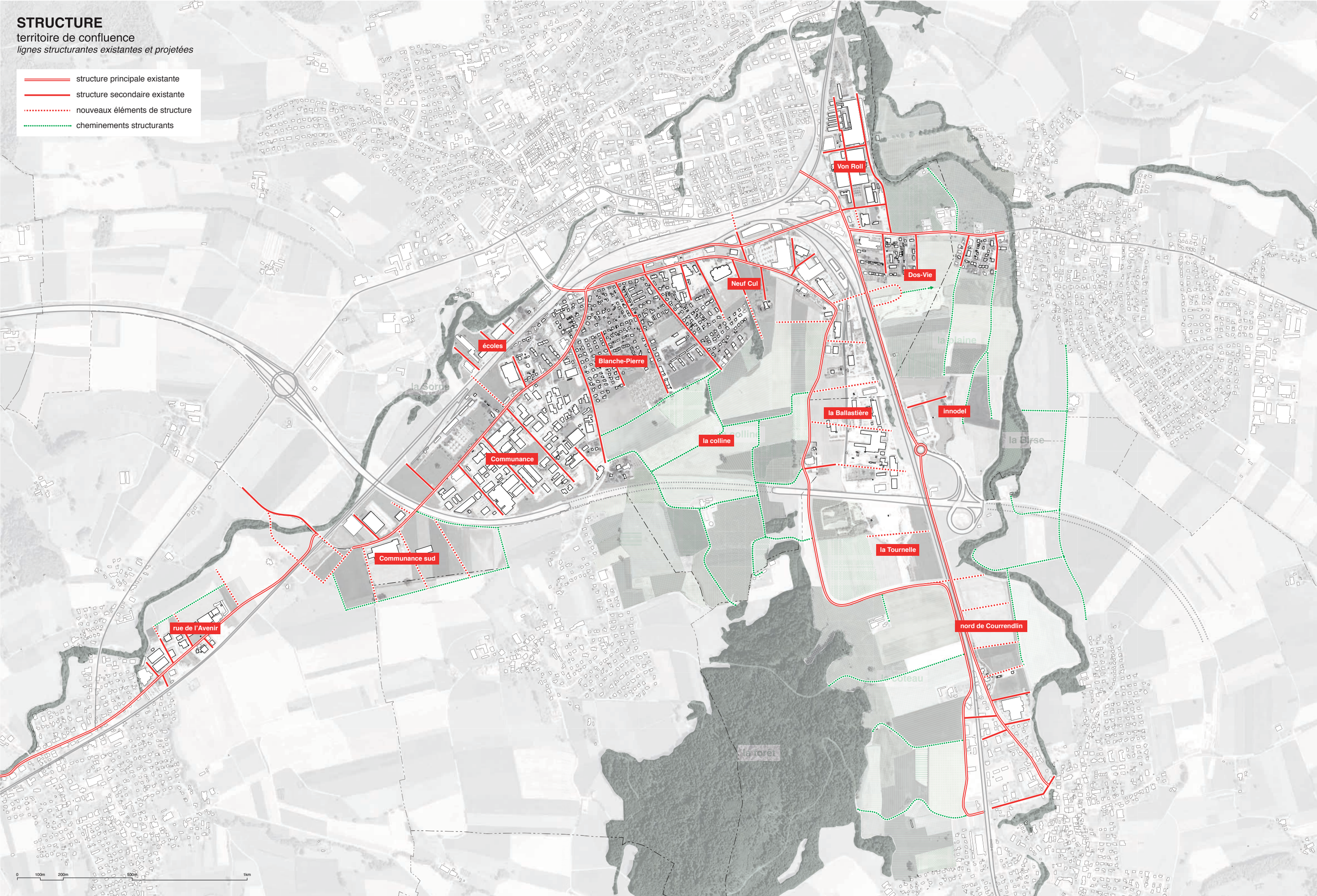


nord de Courrendlin



STRUCTURE
territoire de confluence
lignes structurantes existantes et projetées

- structure principale existante
- structure secondaire existante
- nouveaux éléments de structure
- cheminements structurants



Bande des anciens terrains CFF

La bande de terrains délimitée par la route de distribution urbaine (RDU) et la rue Emile-Boéchat nécessite des principes d'aménagement particuliers en regard de son positionnement et de son rôle de transition entre infrastructures de mobilité (voies ferrées, RDU) et quartiers constitués.

Afin d'assurer la protection contre les nuisances de la route de distribution urbaine (RDU) et des voies CFF d'une part et de créer une structure bâtie cohérente d'autre part, l'implantation de volumes bâtis doit se distinguer par :

- un front d'implantation obligatoire le long de la route de distribution urbaine (RDU), afin d'assurer la protection contre le bruit et de définir clairement le tracé de la voie routière et la limite du quartier,
- une architecture qui assure la contiguïté des constructions sur le front nord,
- un positionnement plus flexible le long de la rue Emile Boéchat intégrant les accès principaux et où les espaces extérieurs devront être aménagés en cohérence avec l'espace public.

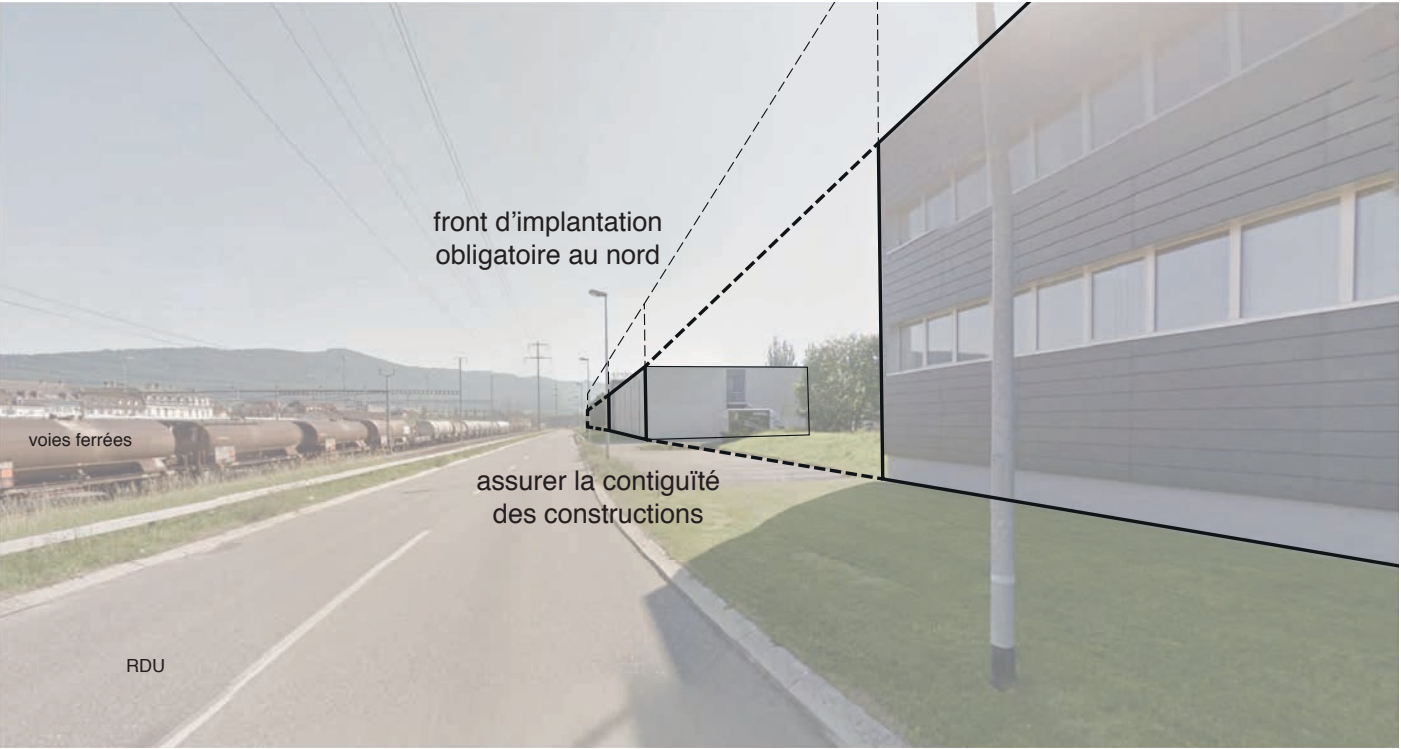
Les bâtiments déjà réalisés sur la bande ont des hauteurs qui varient légèrement mais sont de l'ordre de R+1 (6-7m).

Afin d'assurer à la fois la protection contre les nuisances de la route de distribution urbaine mais aussi de distinguer le front nord et le rapport à la rue Emile Boéchat, les hauteurs des futures constructions pourraient suivre les orientations suivantes :

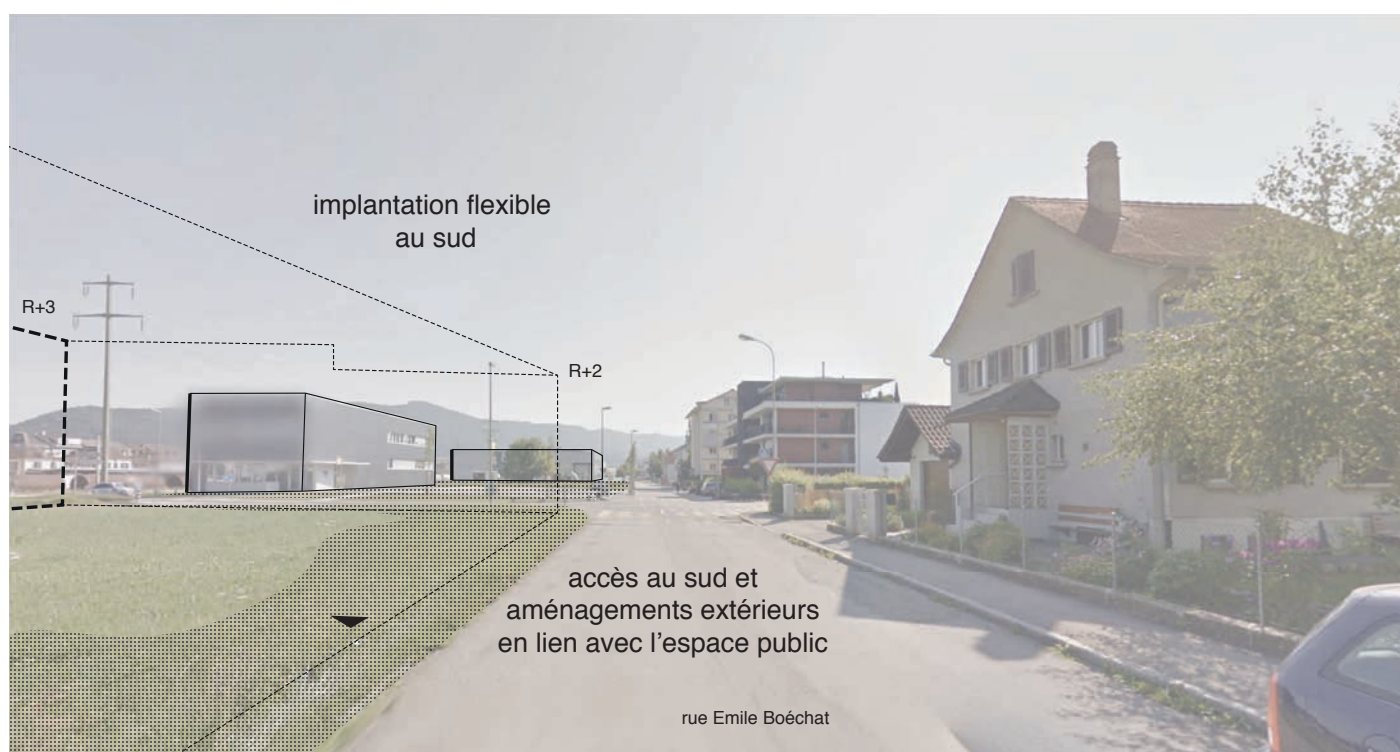
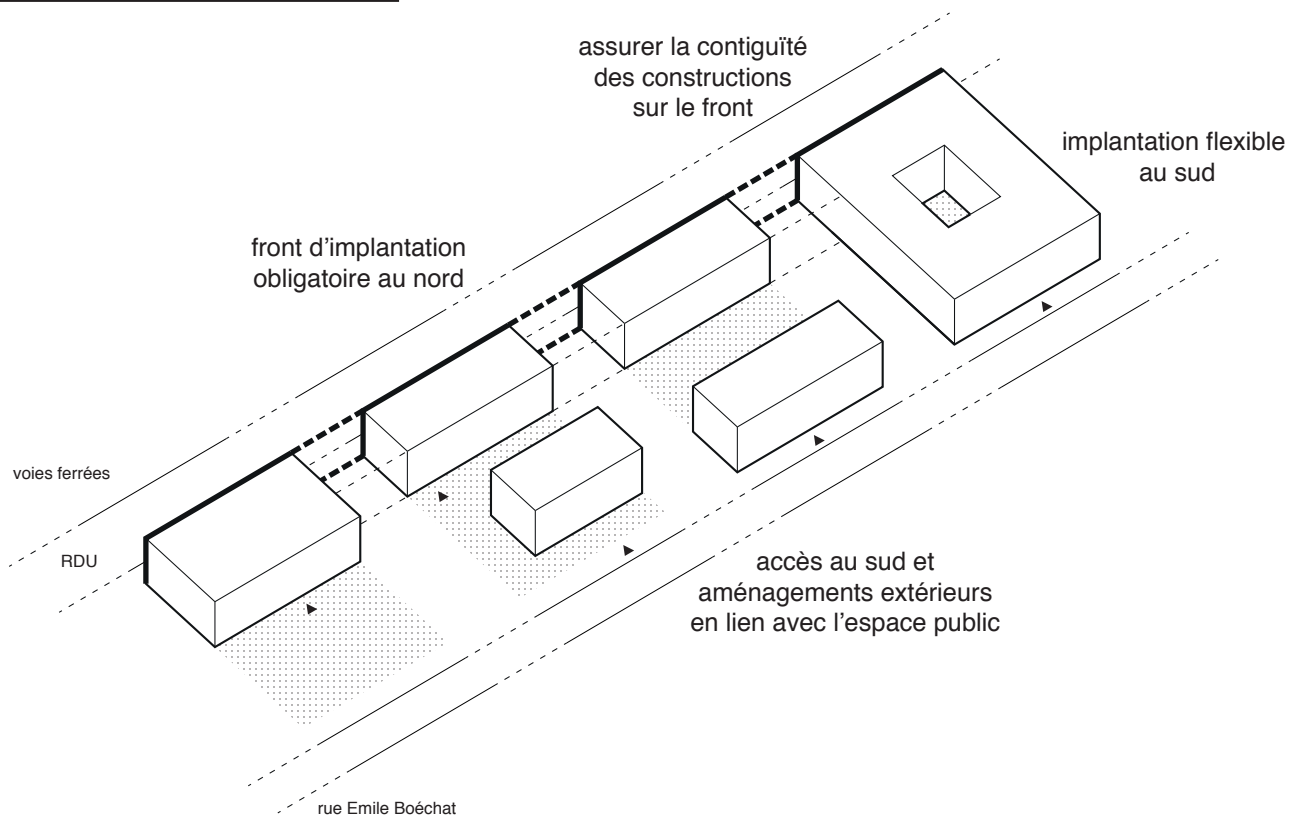
- R+3 (env. 12m) sur le front nord le long de la route de distribution urbaine, avec des surélévations possibles pour les bâtiments déjà réalisés, dont les hauteurs sont inférieures,
- variation dégressive du nord vers le sud,
- environ R+2 (env. 9m) le long de la rue Emile Boéchat.

Ces orientations sont des principes généraux qui peuvent éventuellement être adaptés selon les affectations et les besoins des porteurs de projets, et qui devront être traduites dans des règles de construction plus précises.

Une attention particulière doit être portée à la qualité architecturale des façades nord, qui constituent la «vitrine» des quartiers Gare Sud depuis la RDU, les voies de chemins de fer, la gare et les quais.



bande des anciens terrains CFF



3.3 Dispositif d'interconnexion des espaces naturels et urbanisés

3.3.1 Le réseau écologique

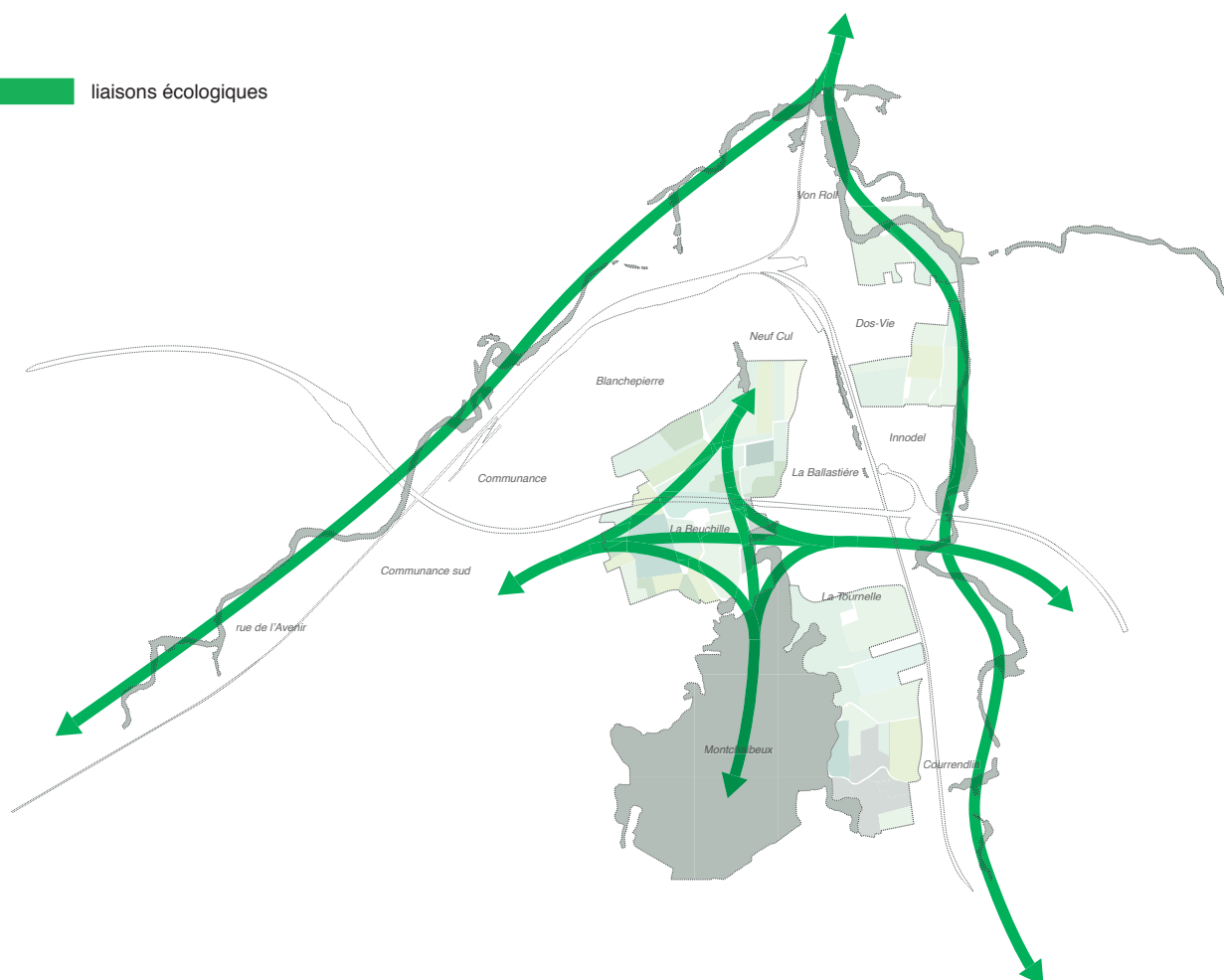
La vallée de Delémont est coupée en deux par les voies de chemin de fer et routières qui la traversent du nord au sud. La réalisation d'un corridor écologique est-ouest permettant à la faune de franchir ces infrastructures représente un enjeu plus large d'amélioration de la connectivité entre les milieux naturels à l'échelle communale et régionale. Le PDL fixe le principe d'une liaison biologique entre le massif forestier de Montchaibeux et la Birse passant entre l'autoroute A16 et le chemin de la Tournelle, dont le tracé, l'épaisseur et les qualités particulières seront précisés ultérieurement dans le cadre d'une étude spécifique. Il s'agira, dans la mesure du possible, d'inclure dans l'épaisseur de ce corridor le ruisseau de la Grosse fin et les biotopes humides du Tayment (objet d'importance nationale pour les batraciens).

3.3.2 Les réseaux de mobilité

Nouvelle connexion routière depuis Gare Sud

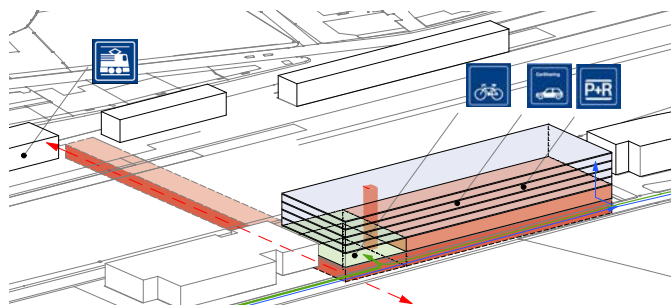
Le développement d'équipements publics d'intérêt régional et cantonal (centre de congrès, nouvel hôpital, par exemple) envisagé sur les terrains du Neuf Cul impose à terme un nouvel accès routier pour éviter de charger encore davantage les carrefours Landi et Mc Donald's, compte tenu des conditions de circulation difficiles à cet endroit aux heures de pointe. Le choix s'est porté sur une solution qui prévoit une nouvelle liaison routière à l'est du site du Neuf Cul, qui permet de relier la Ballastière à la route de Moutier en direction de la jonction A16 Delémont Est et de la nouvelle liaison routière H18. Un étude de variantes, élaborée en 2016, montre que la solution optimale serait un ouvrage partiellement souterrain pour la mobilité douce et un pont pour les véhicules motorisés, incluant les transports publics. Dans ces conditions, le secteur Gare Sud dispose d'une variété de solutions qui lui garantissent une excellente accessibilité.

 liaisons écologiques



Nouvelle liaison routière H18

Le projet de réaménagement de la H18 a pour but de délester Delémont et Courroux d'une partie du trafic de transit et améliorer la connexion de Delémont et son agglomération avec la métropole bâloise et, à l'échelle nationale, entre la région rhénane et la Suisse romande. Le Conseil fédéral envisageait d'ajouter ce tronçon au réseau des routes nationales mais le refus par le peuple suisse du Nouvel Arrêté sur les Routes nationales, qui devait assurer le financement de la H18, a eu pour conséquence de suspendre le projet jusqu'à ce qu'un nouveau mode de financement soit trouvé.



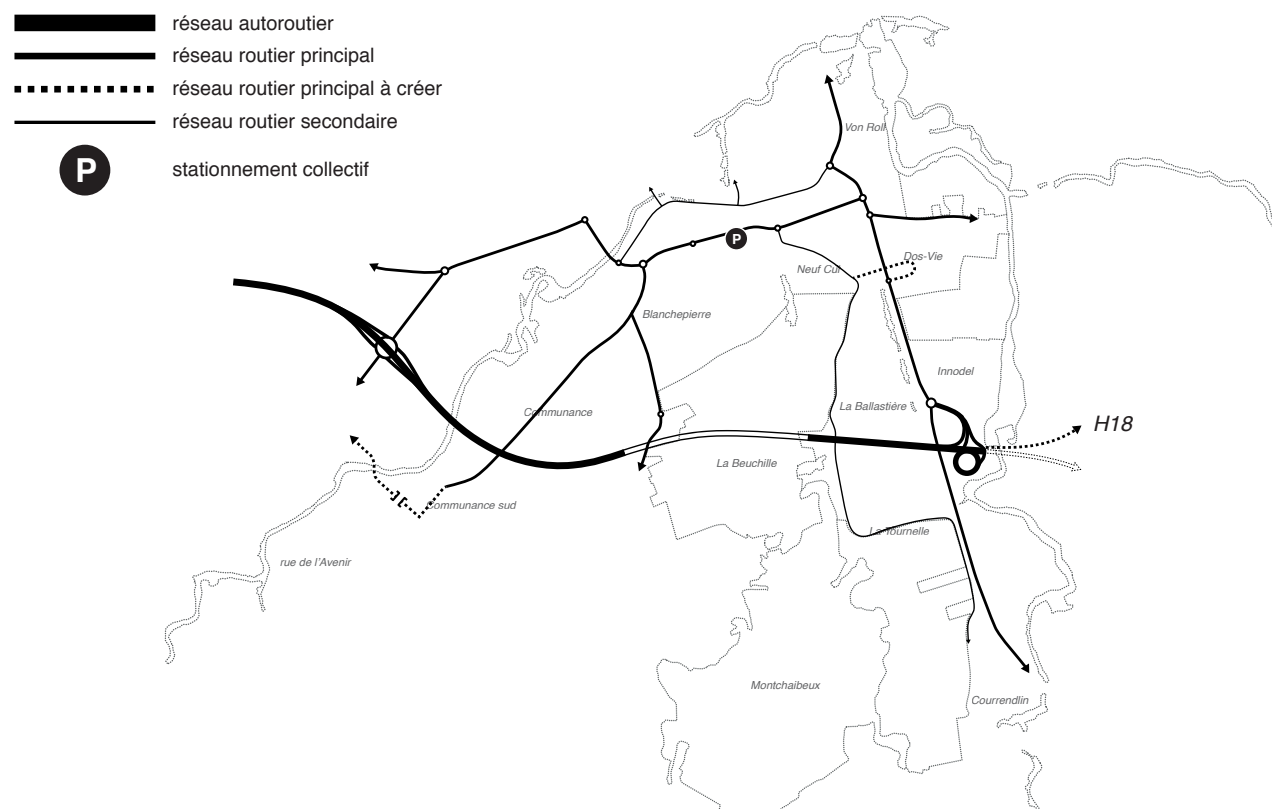
Kury Stähelin Architectes, Delémont

Stationnement





L'amélioration de l'accessibilité TIM aux futurs équipements impose que des mesures soient prises en termes de stationnement. La façade sud de la gare accueillera un nouveau bâtiment en lien direct avec la sortie du passage inférieur. Le bâtiment peut intégrer le P+R agrandi sur plusieurs étages, ainsi que, dans son socle des activités commerciales et les accès à la gare. Grâce à la profondeur de la parcelle, il est également possible de prévoir des logements en façade sud. L'accès au P+R est prévu depuis la rue Emile-Boéchat.

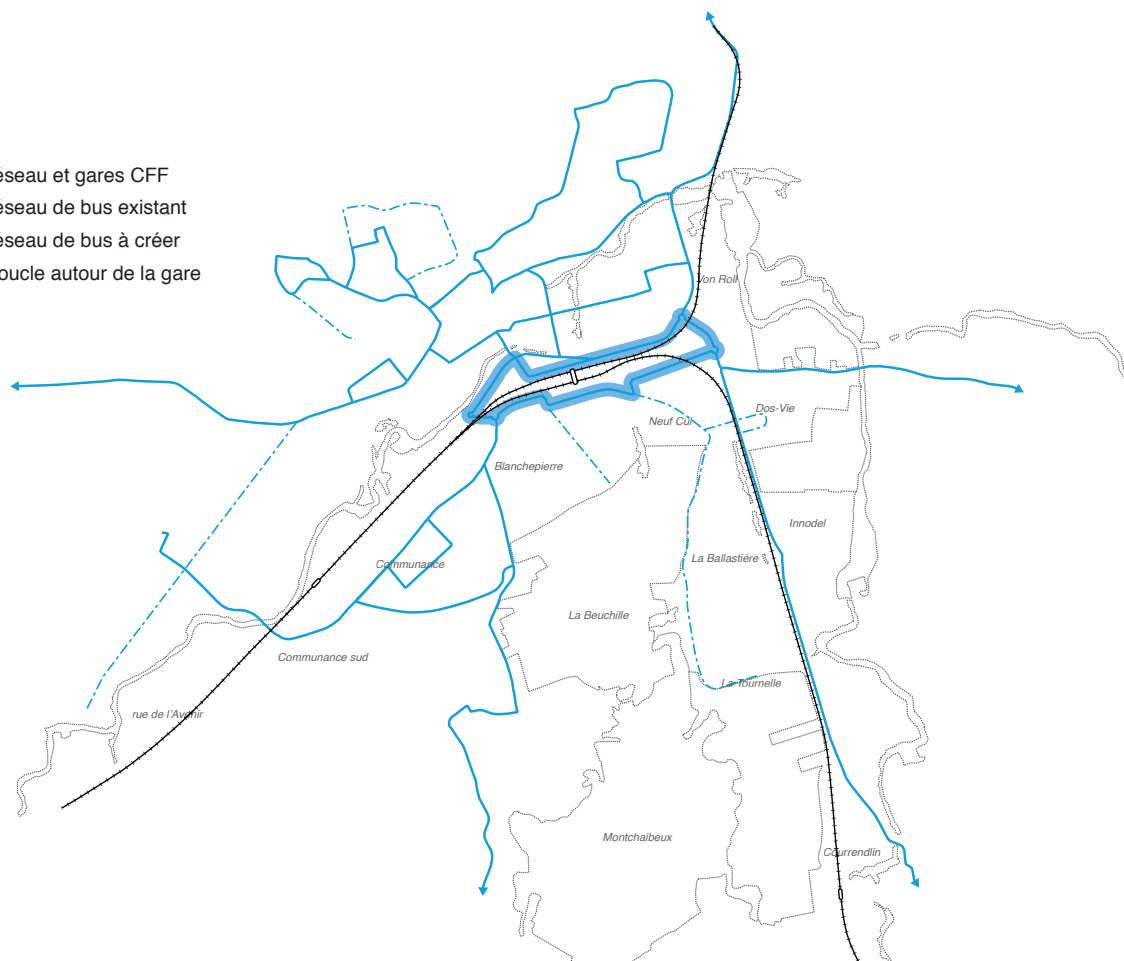


Kury Stähelin Architectes, Delémont



L'extension de l'offre en transports publics en direction de la Ballastière est rendue possible par le réseau routier existant, la future connexion à la route de Moutier à l'est du Neuf-Cul et des points de rebroussements sur la rue Emile-Boéchat en direction de Courrendlin.

-  réseau et gares CFF
-  réseau de bus existant
-  réseau de bus à créer
-  boucle autour de la gare



Mobilité douce

Aujourd'hui, les connexions avec le centre-ville de Delémont sont assurées par les deux franchissements existants dédiés aux piétons. Le passage sous-voie existant devrait être amélioré à terme. La passerelle existante côté ouest devrait quand à elle être déplacée conformément au programme sectoriel du plan directeur communal. Un troisième franchissement destiné également aux mobilités douces (piétons et cyclistes) est prévu par le projet d'agglomération. Celui-ci s'inscrit dans le prolongement de la rue du Haut-Fourneau et s'appuie sur les éléments paysagers existants et projetés. Il connecte le futur écoquartier de Morépoint-Gros Seuc au nord et le futur quartier au sud.

Une liaison est-ouest entre le sud des voies et Courroux s'impose pour relier entre eux les quartiers aujourd'hui coupés les uns des autres par les voies de chemin de fer et faciliter le recours au vélo en toute sécurité pour les usagers de la gare et de la zone de la Communance notamment. Cette liaison nouvelle sous la voie ferrée, également mentionnée en page 22, permettra de sortir le trafic des cycles des carrefours Landi et Mc Donald's et par conséquent d'y faciliter l'écoulement du trafic et d'y améliorer la sécurité.

L'importance naissante d'une liaison est-ouest de Courroux jusqu'à la zone de la Communance pour les MD et les piétons entraîne naturellement la question du prolongement de cette liaison entre la Communance et le centre professionnel. Une liaison est envisagée à la hauteur de la limite nord-est des terrains de la Régie des alcools. Cette liaison offre l'opportunité de penser la connexion et les complémentarités entre la zone de sports et de loisirs au Nord de la Sorne du Pré Mochel et de la Blancherie d'une part, et la zone d'activités de la Communance d'autre part. Là encore, le franchissement des voies ferrées constitue un enjeu d'intégration.



3.4 Diversité programmatique

Généralités

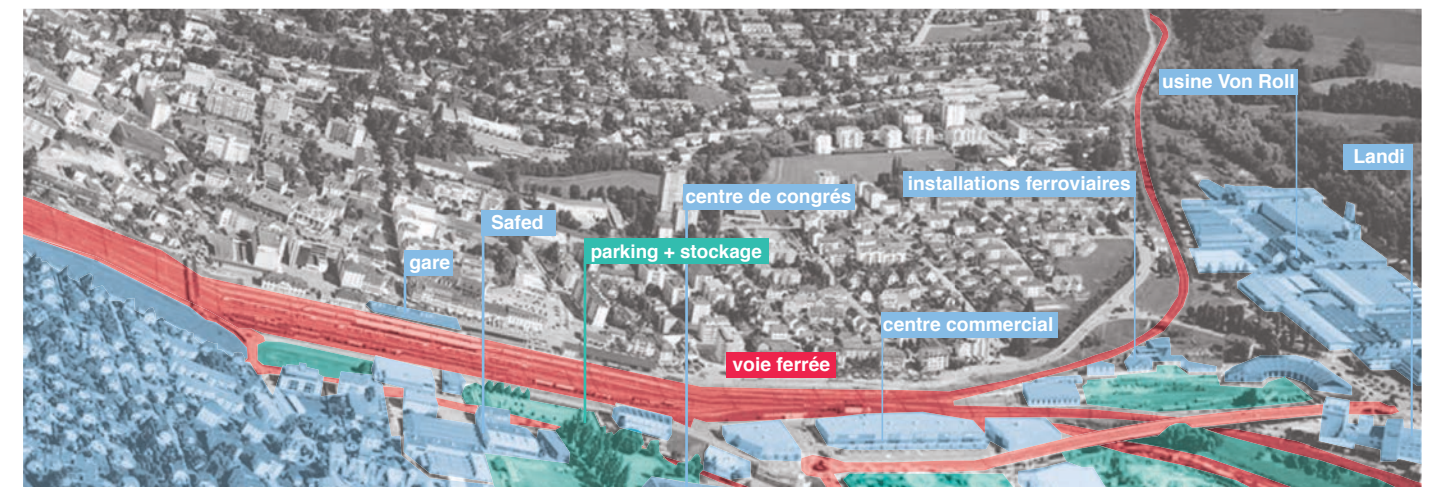
La détermination des vocations préférentielles des différents secteurs du territoire couvert par le PDL est motivée par les ambitions suivantes :

- Positionner Delémont au niveau national par un renforcement de son attractivité et de son rayonnement.
- Favoriser l'émergence d'un nouvel espace urbain majeur, aux côtés de la Vieille Ville et du centre-ville de Delémont, qui se caractérise par ses formes bâties, ses espaces publics et ses programmes spécifiques et complémentaires.
- Concentrer les programmes emblématiques et les plus intensifs dans le périmètre de la gare, bien desservi par les transports publics, et dont la proximité favorisera les synergies et l'intensité urbaine.

Le secteur proche de la gare

Véritable « Porte de Delémont » ouverte sur l'agglomération, le territoire cantonal, l'Arc jurassien et sur le réseau national, la gare est le lieu d'une grande diversité d'activités pour une population d'utilisateurs qui se croisent quotidiennement dans un espace urbain restreint.

Le secteur de la gare est le lieu privilégié pour travailler, habiter, se rencontrer, négocier, décider, consulter, démarcher, se former, boire un verre après le travail, faire ses courses en sortant du train, etc. Dans ces actes quotidiens, le développement de cette partie de la ville, au nord comme au sud de la gare, peut trouver son sens et sa cohérence, et puiser l'inspiration pour de nouveaux programmes de construction.



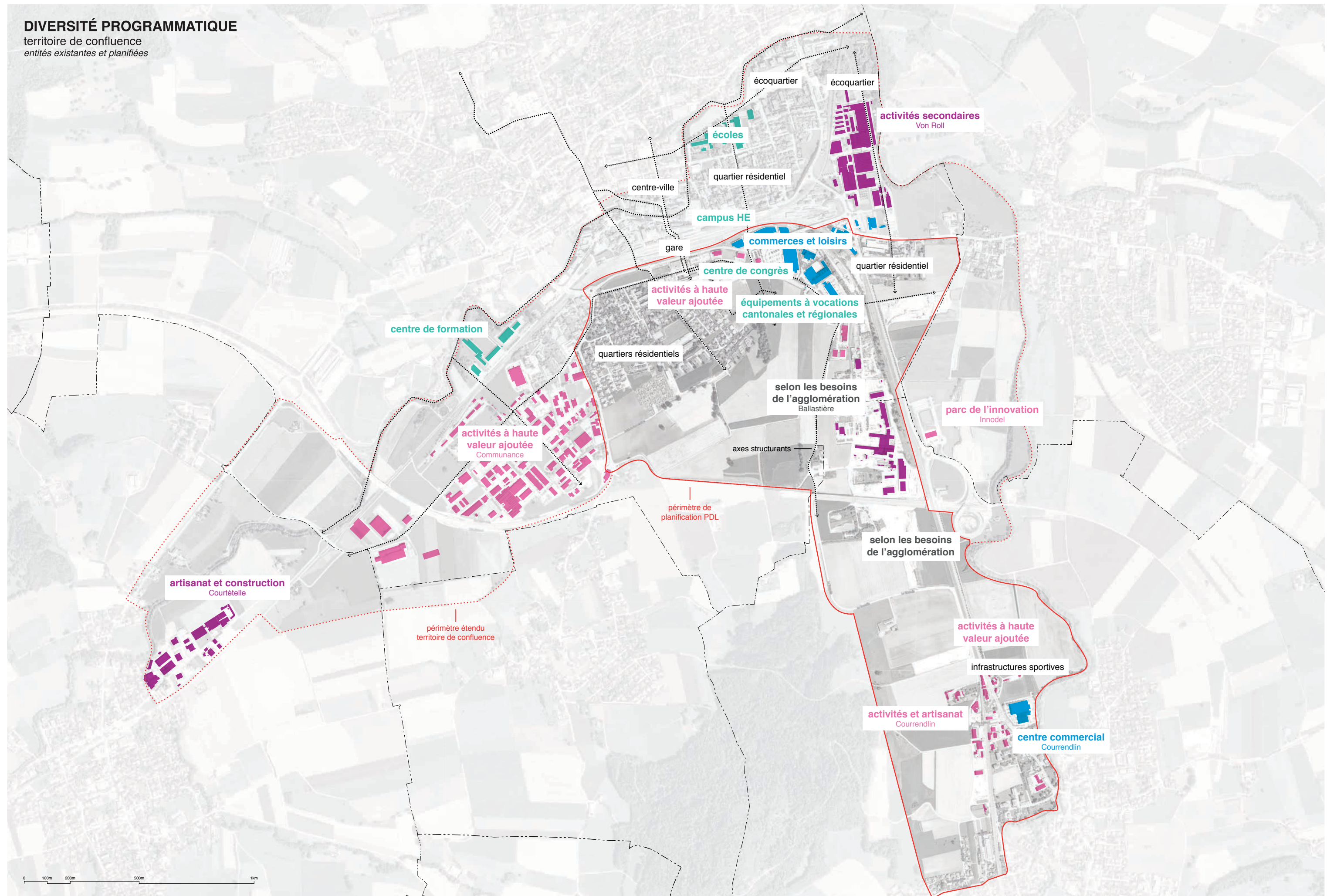
diversité des programmes du territoire de confluence (autour de la gare)

La gare de Delémont a changé de visage durant la dernière décennie. Elle est promise à de nouvelles mutations avec, en particulier, l'implantation du Campus tertiaire dans le prolongement de la gare à l'Est sur les anciens quais au bois, l'aménagement de la gare routière et l'aménagement de l'avenue de la Gare en zone de rencontre. La multiplication des projets d'importance dans le centre de Delémont va par ailleurs contribuer à renforcer l'attractivité de la ville et accroître les flux d'utilisateurs à la gare.

La gare est appelée, à l'échelle jurassienne et de l'arc jurassien, à devenir un pôle professionnel et institutionnel significatif. Dans ces conditions, le parvis nord ne parviendra plus à assurer toutes les fonctions et répondre à toutes les attentes. C'est la chance de Delémont de pouvoir valoriser un dispositif qui s'articule en deux façades nord et sud. Ce potentiel ouvre des possibilités de programmation nouvelle sur la façade sud, et sur les terrains disponibles à proximité immédiate, les terrains de SAFED, de la halle des expositions et les terrains de la ferme du Neuf Cul.

DIVERSITÉ PROGRAMMATIQUE

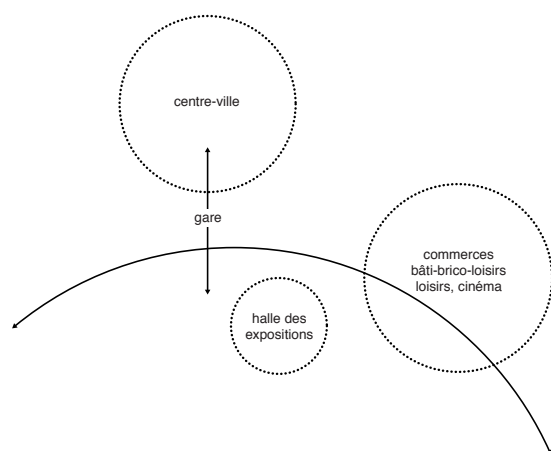
territoire de confluence
entités existantes et planifiées



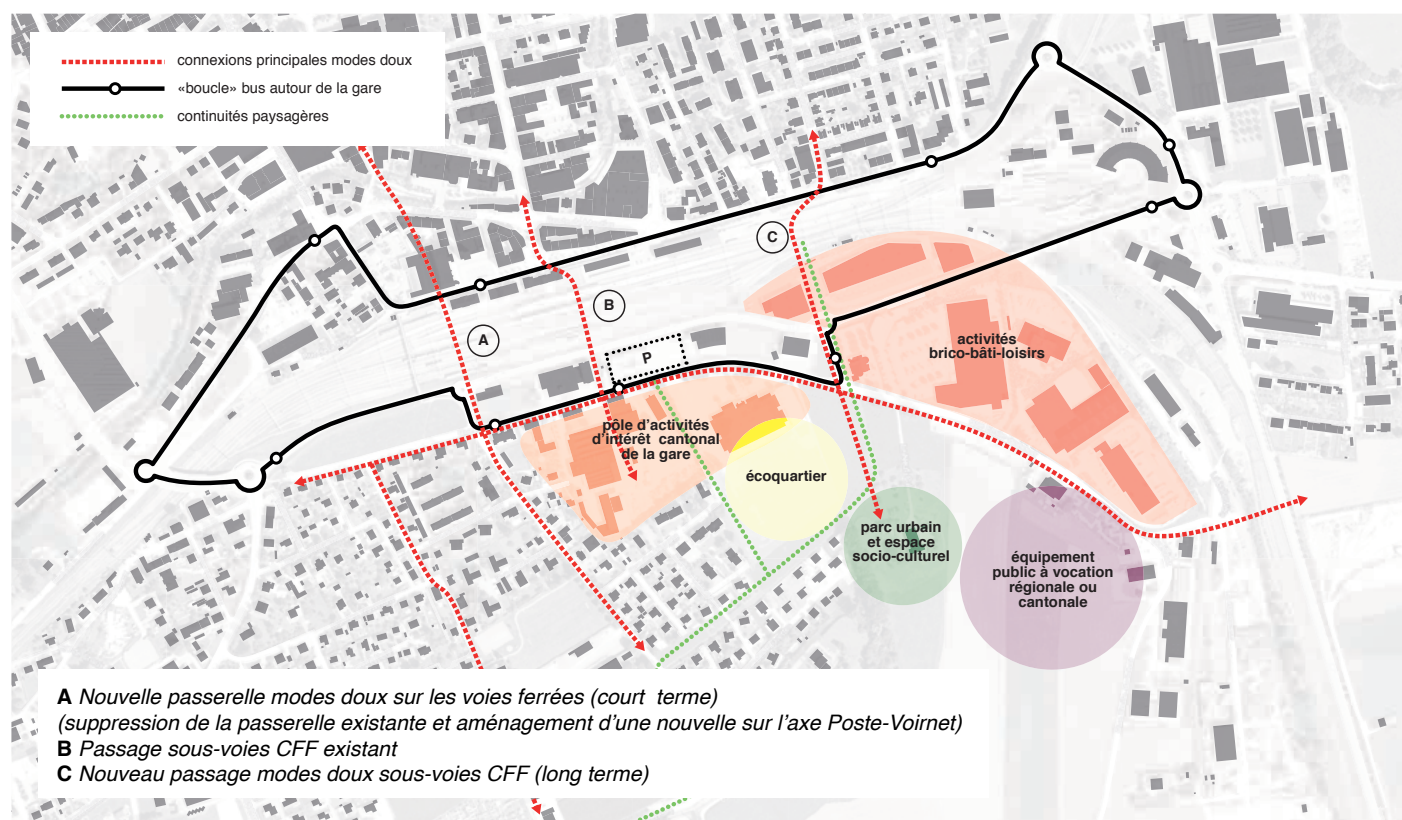
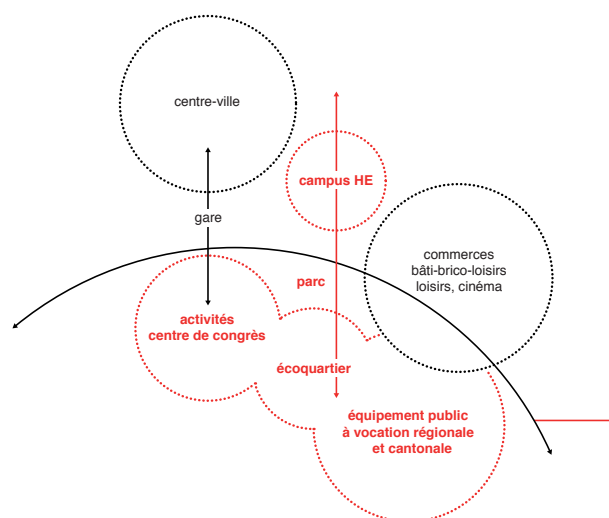
Il s'agit ici de faire émerger un nouveau quartier mixte destiné au développement d'un pôle d'intérêt régional et cantonal complémentaire à celui du nord, composé de :

- Un pôle d'activités avec un parc d'innovation et un centre de congrès (avec hôtel, restaurant, salles de travail et de séminaires, locaux de travail pour étudiants) dans le prolongement immédiat de la gare;
- Un pôle d'équipements publics pour de grandes infrastructures d'intérêt régional et cantonal, un futur hôpital par exemple (voir ci-après) ;
- Un espace socio-culturel sur le site de la ferme du Neuf Cul.
- Ce programme s'accompagne d'espaces d'habitation (familles, étudiants, personnel médical, ...) qui complètent le dispositif.

existant



nouveaux programmes

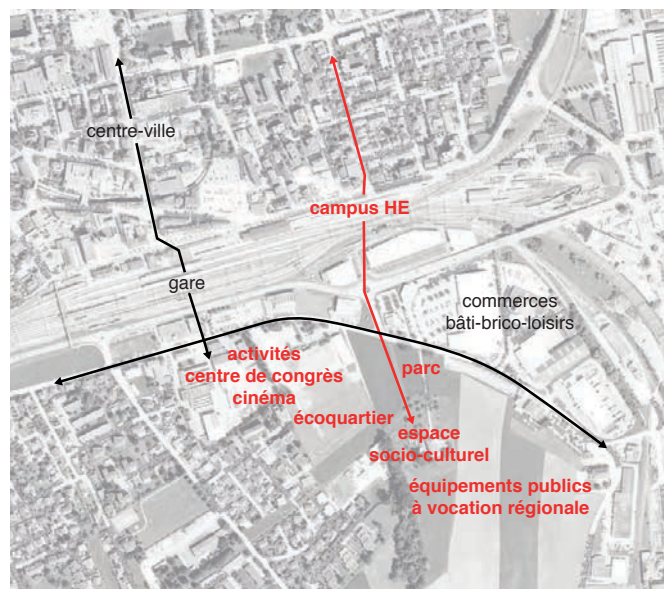


Les schémas ci-dessous, accompagnés des estimations des surfaces affectées aux différentes composantes du programme, permettent de faire une évaluation des capacités d'accueil du secteur proche de la gare, selon les Indices d'Utilisation (IU) minimaux définis dans le PDCom.

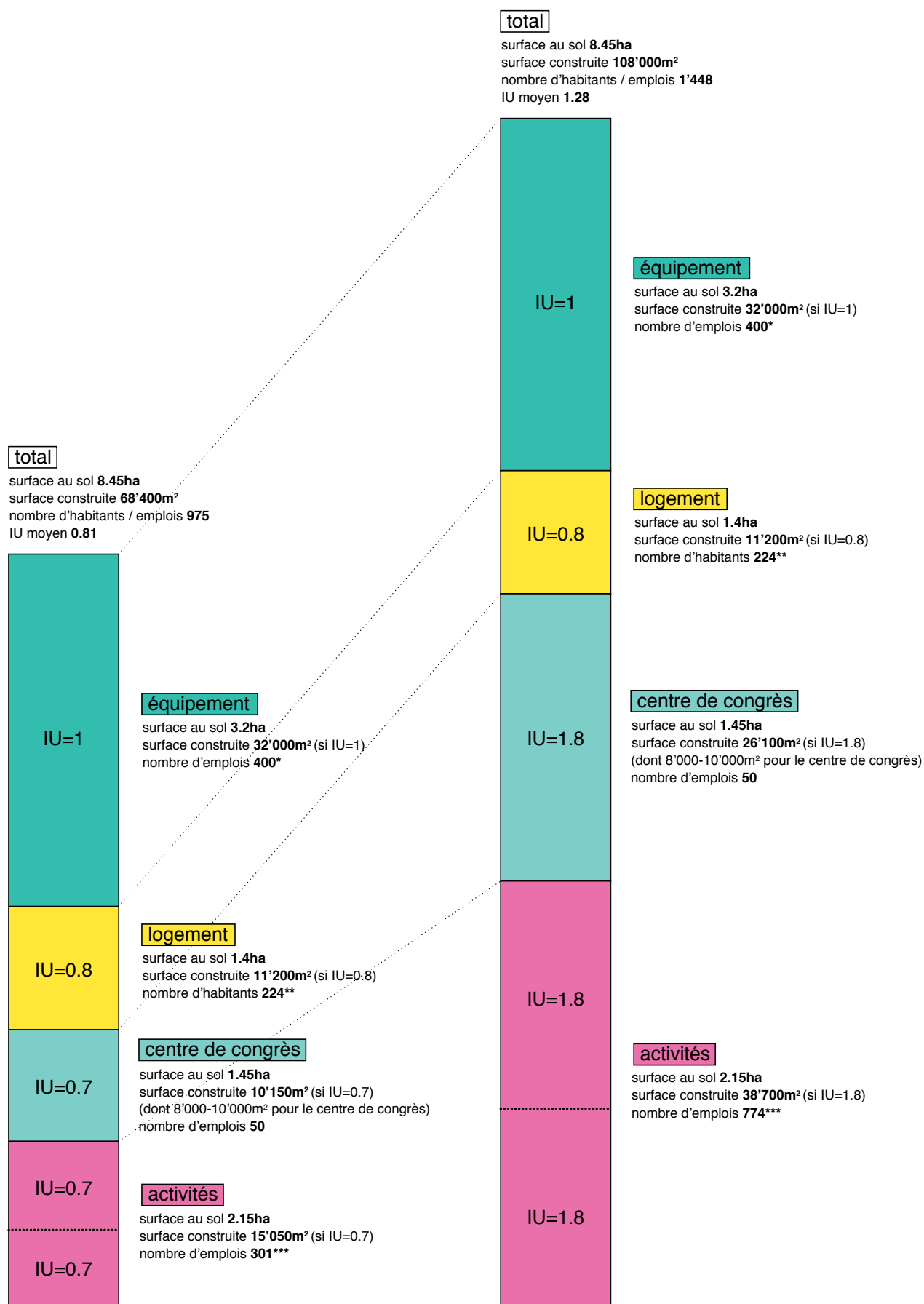
Les éléments décrits ci-dessous correspondent à des tests de capacité élaborés à partir d'une variante possible de répartition des programmes - permise selon les principes du Plan Directeur Localisé synthétisé dans le chapitre 4.



calcul de la capacité potentielle



implantation des nouveaux programmes



* nombre d'emplois actuel sur l'hôpital cantonal du Jura

** ratio de 50m² par habitant

*** ratio de 50m² par emploi

* nombre d'emplois actuel sur l'hôpital cantonal du Jura

** ratio de 50m² par habitant

*** ratio de 50m² par emploi

L'éventuelle implantation de l'hôpital

L'implantation de l'hôpital dans le secteur Gare Sud à Delémont répondrait à plusieurs enjeux majeurs pour la région et le canton :

- Conforter Delémont dans son statut de centre urbain de l'agglomération et de capitale du Canton du Jura
- Renforcer l'intensité urbaine du secteur Gare Sud : dynamique créée par l'hôpital, vecteur de vie et d'animation; potentiels de synergies avec d'autres équipements, notamment le futur centre de congrès; possibilité de construction de logements à proximité pour le personnel, etc.
- Limiter les effets négatifs des projets générateurs de mobilité individuelle en les localisant de manière cohérente sur le territoire de l'agglomération, c'est-à-dire dans des sites bien desservis par les transports publics et accessibles en mobilité douce.

Le site pressenti répondrait en outre au Plan directeur cantonal, adopté par les Autorités cantonales et approuvé par le Conseil fédéral, en particulier les fiches suivantes :

- **1.01.1 Développement de l'urbanisation et transports publics** (proximité des arrêts de transports publics actuels et futurs – trains et bus).
- **1.03.1 Projet d'agglomération de Delémont** qui préconise de « renforcer l'offre d'équipements et de services et concentrer les infrastructures et lieux d'accueil supra-communal dans l'espace central ».
- **1.09 Constructions et installations publiques**, Delémont étant reconnue, pour accueillir des « équipements et services à la population d'importance cantonale ».
- **1.09.2 Institutions de soins, santé**, Delémont étant reconnue en tant que lieu d'accueil pour l'activité de l'Hôpital du Jura.

Cette parfaite conformité au Plan directeur cantonal, déjà adopté par le Parlement jurassien, est une garantie forte, qui permettrait au projet de se réaliser avec un maximum d'efficacité.

Le site pressenti répond par ailleurs à la Conception Directrice du Plan d'aménagement local de Delémont adopté par le Conseil de Ville de Delémont le 1^{er} juin 2015.

Les projets de Plan Directeur Communal et de Plan Directeur Régional intègrent les principes et objectifs permettant l'implantation d'un éventuel hôpital.

Toutefois, en cas d'impossibilité de réaliser l'hôpital dans le secteur Gare Sud, du point de vue de la procédure d'aménagement du territoire et des constructions, une solution de repli sera envisagée dans la nouvelle zone d'activités au nord de Courrendlin ou dans Innodel.

Une nouvelle zone d'activités au nord de Courrendlin

La future zone d'activités planifiée au nord de Courrendlin par la commune (PAL 2014) introduit une offre supplémentaire à l'échelon régional pour des activités à forte valeur ajoutée :

- Une offre complémentaire pour des activités qui ne trouveraient pas leur place dans la zone d'activités de la Communance ou dans Innodel.
- Une réserve en cas de saturation des deux zones précitées ; une situation qui pourrait advenir dans un avenir relativement proche compte tenu de la rapidité avec laquelle les surfaces disponibles de la Communance sont occupées.

L'objectif, à terme, est de faire reconnaître la nouvelle zone comme zone d'activités d'intérêt cantonal (zone AIC) ou zone d'activités régionales. Plusieurs caractéristiques attestent en effet de ses qualités évidentes pour le développement d'une AIC : sa localisation dans le territoire de Confluence, la contiguïté du bâti, la proximité du centre de Courrendlin et de la jonction autoroutière, ainsi que son importante capacité d'accueil.

Cette zone sera urbanisée après saturation des autres zones AIC de l'agglomération. La preuve du besoin devra alors être apportée.

Courrendlin ouest

La commune souhaite préserver les espaces agricoles entre Courrendlin et le massif forestier de Montchaibeux; elle a inscrit cette ambition dans son PAL récemment révisé. Aucun projet de développement ne se fera, en principes, dans ce secteur.

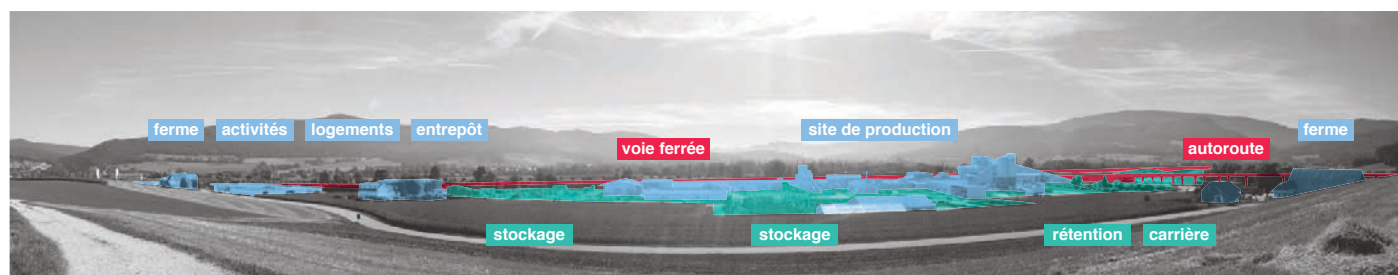
De la Ballastière jusqu'au nord de Courrendlin

Ce vaste territoire est constitué par une alternance de pleins et de vides, d'espaces bâtis et non bâtis, agricoles ou industriels, ainsi que d'espaces naturels et protégés.

Il réunit des activités qui, par leur emprise, leurs installations et leur aménagement priorisent le fonctionnel au qualitatif. Ce type d'espace n'est pas des plus attractifs mais il est des plus nécessaire. Le regroupement de ces activités à la Ballastière procure une image peu attractive à cette partie de la ville mais il offre en contrepar-

tie l'avantage de ne pas multiplier ce genre d'espace et d'activités sur le reste du territoire de la ville. Il y a donc un intérêt à préserver des possibilités d'accueil d'activités à faible densité d'emplois ou d'équipements sportifs et de loisirs à faible intensité de fréquentation et consommateurs d'espace, à condition que ces activités et équipements représentent un intérêt régional et qu'ils soient compatibles avec les programmes qui seront développés dans le secteur proche de la gare.

La limite de l'urbanisation au sud de l'autoroute A16 (secteur de la Tournelle) est définie de manière à garantir la pérennité de l'exploitation de la source du Tayment (par la commune de Rossemaison) et tenir compte des enjeux liés à la présence du site «IBN JU800 Le Tayment» de reproduction des batraciens d'importance nationale.



diversité des programmes du territoire de confluence (autour du site de la Balastière)

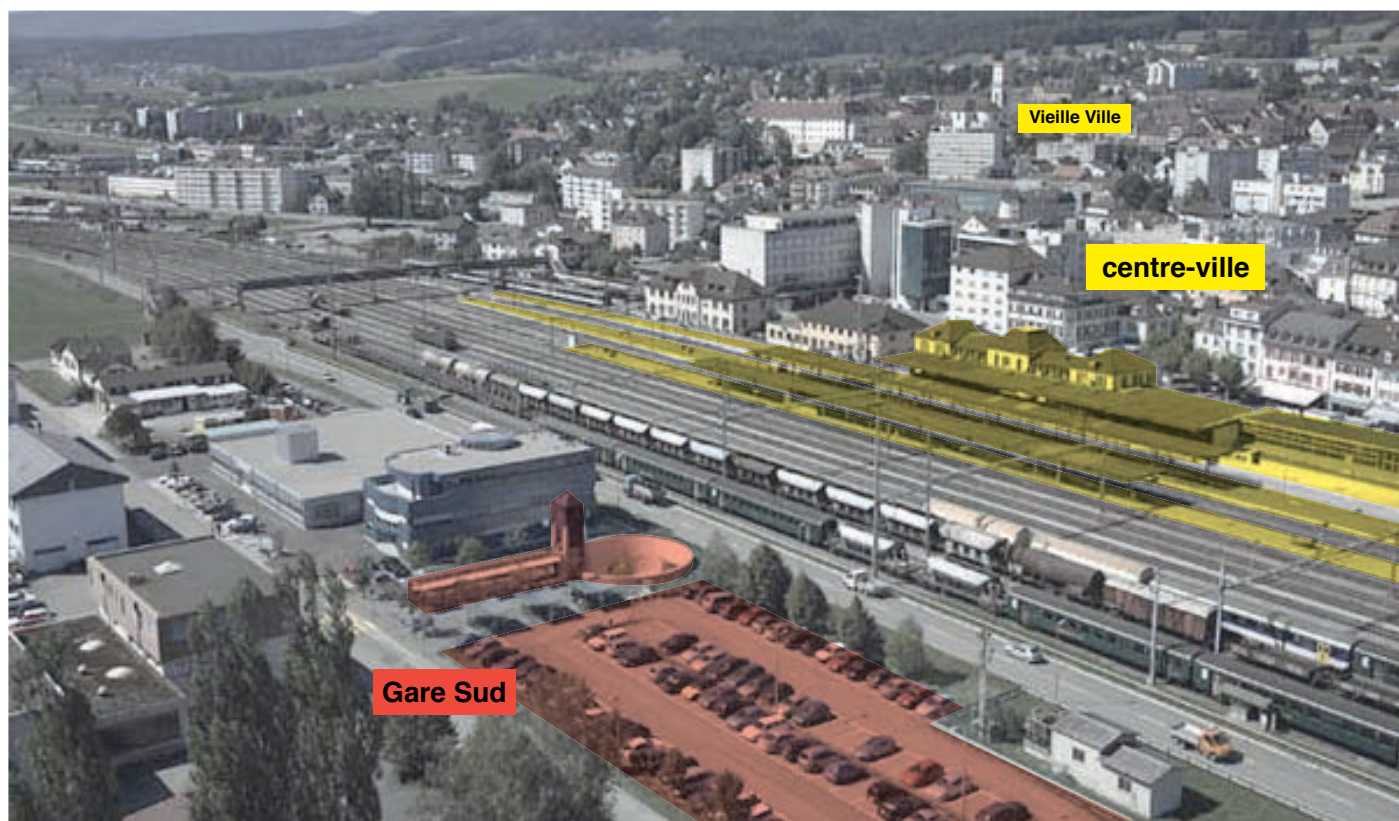
3.5 Les espaces publics majeurs de Gare Sud

Le réseau d'espaces publics est constitué d'éléments majeurs qui participent à la qualité et à l'identité du nouvel espace urbain en constitution au sud des voies et assurent un lien physique et fonctionnel entre les équipements emblématiques :

- L'espace central dont la localisation dépend de celle du futur centre des congrès. Celui-ci devra faire l'objet d'un projet spécifique qui devrait respecter les principes suivants :
 - il doit remplir un rôle hybride de parvis sud de la gare (en lien avec la sortie du passage souterrain) et d'espace public central du futur quartier et des programmes qui y seront implantés ;
 - il doit donc être en lien physique direct avec la sortie du passage souterrain et en être le prolongement ;
 - il permettra de distribuer les accès principaux et les entrées des futurs bâtiments ;
 - les façades principales de ces bâtiments devront également donner sur cet espace public central (congrès, activités, etc.).
- Le parc urbain entre le futur centre de congrès et le(s) équipement(s) régionaux (hôpital par exemple). Il est un espace lié aux dispositifs de la protection contre les risques de crues et valorisé au profit d'un espace vert majeur du quartier, qui se prolonge avec les espaces verts autour de la ferme du Neuf Cul.

Le dispositif d'accès à la gare est constitué de deux parvis aujourd'hui d'inégale qualité. L'idée, dans le cadre du PDL Gare Sud, est de valoriser le parvis sud pour consolider ce dispositif.

Parvis nord et parvis sud sont à la fois partie intégrante de la gare et composante de la ville, avec leur rythme de vie, leur animation, leurs usagers. Ils partagent des points communs : celui d'être à la fois des lieux intégrés à la ville, mais aussi la vocation d'articuler différentes échelles et de permettre aux usagers d'être « connectés ». Cependant, ils sont différents et contribuent par leurs spécificités à la diversité du centre-ville de Delémont. Si le parvis nord a trouvé sa vocation et son rôle dans la ville avec l'aménagement de la gare et de la Place de la Gare, le parvis sud reste à définir.



Le parvis nord

La façade nord de la gare est aménagée en parvis pour les piétons, les vélos et le passage des transports publics. Le flux des usagers de la gare confère à ce lieu un rôle devenu important pour la ville, renforcé par la qualité de l'aménagement qui a été réalisé. Le parvis nord est bordé de cafés et de terrasses, de commerces, et de la nouvelle gare routière. La réalisation du Campus tertiaire le long de la route de Moutier va accélérer la mutation de cet espace qui deviendra le cœur du quartier de la gare.

Le parvis sud, un espace public central

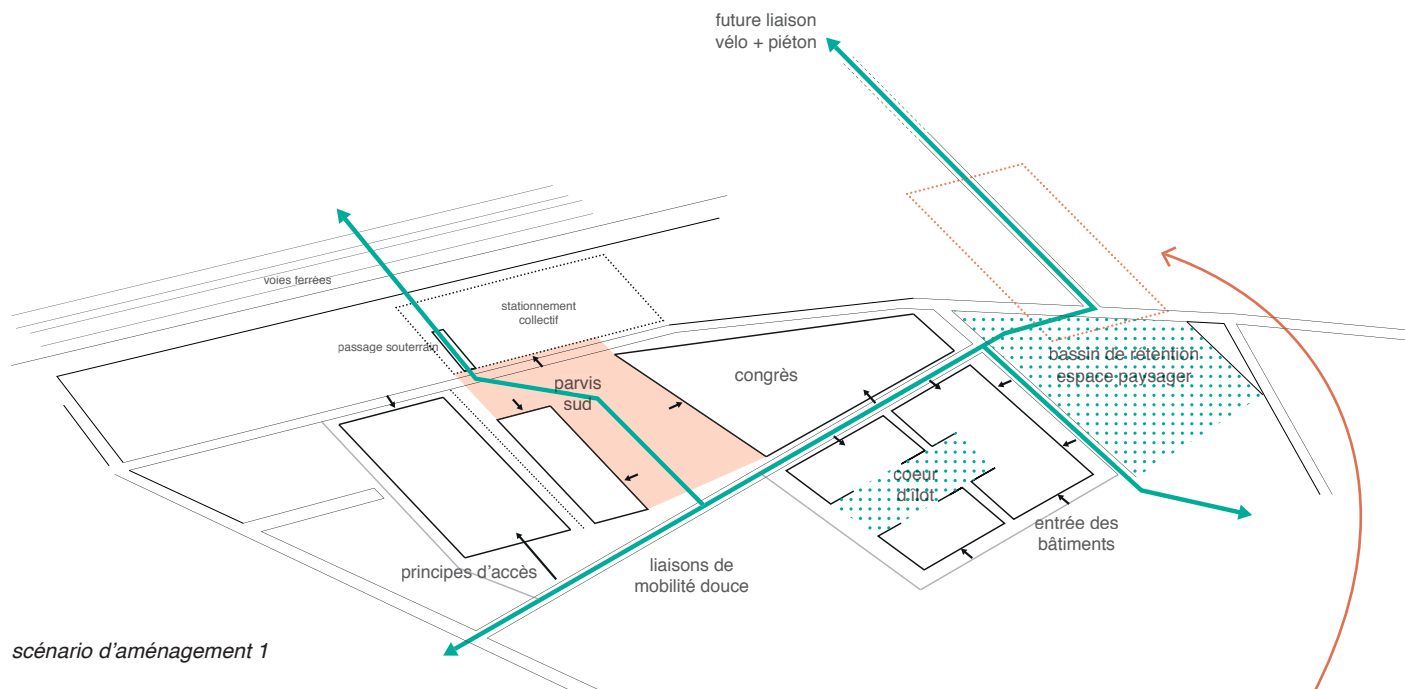
L'ouverture sud de la gare assure aujourd'hui uniquement une fonction d'accès à la gare avec une offre de stationnement P+R, une possibilité de dépose-minute et un accès aisé pour la mobilité douce. Il est encore loin d'être attractif et loin aussi de mériter le vocable de parvis.

L'objectif du développement du secteur Gare Sud est de donner corps à ce vocable de parvis. Cet objectif est réaliste si l'on tient compte des potentiels d'urbanisation et de programmation qui sont valorisables dans le secteur Gare Sud et qui vont contribuer à accroître les flux d'usagers et par conséquent les besoins d'un aménagement plus attractif. Un parvis est aménagé au sud de la gare, assurant des accès au centre de congrès, à l'hôtel, au site d'innovation et aux futurs logements. Le parvis prend corps sur la rue Emile-Boéchat élargie au droit de la gare. Sa matérialisation fera l'objet d'un projet spécifique. Il est destiné à être le point de connexion à la gare pour l'ensemble des zones du territoire de confluence pour lesquels la relation à la gare se fait par le sud. Cette fonctionnalité ouvre des potentialités fortes pour ce parvis sud et impose un aménagement à la hauteur de la fonction. D'une part, il donne accès aux bâtiments adjacents du pôle d'innovation et d'activités, au centre de congrès et aux futurs logements. D'autre part, sa position à côté du parc d'innovation et à côté du centre de congrès permet pour l'un comme pour l'autre d'y organiser des activités ou des événements à l'extérieur dans le prolongement des espaces d'accueil de leurs bâtiments.

La localisation du centre de congrès et du pôle d'innovation dépend de la possibilité de maîtriser et de valoriser les terrains de la SAFED : dans ce dispositif qui est en train de s'esquisser, certaines parties du programme liées au parc d'innovation et au pôle d'activités pourraient être localisées dans des bâtiments existants, d'autres sont à localiser en fonction des disponibilités des terrains. Le centre de congrès et le parc d'innovation exigent quant à eux d'être situés dans le prolongement immédiat des sorties de la gare au sud. C'est un facteur de lisibilité du projet et de complémentarité urbaine entre le Nord et le Sud de la gare.

Face à cette exigence de cohérence, il y a la réalité de la maîtrise des terrains de la SAFED. Deux scénarios sont possibles et qui n'ont comme conséquence à ce stade que de déplacer l'espace public central. Ils sont basés sur l'incertitude de la disponibilité des terrains SAFED et sur la nécessité de pouvoir, dans un délai plus court, réaliser un centre de congrès à Delémont.

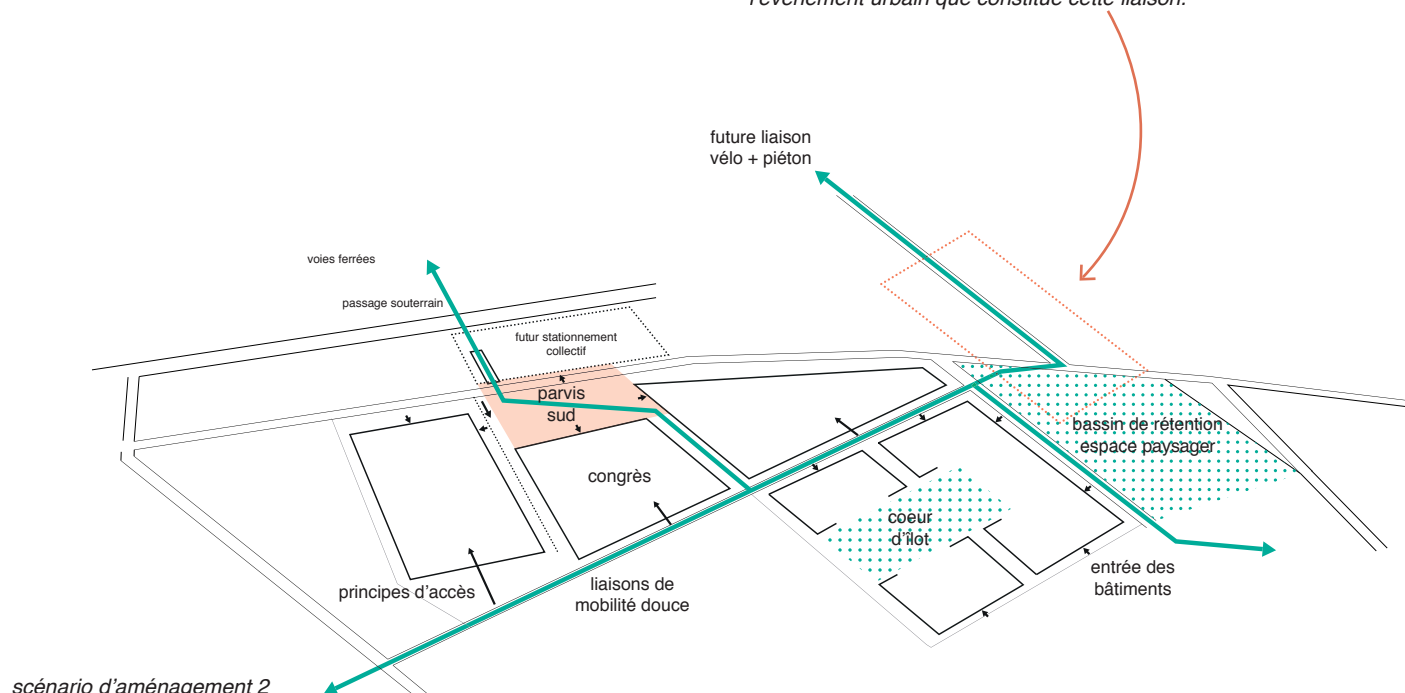
Ces deux scénarios d'aménagement tiennent compte des principes d'aménagement pour l'espace public central. Les variations sont en fonction de scénarios possibles d'implantation des programmes.



scénario d'aménagement 1

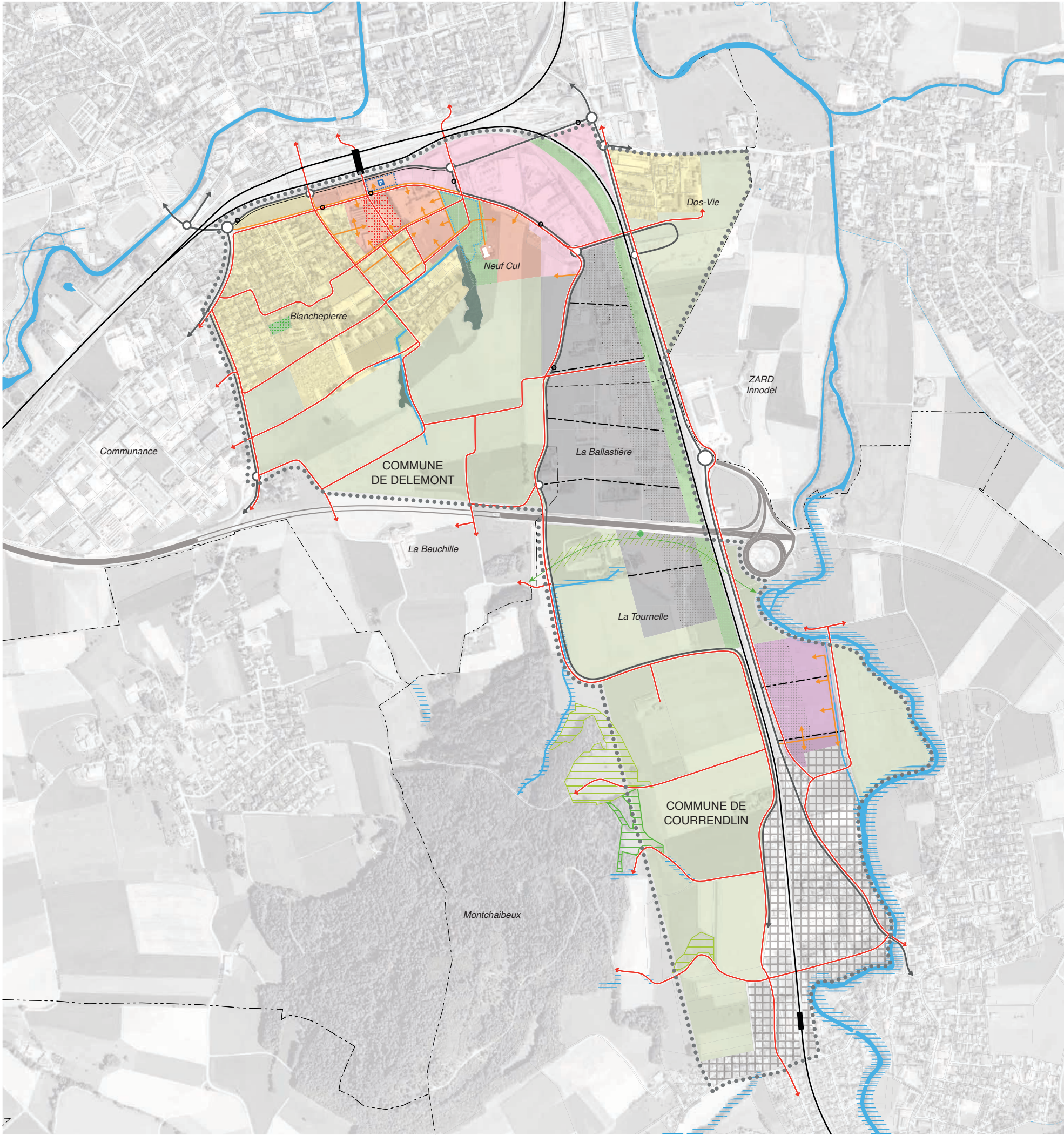
Afin de réussir la liaison importante entre le nord et le sud, qui connectera des lieux marquants à l'échelle de la ville, un soin attentif doit être porté à l'aménagement autour de cette future liaison.

Le projet suppose le réaménagement des espaces situés dans les fronts arrière et latéral des immeubles commerciaux de la Croisée avec, à la clé, une renégociation des usages et des aménagements actuels, pour créer un espace confortable et attractif du débouché de ce passage inférieur et de sa continuité vers le Sud et le parc du Neuf Cul. Du côté du Campus tertiaire et de son extension côté est, il ne fait pas de doute que le projet sera intégré dans le dispositif construit. Il importe, et c'est aussi l'intérêt des propriétaires des immeubles de la Croisée, que le débouché au Sud soit à la hauteur de l'importance de l'événement urbain que constitue cette liaison.



scénario d'aménagement 2

4. Plan directeur (contenu liant) —————→ voir plan 1:12'500 (format A3)



GARE SUD
PLAN DIRECTEUR LOCALISE INTERCOMMUNAL
Document liant

légende (indicatif hors périmètre du PDLi)

..... périmètre du PDLi - - - - - limites communales

secteurs

secteurs à bâtir

- résidentiel
- village de Courrendlin
- mixte (logements, activités, équipements régionaux et cantonaux, centre de congrès)
- activités
- activités à haute valeur ajoutée
- pour les besoins futurs de l'agglomération (activités à faible valeur ajoutée, équipements, etc.)

autres secteurs

- secteurs de bosquets et de haies
- secteurs agricoles
- secteurs paysagers
- secteur d'implantation du parvis sud de la gare

implantation des constructions

- lignes structurant le développement urbain (orientation du bâti et des aménagements)
- implantation prioritaire des nouvelles constructions (principe)
- front d'implantation obligatoire (le long de la RDU)

mobilité

transports individuels motorisés

- réseau autoroutier
- réseau routier principal
- réseau de desserte locale existant et à créer
- principes d'accès
- stationnement collectif

transports collectifs

- réseau CFF gares ferroviaires
- arrêts de bus

mobilité douce

- réseau de cheminements de mobilité douce

paysage et environnement

- secteur de biodiversité, surfaces extensives
- périmètre de protection de la nature
- périmètre de protection du paysage
- site de reproduction des batraciens

eaux

- cours d'eau
- espace réservé aux eaux
- bassin de rétention et arrière-digue de protection

12 juin 2017

échelle 1:12'500 (format A3)

0 100m 200m 500m 1km



Description de la légende

secteurs

secteurs à bâtir

Les secteurs à bâtir sont voués au développement de nouvelles constructions, selon des vocations programmatiques définies.



Le secteur résidentiel est destiné à accueillir des opérations de construction de logements répondant aux besoins actuels et futurs de la commune de Delémont.



Le secteur intitulé village de Courrendlin conforte l'urbanisation qui prévaut aujourd'hui, tant dans sa forme que sa programmation.



Le secteur mixte permet le développement de programmes variés – logements, activités, équipements – dans le but de constituer un morceau de ville qui articule des dynamiques multiples (la gare, les quartiers résidentiels et d'activités qui l'entourent, le futur parc du Neuf-Cul) tout en intégrant la possibilité de développer des équipements régionaux et cantonaux qui répondront aux besoins du territoire élargi. La complexité et l'importance de ce secteur nécessitent des études approfondies qui devront garantir – par une traduction réglementaire appropriée par plan spécial par exemple – une utilisation mesurée du sol à travers la définition d'objectifs minimums de densité, de principes d'aménagements, etc.

- voir 3.2 Structure et organisation du territoire d'urbanisation, *Bande des anciens terrains CFF* p.20-21
- voir 3.4 Diversité programmatique, *Le secteur proche de la gare* p.28-32
- voir 3.5 Les espaces publics majeurs de Gare Sud p.35-37

Les secteurs d'activités et d'activités à haute valeur ajoutée sont voués aux développements d'activités différenciées.



Les entreprises nécessitant de grandes emprises pour leur fonctionnement – commerces brico-bâti-loisirs, halles, stocks, etc. – et qui ne déploient qu'une faible densité d'emplois peuvent être implantées dans ces secteurs d'activités.

- voir 3.4 Diversité programmatique, *Le secteur proche de la gare*, p.28-32



Les entreprises garantissant une densité d'emplois importante et assurant une utilisation mesurée du sol doivent être favorisées dans le secteur d'activités à haute valeur ajoutée au nord de Courrendlin. Un rapprochement thématique de ces activités est à renforcer au maximum.

- voir 3.2 Structure et organisation du territoire d'urbanisation, *nord de Courrendlin* p.16-18 et *Bande des anciens terrains CFF* p.20-21
- voir 3.4 Diversité programmatique, *Une nouvelle zone d'activités au nord de Courrendlin* p.33



Les secteurs pour les besoins futurs de l'agglomération sont à considérer comme des réserves pour l'accueil d'activités qui sont plutôt à faible valeur ajoutée, des équipements et plus largement des programmes répondant aux besoins futurs qui ne doivent pas nécessairement se situer au sud des voies ferrées de Delémont (secteurs proches des transports publics).

- voir 3.2 Structure et organisation du territoire d'urbanisation, *Site de la Ballastière* p.16-18
- voir 3.4 Diversité programmatique, *de la Ballastière jusqu'au nord de Courrendlin* p.34

autres secteurs

D'autres secteurs, qui ne sont pas destinés à être urbanisés, sont voués à différents usages.



Les secteurs de bosquets et de haies ont pour vocation de reconnaître, de préserver et de valoriser les regroupements d'arbres supports de multiples fonctions paysagères et naturelles.



Les secteurs agricoles sont voués entièrement aux activités agricoles diverses.

• voir 3.4 Diversité programmatique, Courrendlin ouest p.33



Les secteurs paysagers n'ont pas nécessairement de vocation prédéfinie. Ils doivent, par leur aménagement, mettre en relation les éléments qui les entourent et mettre en valeur les qualités paysagères des espaces qui les constituent. Ils peuvent être le support d'espaces récréatifs en lien avec les espaces urbanisés qui les bordent – espace public, parc, etc. – et de fonctions écologiques ou de gestion des eaux.

• voir 3.5 Les espaces publics majeurs de Gare Sud p.35-37



Le secteur d'implantation du parvis sud de la gare doit jouer le rôle d'interface entre l'entrée sud de la gare et les nouveaux développements bâtis qui émergeront dans le secteur Gare Sud. La complexité et l'importance de ce secteur nécessitent des études approfondies qui devront garantir – par une traduction réglementaire appropriée dans un plan spécial par exemple – des principes d'aménagement de l'espace public en lien avec les programmes et les formes bâties qui le borderont : entrées des immeubles, perméabilité, mobilier, etc.

• voir 3.5 Les espaces publics majeurs de Gare Sud p.35-37

implantation des constructions

Afin d'orienter les formes urbaines des développements qui s'implanteront dans les secteurs à bâtir décrits précédemment, quelques principes d'implantation des constructions sont définis.

Les lignes structurant le développement urbain ont pour objectif de définir les orientations à privilégier des futures constructions et des aménagements extérieurs, en lien avec le contexte environnant. Ces lignes permettent également de découper le territoire d'urbanisation en plusieurs poches de taille irrégulière, séparées par des voies d'accès et/ou des aménagements paysagers. Elles devront être traduites plus finement et de façon appropriée dans un plan spécial par exemple.

• voir 3.2 Structure et organisation du territoire d'urbanisation, Site de la Ballastière et nord de Courrendlin p.16-18 et Structure, lignes structurantes existantes et projetées p.19



Un principe d'implantation prioritaire des nouvelles constructions a pour objectif de guider le développement de manière à favoriser des dégagements vers les entités naturelles et paysagères et marquer un front d'entrée de la commune depuis les infrastructures routières et ferroviaires.

• voir 3.2 Structure et organisation du territoire d'urbanisation, Site de la Ballastière et nord de Courrendlin p.16-18

Un front d'implantation obligatoire est défini le long de la RDU afin d'assurer la protection contre le bruit et de définir clairement le tracé de la voie routière et la limite du quartier.

• voir 3.2 Structure et organisation du territoire d'urbanisation, nord de Courrendlin p.16-18 et Bande des anciens terrains CFF p.20-21

mobilité

transports individuels motorisés

Les principes de hiérarchisation du réseau routier sont traduits par la différenciation de trois types de réseaux : le réseau autoroutier, le réseau routier principal et le réseau de desserte locale existant et à créer.

• voir 3.3.2 Les réseaux de mobilité p.22-23



Des principes d'accès sont définis pour les différents secteurs à bâtir dont les enjeux d'accessibilité sont plus importants, afin de garantir leur traduction réglementaire appropriée dans un plan spécial par exemple.

• voir 3.2 Structure et organisation du territoire d'urbanisation, Site de la Ballastière et nord de Courrendlin p.18
• voir 3.5 Les espaces publics majeurs de Gare Sud p.37



Un stationnement collectif est défini au plus près de l'entrée sud de la gare, faisant ainsi référence au projet de bâtiment qui intégrera un P+R et d'autres programmes en rez-de-chaussée.

• voir 3.3.2 Les réseaux de mobilité, Stationnement p.23

transports collectifs



Le réseau CFF, les gares ferroviaires et les arrêts de bus sont les supports de la mobilité collective sur lesquels s'appuie le développement urbain sur l'ensemble du périmètre.

• voir 3.3.2 Les réseaux de mobilité, Transports publics p.24

mobilité douce



Un réseau de cheminements de mobilité douce est défini pour assurer une perméabilité entre les différents espaces qui constituent le territoire, secteurs à bâtir et autres secteurs, existants et planifiés. Il se repose sur la trame viaire existante et est complété par de nouvelles connexions qui renforcent les relations notamment d'est en ouest.

• voir 3.3.2 Les réseaux de mobilité, Mobilité douce p.25

paysage et environnement



Un secteur de biodiversité, composé de surfaces extensives, est défini au nord du site de la Tournelle, au sud de l'autoroute dans le but d'assurer et d'améliorer la connectivité entre les milieux naturels à l'échelle communale et régionale.

• voir 3.3.1 Le réseau écologique p.22



Les périmètres de protection de la nature et du paysage sont intégrés dans le plan directeur, en lien avec les secteurs agricoles confirmés de Courrendlin.



Le site de reproduction des batraciens IBN JU800 doit être préservé dans le cadre d'éventuels développements au sud de l'autoroute A16.

• > voir 3.2 Structure et organisation du territoire d'urbanisation p.16

eaux



Les cours d'eaux, et les espaces réservés aux eaux qui leur sont liés, sont intégrés dans le Plan directeur comme des éléments structurants du territoire, et doivent donc être maintenus, valorisés et revitalisés.

• voir 3.1.2 Contraintes naturelles et paysagères p.14



Un bassin de rétention et une arrière-digue de protection sont situés dans le secteur paysager du Neuf-Cul. Leur forme et leur intégration seront à affiner dans le cadre du développement d'un projet paysager qui devra permettre une gestion des eaux efficace et appropriée tout en assurant une variété d'usages liés à un espace public paysager.

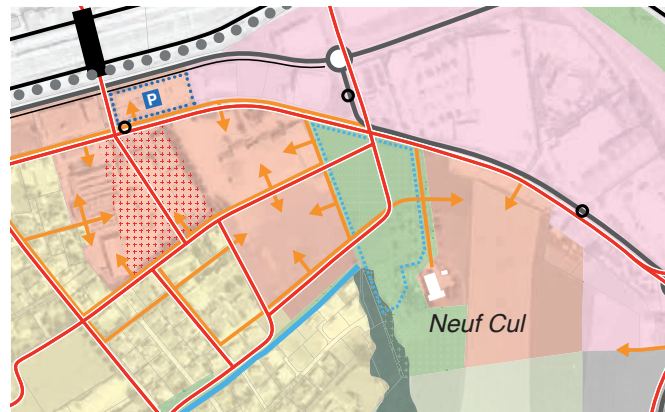
• voir 3.5 Les espaces publics majeurs de Gare Sud p.35-37

5. Programme de mesures

urbanisation et mobilités

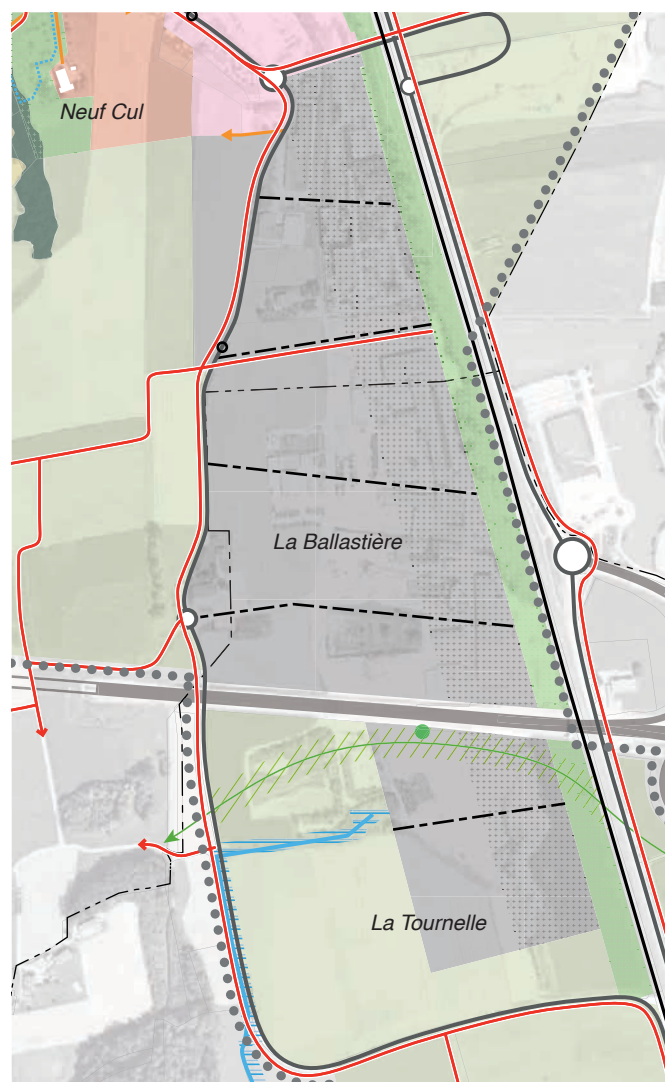
Secteurs à vocation mixte

- Traduire les orientations d'aménagement et de mobilité dans un ou plusieurs plans spéciaux sur le site de la SAFED, de la Halle des Expositions et du secteur de développement au sud de celle-ci.
- Aménager le parvis sud de la gare comme un espace public central au coeur du futur quartier.
- Articuler autour de l'espace public central les futurs équipements, activités et logements, l'entrée sud de la gare réaménagée, le futur bâtiment (parking+commerces) et les quartiers existants.
- Favoriser la circulation des modes doux, en particulier sur l'espace public central, tout en assurant la circulation des transports individuels motorisés et des transports publics sur la rue Emile-Boéchat.



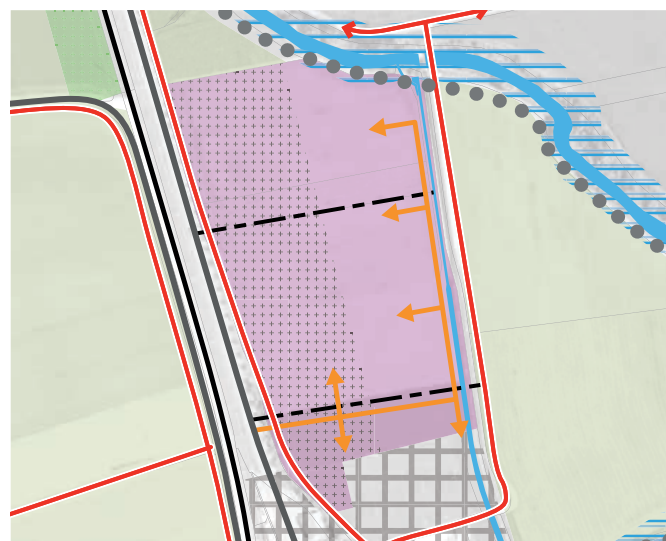
Secteur de développement pour les besoins futurs de l'agglomération

- Négocier avec les éventuels porteurs de projets les principes d'aménagement liés à l'espace vert et aux lignes structurant le développement urbain pour assurer une cohérence d'ensemble dans le temps.



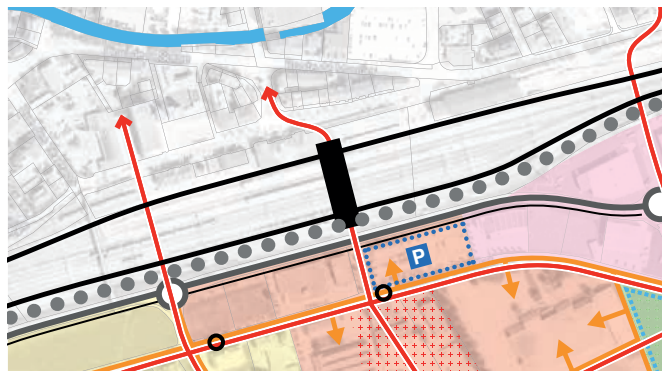
Secteur à vocation d'activités à haute valeur ajoutée

- Traduire les orientations d'aménagement et de mobilité dans un ou plusieurs plans spéciaux.



Passage inférieur de la gare

- Réaménager le passage sous-voie et son entrée au sud comme un espace public.
- Réaliser une nouvelle passerelle de mobilité douce sur les voies ferrées sur l'axe Poste-Voirnet (suppression de la passerelle existante).



Passage inférieur est

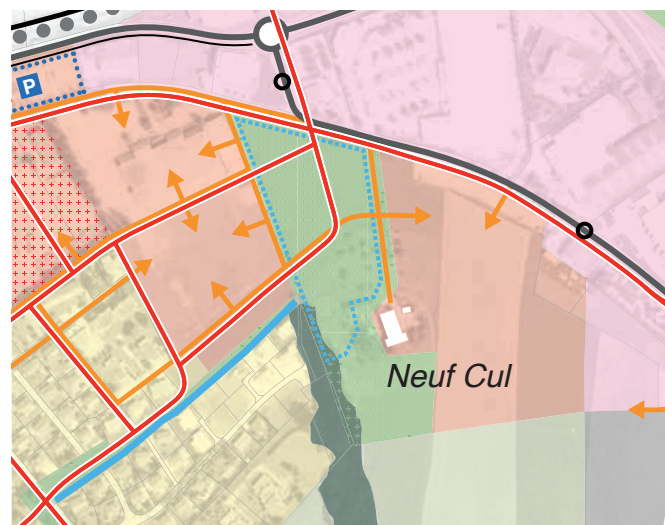
- Réaménager les espaces situés dans les fronts arrière et latéral des immeubles commerciaux de la Croisée.
- Assurer par les futurs aménagements la continuité des cheminements de mobilité douce vers le sud.



nature et paysage

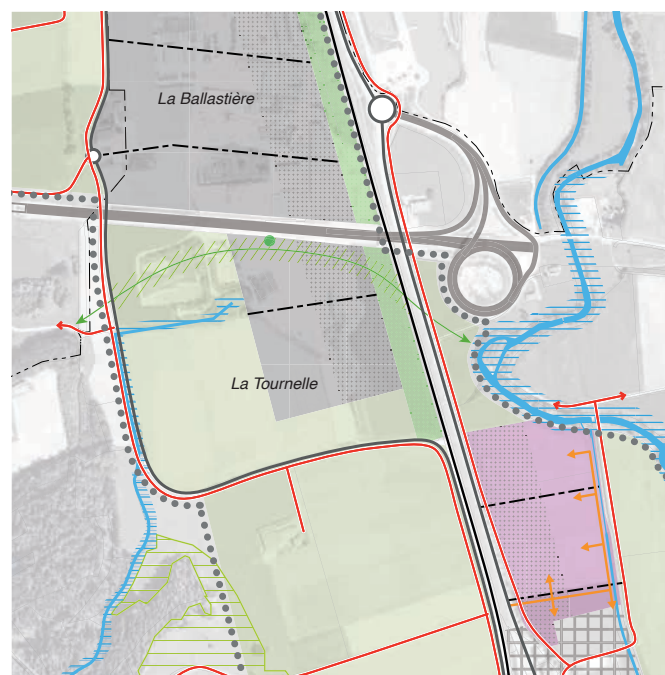
Bande paysagère / bassin de rétention

- Développer un projet paysager intégrant les orientations d'aménagement et de mobilité, ainsi que les différentes fonctions (bassin de rétention, arrière-digue de protection, parc public, etc.) et assurant des continuités paysagères vers les entrées des passages inférieurs (gare et est), vers les secteurs mixtes, les quartiers planifiés et existants.
- Préciser la vocation socio-culturelle de la ferme du Neuf Cul en lien avec les développements adjacents.



Continuité biologique

- Préciser le tracé, l'épaisseur et les qualités particulières du corridor biologique entre le massif forestier de Montchaibeux et la Birse passant entre l'autoroute A16 et le chemin de la Tournelle, qui devra inclure dans la mesure du possible le ruisseau de la Grosse Fin et les biotopes humides du Tayment.



Pour traiter: Pierre-Alain Pavillon
Oscar Gential

urbaplan lausanne

14080_PDL_GARESUD_170612.indd

lausanne

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

fribourg

rue pierre-aeby 17
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