

# COMMUNE DE DELEMONT



## PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Rapport du 13 juin 2016

AUTORITE COMMUNALE	
ADOpte PAR LE CONSEIL COMMUNAL LE	13 JUIN 2016
AU NOM DU CONSEIL COMMUNAL	
	LE MAIRE DAMIEN CHAPPUIS
	LA CHANCELIERE EDITH CUTTAT GYGER
LA CHANCELIERE COMMUNALE SOUSSIGNEE CERTIFIE L'EXACTITUDE DES INDICATIONS CI-DESSUS	
DELEMONT, LE 13 JUIN 2016	
	SIGNATURE
	TIMBRE

AUTORITE CANTONALE	
EXAMEN PREALABLE DU	13 AVR. 2016
APPROUVE PAR DECISION DU	14 JUIL. 2016
DEPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT DAVID ERAY - CHEF DE DEPARTEMENT	
	SIGNATURE
	TIMBRE

## TABLE DES MATIÈRES

Première partie : Contexte		
1	Introduction	4
2	Éléments clés de la conception directrice	5
2.1	Enjeux stratégiques	6
2.2	Vision du développement souhaité	7
2.3	Stratégie par domaines	7
Deuxième partie : Urbanisation		
3	Programmes sectoriels	8
3.1	Centre-Ville	12
3.2	Vieille Ville	20
3.3	Hôpital (en cas de déplacement)	23
3.4	Gare Sud – Blanche-Pierre	26
3.5	Arquebusiers	32
3.6	Gros-Seuc – Morépoint – Von Roll	37
3.7	Communance	42
3.8	Quartiers dans la pente	47
3.9	Avenir - Moutier	55
3.10	Entrées	60
3.11	La pente et La plaine	64
4	Cahiers des charges du secteur centre	69
4.1	Secteur A	74
4.2	Secteur B	76
4.3	Secteur C	78
4.4	Secteur D	79
4.5	Secteur E	81
4.6	Secteur F	82
4.7	Secteur G	83
4.8	Secteur H	85
4.9	Secteur I	86
4.10	Secteur J	88
4.11	Secteur K	90
4.12	Secteur L	91
4.13	Secteur M	93
4.14	Secteur N	95
4.15	Secteur O	97
4.16	Secteur P	99
5	Plan directeur d'urbanisation	101
5.1	Généralités	101
5.2	Priorités 0	103
5.3	Priorités 1	106
5.4	Priorités 2	106
5.5	Densification et valorisation des terrains libres	108

### Troisième partie : Programmes thématiques

6	Politique du logement	110
6.1	Introduction	110
6.2	Orientation	110
6.3	Communication	111
6.4	Financement	112
7	Mobilité et transports	113
7.1	Introduction	113
7.2	Stationnement	119
7.3	Mobilité douce	122
7.4	Transports publics	126
8	Milieux naturels et agriculture	135
8.1	Introduction	135
8.2	Communication	135
8.3	Trame jaune – Espaces agricoles	136
8.4	Trame bleue – Cours d'eau et milieux humides	138
8.5	Trame verte – Forêt et éléments boisés et arborisés	140
8.6	Trame rose – Nature en Ville	141
9	Approvisionnement	143
9.1	Approvisionnement en eau potable	143
9.2	Evacuation des eaux usées	145
10	Energie	147
10.1	Introduction	147
10.2	Assainissement énergétique des bâtiments	150
10.3	Efficacité énergétique	150
10.4	Abandon du mazout comme énergie de chauffage	151
10.5	Développement des énergies renouvelables	152
11	Protection de l'environnement	154
11.1	Protection contre le bruit	154
11.2	Dangers naturels	155
11.3	Sites pollués	157
12	Programme d'équipement – Equipements publics	159

## TABLE DES FICHES DE MESURES

A.1 Hiérarchie et aménagement des réseaux / réseau principal	119
A.2 Hiérarchie et aménagement des réseaux / réseau collecteur	119
A.3 Hiérarchie et aménagement des réseaux / réseau de desserte	119
A.4 Liaison collectrice RC6 – secteur Delémont Sud	119
A.5 Carrefours stratégiques	119
A.6 Stationnement	122
A.7 Vélos	126
A.8 Piétons	126
B.4 Plan de gestion des étangs	140
B.2 Rénover et compléter les vergers des fermes	141
B.1 Gestion du patrimoine arboré	142
B.3 Transitions naturelles entre espace bâti et espace rural	142

Les bureaux suivants ont contribué à l'élaboration du Plan directeur communal :

- **Rolf Eschmann SA** dans son rôle de BAMO pour la révision du Plan d'aménagement local
  - **Urbaplan** pour les programmes sectoriels
  - **PP18** pour les cahiers des charges du secteur centre
- **Transitec et bfm** pour le chapitre Mobilité et Transports
  - **Natura** pour le chapitre Milieux naturels et agriculture
  - **CSD Ingénieurs** pour le chapitre Energie





## PREMIERE PARTIE : CONTEXTE

### 1 INTRODUCTION

#### Démarche

L'élaboration du Plan directeur communal s'inscrit dans un processus plus général de révision du Plan d'aménagement local (PAL), initié à Delémont en 2012.

L'approbation du PAL actuellement en vigueur remonte à 1997, dépassant ainsi la durée théorique de validité de 15 ans. Dès lors, la Ville de Delémont a lancé en 2012 l'étude d'un rapport d'opportunité, étape préalable à toute révision de l'aménagement local. Suite à l'avis de principe favorable des Autorités cantonales, la révision du PAL a formellement démarré en juin 2013, avec l'acceptation, par le Conseil de Ville, d'un crédit de CHF 725'000.-, destiné à couvrir l'ensemble des frais de la révision.

Hierarchiquement et chronologiquement, la Conception directrice constitue le premier document de la révision d'un PAL. Elle contient les grandes options stratégiques définies par la Ville Delémont pour son développement jusqu'en 2030 au minimum. Ce document a une assise forte d'un point de vue politique, attendu qu'il est sanctionné à la fois par l'Exécutif et par le Législatif. Ce dernier a d'ailleurs ratifié la Conception directrice le 1<sup>er</sup> juin 2015. Enfin, les objectifs contenus dans la Conception directrice ont également été examinés puis validés par les services cantonaux lors d'une phase d'examen préalable. Ils constituent ainsi le contenu liant les Autorités communales et cantonales.

	Document	Adoption	Approbation
Contenu stratégique	Conception directrice	Conseil communal et Conseil de Ville	Département de l'environnement et de l'équipement
	Plan directeur communal	Conseil communal	
Degré de détail	Plan de zones		
	Règlement communal sur les constructions	Corps électoral	Service du développement territorial
	Plan des dangers naturels		

Le Plan directeur communal (PDCom) découle de la Conception directrice. Il précise, par une série de principes et mesures, la manière dont les objectifs fixés doivent être atteints. Ces deux documents sont ainsi coordonnés et interdépendants. Ils doivent être lus et compris en parallèle, et non comme deux entités distinctes.

Le PDCom a été élaboré durant le premier semestre 2015, par les différents bureaux mandatés par la Ville de Delémont pour la révision du PAL accompagnés par les groupes de travail, le Groupe d'accompagnement pour la révision du PAL (GAPAL) et le Service UETP. Une consultation publique de ce document a eu lieu durant l'automne 2015, permettant de confronter les volontés politiques aux attentes et demandes de la population. Il a ensuite fait l'objet d'un examen préalable des services cantonaux au début de l'année 2016 avant son adoption par le Conseil communal. A l'instar de la Conception directrice, les principes contenus dans le PDCom lient les Autorités communales et cantonales.

Le Plan directeur communal et la Conception directrice sont formalisés dans le Plan de Zones et le Règlement communal sur les constructions, documents dont le contenu est opposable aux tiers, et dont la compétence d'adoption appartient au Corps électoral.

## Contenu

L'Ordonnance sur les constructions et l'aménagement du territoire définit, à l'article 74, les thématiques qui doivent être traitées dans les Plans directeurs communaux, notamment :

- le développement de l'urbanisation et des domaines qui concernent l'utilisation du sol
- les concepts sectoriels pour les équipements, les installations de communication, les espaces publics, les plantations et autres éléments structurants

Pour une meilleure lecture et une coordination facilitée avec les planifications d'ordre supérieur, le présent document traite ces thématiques dans les grandes lignes. Il comprend douze chapitres répartis en 3 parties :

- la première partie (chapitres 1 et 2) présente le contexte dans lequel s'inscrit le PDCom et fait le lien entre PDCom et Conception directrice
- la deuxième partie (chapitres 3-5) traite majoritairement des questions d'urbanisation : le chapitre 3 présente un découpage sectoriel de la ville de Delémont et définit des principes, en termes d'aménagement, de mobilité et d'environnement, pour le développement et l'évolution de ces secteurs. Le chapitre 4 présente les cahiers des charges mis au point pour le secteur centre-ville, qui posent un cadre au développement et à la densification du cœur de la ville de Delémont. Le chapitre 5 contient le plan directeur d'urbanisation qui définit les limites d'urbanisation et qui fixe les principes applicables aux secteurs stratégiques
- la troisième partie (chapitres 6-12) traite des programmes thématiques, en reprenant et en précisant ceux déjà abordés par la Conception directrice, à savoir : politique du logement, transports individuels motorisés, mobilité douce, transports publics, milieux naturels et agriculture, approvisionnement, énergie, protection de l'environnement et programme d'équipement

Le contenu liant des différents chapitres est indiqué sur une trame grisée. Pour les cartes, c'est l'ensemble des principes et du contenu qui détermine le contenu liant du Plan directeur.

Les objectifs thématiques et localisés de la Conception directrice sont repris sur un fond bleu.

## 2 ELÉMENTS CLÉS DE LA CONCEPTION DIRECTRICE

La Conception directrice constitue le volet stratégique du Plan d'aménagement local (PAL) révisé. Elle définit la vision du développement territorial souhaité par les Autorités communales et identifie les enjeux qui vont le conditionner. Les objectifs généraux qui en résultent mettent en évidence deux dynamiques spécifiques :

- une dynamique urbaine, qui concentre l'intensité de la vie sociale, économique et culturelle de Delémont entre l'Hôpital et le territoire de Confluence en passant par la Vieille Ville et le centre-ville
- une dynamique paysagère, le long de la Sorne, véritable armature d'espaces publics qui inscrit la ville de Delémont, ses espaces et équipements publics, dans le paysage jurassien



Le contenu liant de la Conception directrice est décliné en objectifs localisés (vision du développement souhaité) et en objectifs thématiques (stratégie par domaine).

## 2.1 ENJEUX STRATÉGIQUES

L'attractivité et le rayonnement de Delémont n'ont cessé d'augmenter au cours des dernières années. Dans un contexte de vive concurrence entre les villes, les enjeux portent sur la poursuite des efforts permettant :

- d'affirmer et de développer son statut de ville aux différentes échelles communale, régionale et nationale : accueil de nouveaux habitants, adaptation de l'offre de services et équipements publics, développement des activités sociales, économiques et culturelles de manière à renforcer son attractivité et son rayonnement
- de renforcer sa qualité de ville dans le paysage et le patrimoine jurassien, qui sont constitutifs de son identité et de son attractivité, en engageant des politiques d'aménagement favorisant la qualité des développements urbains et conjuguant judicieusement préservation du patrimoine naturel et accueil du public

## 2.2 VISION DU DÉVELOPPEMENT SOUHAITÉ

La vision du développement souhaité fixe les bases de l'organisation future du territoire communal. Elle définit un concept et des objectifs localisés pour chacune des principales entités structurant le territoire communal.

Les quatre espaces urbains majeurs (centre-ville, Vieille Ville, Hôpital et secteur Gare Sud) accueillent l'ensemble des programmes propres à un centre urbain : institutions et lieux de formation, services administratifs, lieux culturels et de loisirs, services et commerces, interfaces de transports, pôles d'activités et d'emplois. Ils sont les éléments constitutifs de la dynamique urbaine de Delémont.

Le réseau majeur d'espaces publics structure la ville de Delémont. Il contribue notamment à porter le développement futur de la ville, à offrir des repères visibles dans le territoire urbain, à supporter la pratique quotidienne de la ville, à relier les lieux importants, les points d'intensité et à donner une cohérence aux espaces urbains.

Six sites majeurs de développement ont par ailleurs été identifiés dans le cadre de la vision du développement souhaité pour Delémont. Il s'agit de la Communance, du quartier des Arquebusiers, du secteur de l'actuel Hôpital, du centre-ville, du secteur Gros-Seuc - Morépoint - Von Roll et enfin du secteur Gare Sud. Ces sites sont appelés à répondre aux enjeux importants auxquels Delémont et son agglomération devront faire face à l'avenir.

A cela s'ajoutent encore les secteurs à vocation résidentielle, qui possèdent chacun leurs propres qualités et qui doivent être pris en compte au même titre que les sites majeurs de développement. Quatre secteurs principaux ont été identifiés : quartiers dans la pente, entrée ouest, cité Meister et sud des voies.

## 2.3 STRATÉGIE PAR DOMAINES

La stratégie par domaine définit le concept et les buts (objectifs thématiques) spécifiques à atteindre pour chacune des composantes du développement territorial, soit l'habitat, les secteurs d'activités, le patrimoine bâti, les espaces publics et espaces verts, le tourisme et les loisirs, la culture, les déplacements, les milieux naturels et l'agriculture, l'approvisionnement (gestion des déchets, approvisionnement en eau potable, évacuation des eaux usées, énergie) et la protection de l'environnement (protection contre le bruit, protection de l'air, dangers naturels). Certaines de ces thématiques sont reprises et développées dans le cadre du présent Plan directeur communal.

## DEUXIEME PARTIE : URBANISATION

### 3 PROGRAMMES SECTORIELS

Les actions à mener en termes d'urbanisation sur le territoire delémontain sont principalement guidées par la maîtrise du développement urbain et sa concentration dans des sites spécifiques inclus dans le périmètre de la zone à bâtir actuelle et en limite de celle-ci.

Deux échelles sont distinguées, celle du territoire urbain et celle du territoire agricole et naturel de la commune. En effet, même si les liens entre ces deux territoires aux dynamiques spécifiques sont traités à travers les espaces de transition entre espaces bâtis et espaces ouverts, les questions en termes d'aménagement et de paysage sont très différentes.

Au sein du territoire urbain, il s'agit en premier lieu de reconnaître les qualités et les vocations propres des différents secteurs. C'est à travers cela que la stratégie d'urbanisation peut se décliner par des actions différenciées sur le territoire, selon les vocations, les potentiels, les qualités et les faiblesses de chaque secteur de la commune, et ainsi développer une politique d'urbanisation cohérente à l'échelle de l'ensemble du territoire.

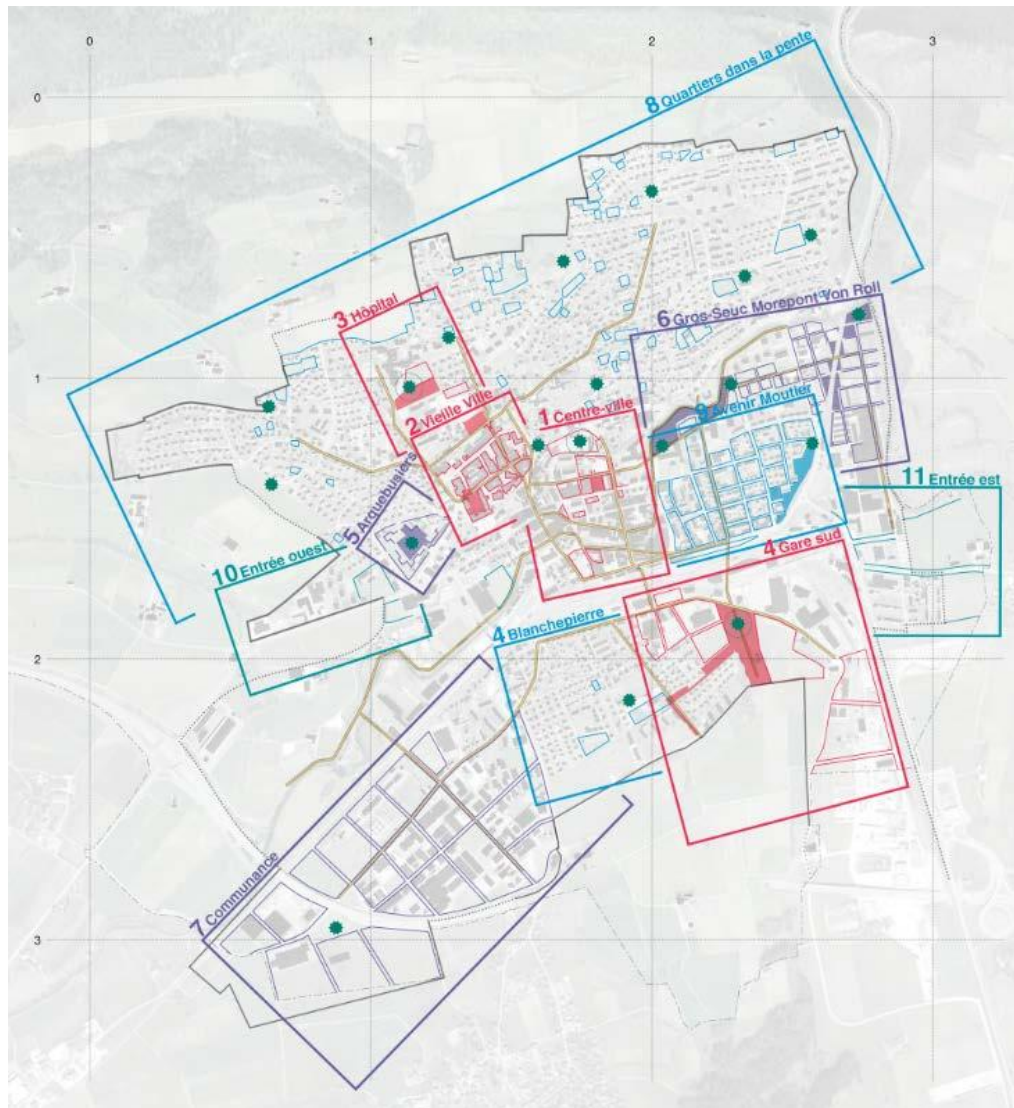
#### *Secteurs*

Les espaces urbains majeurs (centre-ville, Vieille Ville, Hôpital, Gare Sud) représentent le cœur de la ville de Delémont, par leur localisation centrale bien entendu, mais également par les fonctions qu'ils agrègent, l'intensité urbaine qu'ils dégagent, et par leurs caractères urbains. Ils se différencient néanmoins les uns des autres par leurs formes urbaines, leurs vocations, leur programmation. Ce sont dans ces espaces que l'on retrouve les centralités majeures existantes ou à créer, qui renforcent leur intensité. Le réseau majeur d'espaces publics de la commune traverse principalement les espaces urbains majeurs et les connecte directement aux autres secteurs qui les entourent.

En ce qui concerne plus particulièrement le centre-ville, le secteur a fait l'objet d'un découpage en « îlots » pour lesquels ont été élaborés des cahiers des charges. Ils ont pour but de cadrer plus précisément que dans d'autres secteurs les mutations urbaines du centre-ville. En coordination avec les orientations stratégiques définies dans le Plan directeur des espaces publics et le présent Plan directeur d'urbanisation, les cahiers des charges traduisent ces principes d'aménagement par des formes urbaines et des options architecturales. Cette imbrication des échelles permet de s'assurer d'une cohérence dans les développements futurs du centre-ville, de sa vocation générale à l'aménagement d'un îlot.

Cette approche consiste à anticiper les travaux de planification au niveau du Plan directeur communal et à légaliser tout ou partie du document de gestion qu'est le cahier des charges lors de l'adoption du Plan de zones et du Règlement communal sur les constructions (RCC). Ainsi, la réalisation d'un Plan spécial n'est plus nécessaire pour les projets qui s'inscrivent dans les orientations définies par le Plan directeur.

Les sites majeurs de développement (Gros-Seuc – Morépoint - Von Roll, Communance, Arquebusiers) concentrent les principaux développements urbains des prochaines années. Leur utilisation actuelle (friches, faible densité, etc.) n'est pas en adéquation avec leur positionnement dans le territoire, ce qui en fait des secteurs importants pour le développement urbain de Delémont. Ils seront des atouts à la fois pour renforcer l'attractivité économique de la commune mais aussi pour répondre aux besoins de nouveaux logements. Leur développement devra être accompagné par des réflexions globales sur leur programmation, leur desserte et leur aménagement.



#### légende générale

--- limite communale	réseau majeur d'espaces publics	mini-centralités de quartier à créer
--- limites d'urbanisation		centralité majeure à créer
— franches souples		

#### programmes sectoriels

sites d'urbanisation (emprises, fronts, etc.)	projets d'espaces publics (parc, place, etc.)
---	---

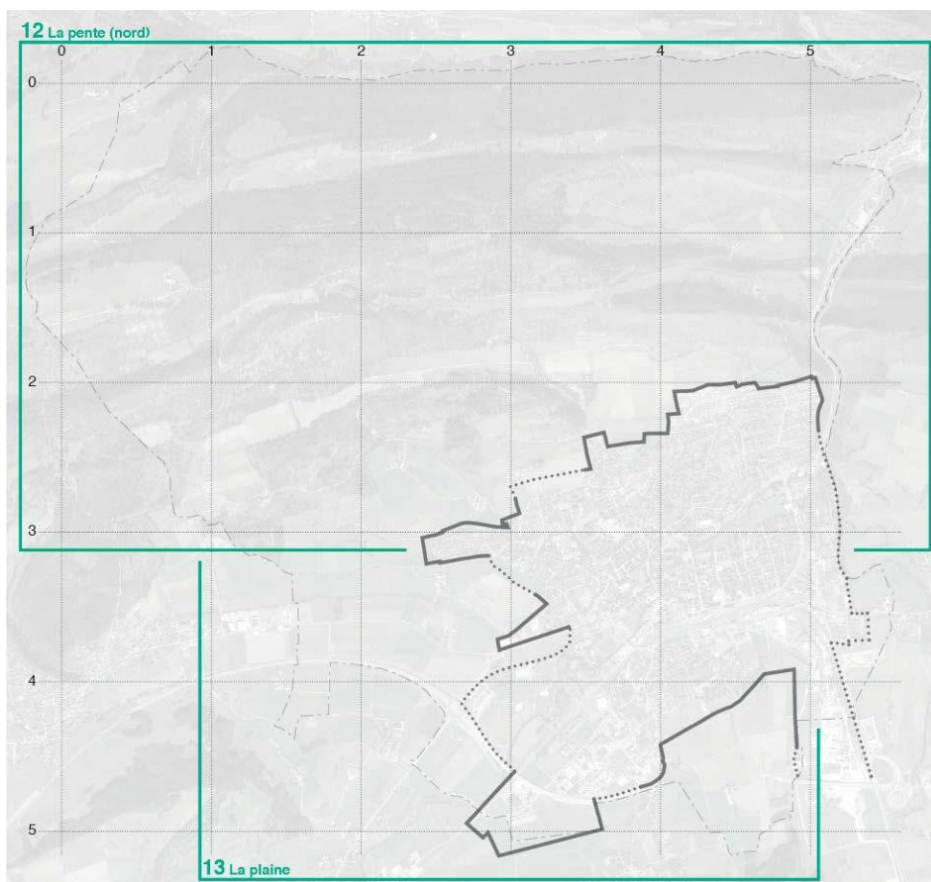
type	n°	secteur	vocations
espaces urbains majeurs	1	<b>Centre-ville</b>	logements, activités, commerces
	2	<b>Vieille Ville</b>	logements, équipements, commerces
	3	<b>Hôpital</b>	logements, équipements
	4	<b>Gare sud</b>	équipements, activités, logements
sites majeurs de développement	5	<b>Archebusiers</b>	logements, équipement
	6	<b>Gros-Seuc Morepont Von Roll</b>	nouveau quartier mixte
	7	<b>Communance</b>	activités à haute valeur ajoutée
quartiers résidentiels	4	<b>Blanche-Pierre</b>	logements
	8	<b>Quartiers dans la pente</b>	logements
	9	<b>Avenir Moutier</b>	logements
entrées	10	<b>Entrée ouest</b>	
	11	<b>Entrée est</b>	
entités naturelles	12	<b>La pente (nord)</b>	
	13	<b>La plaine</b>	



Les quartiers résidentiels existants (Blanche-Pierre, Quartiers dans la pente, Avenir-Moutier), même s'ils sont déjà aujourd'hui largement constitués, peuvent jouer un rôle important dans le développement urbain de la ville. En effet, en reconnaissant les qualités des tissus urbains de chaque quartier, on peut néanmoins imaginer raisonnablement une densification de ces espaces à travers plusieurs approches : la densification des dents creuses, le redéveloppement de sites partiellement bâtis ou la définition de nouvelles règles d'implantation pour une mutation sur le long terme. Ces développements potentiels doivent être accompagnés d'une amélioration des espaces publics qui assureront une perméabilité entre les quartiers et l'aménagement de mini-centralités de quartier comme lieux de rencontre et de sociabilité.

Les entrées de la ville, à l'ouest et à l'est, sont des secteurs à requalifier. Leurs caractères routiers et l'absence de structures urbaines claires doivent être questionnés et transformés afin de valoriser ces espaces d'interfaces entre espaces ouverts et espaces urbanisés.

Enfin, les entités naturelles (la pente au nord, la plaine à l'ouest et au sud) qui entourent le territoire urbain doivent faire l'objet d'actions environnementales, naturelles et paysagères qui permettront de renforcer à la fois leur vocation agricole, de loisirs et leur rôle écologique.



#### *Programmes sectoriels*

Les programmes sectoriels regroupent l'ensemble des principes en termes d'aménagement, de mobilité et d'environnement qui devront être traduits sous la forme d'actions à mener pour chaque secteur. Concernant les équipements publics, seules les principales institutions sont représentées sur les planches Aménagement, dont le contenu n'a pas de caractère exhaustif à ce titre-là. Le chapitre 12 précise par ailleurs les principaux équipements publics nécessaires à l'horizon 2030.

Selon les types de secteurs, ils sont constitués soit de planches qui distinguent les principes selon des thématiques (aménagement, mobilité, environnement) ou d'une seule planche synthétisant une vision d'ensemble. Chaque principe est décrit à travers sa représentation spatiale et son intitulé. Les programmes sectoriels sont distingués par leur numérotation et le nom du secteur en question.

**C'est l'ensemble des principes et du contenu des cartes qui détermine le contenu liant du Plan directeur.**

*Actions à mener* Des actions à mener sont définies pour chacun des programmes sectoriels, spécifiques à leur contexte et aux enjeux qui les sous-tendent. Toutefois, deux actions doivent être menées de manière générale pour l'ensemble des secteurs :

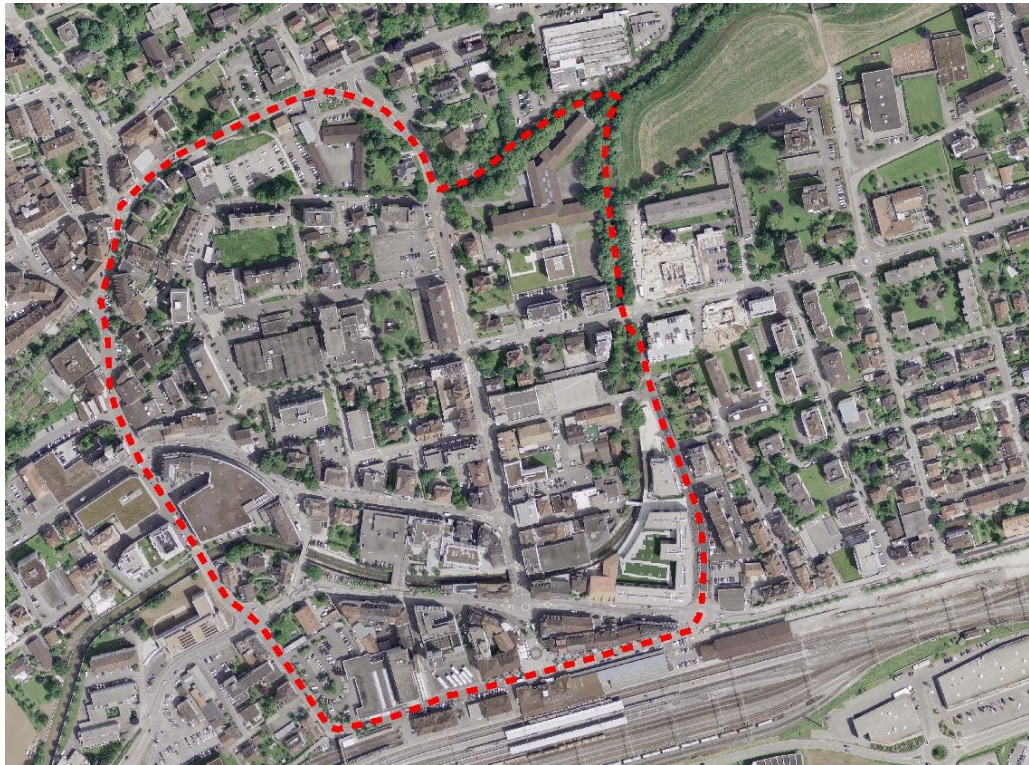
- traduire dans le Plan de zones et le RCC les principes d'affectation et d'implantation des constructions définis dans le Plan directeur communal (forme bâtie, ordre des constructions, densité, accessibilité)
- prendre en compte dans les études, les projets et planifications à venir ainsi que les inventaires existants du patrimoine bâti (ISOS, ICOMOS et RBC) et naturel

Ces deux actions s'appliquent ainsi à tous les programmes sectoriels présentés dans les chapitres suivants.



### 3.1 CENTRE-VILLE

#### Contexte



Secteur centre-ville (source : géoportail du Canton du Jura, 2014)

Le centre-ville de Delémont se distingue très nettement de la Vieille Ville, à la fois par la topographie et par ses ruptures, par son architecture et sa structure urbaine, ainsi que par sa programmation et son intensité.

L'avenue de la Gare joue un rôle structurant majeur pour le centre-ville, le reliant à la gare et orientant son urbanisation et son développement. Autrement, il est difficile de donner des limites au secteur du centre-ville, mais un ensemble d'éléments forme une boucle qui le rend aisément identifiable et assure une transition avec les autres espaces urbains l'entourant : la Sorne et le chemin de Bellevoüe à l'est, la route de Bâle au nord, les rues des Moulins et du Pont-Neuf, le chemin des Texerans à l'ouest, la Place de la Gare et les voies ferrées au sud. Le centre-ville est traversé par deux cours d'eau, la Sorne et le Ticle.

La mixité programmatique du centre-ville est unique à Delémont. En effet, son rôle d'attracteur commercial se matérialise par la présence de grandes enseignes et de galeries commerciales, ainsi que de rues commerçantes (av. de la Gare, rues de la Molière, de la Maltière et de l'Avenir, route de Moutier). On y retrouve également des équipements, des activités multiples (artisanat, services, etc.) et des types d'habitations diversifiés.

La structure urbaine du centre-ville est à la fois réglée et chaotique. En effet, une grille de voiries et d'espaces publics organise l'espace urbain, mais elle se confronte à des limites naturelles (cours d'eau et topographie) qui la déforment selon les situations.

Le centre-ville de Delémont a déjà subi et va encore subir des mutations importantes dans les prochaines années, avec des projets en cours et des projets planifiés.

#### Enjeux

La distinction claire des vocations de la Vieille Ville et du centre-ville de Delémont établie dans la Conception directrice doit permettre de renforcer le caractère mixte et intense du centre-ville, lieu privilégié de la vie urbaine et attracteur à l'échelle de la région, voire au-delà.

A l'échelle communale, le centre-ville se situe à la croisée d'une dynamique paysagère (le long de la Sorne) et d'une dynamique urbaine (Hôpital, Vieille Ville, centre-ville, gare, Gare Sud). Il s'agit donc de renforcer ce rôle de centre névralgique en accentuant sa mixité et sa densité.

En effet, pour répondre aux besoins futurs et aux enjeux de compacité de l'urbanisation, le centre-ville peut jouer un rôle important et permettre d'allier qualité de vie, densité et développement économique.

Certains espaces bâtis du centre-ville deviennent particulièrement stratégiques, en raison notamment des surfaces disponibles et des mutations attendues qui en font des éléments prioritaires de transformation permettant de répondre aux enjeux futurs du centre-ville. Pour ces secteurs, les cahiers des charges qui accompagnent ce programme sectoriel traduisent les principes d'aménagement définis dans le programme sectoriel et rendent opérationnels les développements futurs.

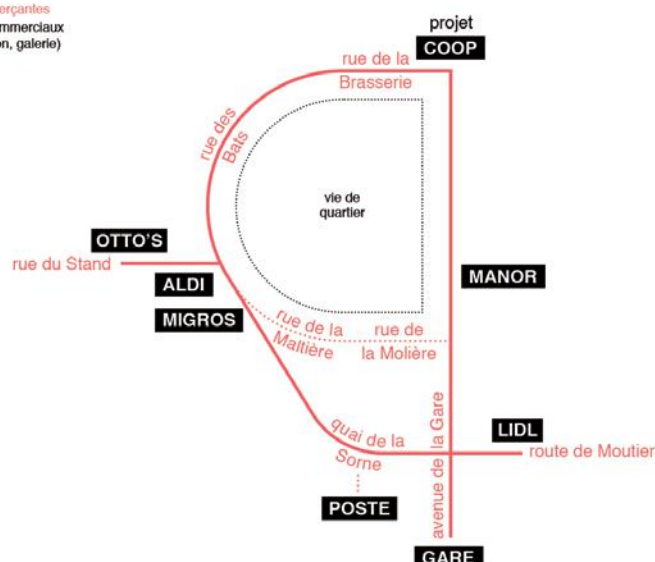
Ces cahiers des charges établis pour les différents secteurs indiqués ci-dessous sont présentés au chapitre 4.



## Concept

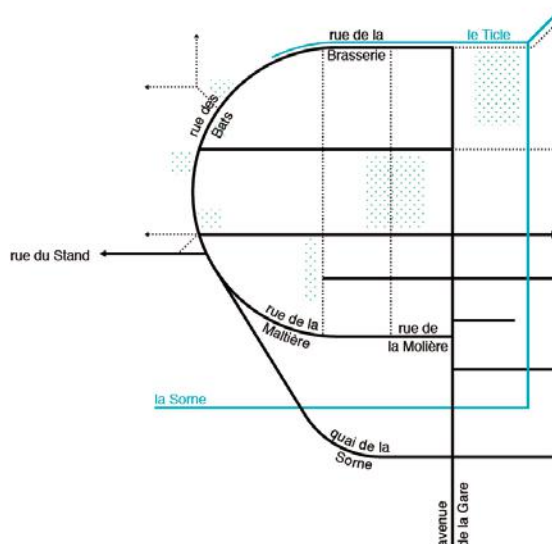
### boucle commerciale

— rues commerçantes  
MIGROS  
moteurs commerciaux  
(alimentation, galerie)



Si le centre-ville de Delémont est un attracteur commercial déterminant de l'agglomération, il s'agit alors de valoriser cet aspect tout en lui permettant de s'adapter à l'accroissement de la population et ainsi d'organiser une vie commerciale qui rassemble les différents éléments existants.

Le concept de boucle commerciale tire parti du contexte existant. Premièrement, la plupart des grandes enseignes commerciales et des rues commerçantes forment une partie de cette boucle (av. de la Gare, rues de la Molière, de la Maltière et du Stand). Deuxièmement, le projet Le Ticle - CREA (possédant des surfaces commerciales importantes) ainsi que le déplacement de la Coop permettent



La grille qui structure et organise les espaces bâtis et ouverts du centre-ville offre une lisibilité et une hiérarchie claire des espaces. C'est cette structure composée de rues et de passages qui doit guider l'évolution du centre-ville. Les futurs projets devront s'aligner de façon continue aux rues qui constituent les espaces publics principaux, créant ainsi des îlots et des espaces ouverts collectifs. Par la constitution d'îlots contigus, la densité du centre-ville peut être forte sans être composée forcément de nombreux bâtiments hauts.

Les cahiers des charges définissent pour les différents secteurs du centre-ville des ordres de constructions, pour la plupart contigus, en cohérence avec ce concept. A travers la définition de perméabilités piétonnes, de fronts d'implantation, d'espaces de dégagement, de hauteurs des constructions, du positionnement des entrées, de principes de programmation, ces cahiers des charges permettent de structurer l'espace public du centre-ville et d'assurer une maîtrise des projets bâtis à venir.

L'aménagement des espaces publics du centre-ville doit permettre d'allier attractivité, nature en ville et qualité de vie résidentielle. La continuité des espaces ouverts doit également renforcer les connexions et l'accessibilité avec les quartiers avoisinants.

*Formes urbaines  
et architecturales  
spécifiques*

Des situations particulières peuvent faire émerger des formes urbaines et architecturales spécifiques : au croisement des rues des Bats, de l'Avenir et de la Maltière, et à l'emplacement du bâtiment de la Poste, des bâtiments hauts pourraient prendre place en faisant exception dans le paysage du centre-ville de Delémont ; puis, à l'emplacement actuel de la Coop, un îlot de grande mixité devra faire l'objet d'un concours d'architecture.

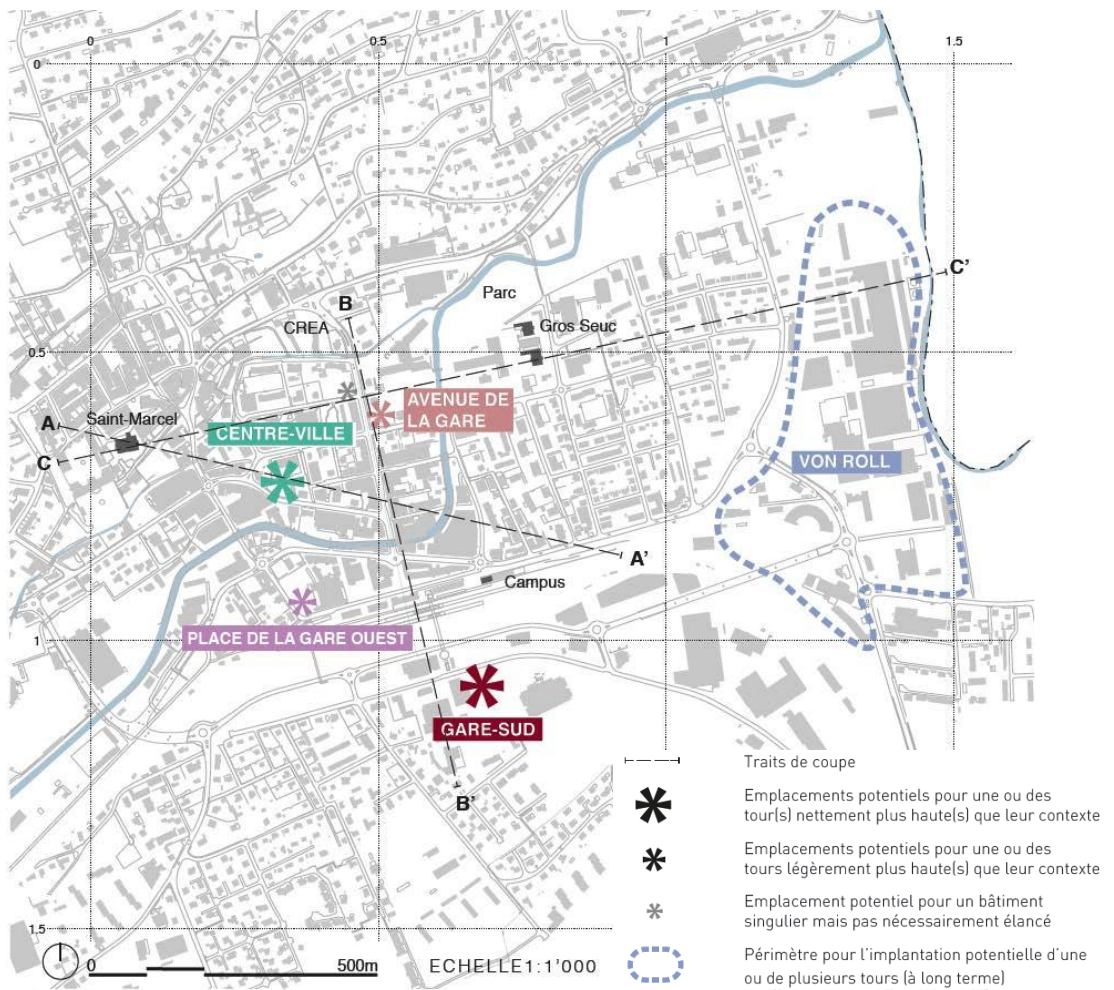
Une étude sur l'implantation et la localisation de bâtiment hauts sous l'angle de leur rôle et de leur signification dans l'espace urbain et à l'échelle régionale a été réalisée afin de définir l'image du développement du secteur centre-ville, y compris Gare-Sud. Les résultats de l'étude sont consignés dans une note et une carte de synthèse identifiant les secteurs stratégiques pour l'implantation d'un ou de plusieurs bâtiment(s) haut(s) à Delémont dont certains font l'objet des cahiers des charges du centre-ville. La carte de synthèse constitue un document de base, pour conduire une réflexion plus approfondie notamment dans le cadre de procédures de concours d'architecture, et n'est donc pas une réponse définitive à la question posée. En effet, la pertinence d'un bâtiment haut relève d'abord d'une stratégie urbaine, à élaborer avec les groupes d'intérêts et les acteurs politiques.

L'étude identifie principalement deux types de secteurs pour l'implantation de bâtiments hauts :

> Le centre-ville et Gare-Sud, qui sont susceptibles d'accueillir un/des bâtiment(s) nettement plus haut(s) que leur contexte. La proposition faite dans le PDCom (cahier des charges M) d'implanter un bâtiment haut au point d'articulation des axes de liaison entre la Vieille Ville et la gare est ainsi confirmée. Il permettrait à cet endroit de renforcer le caractère mixte et intense du centre-ville. Quant à l'implantation d'un ou de plusieurs bâtiment(s) haut(s) dans les futurs quartiers au Sud des voies, cela permettrait notamment de rapprocher visuellement les deux polarités urbaines majeures de Delémont : le centre-ville et Gare-Sud.

> Le nord de l'avenue de la gare et l'Ouest de la Place de la Gare, sont susceptibles d'accueillir un bâtiment légèrement plus haut que son contexte. L'avenue de la Gare est en effet marquée au sud par la présence du bâtiment de la gare, alors que l'on ne trouve pas de marqueur visuel remarquable au nord. Un bâtiment haut à cet endroit, visible depuis la gare, pourrait marquer la transition entre la partie commerciale de l'avenue et la dernière portion menant au CREA ; par ailleurs il marquerait l'articulation vers le quartier Gros-Seuc - Morépoint en cours de développement. Quant à la Place de la Gare, un second volume haut côté Ouest pourrait répondre à la tour du Campus tertiaire.

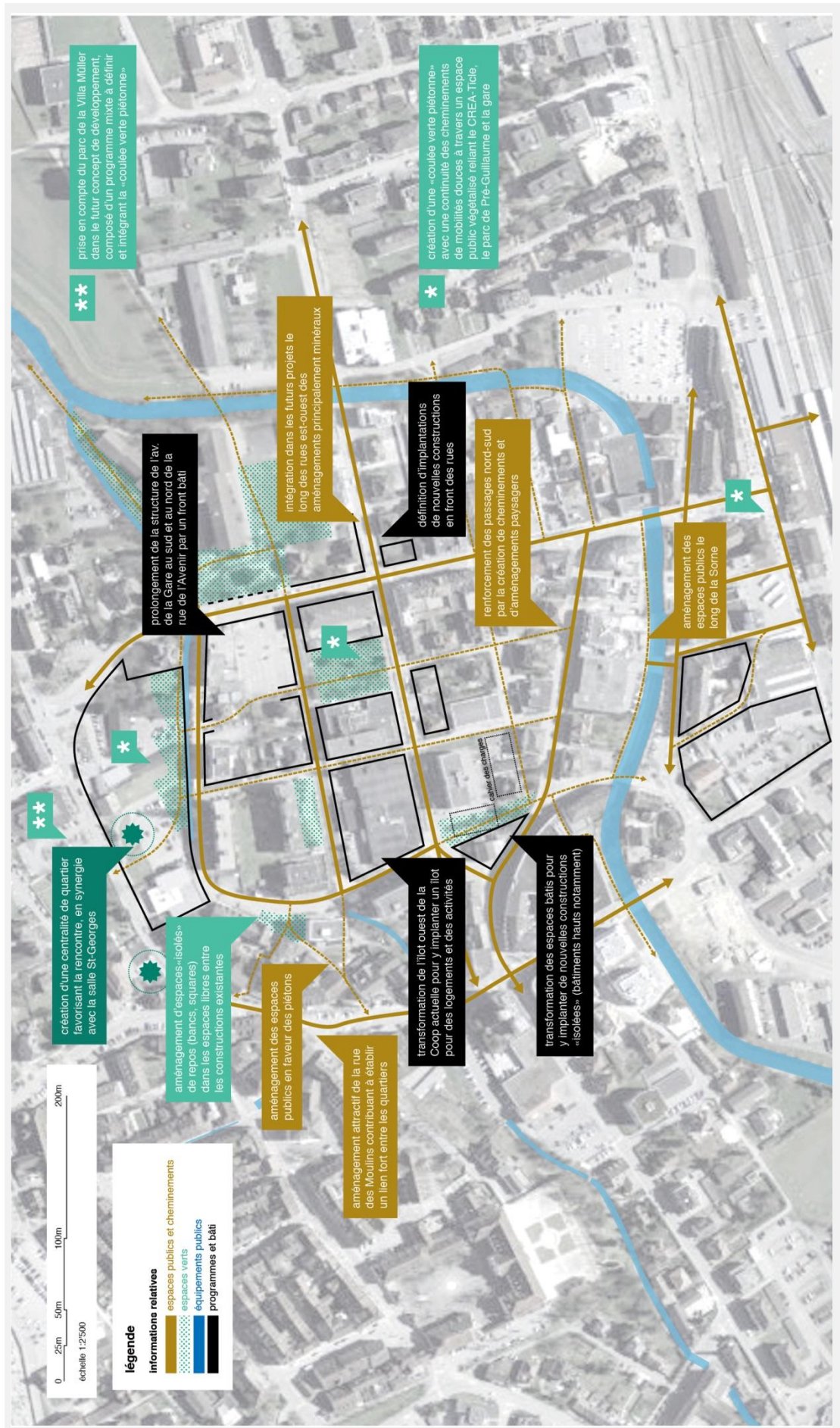




*Objectifs de la  
Conception  
directrice*

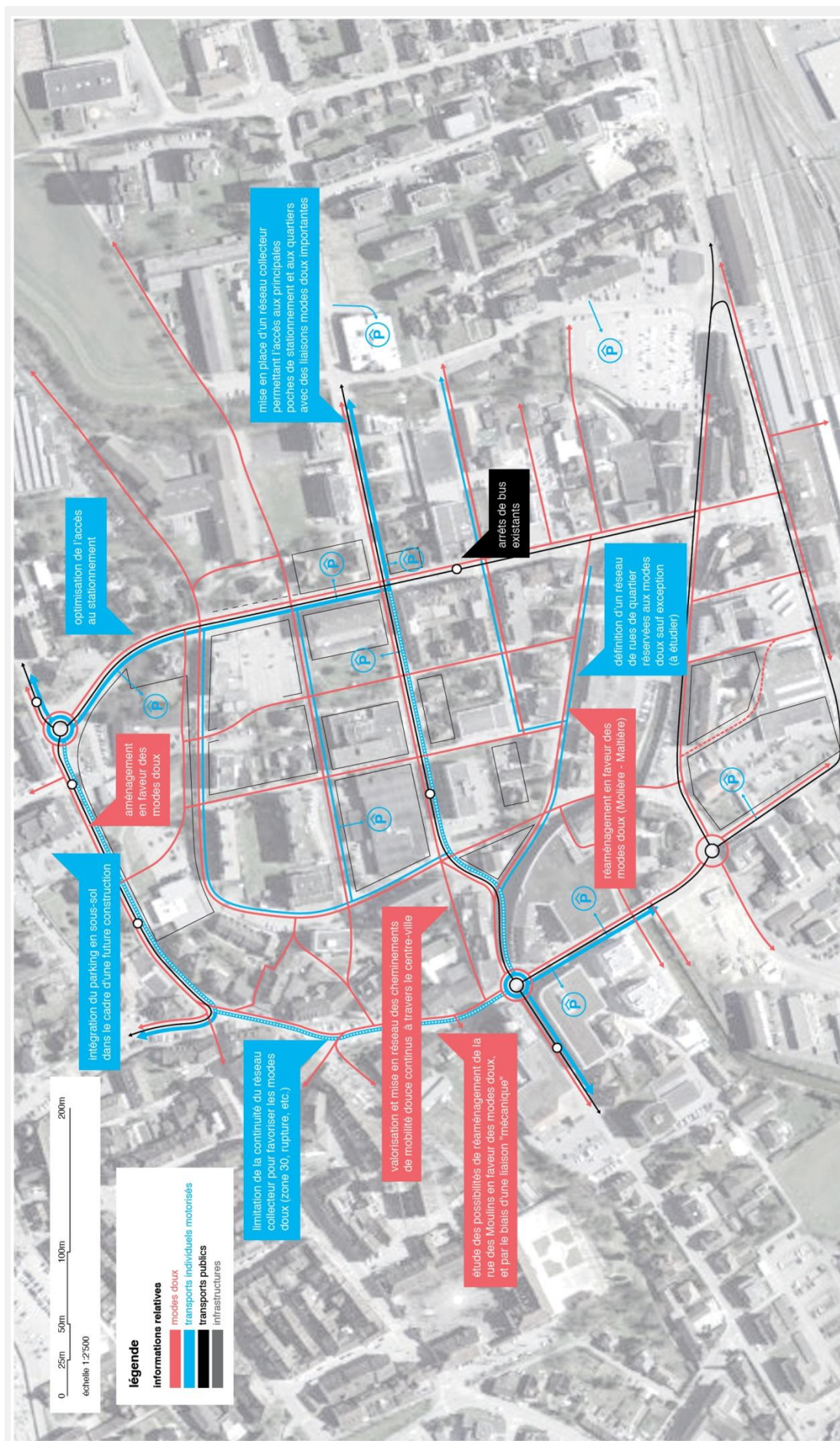
Objectif A	Reconnaître et renforcer les identités et les vocations propres à chaque espace urbain majeur
Objectif B	Renforcer les liens physiques et fonctionnels entre les espaces urbains majeurs
Objectif C	Favoriser l'attractivité des espaces urbains majeurs
Objectif D	Renforcer le caractère public des espaces ouverts et des programmes bâtis le long de la Sorne
Objectif G	Augmenter la présence de la nature en ville
Objectif H	Affirmer la structure urbaine et paysagère de Delémont le long des éléments structurants du réseau d'espaces publics
Objectif I	Concentrer prioritairement l'urbanisation dans la zone à bâtir
Objectif K	Concentrer et assurer la maîtrise du développement urbain dans les sites majeurs de développement
Objectif L	Renforcer l'attractivité économique de Delémont et de son agglomération
Objectif M	Répondre aux besoins diversifiés de logements

Principes  
a. Aménagement



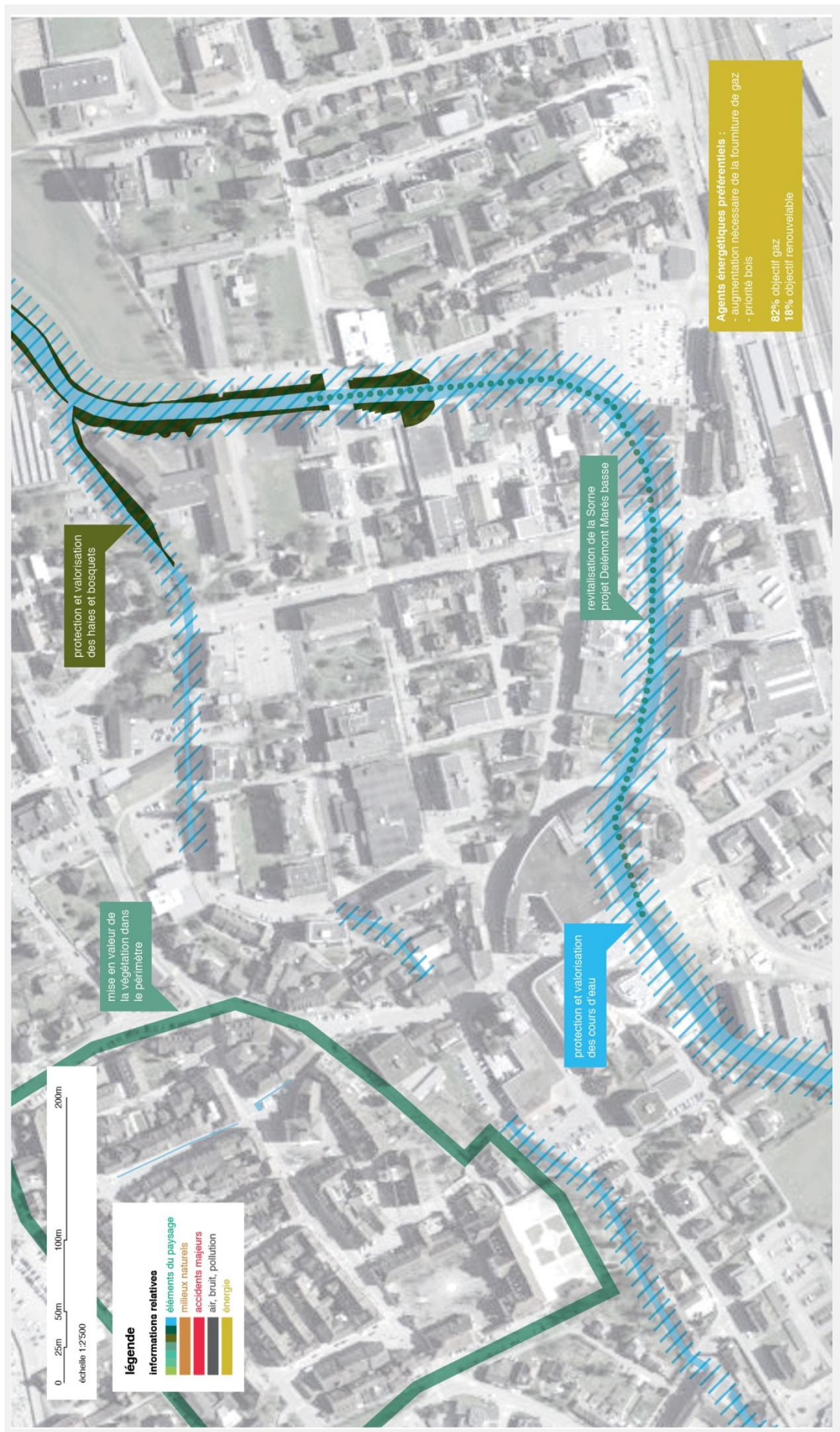


Principes  
b. Mobilité





Principes  
c. Environnement





## Principes

### d. Compléments

#### Actions à mener

Voir les cahiers des charges du centre-ville présentés au chapitre 4.

- Lancer une étude de faisabilité économique (avec une analyse fine et un inventaire) afin de développer le concept de boucle commerciale et faire ainsi émerger des actions en termes d'aménagements, de programmations, de veille foncière, etc.
- Lancer une étude d'aménagement dont le but serait de mettre en cohérence les espaces publics de petites tailles (squares, passages, petites places, etc.) le long de la boucle commerciale – en coordination avec l'étude de faisabilité économique.
- Engager des démarches d'acquisition des terrains stratégiques.
- Mettre en œuvre les directives et les recommandations des cahiers des charges du centre-ville (cf. chapitre 4).

## 3.2 VIEILLE VILLE

### Contexte



Secteur Vieille Ville (source : géoportail du Canton du Jura, 2014)

Espace urbain historique majeur de Delémont, la Vieille Ville est au cœur de la dynamique urbaine identifiée dans la Conception directrice (Hôpital, Vieille Ville, centre-ville, gare et Gare Sud). Située en contre-haut du centre-ville qui s'est développé jusqu'à la gare, elle profite d'une position privilégiée dans le paysage delémontain. On y retrouve une structure urbaine traditionnelle des cités médiévales, avec une succession de rues étroites et d'espaces publics de tailles modestes (places, parvis).

La rupture topographique crée une réelle distinction entre les deux espaces urbains majeurs que sont la Vieille Ville et le centre-ville. La rue des Moulins agit comme une limite. Longtemps combattue, cette rupture a été analysée dans de nombreuses planifications cherchant à l'atténuer afin de renforcer les connexions entre les deux espaces urbains principaux de Delémont. Les différences de structures, mais aussi de vocation et d'ambiances, sont toujours fortes entre les deux pôles et la limite est clairement présente.

La Vieille Ville demeure un quartier mixte constitué d'une vie résidentielle importante, de commerces, d'équipements culturels, d'institutions et des administrations cantonale et communale.

## Enjeux

Les dynamiques à l'œuvre dans la Vieille Ville de Delémont et au centre-ville sont différentes et les liens physiques et fonctionnels entre ces deux espaces semblent difficiles à créer. C'est pourquoi il semble plus pertinent de chercher à leur définir des vocations propres. La Vieille Ville de Delémont jouit à la fois d'une qualité patrimoniale, de structures destinées aux écoles, à l'habitat, à l'administration et à d'autres institutions publiques, ainsi que d'une vie économique. Celle-ci pourrait à l'avenir s'orienter plus clairement vers les petits commerces de proximité spécialisés (artisanat), le tourisme, les loisirs, et la culture.

Sans chercher à faire de la Vieille Ville un "musée en plein air", il s'agit de relever le défi de lui définir une vocation propre qui renforce son caractère unique et qui permette de conjuguer vies résidentielle, commerçante et culturelle.

## Concept

Pour répondre à l'enjeu de conciliation des différentes fonctions présentes dans la Vieille Ville, il s'agira de mettre en œuvre la stratégie de valorisation développée avec le réseau Vieille Ville notamment : la distinction des rues et des espaces publics par des vocations générales (intense et commerçante, calme et résidentielle, touristique et culturelle) peut permettre de démarrer petit à petit une mutation qui assurera la pérennité de cette mixité dans le temps et renforcera le caractère de la Vieille Ville.

La Cour du Château pourrait être renforcée en tant qu'espace culturel majeur de la Vieille Ville, accueillant différents événements tout au long de l'année.

La Place de l'Etang, une fois réaménagée avec un parking souterrain, pourrait accueillir un parc urbain. Cet espace offrirait une présence végétale manquante et nécessaire à l'amélioration du cadre et de la qualité de vie de la Vieille Ville. Toutefois, la place devra rester polyvalente, avec un espace libre suffisant pour accueillir des manifestations en complément de la Cour du Château. La rue du 23-Juin, la rue de Fer, la Place Roland-Béguelin et la rue de la Préfecture sont aujourd'hui les espaces publics les plus animés du secteur et pourraient ainsi continuer à être les lieux privilégiés d'animation et donc d'implantation de commerces, de restaurants, etc.

Pour les autres espaces publics, le but est de maintenir des activités en rez-de-chaussée. Toutefois, dans la mesure où les propriétaires ne trouveraient pas de locataires, ils pourraient orienter l'occupation de leurs locaux vers des vocations préférentiellement résidentielles, avec des logements en rez-de-chaussée notamment.

L'affirmation de ces vocations doit être affinée mais également rendue possible par des aménagements appropriés à ces usages.

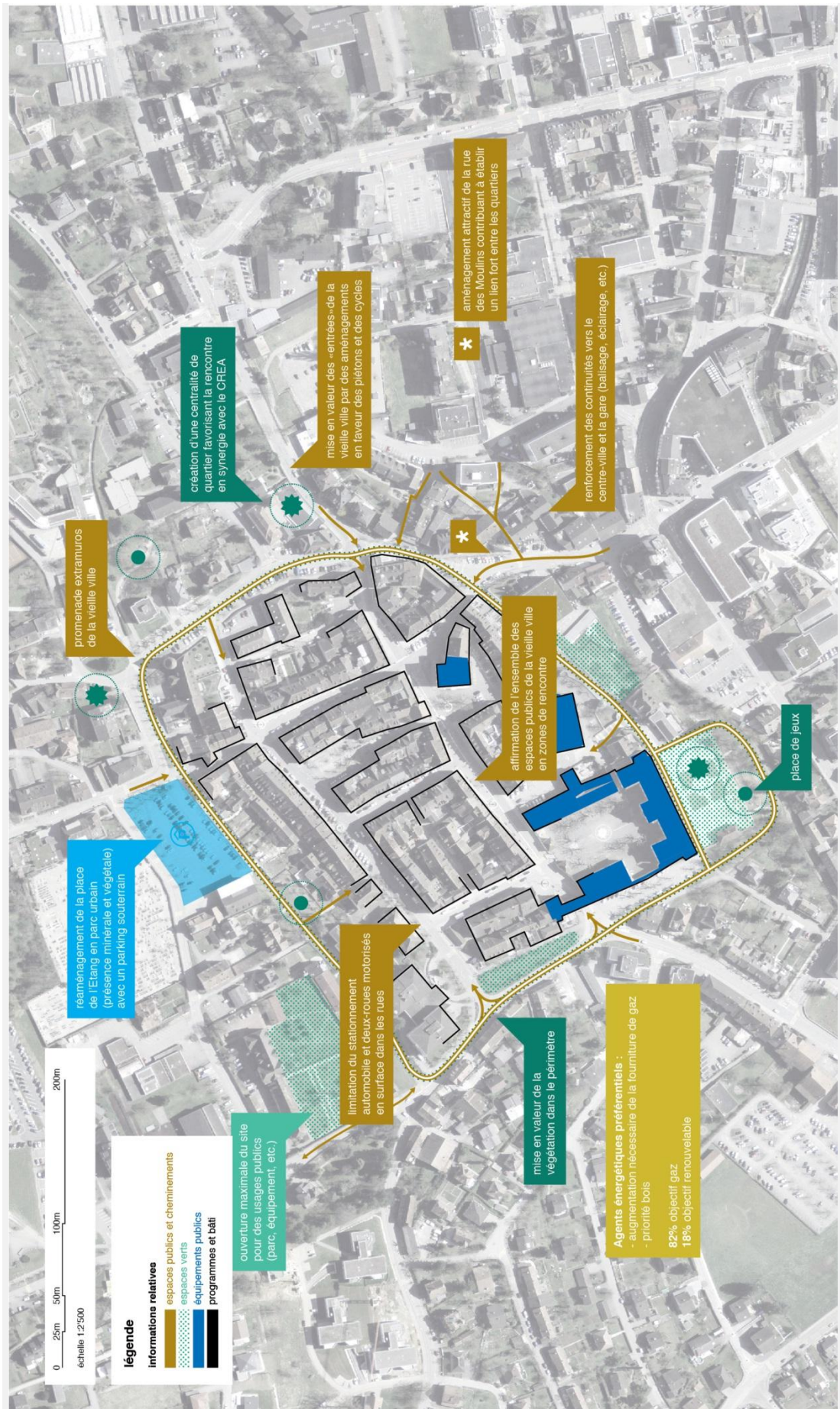
## Objectifs de la Conception directrice

Objectif A	Reconnaître et renforcer les identités et les vocations propres à chaque espace urbain majeur
Objectif B	Renforcer les liens physiques et fonctionnels entre les espaces urbains majeurs
Objectif C	Favoriser l'attractivité des espaces urbains majeurs
Objectif G	Augmenter la présence de la nature en ville
Objectif H	Affirmer la structure urbaine et paysagère de Delémont le long des éléments structurants du réseau d'espaces publics
Objectif L	Renforcer l'attractivité économique de Delémont et de son agglomération
Objectif M	Répondre aux besoins diversifiés de logements

## Principes









*Actions à mener*

- Mettre en œuvre la stratégie de valorisation développée avec le réseau Vieille Ville.
- Adapter le RCC afin de donner une plus grande marge de manœuvre en matière de rénovation et de réhabilitation permettant de favoriser la fonction résidentielle.
- Mettre en œuvre les mesures retenues dans le cadre du projet d'agglomération (zone de rencontre, requalification des espaces publics, etc.).
- Elaborer un cahier des charges (besoins, programmation événementielle, etc.) pour l'organisation d'un concours de paysage-espaces publics pour la requalification des places publiques majeures, notamment la Place Roland-Béguelin et la Place de l'Etang (maintien d'un parking mais en souterrain).
- Améliorer l'accès, par un moyen mécanique, entre le centre-ville et la Vieille Ville, via le secteur « Le Ticle-CREA » et la rue des Moulins (ascenseur horizontal par exemple) et réaménagement de la voirie en faveur des modes doux (piétons, cyclistes).

### 3.3 HÔPITAL (EN CAS DE DÉPLACEMENT)

*Contexte*



*Secteur Hôpital (source : géoportail du Canton du Jura, 2014)*

Dans le cas d'un déplacement de l'Hôpital, le site qu'il occupe actuellement au nord de la Vieille Ville de Delémont représenterait un potentiel important de redéveloppement.

En tant qu'extrémité nord-est d'une dynamique urbaine comprenant plusieurs espaces urbains majeurs, la Vieille Ville, le centre-ville, la gare et le secteur Gare Sud, la mutation de ce site de plus de 5 hectares permettrait de répondre à des besoins dépassant largement les limites de son périmètre. Il est délimité par le chemin du Creux-de-la-Terre au nord, la rue du Chêtré à l'est, le faubourg des Capucins à l'ouest et par le cimetière et la rue Saint-Michel au sud.

Le site est partiellement bâti. Les constructions datent de différentes époques, représentant bien l'évolution et les différentes extensions de l'Hôpital. Le stationnement occupe aujourd'hui une part importante des espaces non bâtis, environ 1 hectare, et le reste est constitué d'espaces verts.

L'organisation du site et l'implantation du bâti ne suivent pas une structure urbaine claire mais forment plutôt une accumulation d'objets divers bordant des espaces ouverts. De plus, par sa fonction, le site est aujourd'hui peu perméable et constitue une sorte d'enclave formant une véritable rupture entre les quartiers résidentiels situés à l'est et à l'ouest (voir programmes sectoriels Quartiers dans la pente est et ouest).

## Enjeux

Le changement potentiel d'affectation du site offre des opportunités nouvelles pour la constitution d'une dynamique urbaine. En effet, très proche de la Vieille Ville et du centre-ville ainsi que de quartiers résidentiels, son ouverture permettrait de répondre à des besoins en termes d'espaces publics, de nouveaux logements et d'équipements publics (administration notamment).

La réutilisation des bâtiments existants de l'Hôpital ou la démolition puis la reconstruction de bâtiments pour de nouvelles fonctions, ainsi que la perméabilité générale du site, constituent également des enjeux de taille.

## Concept

Avec le départ éventuel de l'Hôpital, il s'agit d'anticiper l'émergence d'un véritable quartier offrant une mixité de programmes, avec des logements, des équipements publics, des espaces publics, etc. Un concept d'aménagement urbanistique et paysager devra être défini afin de permettre une densité importante pour répondre, notamment, aux besoins de logements.

De nombreux bâtiments semblent être difficilement adaptables pour de nouvelles fonctions, notamment pour le logement, et devront certainement être démolis pour permettre l'implantation de nouvelles constructions ou la définition d'espaces publics.

Les espaces publics qui seront créés devront devenir des centralités de quartier, c'est-à-dire des lieux de rencontre pour les habitants des quartiers avoisinants et les futurs habitants du site. Enfin, un grand espace doit être réservé, au centre du site, à l'articulation des quartiers résidentiels, du cimetière et de la Vieille Ville, pour l'aménagement d'un parc urbain.

Afin de créer de véritables traversées, plusieurs passages devront être prolongés ou créés, rendant ainsi perméable le site de l'Hôpital et favorisant les connexions entre les quartiers.

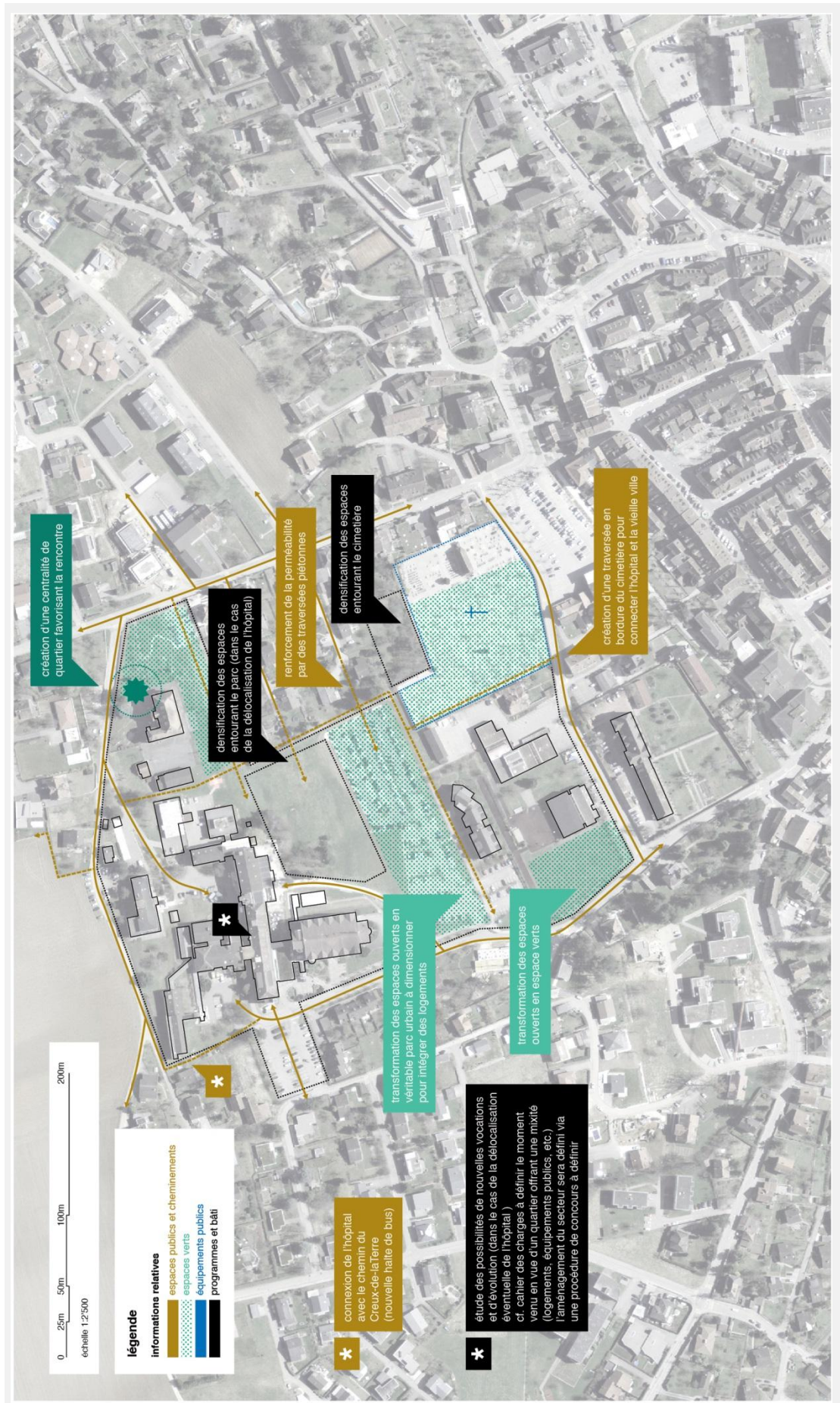
En cas de maintien de l'Hôpital, la majeure partie des principes présentés sur le programme sectoriel reste valable. Le principe de densification des espaces entourant le parc (au sud-est du bâtiment hospitalier existant) permettrait l'extension de l'Hôpital en cas de nécessité. La volonté de créer un parc urbain sur le stationnement actuel serait maintenue, le stationnement devant être regroupé en silo ou installé en souterrain. Son emprise serait alors fortement diminuée et de l'espace serait disponible pour un parc urbain. Les liaisons de mobilité douce resteraient similaires à celles du scénario du déplacement de l'Hôpital. En cas d'extension au sud-est, les cheminements seraient à étudier plus finement en fonction du projet.

## Objectifs de la Conception directrice

Objectif A	Reconnaître et renforcer les identités et les vocations propres à chaque espace urbain majeur
Objectif B	Renforcer les liens physiques et fonctionnels entre les espaces urbains majeurs
Objectif C	Favoriser l'attractivité des espaces urbains majeurs
Objectif G	Augmenter la présence de la nature en ville
Objectif H	Affirmer la structure urbaine et paysagère de Delémont le long des éléments structurants du réseau d'espaces publics
Objectif I	Concentrer prioritairement l'urbanisation dans la zone à bâtir
Objectif K	Concentrer et assurer la maîtrise du développement urbain dans les sites majeurs de développement
Objectif M	Répondre aux besoins diversifiés de logements
Objectif O	Assurer la perméabilité interne des quartiers et les liens avec les espaces urbains majeurs
Objectif P	Renforcer les identités propres à chaque quartier au travers de leurs espaces publics de proximité



## Principes

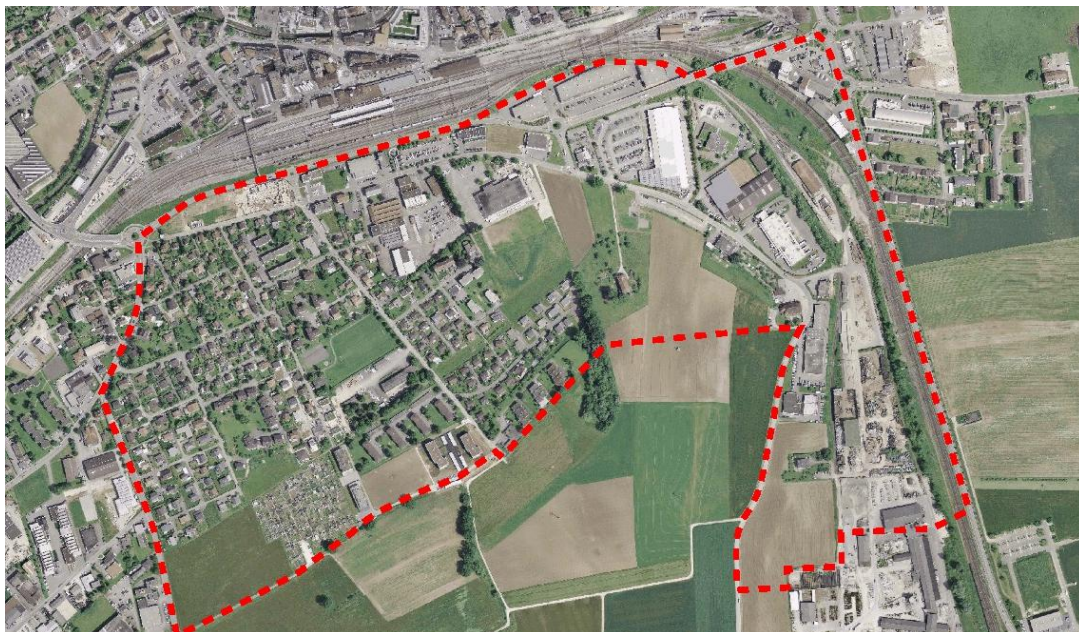




- Actions à mener*
- Lancer des études préalables en termes d'évaluation du bâti existant et de ses potentielles réhabilitations, de besoins programmatiques à l'échelle de la commune et du canton, de mobilité, etc., en vue de l'élaboration d'un cahier des charges pour la mise en place d'études tests architecture-urbanisme-paysage-espaces publics qui permettront de faire émerger une image directrice des développements futurs.

### 3.4 GARE SUD – BLANCHE-PIERRE

*Contexte*



*Secteur Gare Sud – Blanche-Pierre (source : géoportail du Canton du Jura, 2014)*

Le secteur de Gare Sud et Blanche-Pierre est constitué d'entités urbaines très variées. Délimité globalement par la route de Rossemaison à l'ouest, par les voies ferrées au nord et à l'est et par les terres agricoles au sud, on y trouve un quartier résidentiel (Blanche-Pierre), la face sud de la gare avec ses mutations à venir, une zone commerciale Brico-Bâti-Loisirs et un site industriel.

Le quartier de Blanche-Pierre, uniquement résidentiel, possède principalement de maisons individuelles et une école (Traversins) accompagnée d'un grand espace vert. Hormis un terrain de sport, les espaces publics sont majoritairement les rues. Le quartier proche de la gare constitue un espace urbain majeur en devenir, au cœur d'une dynamique urbaine transversale (Hôpital, Vieille Ville, centre-ville, gare, Gare Sud). Les enseignes commerciales le long de la rue Emile-Boéchat orientées vers les domaines Bâti-Brico-Loisirs sont des attracteurs commerciaux à l'échelle de l'agglomération, voire au-delà. Enfin, le site de la Ballastière est un des derniers sites « classiques » industriels de la région.

Le secteur symbolise la rencontre de paysages aux attributs très différents : un paysage périurbain avec un habitat principalement pavillonnaire et des ensembles commerciaux, un paysage infrastructurel avec les voies ferrées et des routes aux gabarits importants, et un paysage naturel avec les terres agricoles de la plaine, la colline et la forêt au sud.

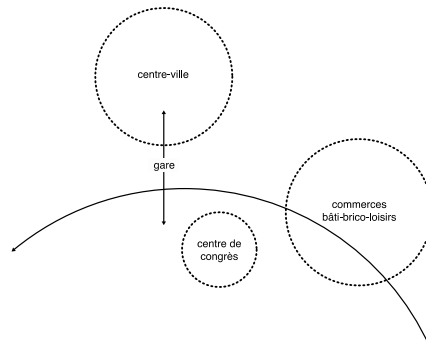
*Enjeux*

En plein cœur du territoire de confluence de l'agglomération, la mutation du secteur Gare Sud est déterminante pour cette dynamique d'agglomération. Largement issu d'un « zoning » où les fonctions urbaines étaient distinguées et séparées dans l'espace, il s'agit aujourd'hui de chercher comment renforcer le rôle d'attracteur économique de cette partie du territoire tout en visant une mixité de programmes, une échelle de proximité et des liens entre les espaces urbains majeurs de la ville et son environnement naturel.

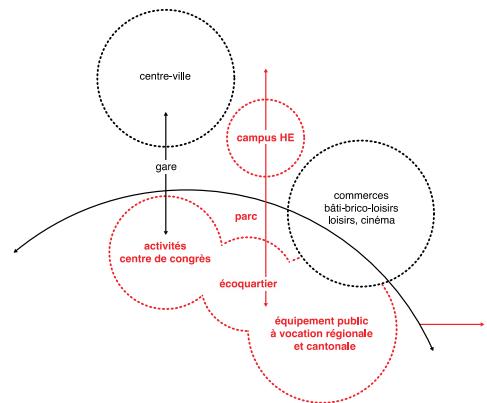
La possible délocalisation de l'Hôpital, la réalisation d'un centre de congrès, le développement du secteur comme site stratégique avec des activités et des logements, l'extension du P+R, la réalisation d'un écoquartier et d'un parc urbain deviennent des leviers centraux dans la transformation de ce secteur. L'écoquartier constituera un nouveau lotissement qui répondra aux critères du développement durable.

## Concept

situation existante

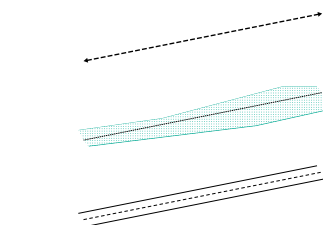


situation projetée

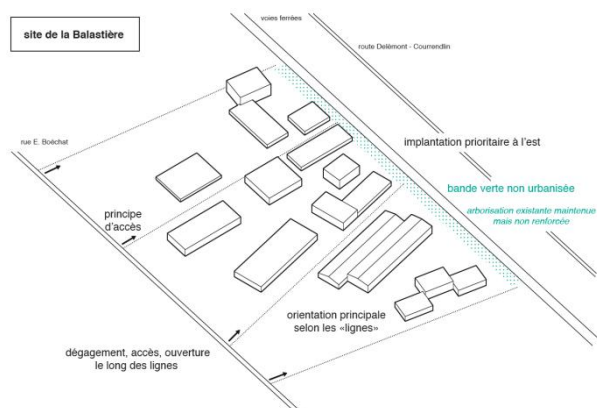


Le Plan directeur localisé intercommunal Gare Sud définit les grandes orientations d'aménagement en termes de programmation, de formes urbaines, d'accès routiers, de réseaux de mobilité douce et d'espaces publics.

Il s'agit principalement de créer des interactions entre les différents espaces urbains majeurs, à travers l'implantation de nouveaux programmes, d'un nouveau franchissement des voies ferrées et des continuités d'espaces publics. L'alignement des nouvelles constructions sur la rue et la continuité des cheminements seront porteurs de pratiques nouvelles pour ce secteur en favorisant les modes doux, la rencontre et la vie de quartier.



Il s'agit également pour l'ensemble du secteur d'anticiper les mutations potentielles en garantissant des implantations qui favoriseront des perméabilités pour les cheminements et les vues en lien avec le grand paysage agricole et naturel. C'est à travers la définition de lignes structurantes qui prendront des formes différentes (dégagement, voirie, alignement d'arbres ou orientation des nouvelles constructions) que ces liens avec le paysage ouvert seront garantis.



Ces aménagements (voiries, espaces ouverts, alignements, etc.) sont à réaliser au fur et à mesure des opportunités. Les constructions dans cette zone sont renouvelées en fonction des besoins d'adaptation au marché de la production et de la gestion des ressources exploitées. Les autorisations à octroyer peuvent être subordonnées à la réalisation de cette trame allant dans le sens d'un plan d'ensemble coordonné.



Extrait du Plan directeur localisé  
intercommunal Gare Sud, version du 18  
avril 2016

#### urbanisation

secteurs à vocation mixte (logements, activités, centre de congrès)	secteurs de développement pour les besoins futurs de l'agglomération (activités à faible valeur ajoutée, équipements, etc.)
secteurs réservés à des équipements régionaux	secteur à vocation d'activités à haute valeur ajoutée
secteur à vocation résidentielle	secteur de la ZARD innovent
limites de l'urbanisation	secteur de réserve pour la ZARD innovent
lignes structurant le développement urbain	

#### mobilités

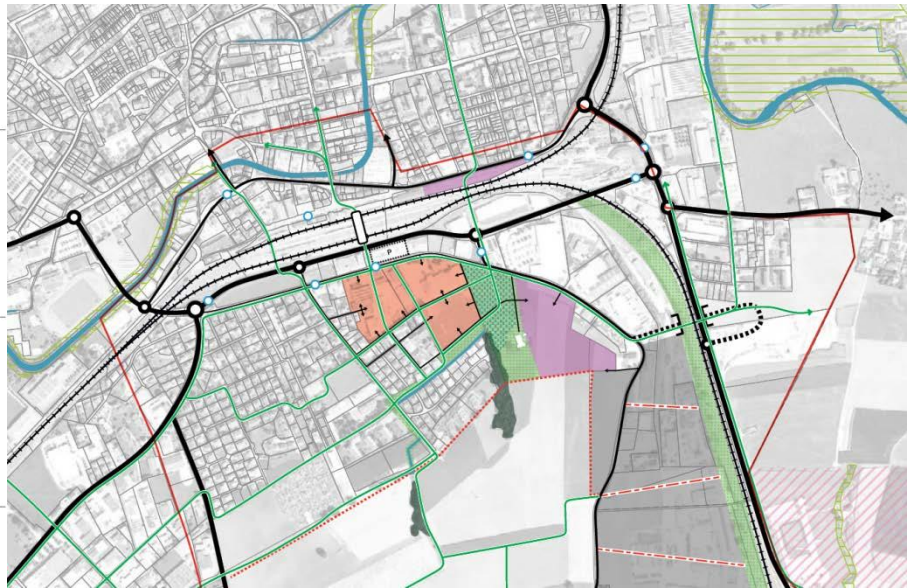
<b>transports collectifs</b>	<b>transports individuels motorisés</b>
réseau CFF gares (existantes / futures)	réseau autoroutier
arrêts de bus (boucle autour de la gare)	réseau routier principal
	réseau routier principal en projet
	réseau de desserte locale existant et à créer
	principes d'accès
	stationnement collectif

#### mobilité douce

réseau de cheminements  
de mobilité douce

#### nature et paysage

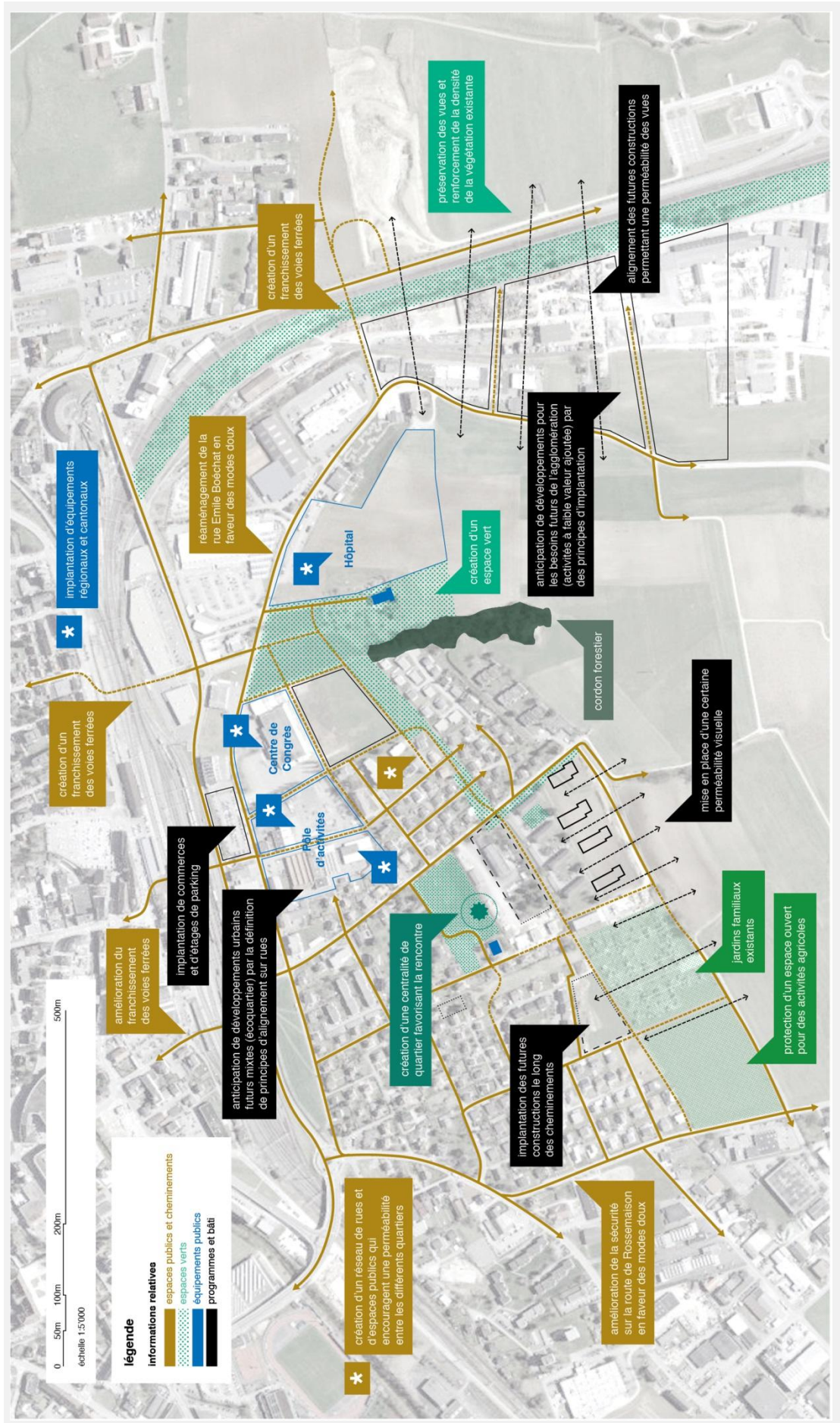
cours d'eau	espaces boisés et forestiers
périmètre réservé aux eaux	périmètre de protection de la nature
bassin de rétention et arrière-digue de protection	périmètre de protection du paysage
continuité biologique	espace vert non arborisé



#### Objectifs de la Conception directrice

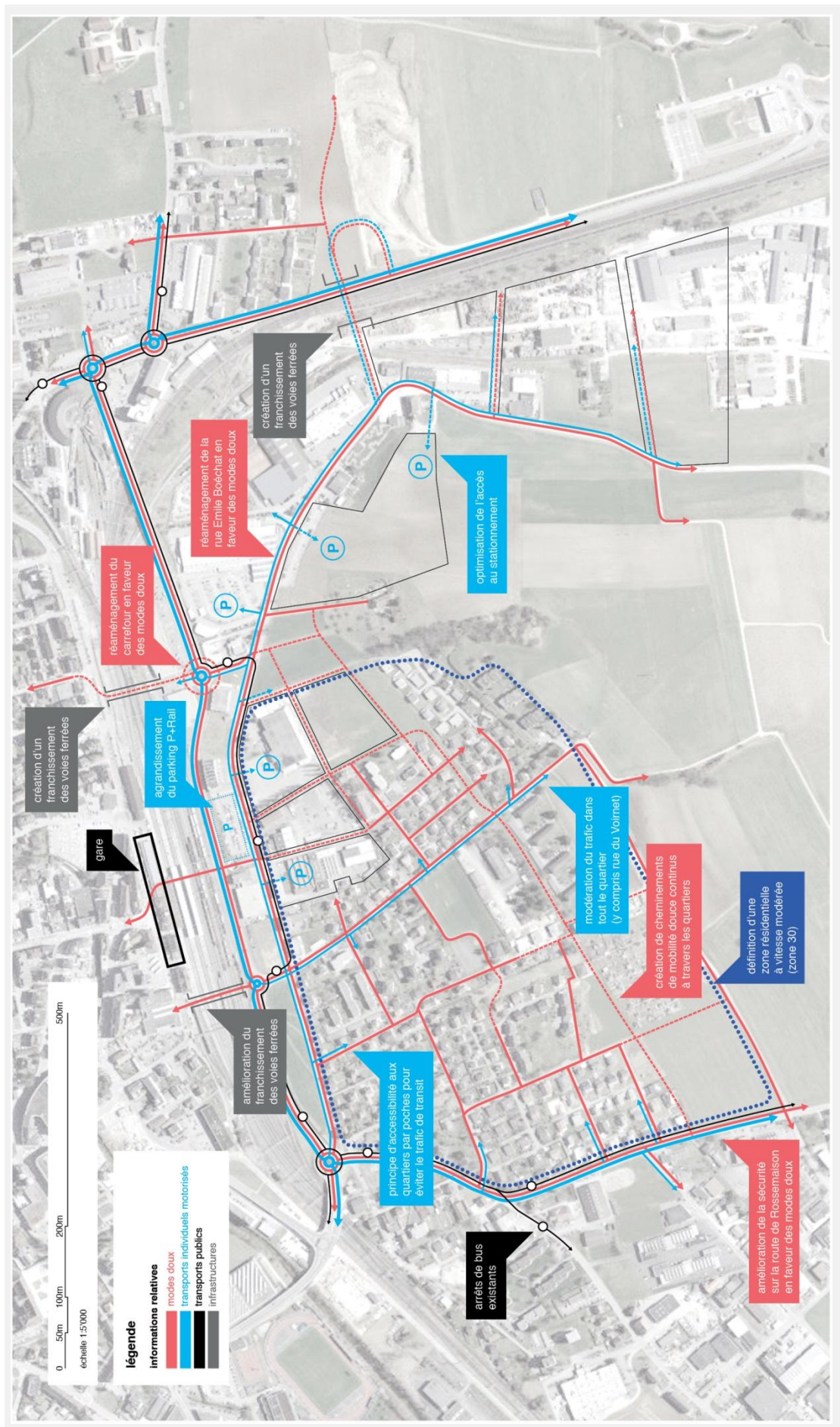
Objectif A	Reconnaître et renforcer les identités et les vocations propres à chaque espace urbain majeur
Objectif B	Renforcer les liens physiques et fonctionnels entre les espaces urbains majeurs
Objectif C	Favoriser l'attractivité des espaces urbains majeurs
Objectif G	Augmenter la présence de la nature en ville
Objectif H	Affirmer la structure urbaine et paysagère de Delémont le long des éléments structurants du réseau d'espaces publics
Objectif I	Concentrer prioritairement l'urbanisation dans la zone à bâtir
Objectif J	Définir la qualité des limites et des transitions entre espaces ouverts et bâtis
Objectif K	Concentrer et assurer la maîtrise du développement urbain dans les sites majeurs de développement
Objectif L	Renforcer l'attractivité économique de Delémont et de son agglomération
Objectif M	Répondre aux besoins diversifiés de logements
Objectif N	Affirmer la vocation résidentielle des quartiers existants
Objectif O	Assurer la perméabilité interne des quartiers et les liens avec les espaces urbains majeurs
Objectif P	Renforcer les identités propres à chaque quartier au travers de leurs espaces publics de proximité

Principes  
a. Aménagement



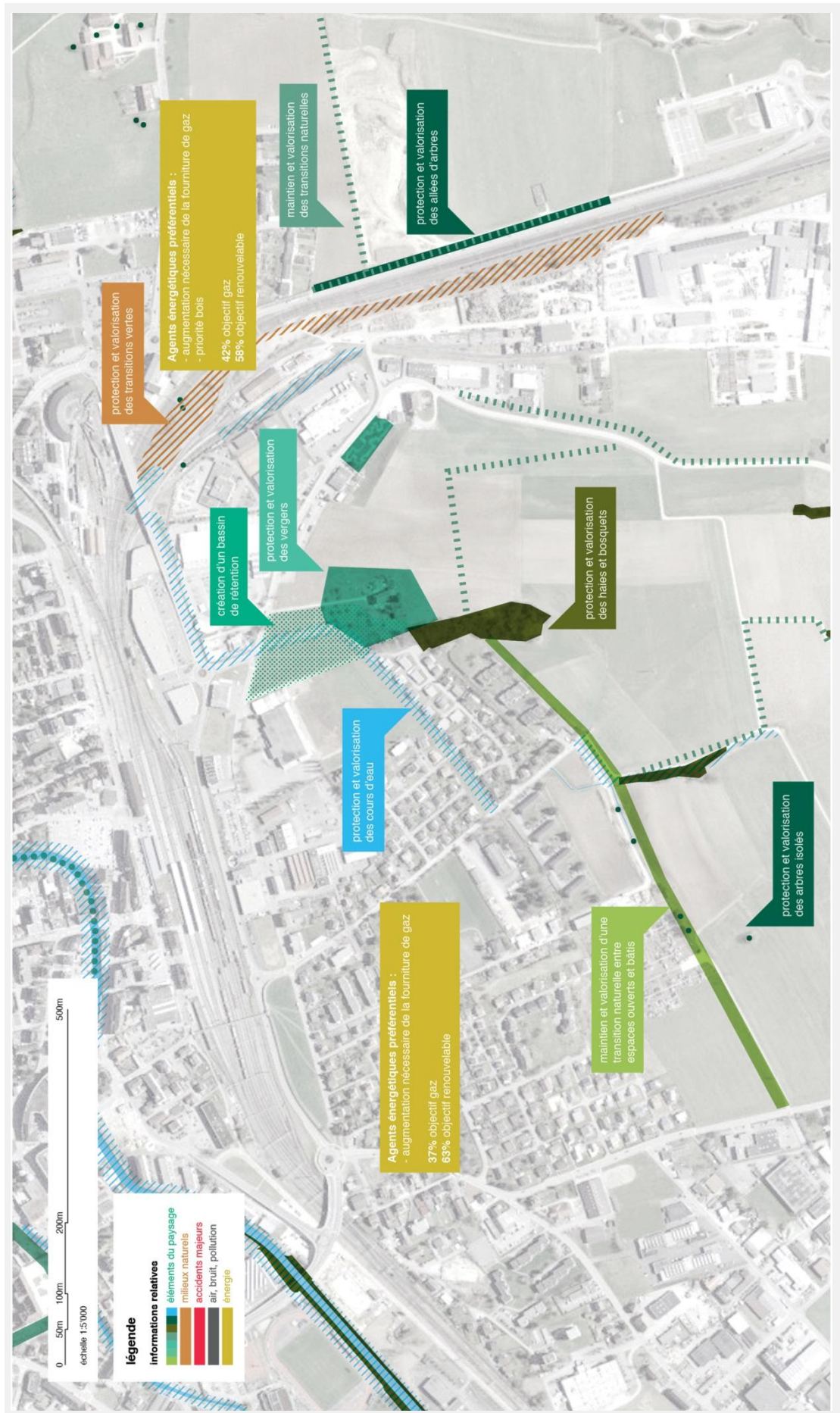


Principes  
b. Mobilité





Principes  
c. Environnement



## Principes

### d. Compléments

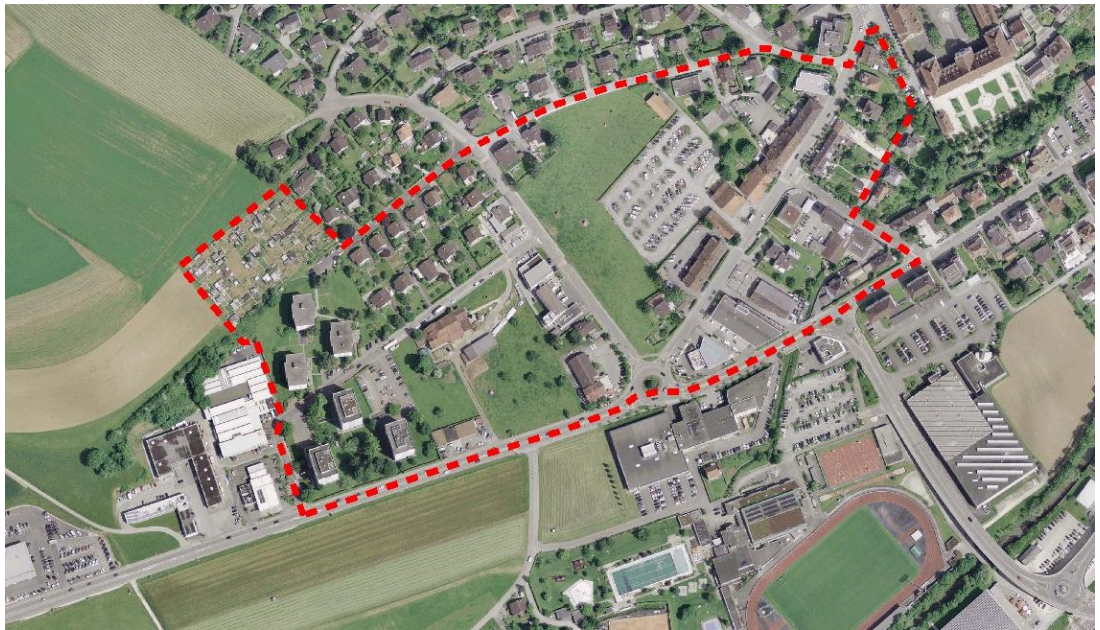
Voir Plan directeur localisé intercommunal Gare Sud

### Actions à mener

- Mettre en œuvre le Plan directeur localisé intercommunal Gare Sud.
- Développer le site comme secteur stratégique tel que défini par le Plan directeur cantonal.
- Lancer une étude exploratoire pour l'élaboration d'une image directrice pour le secteur le long des voies dont la procédure est à définir (concours, étude tests, mandat direct, etc.). Le cahier des charges de cette étude exploratoire peut être élaboré à travers des réunions d'experts dans différentes thématiques.

## 3.5 ARQUEBUSIERS

### Contexte



Secteur Arquebusiers (source : géoportail du Canton du Jura, 2014)

Le site des Arquebusiers est situé à l'ouest de la Vieille Ville de Delémont, proche de l'entrée ouest de Delémont (voir programme sectoriel entrée ouest). Il est bordé par quatre rues, la rue Jolimont au sud-ouest, la rue des Arquebusiers au nord, la rue des Sels au nord-est et la route de Porrentruy au sud-est. L'ensemble du site représente 3.2 ha et n'est aujourd'hui que partiellement construit. Des constructions anciennes sont implantées le long de la route de Porrentruy, et des constructions plus récentes (villas, petits immeubles) dans les angles nord-est, ouest et sud-ouest.

Le cœur du site est aujourd'hui occupé par un parking important de plus de 200 places de stationnement, couvertes par des alignements d'arbres. Le reste des espaces est occupé par des surfaces en zones à bâtir qui sont utilisées provisoirement pour des activités agricoles.

Le nord-est du site est très proche du début de la rue du 23-Juin et donc de l'entrée de la Vieille Ville ; dans le prolongement de la rue des Arquebusiers à l'ouest se trouvent des jardins familiaux ; le centre sportif de la Blancherie se situe au sud-est.

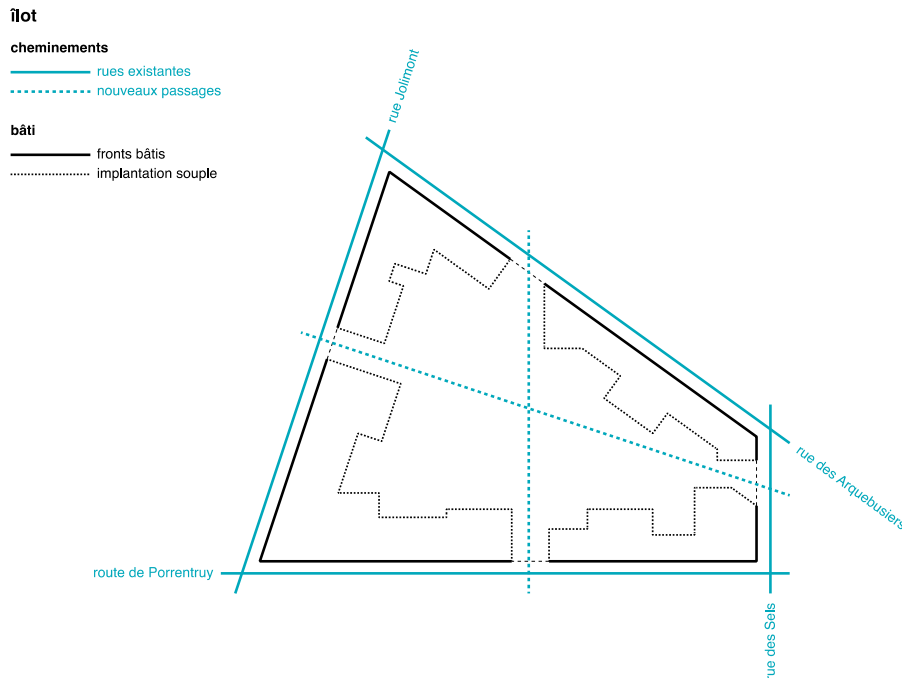
### Enjeux

Par sa position, à l'interface entre l'entrée ouest et les espaces urbains majeurs de Delémont, le site des Arquebusiers joue un rôle d'articulation entre des quartiers résidentiels, des espaces à requalifier, des infrastructures publiques et la Vieille Ville de Delémont. Ce secteur est dévolu à l'accueil d'un des deux sites principaux retenus pour la Maison de l'Enfance, afin de répondre aux besoins en places de crèche. Il doit par ailleurs permettre le redéploiement et le développement de salles de classe, afin de répondre aux besoins des écoles enfantines et primaires qui sont liées au Château. Sa mutation peut impliquer la construction d'un nombre élevé de logements de différents types répondant à une part des besoins prévus par la Commune. Il est par ailleurs nécessaire d'atteindre des objectifs de densité importante, en cohérence avec le contexte environnant.



Un aménagement global et coordonné du site des Arquebusiers est nécessaire afin de réussir à former une pièce urbaine cohérente qui devra intégrer différents programmes résidentiels possibles (coopératives, subventionnés, libres), des espaces publics, du stationnement, y compris un parking public destiné aux pendulaires (compensation de places de parc qui pourraient être supprimées), et des programmes publics (crèches, écoles).

## Concept



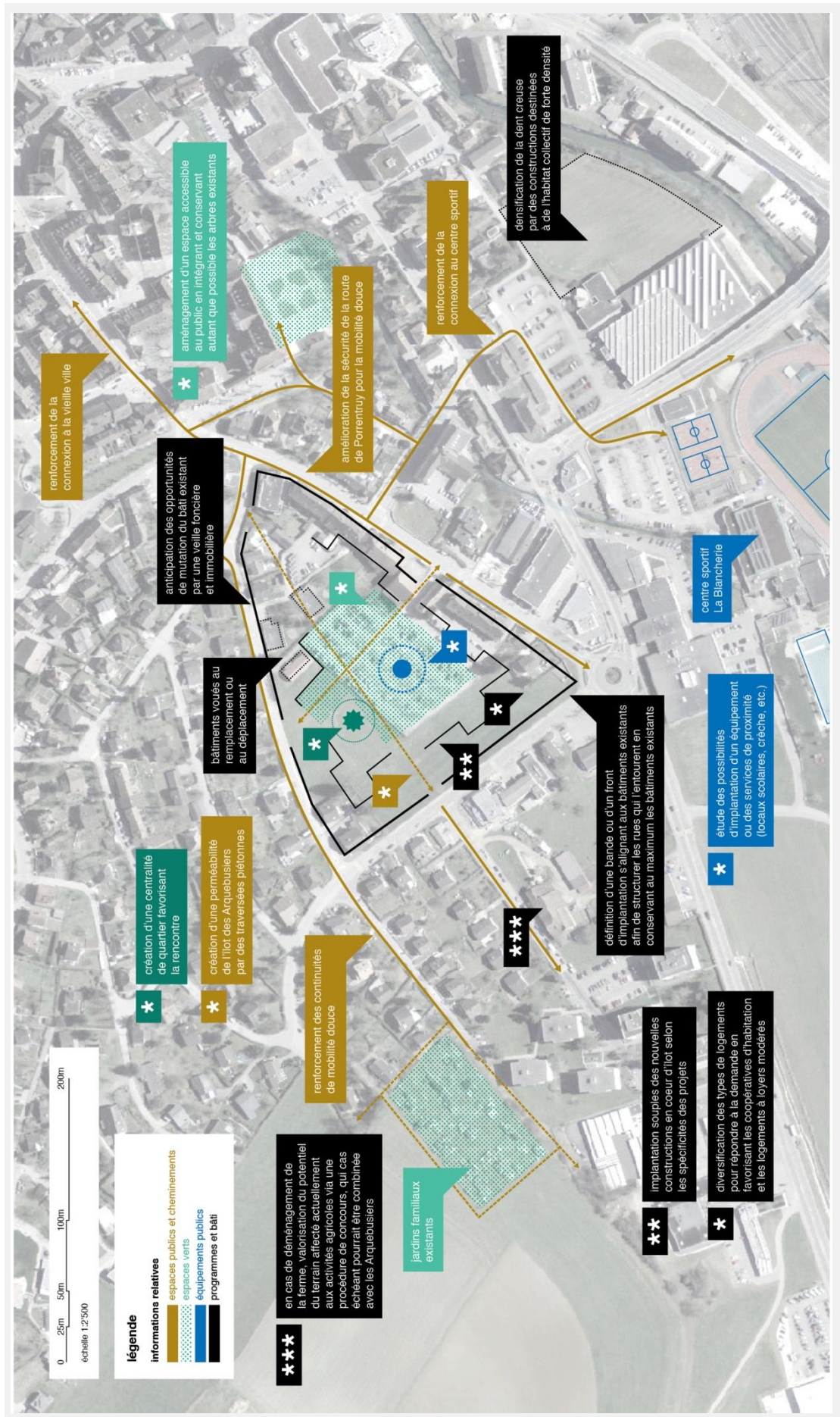
Il s'agit donc de considérer le site des Arquebusiers dans son ensemble comme un îlot urbain. Sa structure actuelle est déjà une amorce de cette logique. En effet, la plupart des constructions existantes forment des fronts – non continus – alignés sur la rue des Arquebusiers, sur la rue des Sels et sur la route de Porrentruy. Poursuivre cette logique sur la partie ouest du site permettrait donc de constituer un îlot urbain acceptant des formes architecturales diverses dans une cohérence urbaine globale. D'un côté, les nouvelles constructions s'aligneront sur les rues ; de l'autre, elles pourront prendre des épaisseurs différentes, selon les spécificités de chaque projet. Cette logique d'implantation du bâti permet également de dégager un vaste cœur d'îlot pouvant répondre à divers usages publics tout en renforçant la convivialité et la rencontre – espaces verts, équipements publics, centralité de quartier, services de proximité, etc.

Ce nouveau grand îlot – environ 250m x 125m – ne doit pas se transformer en une enclave inaccessible. De nouveaux passages le traversant réservés aux modes doux offriront une perméabilité profitant aux espaces bâtis environnants.

## Objectifs de la Conception directrice

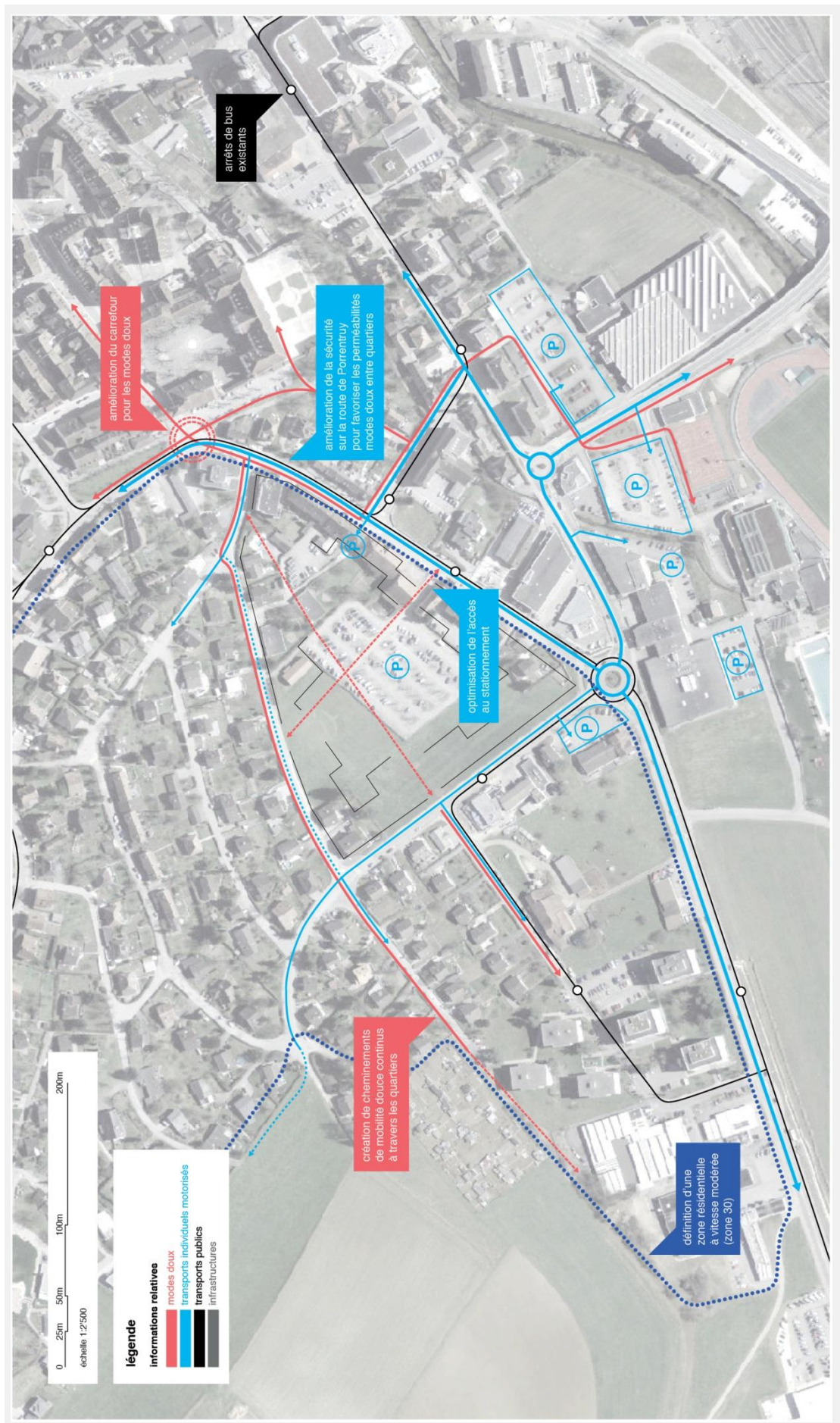
Objectif G	Augmenter la présence de la nature en ville
Objectif I	Concentrer prioritairement l'urbanisation dans la zone à bâtir
Objectif K	Concentrer et assurer la maîtrise du développement urbain dans les sites majeurs de développement
Objectif M	Répondre aux besoins diversifiés de logements
Objectif N	Affirmer la vocation résidentielle des quartiers existants
Objectif O	Assurer la perméabilité interne des quartiers et les liens avec les espaces urbains majeurs
Objectif P	Renforcer les identités propres à chaque quartier au travers de leurs espaces publics de proximité

Principes  
a. Aménagement



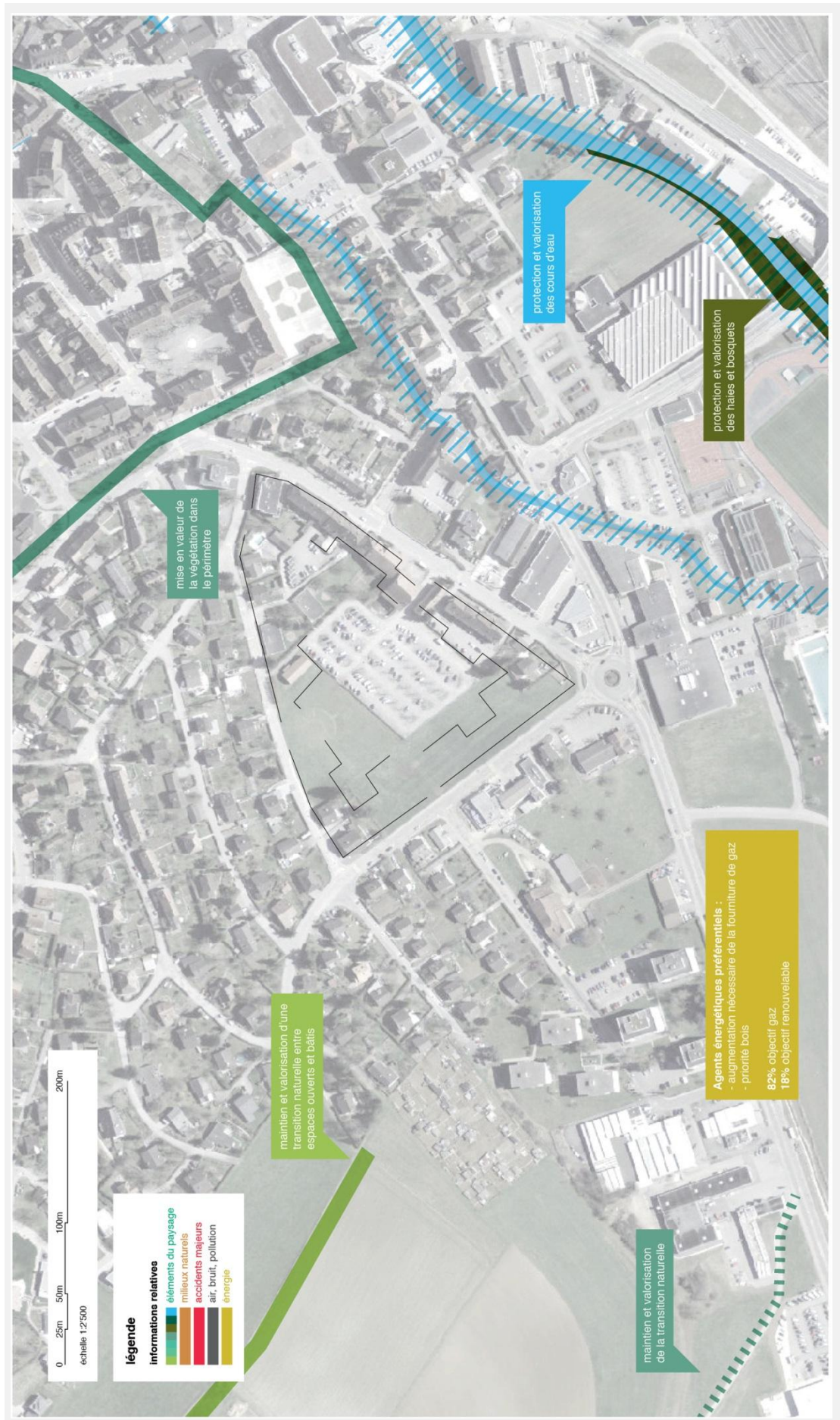


Principes  
b. Mobilité





Principes  
c. Environnement

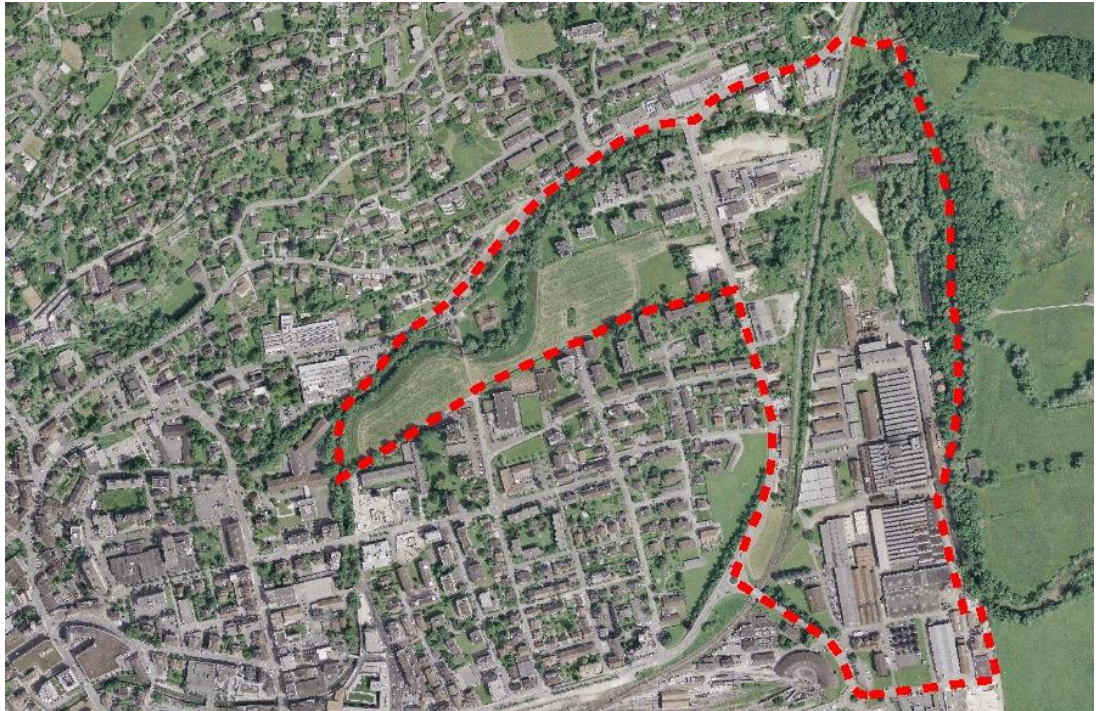




- Actions à mener*
- Elaborer un cahier des charges en vue de l'organisation d'un concours d'idées en urbanisme ou d'études tests d'urbanisme-architecture-paysage-espaces publics dans le but de faire émerger une image directrice des développements potentiels, une programmation affinée, etc. en impliquant les propriétaires présents dans le secteur.

### 3.6 GROS-SEUC – MORÉPONT – VON ROLL

*Contexte*



*Secteur Gros-Seuc - Morépoint - Von Roll (source : géoportail du Canton du Jura, 2014)*

Le secteur Gros-Seuc - Morépoint - Von Roll est situé à l'est de Delémont. La Sorne et la Birse forment les limites naturelles du secteur au nord et à l'est. Les voies ferrées et la rue Auguste-Quiquerez forment des ruptures importantes entre les différents espaces du secteur.

Plusieurs projets sont planifiés ou en cours de construction dans ce secteur en partie construit, de part et d'autre de la rue Auguste-Quiquerez. L'écoquartier ainsi que le parc le long de la Sorne vont investir des terres aujourd'hui cultivées et ainsi combler un vide entre le quartier de Morépoint et le quartier résidentiel au sud (voir programme sectoriel Avenir-Moutier).

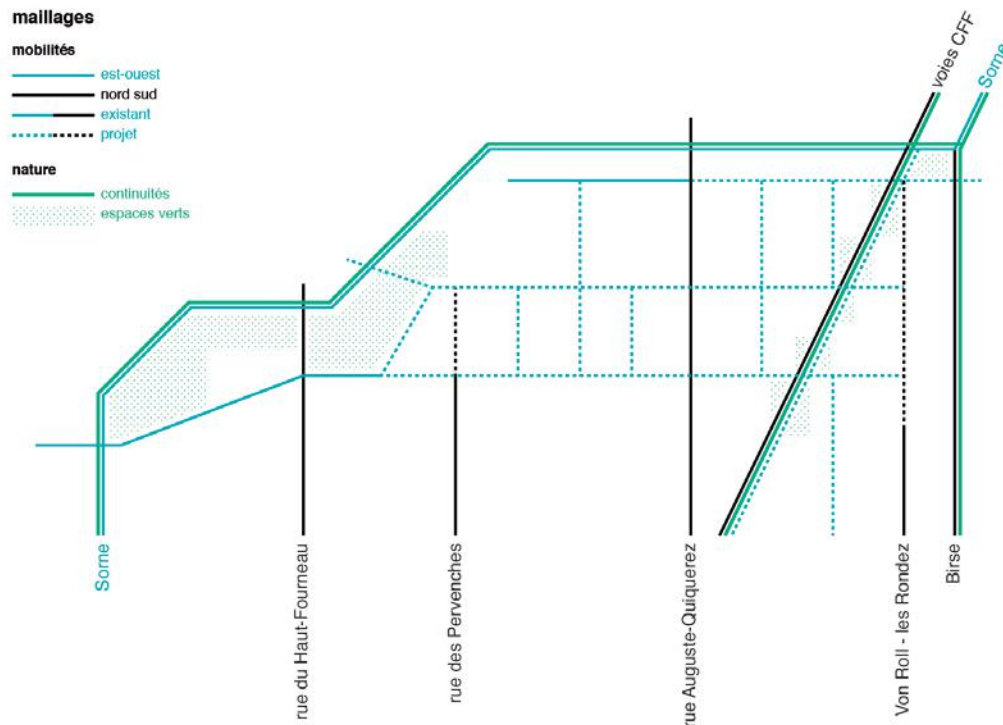
Le site de l'entreprise Von Roll s'étend depuis la confluence des deux rivières au nord jusqu'à la RDU au sud. En grande partie non utilisé, sa mutation semble possible et nécessaire dans les prochaines années. Les bâtiments industriels aux dimensions très variables forment une véritable structure urbaine avec un réseau de rues et d'espaces ouverts pour des raisons fonctionnelles à l'origine liées aux activités et aux flux (circulations des trains et des véhicules, quais de déchargement, etc.).

*Enjeux*

Le secteur s'étend en longueur depuis le collège proche du centre-ville à l'ouest jusqu'aux grands espaces naturels et paysagers puis agricoles à l'est. Entourés par des contextes urbains très variés (équipements publics et scolaires, quartiers résidentiels, bâtiments administratifs, site industriel, etc.), l'enjeu principal de la mutation de ce secteur est d'agir comme une couture entre ces différents espaces.

A travers la planification de nouveaux développements (logements, activités, équipements, espaces publics, etc.), il s'agit de recréer une proximité et une qualité résidentielle avec ce nouveau morceau de ville en étant à la fois proche du centre-ville et de son intensité, et en même temps très connecté aux espaces naturels entourant Delémont.

## Concept



Le secteur dans sa totalité agit comme une rupture entre les quartiers qui le bordent au nord et au sud. La Somme représente une continuité importante d'est en ouest, et le réaménagement de ses abords renforcera cette dynamique. Il s'agit de prolonger et de renforcer la structure d'espaces publics qui existe, tant les continuités paysagères est-ouest que les rues nord-sud.

C'est donc en renforçant les maillages tant en termes de mobilité, de cheminements et de continuités naturelles et paysagères que ce secteur pourra couder des liens entre les différents espaces qui le bordent.

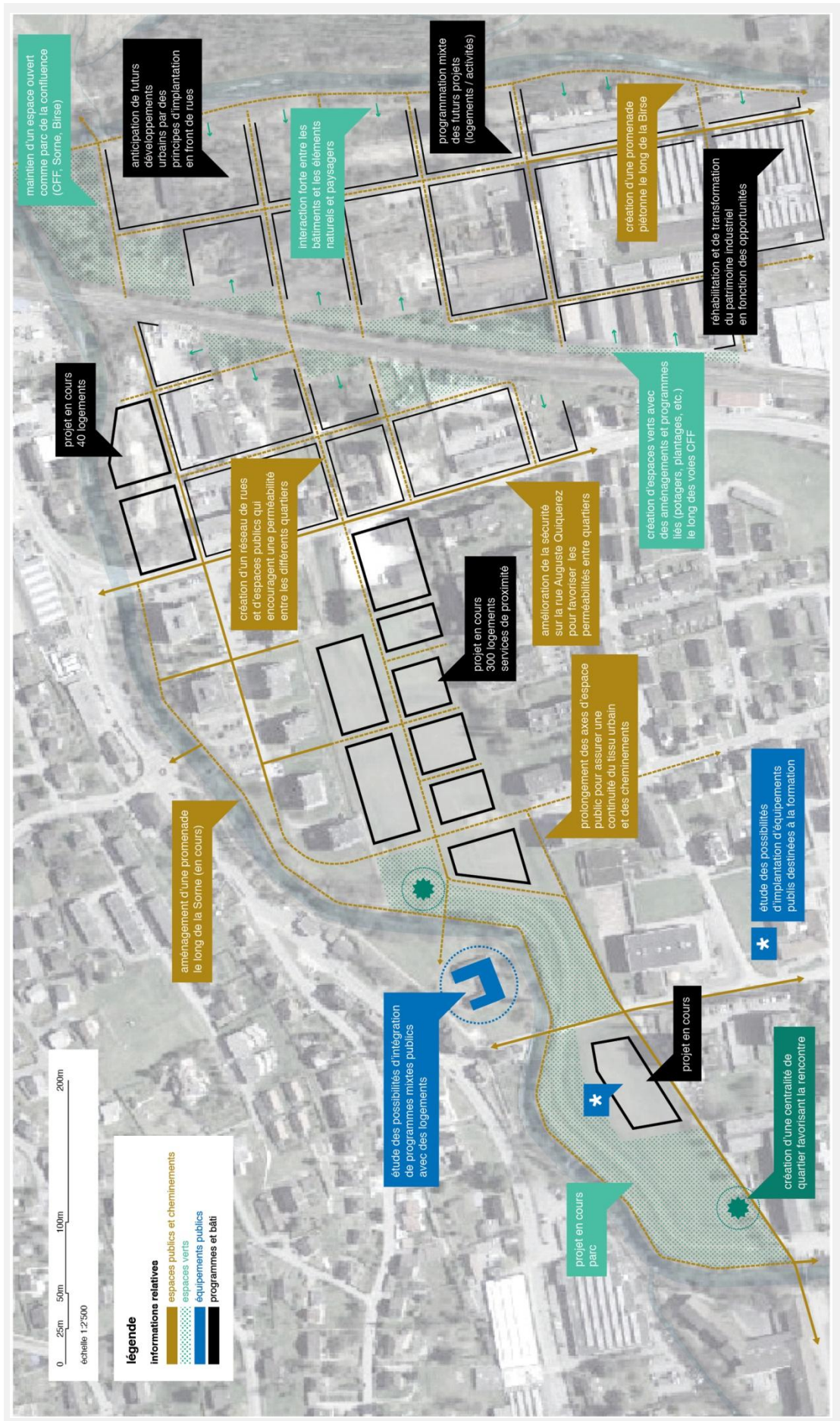
Sans définir des formes architecturales ou des aménagements d'espaces publics spécifiques, ce concept de maillage continu et perméable permet d'accepter différentes formes et un développement à long terme tout en garantissant une structure urbaine de qualité. La définition et le tracé des rues et des espaces publics majeurs - en parfaite continuité avec le contexte - sont les premières pierres de cette vaste mutation.

## Objectifs de la Conception directrice

Objectif D	Renforcer le caractère public des espaces ouverts et des programmes bâtis le long de la Somme
Objectif G	Augmenter la présence de la nature en ville
Objectif H	Affirmer la structure urbaine et paysagère de Delémont le long des éléments structurants du réseau d'espaces publics
Objectif I	Concentrer prioritairement l'urbanisation dans la zone à bâtir
Objectif J	Définir la qualité des limites et des transitions entre espaces ouverts et bâtis
Objectif K	Concentrer et assurer la maîtrise du développement urbain dans les sites majeurs de développement
Objectif L	Renforcer l'attractivité économique de Delémont et de son agglomération
Objectif M	Répondre aux besoins diversifiés de logements
Objectif N	Affirmer la vocation résidentielle des quartiers existants
Objectif O	Assurer la perméabilité interne des quartiers et les liens avec les espaces urbains majeurs
Objectif P	Renforcer les identités propres à chaque quartier au travers de leurs espaces publics de proximité

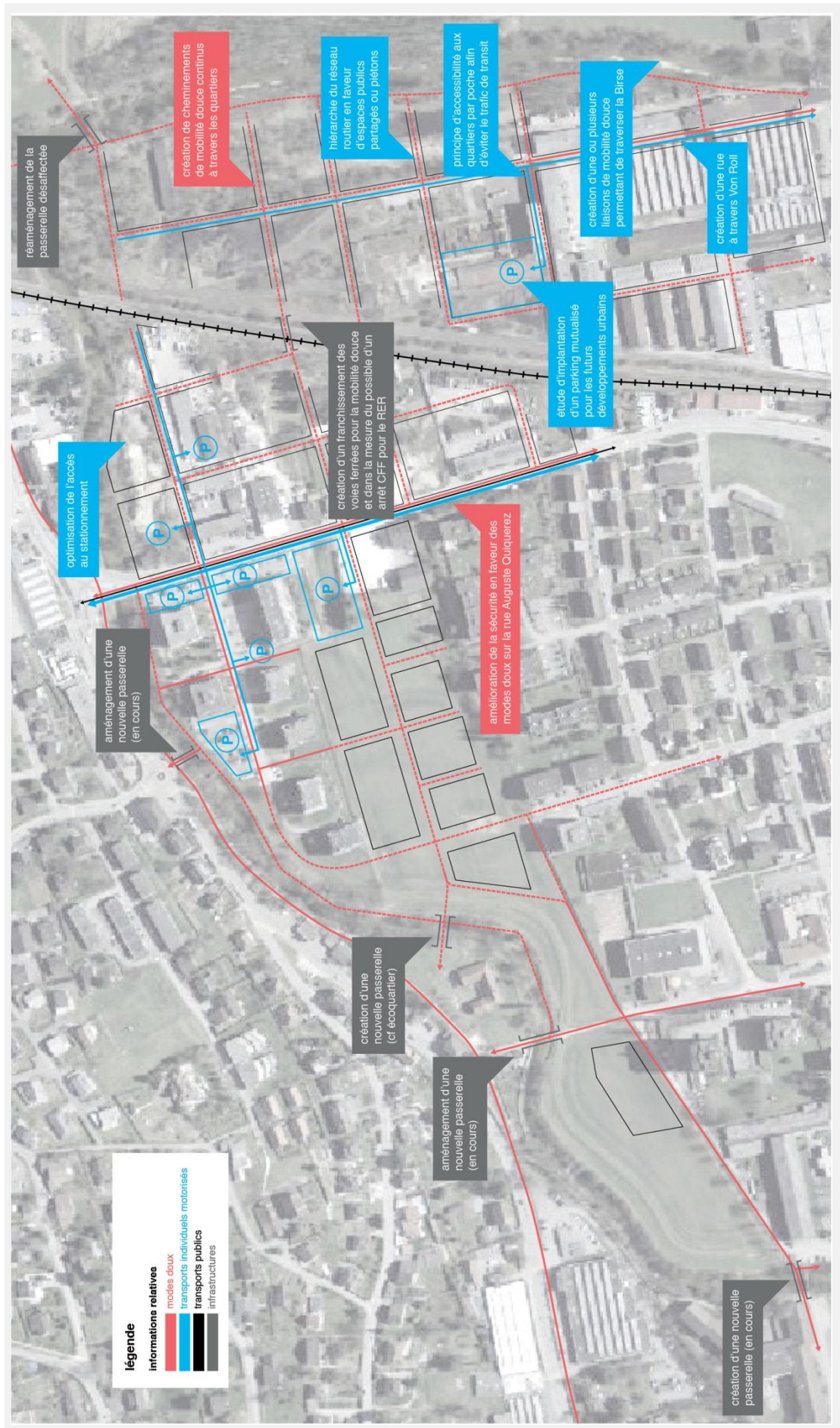


Principes  
a. Aménagement



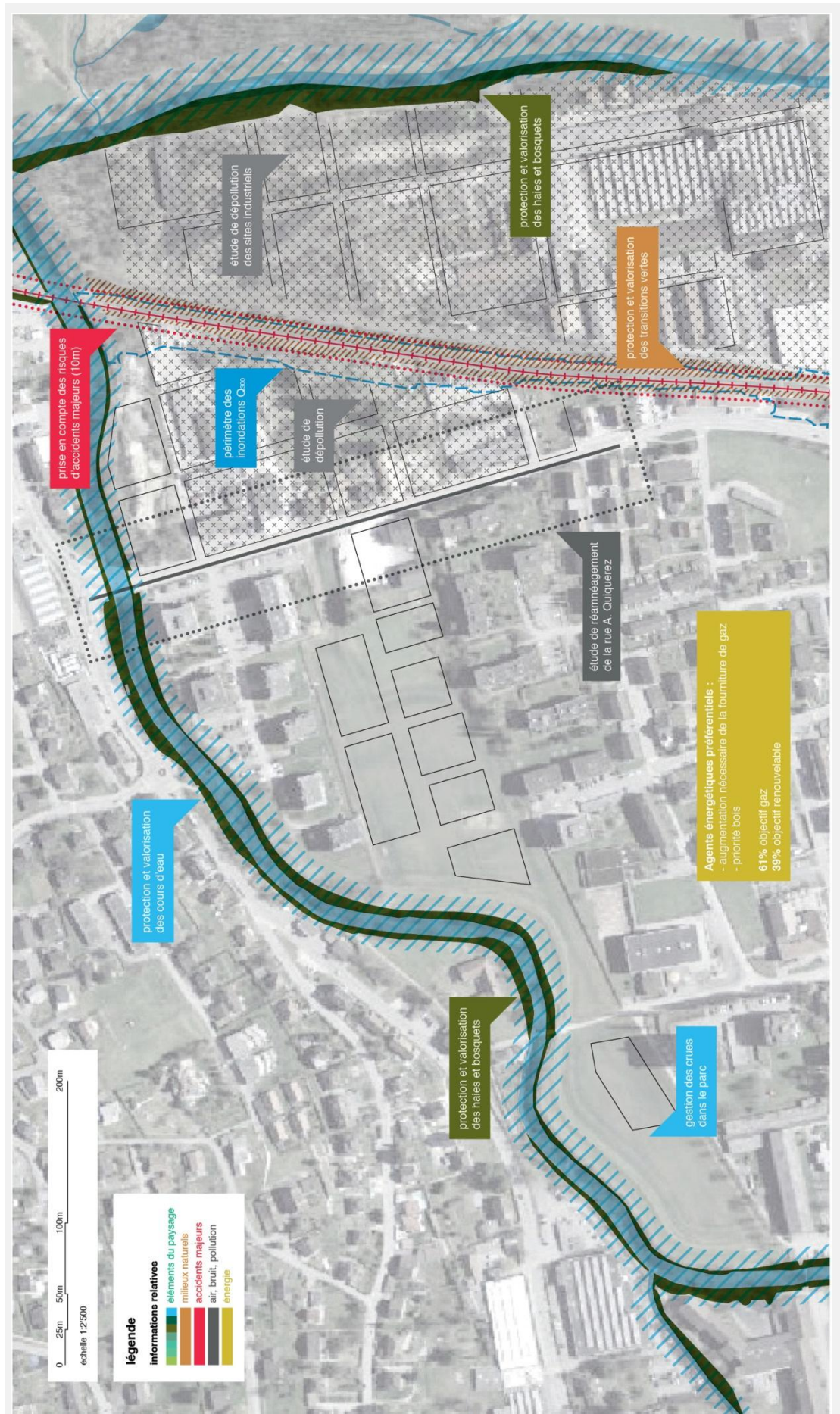


Principes  
b. Mobilité





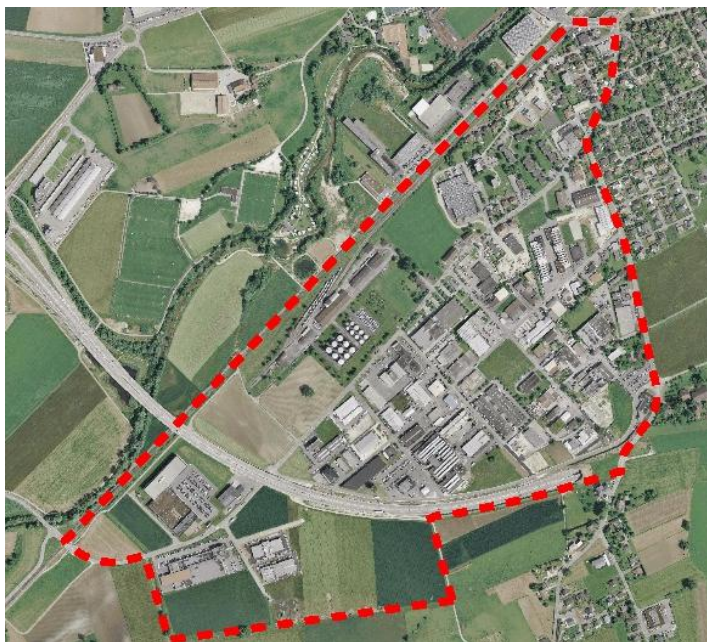
Principes  
c. Environnement



- Actions à mener*
- Mettre en œuvre les mesures du projet d'écoquartier Gros-Seuc - Morépont (Plan spécial « Européan 9 - Gros-Seuc »).
  - Lancer un concours d'idées en urbanisme, prospectif et ouvert, en vue du développement du secteur Morépont - Von Roll afin de faire émerger des stratégies en termes de programmation, de formes et structures urbaines, de paysages, d'infrastructures, de mobilité, etc.
  - Lancer une étude exploratoire pour l'élaboration d'une image directrice pour le secteur le long des voies dont la procédure est à définir (concours, étude tests, mandat direct, etc.). Le cahier des charges de cette étude exploratoire peut être élaboré à travers des réunions d'experts dans différentes thématiques.

### 3.7 COMMUNANCE

*Contexte*



*Secteur Communance (source : géoportail du Canton du Jura, 2014)*

Située au sud-ouest de Delémont, la zone d'activités de la Communance est encerclée par les voies ferrées au nord et par l'autoroute au sud. Ce quartier d'activités diverses, reconnu d'intérêt cantonal (zone AIC), est très caractéristique d'un tissu d'activités traditionnel, avec une structure viaire orthogonale, des bâtiments alignés aux rues et une place importante dévolue aux déplacements automobiles (voirie, parkings, etc.).

Contrairement à d'autres tissus d'activités, dont l'occupation est souvent partielle, la Communance est aujourd'hui un secteur d'activités relativement dense qui a su attirer des acteurs économiques variés et de plus en plus orientés vers des activités à haute valeur ajoutée.

Le quartier reste relativement à l'écart des deux dynamiques identifiées dans la Conception directrice, à savoir la dynamique urbaine avec les espaces urbains majeurs (Hôpital, Vieille Ville, centre-ville, gare et Gare Sud) et la dynamique paysagère le long de la Sorne. En effet, les voies ferrées représentent une véritable coupure et le caractère routier de ces espaces publics détache la Communance des quartiers environnants.

*Enjeux*

L'enjeu principal est de donner les moyens au secteur de la Communance de continuer à jouer son rôle de moteur économique de Delémont. Pour cela, le Plan directeur localisé intercommunal « Communance Sud » doit permettre de valoriser les surfaces libres, voire d'étendre le secteur d'activités au sud de l'autoroute, côté Courtételle et Rossemaison, afin de pouvoir accueillir de nouvelles entreprises.



Néanmoins, en plus de permettre à de nouvelles activités de s'implanter, il s'agit de rendre plus urbain et plus connecté ce morceau de ville important pour Delémont. Renforcer les perméabilités et les connexions, favoriser les modes doux, qualifier les espaces publics par des aménagements urbains et des espaces de rencontres pourrait permettre de faire évoluer ce secteur vers plus d'urbanité.

### *Concept*

Le prolongement de la structure urbaine existante est le premier moyen de répondre à ces enjeux de façon durable. En effet, sans savoir si le site d'Alcosuisse sera libéré dans un avenir proche ou lointain, si de nouvelles entreprises viendront s'installer, etc., il s'agit donc d'anticiper ces mutations pour y être préparé. La définition de principes d'implantation en front de rues, de hiérarchisation des espaces ouverts (publics, collectifs, privés, etc.), l'amélioration de la continuité des itinéraires piétons et la création d'espaces publics favorisant la rencontre ou l'implantation d'équipements publics est nécessaire pour préparer la mutation du secteur de la Communance.

De nouvelles infrastructures permettront également de relier plus fortement ce secteur à d'autres espaces de la commune. Un nouveau franchissement des voies ferrées permettra de relier efficacement la Communance aux espaces paysagers de la Sorne et aux équipements publics et sportifs qui la longent. Une nouvelle halte ferroviaire au niveau de l'autoroute créera un point d'entrée et d'arrivée important pour les employés et usagers du quartier. Une nouvelle liaison routière permettra d'améliorer l'accessibilité de l'autoroute A16 Delémont Ouest (mesure 34 du projet d'agglomération – passage sous les voies CFF et sur la Sorne). Enfin, un itinéraire cyclable (bande) reliant la gare actuelle de Delémont et le secteur de la Communance pourra assurer la desserte pour ce type de mobilité douce (mesure 39 du projet d'agglomération).

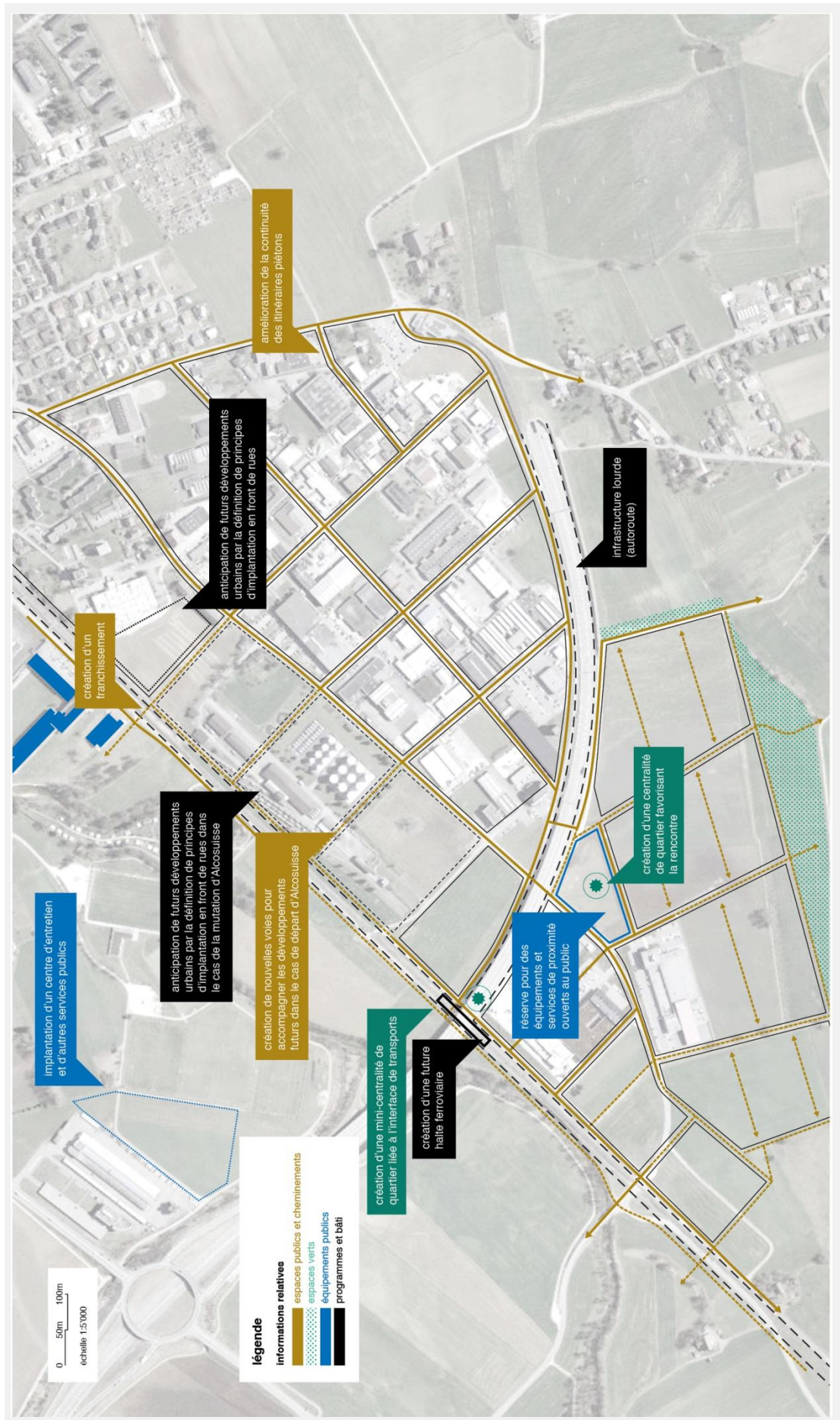
En termes de stationnement, les entreprises doivent établir un plan de mobilité à partir de 15 employés. La Municipalité veillera dans la mesure du possible à développer du stationnement mutualisé (sous le pont de la RDU ou dans de futurs parkings centralisés). Les ouvrages seront construits en silo ou en souterrain afin de garantir une utilisation mesurée du sol (voir également le principe 8 du chapitre 7.2).

### *Objectifs de la Conception directrice*

Objectif G	Augmenter la présence de la nature en ville
Objectif K	Concentrer et assurer la maîtrise du développement urbain dans les sites majeurs de développement
Objectif L	Renforcer l'attractivité économique de Delémont et de son agglomération
Objectif O	Assurer la perméabilité interne des quartiers et les liens avec les espaces urbains majeurs

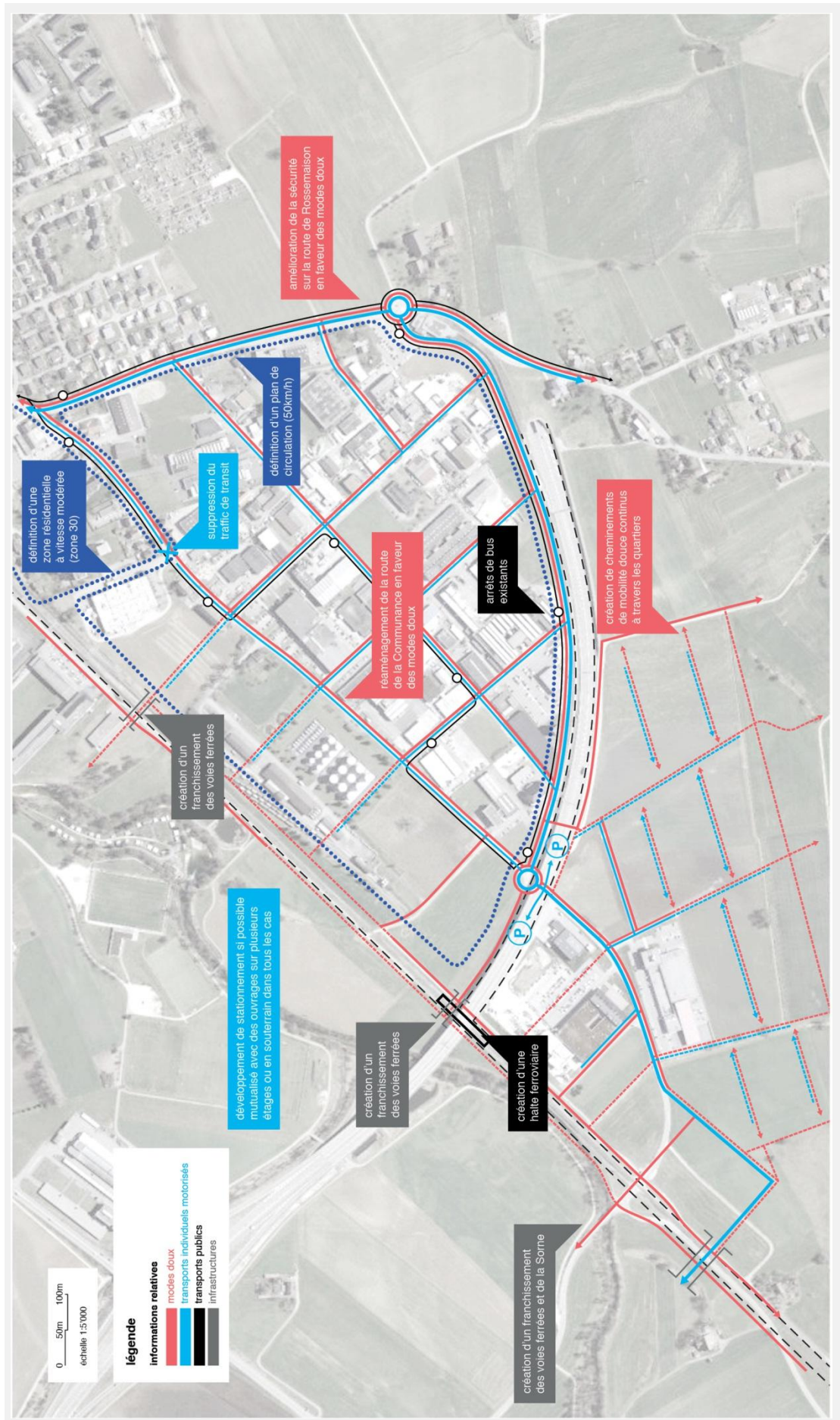


Principes  
a. Aménagement



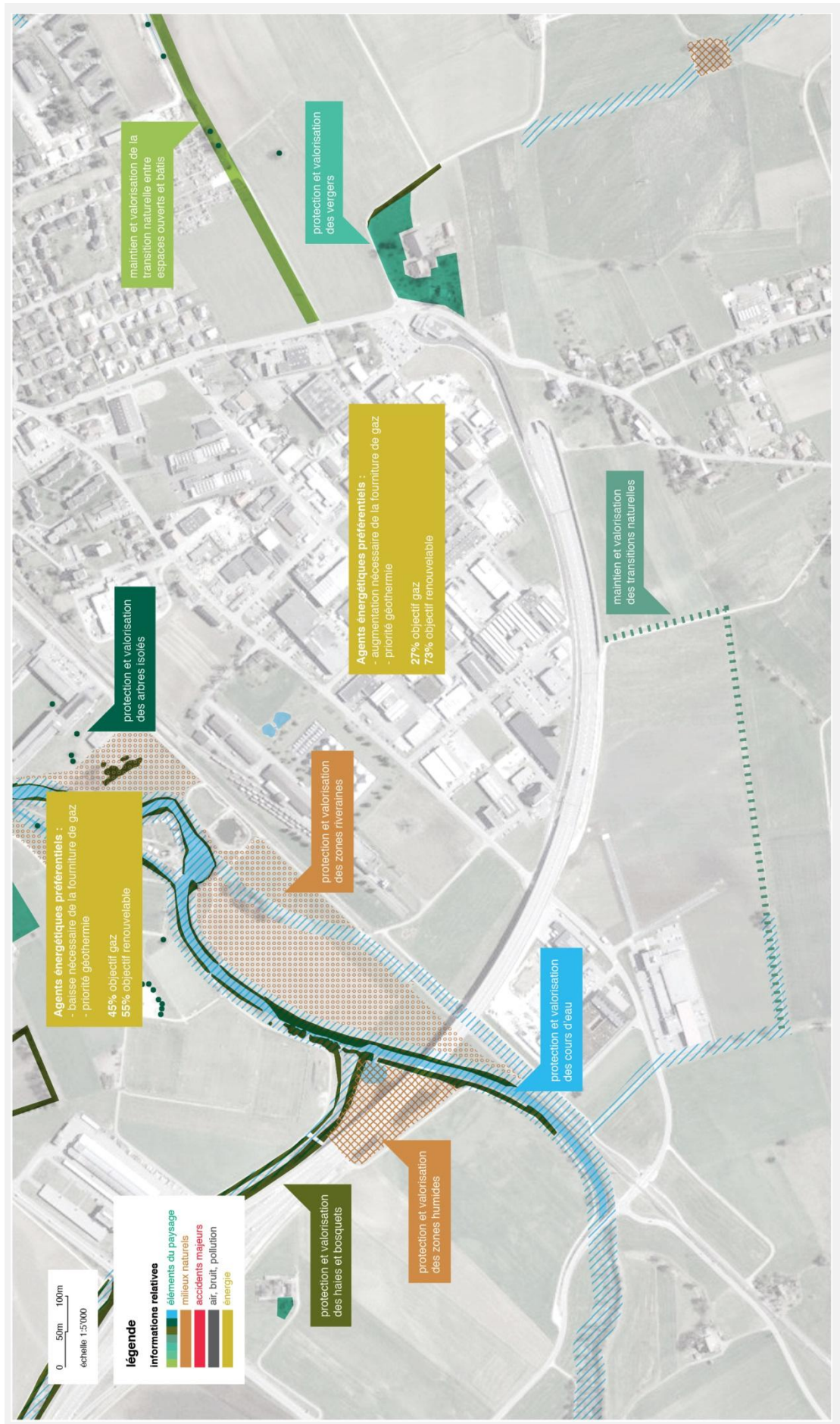


Principes  
b. Mobilité





Principes  
c. Environnement





## Principes

### d. Compléments

Voir le Plan directeur localisé intercommunal et le plan spécial Communance Sud

### Actions à mener

- Mettre en œuvre les mesures du Plan directeur localisé intercommunal et du plan spécial Communance Sud.
- Mener une veille foncière sur le site actuel d'Alcosuisse pour acquérir et maîtriser les terrains.
- Lancer une étude exploratoire pour l'élaboration d'une image directrice pour le secteur le long des voies (site actuel Alcosuisse) dont la procédure est à définir (concours, études tests, mandat direct, etc.). Le cahier des charges de cette étude exploratoire peut être élaboré à travers des réunions d'experts dans différentes thématiques.
- Evaluer la faisabilité économique et technique du franchissement plus performant des voies ferrées, tant pour la mobilité douce que pour le trafic individuel motorisé.
- Traduire dans le Plan de zones et le RCC les exigences minimales utiles en matière de densité et de mobilité (plan de mobilité obligatoire dès 15 employés), y compris en matière de stationnement.

## 3.8 QUARTIERS DANS LA PENTE

### Contexte



*Quartiers dans la pente (source : géoportail du Canton du Jura, 2014)*

Les quartiers dans la pente sont principalement résidentiels et se situent au nord de Delémont. S'étendant d'est en ouest, ce grand secteur est délimité à la fois par différents espaces urbains au sud (Vieille Ville, Gros-Seuc - Morépoint - Von Roll) et par des terres agricoles au nord. On retrouve de multiples formes d'habitation et différentes atmosphères et ambiances de quartiers dans la pente, allant des maisons individuelles clairement séparées aux maisons en rangée ou aux petits immeubles collectifs. La présence actuelle de l'Hôpital crée une réelle coupure entre les quartiers situés de part et d'autre.

Quelques parcs et petits espaces verts forment un réseau d'espaces publics de proximité pour ces quartiers, complété par les rues et les cheminements qui assurent une certaine perméabilité dans le tissu urbain. Le lien de ces quartiers avec les terres agricoles au nord est relativement fort en raison de la zone à bâtir souvent clairement délimitée, de la transition franche entre espaces bâtis et ouverts et des chemins de randonnée pédestre et d'autres activités de loisirs situés à proximité directe.

## Enjeux

Les qualités résidentielles sont nombreuses dans ce secteur : ensoleillement, vues, proximité des espaces ouverts et des espaces urbains majeurs, etc. Néanmoins, ce secteur soulève différents enjeux à l'échelle des quartiers et de la commune. Le premier correspond aux aspirations résidentielles et aux possibilités de densification. En effet, ces quartiers sont principalement composés de villas. Si l'offre en terrains destinés à l'habitat individuel devient clairement insuffisante, les extensions de la zone à bâtir seront opérées dans les emplacements identifiés dans la Conception directrice et dans le plan directeur d'urbanisation (cf. chapitre 5) ; dans tous les cas, de nouvelles formes assurant une mixité (habitat individuel, petits collectifs, en rangée, etc.) devraient être développées. Le second enjeu est lié à la proximité de ces quartiers résidentiels avec les espaces urbains majeurs de la ville, et plus globalement à la vie de quartier. En effet, les distances sont modestes, propices à la mobilité douce, et pourtant la voiture prédomine dans ces quartiers et les espaces de proximité et de rencontre restent peu nombreux.

## Concept

Afin de répondre aux enjeux généraux de création de logements à Delémont, il s'agit de trouver des espaces permettant d'implanter de nouvelles habitations ou la densification du bâti existant. Dans un premier temps, les dents creuses parsemées dans les quartiers doivent être densifiées, en permettant l'émergence de formes plus denses que des villas dans la mesure du possible, tout en respectant le tissu urbain environnant. Les plus grandes dents creuses doivent faire l'objet de projets spécifiques, permettant de créer des cheminements participant à la perméabilité générale du quartier et de développer des logements en rangée et/ou collectifs.

Les extensions de la zone à bâtir pour y implanter de nouvelles habitations doivent être réfléchies globalement, à la fois en tenant compte des éventuels impacts sur le paysage et les terres agricoles mais également de l'importance ou non de l'offre de nouveaux logements créée (clause du besoin).

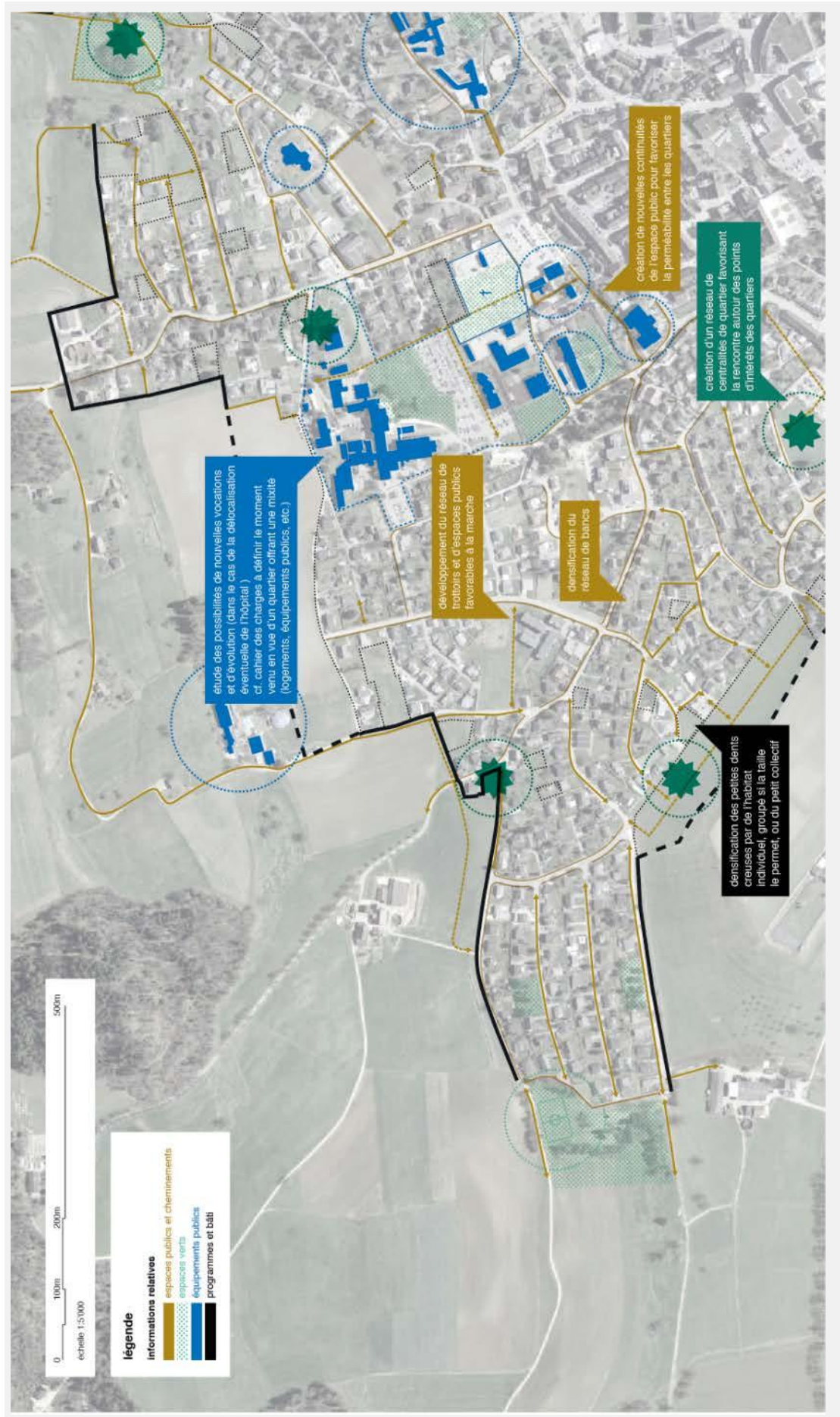
Enfin, le développement des micro-centralités de quartier peut jouer un rôle déterminant dans le renforcement d'une vie de proximité, en créant des espaces de rencontre et sociabilité entre les habitants des quartiers.

## Objectifs de la Conception directrice

Objectif G	Augmenter la présence de la nature en ville
Objectif I	Concentrer prioritairement l'urbanisation dans la zone à bâtir
Objectif J	Définir la qualité des limites et des transitions entre espaces ouverts et bâtis
Objectif M	Répondre aux besoins diversifiés de logements
Objectif N	Affirmer la vocation résidentielle des quartiers existants
Objectif O	Assurer la perméabilité interne des quartiers et les liens avec les espaces urbains majeurs
Objectif P	Renforcer les identités propres à chaque quartier au travers de leurs espaces publics de proximité

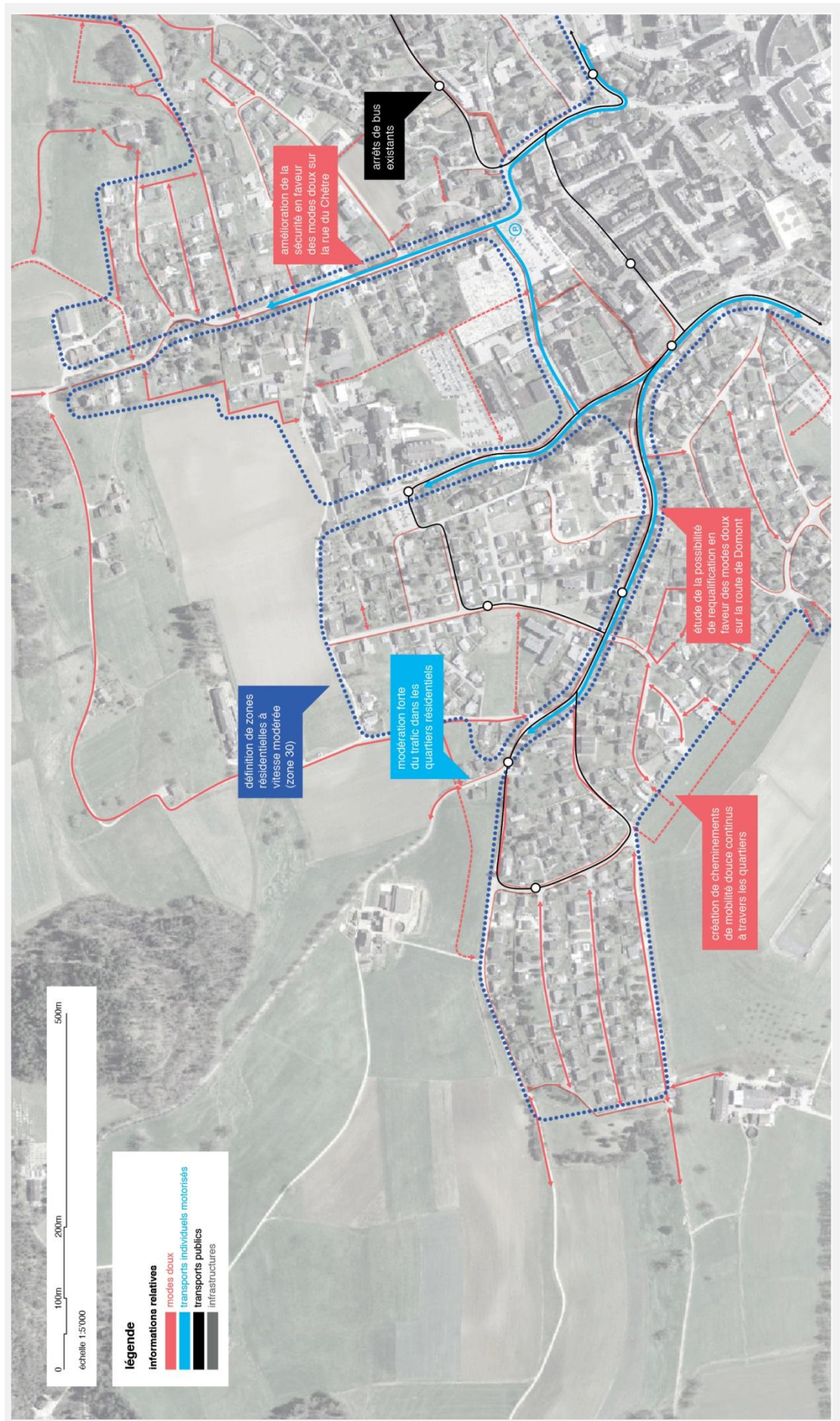


*Dans la pente  
Ouest - Principes  
a. Aménagement*



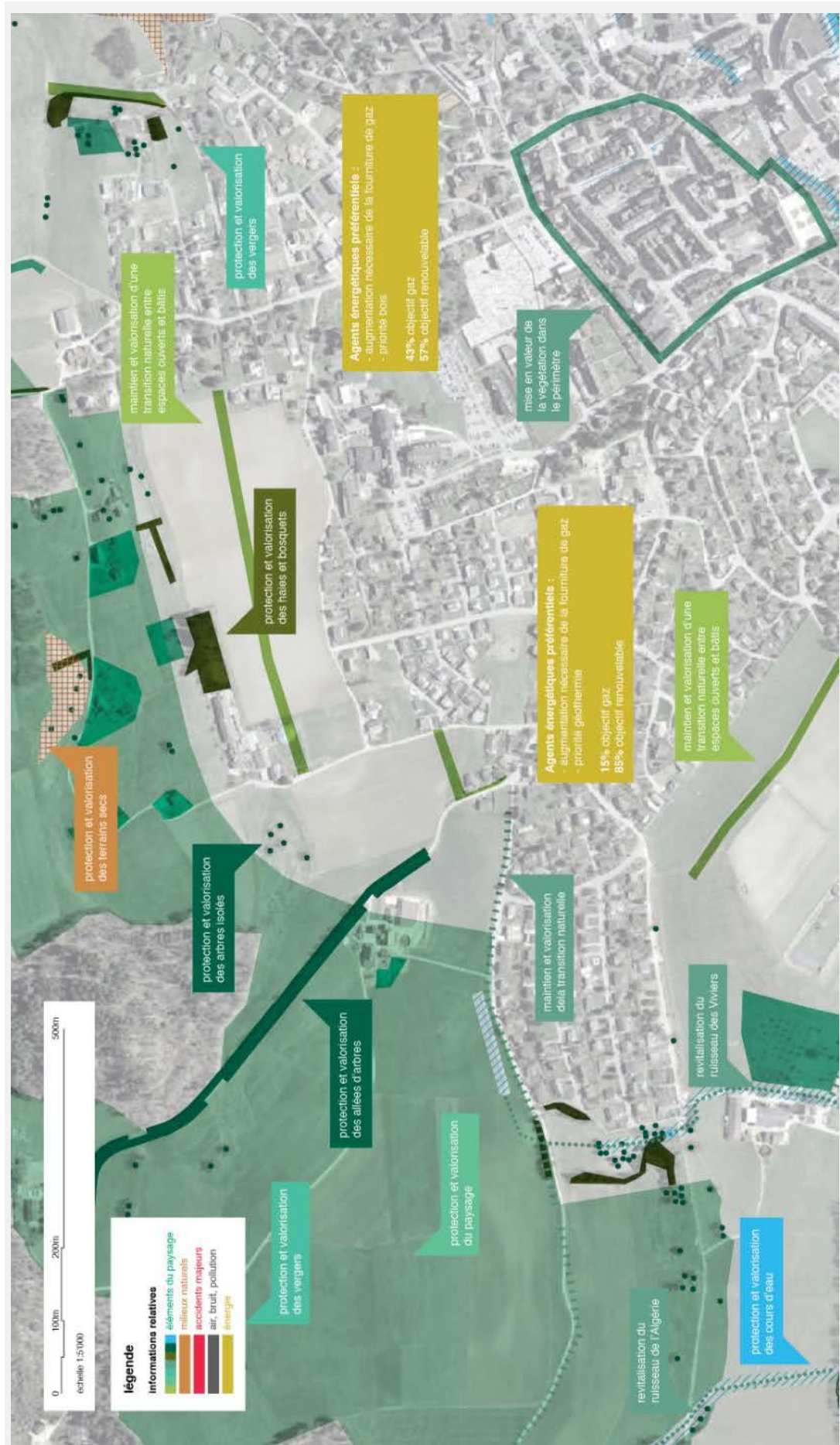


Dans la pente  
Ouest - Principes  
b. Mobilité



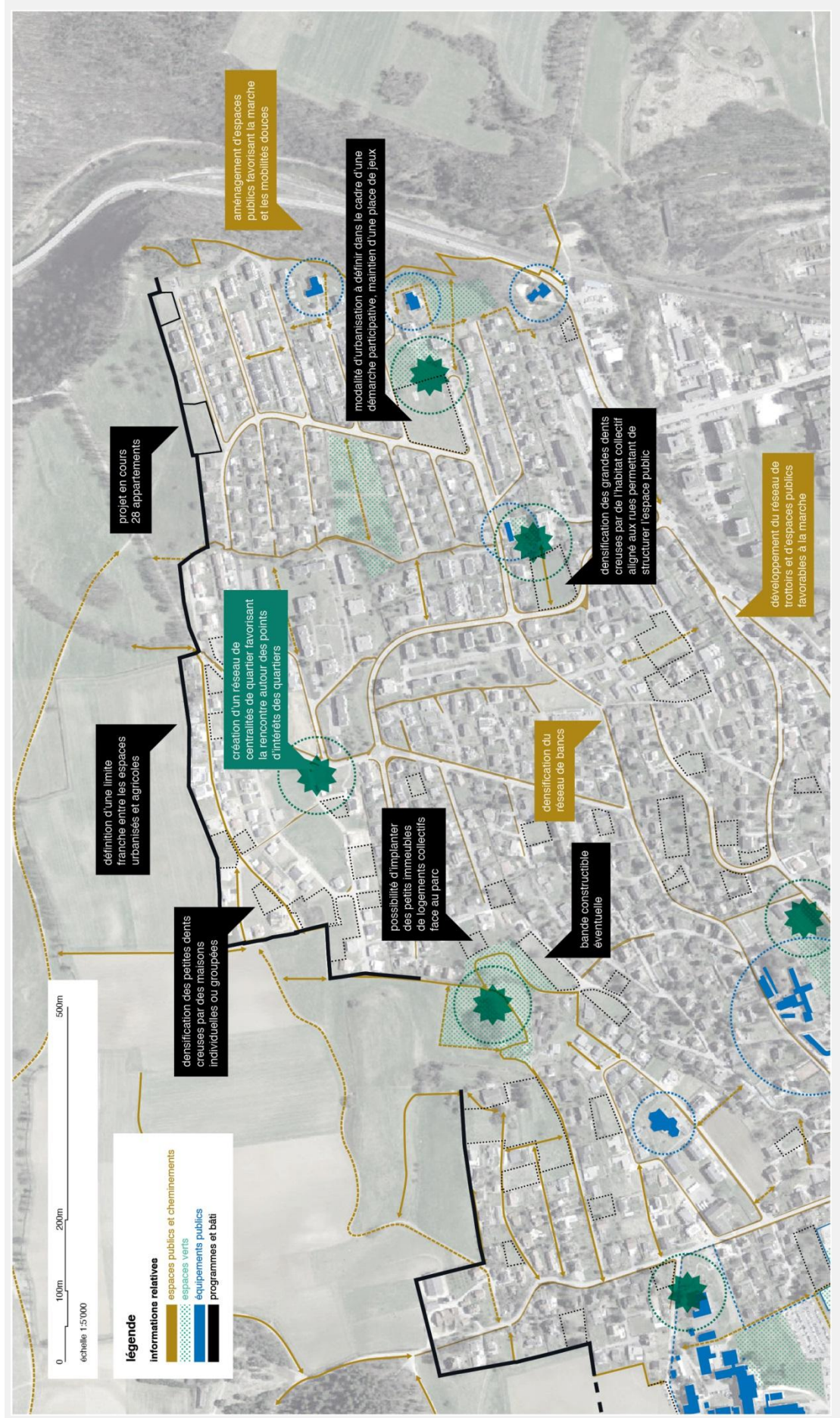


Dans la pente  
Ouest - Principes  
c. Environnement



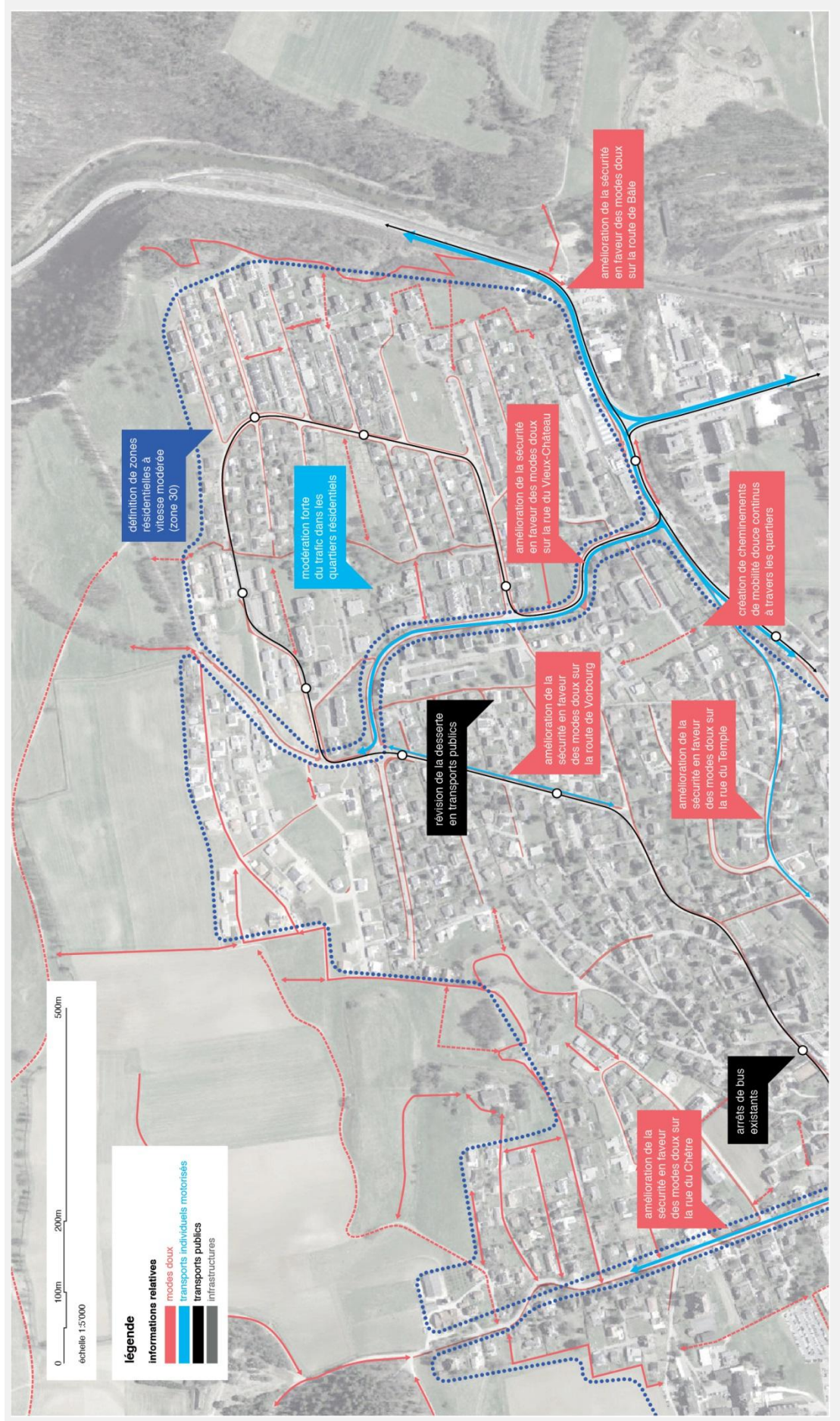


Dans la pente Est  
- Principes  
a. Aménagement





Dans la pente Est  
- Principes  
b. Mobilité





Dans la pente Est  
- Principes  
c. Environnement





- Actions à mener*
- Engager une réflexion fine sur le concept d'urbanisation des franges bâties potentielles.
  - Développer une stratégie pour l'aménagement des micro-centralités à travers des projets de réaménagement portés directement par la Commune ou à travers des appels à projets et initiatives privées soutenus financièrement par la Commune.

### 3.9 AVENIR - MOUTIER

*Contexte*



*Secteur Avenir-Moutier (source : géoportail du Canton du Jura, 2014)*

Le secteur dénommé Avenir-Moutier se situe directement à l'est du centre-ville de Delémont. Il est délimité au sud par la route de Moutier, à l'est par la rue Auguste-Quiquerez, et par des champs actuellement cultivés au nord (futur site de développement de l'écoquartier et du parc urbain – voir programme sectoriel Gros-Seuc - Morépoint - Von Roll). A l'ouest, le chemin de Bellevoie et la Sorne marquent une transition franche avec le centre-ville. Largement bâti, l'ensemble du secteur représente plus de 21 hectares. Le quartier est composé de constructions hétéroclites, allant de la cité Meister au caractère patrimonial élevé et aux constructions plus récentes, des villas individuelles aux petits immeubles collectifs. Le quartier est principalement résidentiel, outre les nombreux équipements publics présents (école, sport, etc.).

Structurées par une grille de voiries perpendiculaires, les formes urbaines sont principalement des îlots aux formes diverses : fermés, ouverts, en longueur, etc. Traversant le quartier d'est en ouest, la rue de l'Avenir joue un rôle de connexion avec le centre-ville.

*Enjeux*

Proche du centre-ville et de son intensité, il reste néanmoins un véritable quartier résidentiel apprécié, offrant une diversité d'habitations et d'espaces ouverts. Largement constitué aujourd'hui et d'une densité relativement élevée dans son ensemble, le quartier Avenir-Moutier ne doit pas devenir la cible d'une densification importante, à l'exception du futur écoquartier « Europan 9 - Gros-Seuc ». Néanmoins, de par sa position stratégique et sa structure urbaine, il peut accepter une densification mesurée selon les opportunités de mutation afin de répondre aux enjeux de la Ville de Delémont, en termes de développement de nouveaux logements notamment.

A l'ouest du futur écoquartier, à proximité immédiate des écoles et du futur parc, l'implantation de nouvelles halles de gymnastique pourrait être prévue afin de répondre aux besoins cantonaux et communaux.

Entouré de différents développements planifiés (écoquartier, campus HE, parc urbain), le quartier doit permettre de relier ces différents espaces en renforçant sa perméabilité et la qualité de ses espaces publics de proximité.



## Concept



Le quartier Avenir-Moutier est déjà très bien structuré aujourd'hui, avec une continuité des espaces publics (rues, passages, etc.). Il s'agit donc de reconnaître la qualité de cette structure existante et de chercher à la renforcer pour lui permettre d'accepter des mutations au fil du temps, de nouvelles constructions, des aménagements d'espaces publics, etc.

Les îlots constituant le quartier ont des identités urbaines et architecturales contrastées. En effet, quatre types d'îlots peuvent être distingués : les îlots lanières, les îlots ouverts, les îlots jardins et les îlots diffus. Chaque type a des caractéristiques propres bien particulières qui mettent en évidence des rapports variables entre ce qui est bâti et non bâti, des alignements différenciés, des rapports à la rue et aux espaces publics divers, des hauteurs des constructions spécifiques, etc.

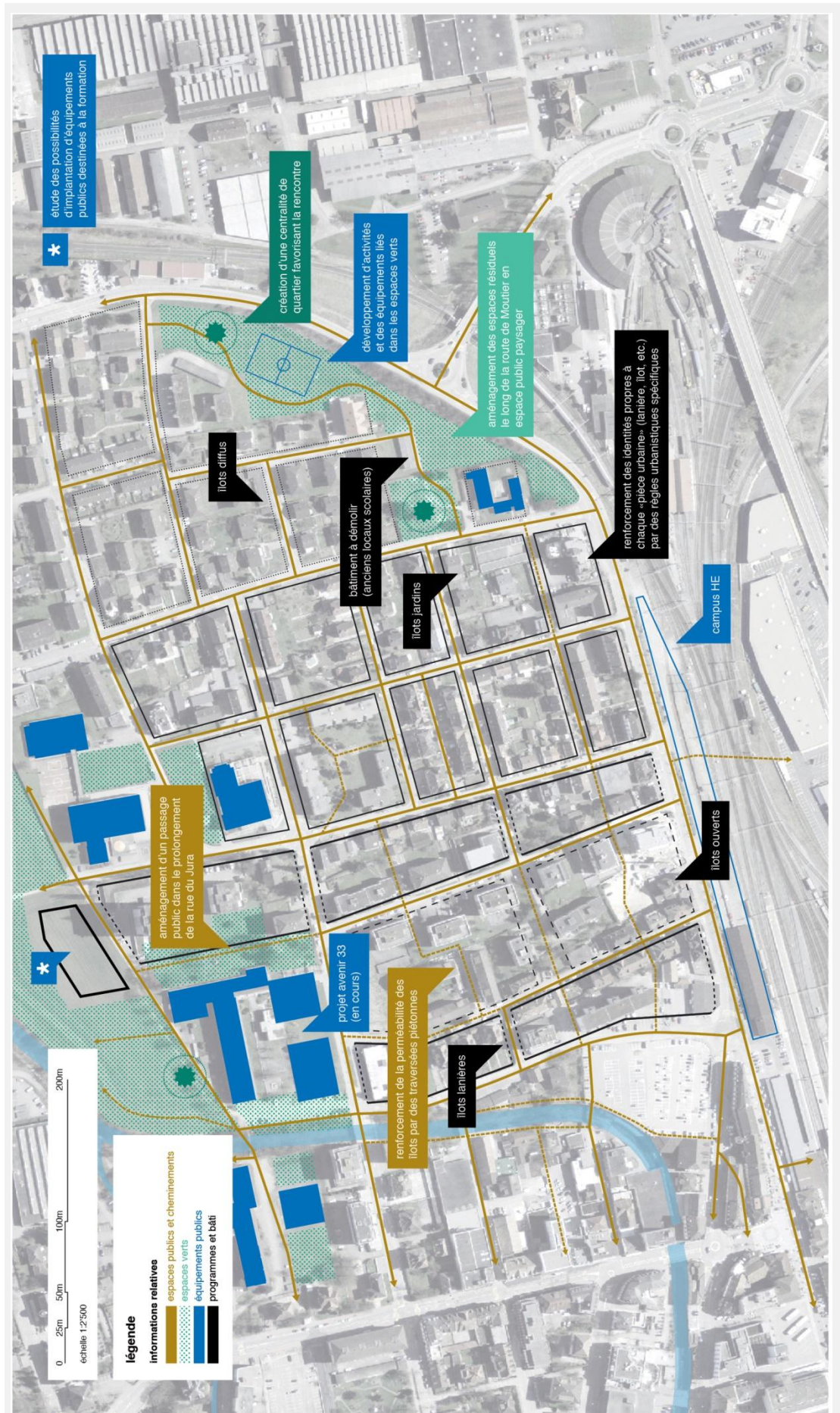
Globalement, ces formes peuvent répondre à des objectifs de densité et de qualité urbaine propres à un quartier proche du centre-ville. On peut imaginer une adaptation du Plan de zones et du Règlement communal sur les constructions qui permette de renforcer les caractéristiques de chaque type d'îlot, par exemple en définissant une contiguïté obligatoire pour les îlots lanières, la définition d'un taux de couverture minimale du front bâti des îlots accessibles avec la définition de passages ouverts au public, des bandes d'implantation plus larges imposant l'aménagement d'avant-jardins pour les îlots jardins. Seuls les îlots diffus composés de maisons individuelles pourraient évoluer vers d'autres formes (ouverts, jardins) selon les développements urbains pour répondre à des densités plus importantes.

Dans le cas de projets de nouvelles constructions, la compréhension et le respect de ces formes urbaines propres traduites en termes d'alignement, de hauteur, de densité, d'affectation, etc., permettront de faire évoluer le tissu bâti sans nuire à l'identité du quartier.

## Objectifs de la Conception directrice

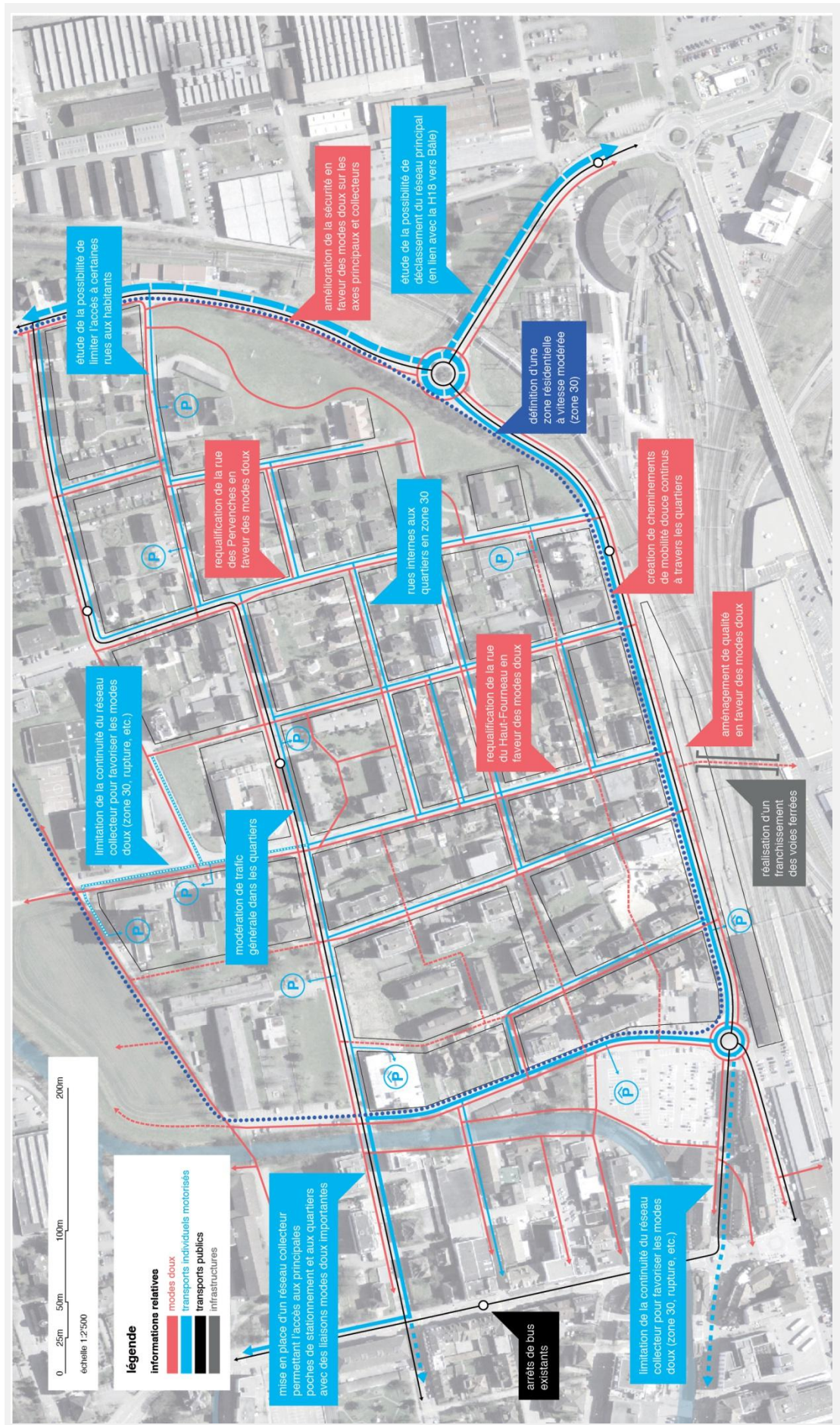
Objectif D	Renforcer le caractère public des espaces ouverts et des programmes bâtis le long de la Sorne
Objectif G	Augmenter la présence de la nature en ville
Objectif H	Affirmer la structure urbaine et paysagère de Delémont le long des éléments structurants du réseau d'espaces publics
Objectif I	Concentrer prioritairement l'urbanisation dans la zone à bâtir
Objectif K	Concentrer et assurer la maîtrise du développement urbain dans les sites majeurs de développement
Objectif M	Répondre aux besoins diversifiés de logements
Objectif N	Affirmer la vocation résidentielle des quartiers existants
Objectif O	Assurer la perméabilité interne des quartiers et les liens avec les espaces urbains majeurs
Objectif P	Renforcer les identités propres à chaque quartier au travers de leurs espaces publics de proximité

Principes  
a. Aménagement



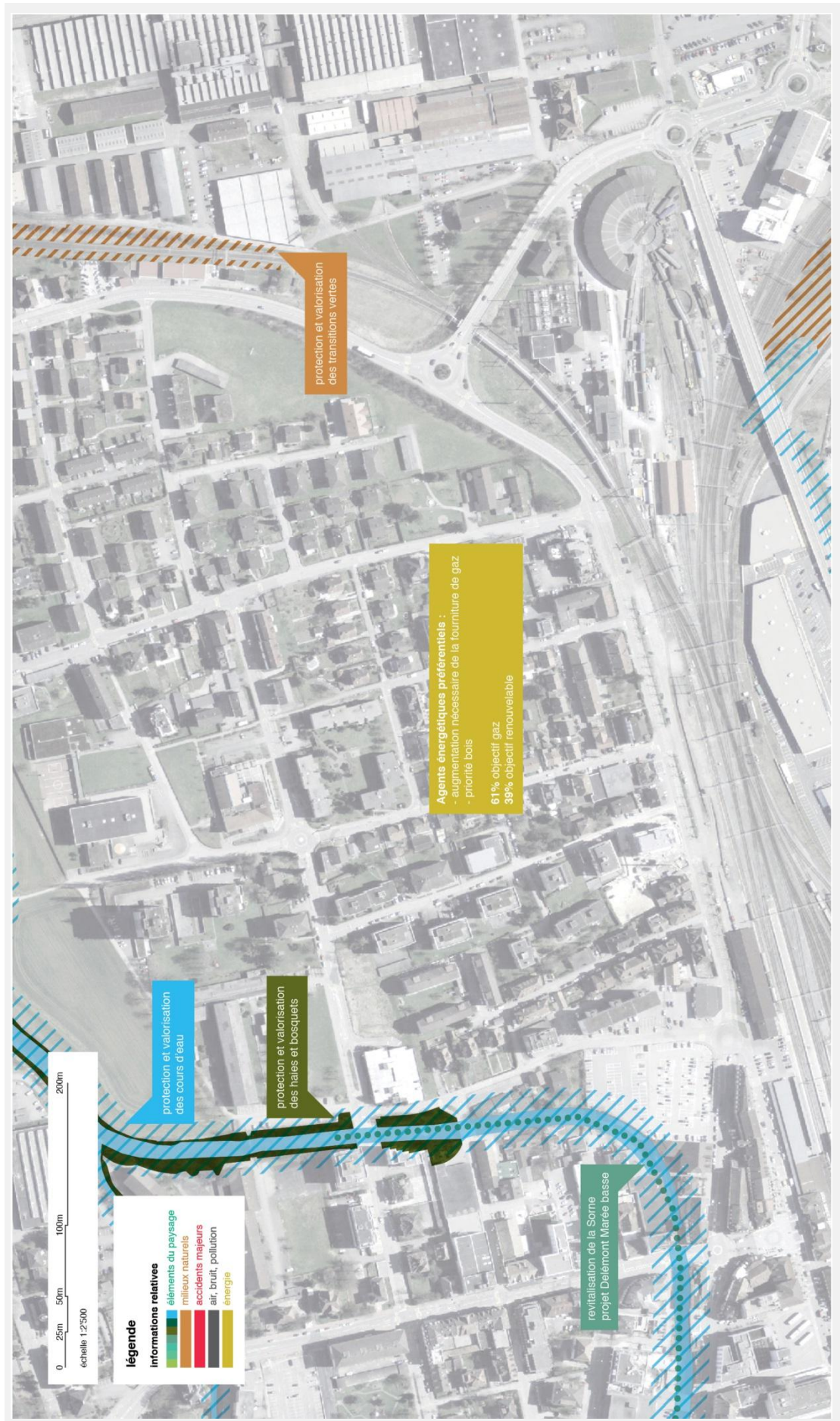


Principes  
b. Mobilité





Principes  
c. Environnement





- Actions à mener*
- Elaborer un cahier des charges pour l'organisation d'un concours pour la réalisation éventuelle de halles de gymnastique.

### 3.10 ENTRÉES

*Contexte*



*Entrées ouest et est (source : géoportail du Canton du Jura, 2014)*

Situées à l'ouest et à l'est de la ville, les entrées constituent des espaces urbains aux dynamiques et aux attributs spécifiques. Ces deux secteurs ont à la fois des points communs et des différences notoires.

Les différents espaces qui les composent sont principalement dévolus au trafic motorisé : les voiries sont larges, les ronds-points nombreux, la vitesse de circulation en général encore rapide, on y retrouve souvent des stations-services ou des grands parkings, etc. Le tissu urbain est globalement très distendu, sans réelle structure urbaine.

Espaces de transition entre paysages rural et urbain, on retrouve dans ces entrées à la fois des espaces ouverts agricoles et des premiers indices de vie urbaine dans les espaces publics (trottoirs, éclairage, etc.) et les formes bâties.

L'entrée ouest, relativement proche du centre-ville, regroupe à la fois des terres agricoles, des équipements sportifs et des quartiers résidentiels.

On retrouve dans les espaces de l'entrée est de la ville une grande diversité de formes et de programmes : des terres agricoles, des logements, des espaces industriels, des commerces, des infrastructures ferroviaires.

*Enjeux*

Les entrées de ville ont toujours un rôle de vitrine, de première image que l'on a de l'espace urbain. De plus, elles agissent comme transitions - en particulier à Delémont - entre les espaces ouverts et les espaces bâtis. C'est pourquoi la mutation de ces espaces est importante à la fois pour définir une limite entre urbanisation et protection du paysage ouvert, mais aussi donner une image nouvelle de ces espaces et de leur urbanité. De nouvelles constructions et de nouveaux programmes, ainsi que de nouveaux traitements des espaces publics pourraient permettre d'amorcer cette mutation.

*Concept*

C'est à travers plusieurs thématiques d'actions qu'une nouvelle image des entrées de ville pourra être créée. Tout d'abord, il s'agit de transformer les espaces publics, leur utilisation et le ressenti de ceux qui les pratiquent. En renforçant la place de la mobilité douce, en créant de nouvelles traversées, en élargissant les trottoirs, l'expérience des espaces publics changera progressivement.

Ensuite, la définition de fronts d'implantation pour de futures constructions proches de la route - et non éloignés et séparés par des parkings - permettrait également de changer l'image de la route pour celle de rue. L'entrée de ville devient ville.

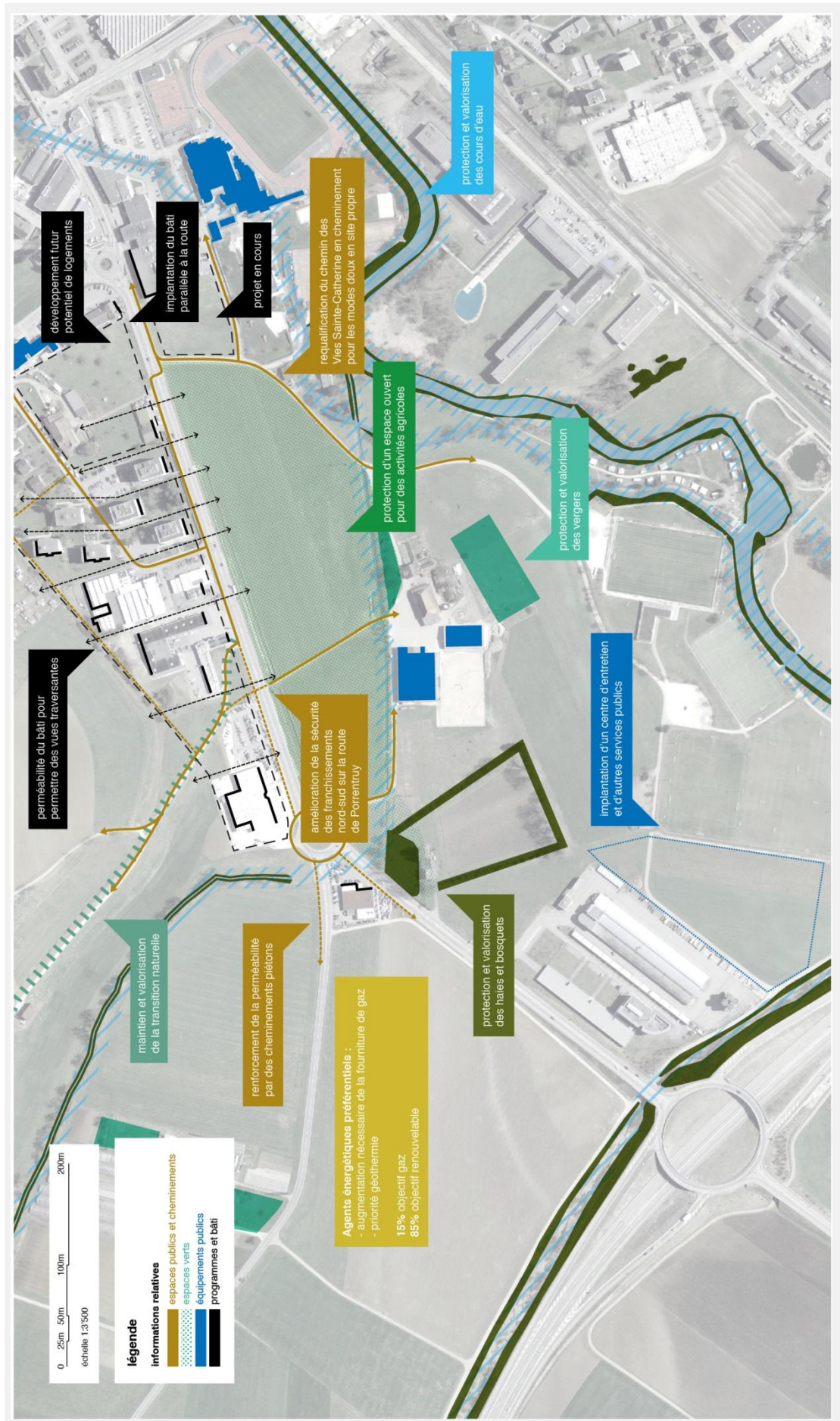
Souvent très représentative du mitage du territoire et des implantations diffuses des constructions typiques de quartiers périurbains, la requalification de ces entrées doit également permettre de délimiter clairement la zone à bâtir, et de définir la qualité des limites entre espaces ouverts et espaces bâtis. L'entrée ouest met clairement en évidence une séparation franche entre des espaces bâtis au nord de la route et des espaces agricoles au sud. L'entrée est se compose de séquences où les espaces ouverts agricoles marquent la limite avec la Commune de Courroux, puis une séquence bâtie indique l'entrée de ville. Cette entrée est également marquée par la voie ferroviaire et la zone industrielle de la Ballastière, dont une partie des activités (dépôts de ferraille) donne une image à connotation négative.

*Objectifs de la  
Conception  
directrice*

Objectif E	Renforcer le patrimoine naturel et assurer sa mise en réseau
Objectif G	Augmenter la présence de la nature en ville
Objectif I	Concentrer prioritairement l'urbanisation dans la zone à bâtir
Objectif J	Définir la qualité des limites et des transitions entre espaces ouverts et bâtis

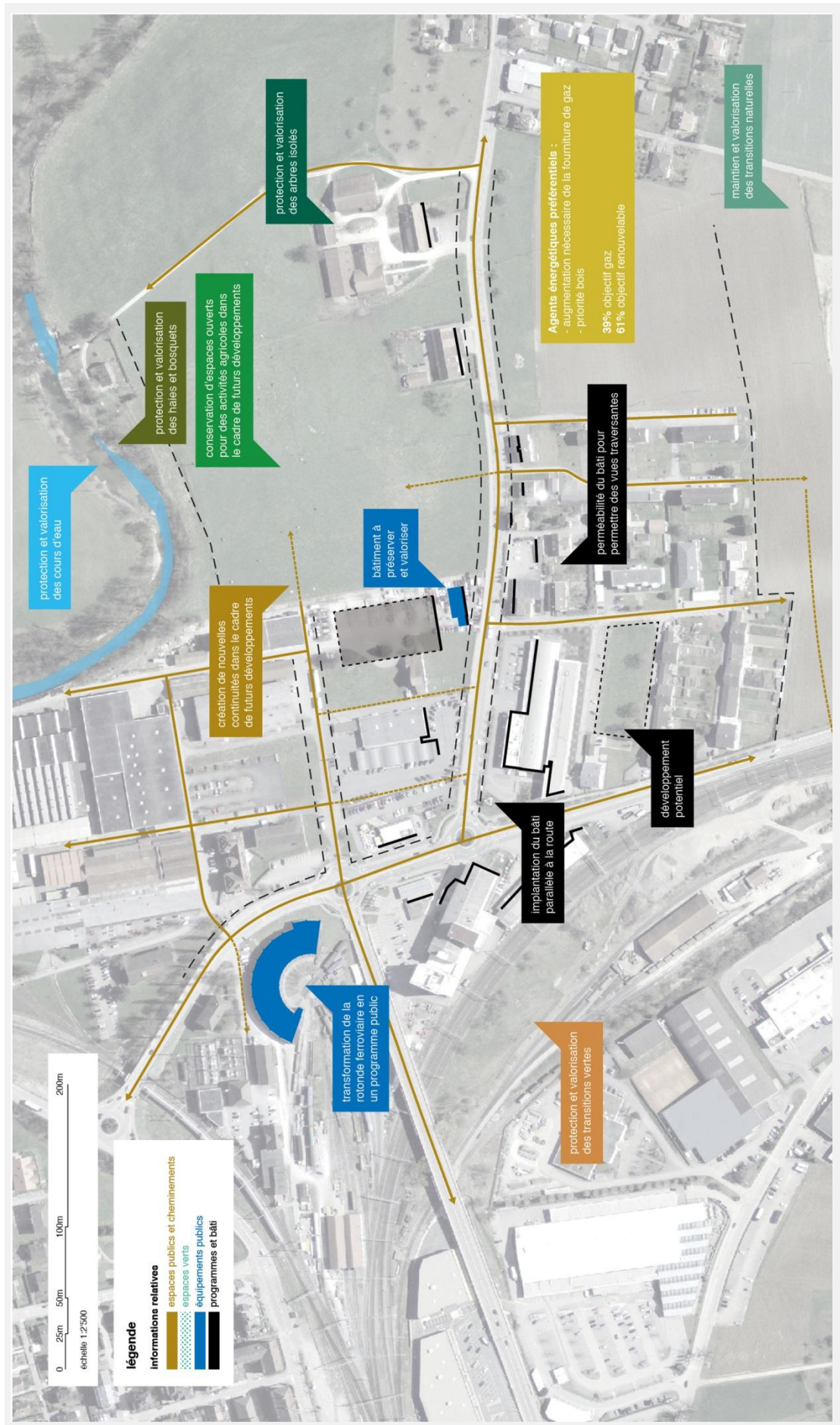


Entrée Ouest –  
Principes





Entrée Est –  
Principes





### 3.11 LA PENTE ET LA PLAINE

#### Contexte



*La pente (source : géoportail du Canton du Jura, 2014)*



*La plaine (source : géoportail du Canton du Jura, 2014)*

Le paysage delémontain est caractérisé par trois éléments essentiels : les montagnes et leur couverture boisée au nord, les terres assolées et les prairies et pâturages, complétées par des haies et bosquets dans la plaine. Ce patrimoine naturel et paysager est constitutif de l'identité de Delémont et de son agglomération, caractérisée par le slogan « Vivre la ville à la campagne ». Il est par ailleurs très sollicité pour la pratique des loisirs (vélo, randonnée, etc.) et il constitue un atout touristique indéniable.

Ce paysage comprend deux entités distinctes. La pente concentre de nombreuses forêts, qui se mêlent aux exploitations agricoles et à plusieurs éléments boisés de type vergers, haies et arbres isolés. La plaine se caractérise plutôt par la présence de cours d'eau, de terres ouvertes ainsi que de quelques vergers, haies et arbres isolés.

Ces dernières décennies, les deux espaces ont été mis sous pression, notamment due au développement des zones d'activités au sud et des quartiers résidentiels au nord. Il est ainsi essentiel, par la présente planification, mais aussi par le report des éléments paysagers au Plan de zones et au Règlement communal sur les constructions, de veiller à la préservation et à la mise en valeur de ces espaces et des milieux qui les constituent.

#### *Enjeux*

La pente et la plaine jouent un rôle important dans l'identité et l'image de la ville de Delémont. Ces espaces sont à la fois des lieux pour le loisir, le tourisme et la détente, façonnés et travaillés par les agriculteurs delémontains. La préservation et la valorisation de ces espaces sont ainsi primordiaux, tant par la commune que par les milieux agricoles ou de protection de la nature et de l'environnement. La population doit par ailleurs être sensibilisée à la valeur de ces espaces.

Le développement urbain et économique de Delémont et son agglomération doit se faire en veillant à préserver les qualités paysagères, à limiter les atteintes aux milieux naturels et à protéger les meilleures terres agricoles.

Il n'est pas prévu de mettre le site du Domont en périmètre de protection du paysage pour plusieurs raisons. En premier lieu, son éloignement avec la ville ne rend pas nécessaire sa protection et les éléments paysagers caractéristiques du site sont protégés en tant que tels (vergers, étang, ruisseau, haies et arbres isolés). De plus, si un projet d'infrastructure imposé par sa destination est planifié au Domont, une pesée d'intérêt devrait avoir lieu, même si le site n'est pas protégé, pour des raisons d'accessibilité et de respect du principe de densification.

#### *Concept*

La préservation des paysages et des milieux naturels se fait en agissant sur plusieurs milieux : cours d'eau, sites et biotopes marécageux, terrains secs, éléments naturels boisés et monuments naturels (forêts, vergers, bosquets, haies, arbres isolés) et réseaux touristiques.

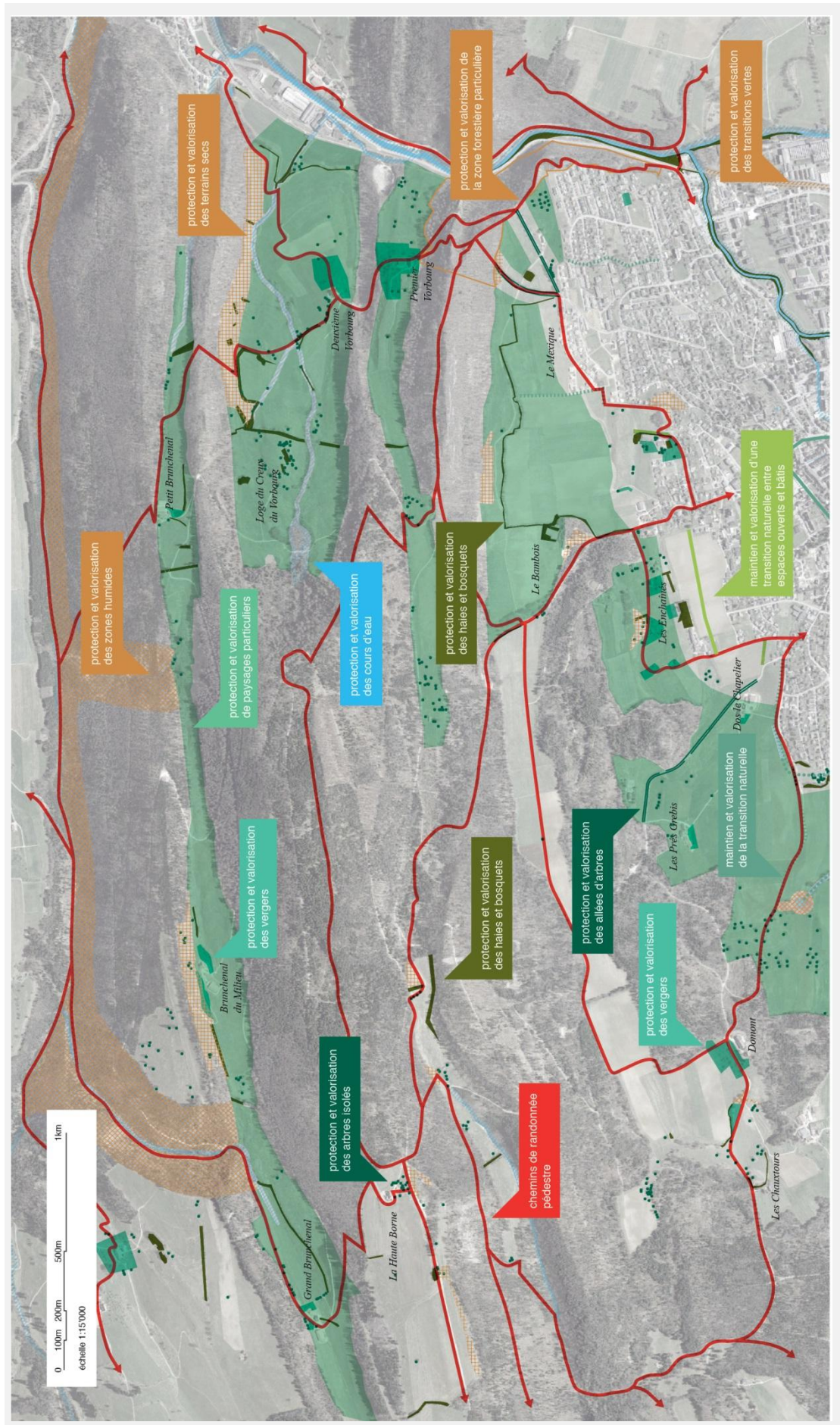
Plusieurs de ces milieux sont répertoriés dans la pente et la plaine et doivent faire l'objet d'une attention et d'une protection particulière.

#### *Objectifs de la Conception directrice*

Objectif E	Renforcer le patrimoine naturel et assurer sa mise en réseau
Objectif F	Renforcer les réseaux de loisirs et de détente valorisant les activités agricoles et forestières
Objectif I	Concentrer prioritairement l'urbanisation dans la zone à bâtir
Objectif J	Définir la qualité des limites et des transitions entre espaces ouverts et bâtis

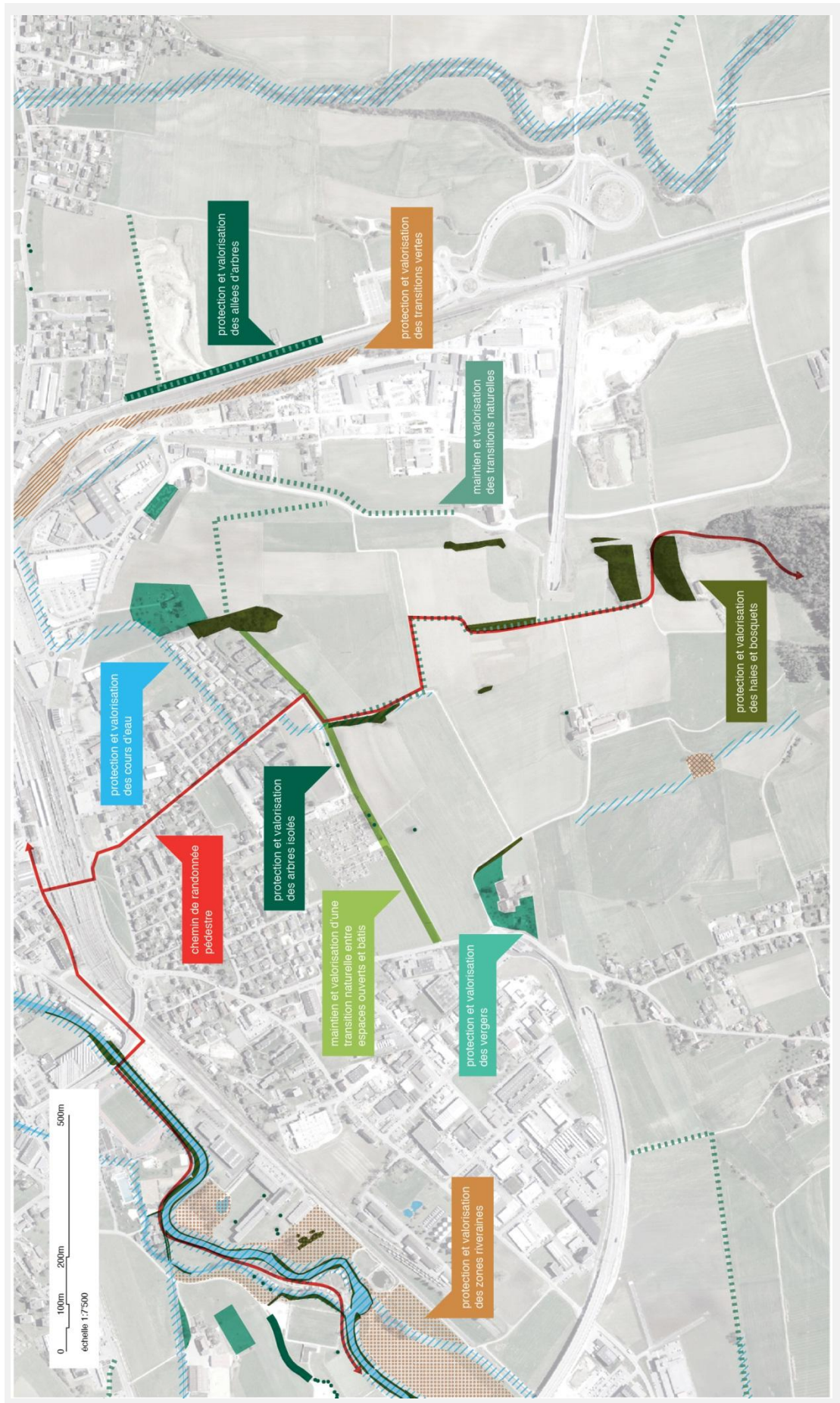


La Pente –  
Principes





La Plaine ouest –  
Principes





La Plaine sud –  
Principes



## 4 CAHIERS DES CHARGES DU SECTEUR CENTRE

Le centre-ville de Delémont concentre de nombreuses activités, tant commerciales que de services, ainsi que des équipements publics. Une part importante des surfaces est également réservée à l'habitat.

L'enjeu est de permettre à ce quartier de poursuivre sa restructuration et de dynamiser son activité. La Conception directrice définit des objectifs ambitieux pour le centre-ville, notamment densifier l'occupation du sol, conserver et développer l'ensemble des activités, valoriser les possibilités d'habiter et améliorer la qualité des espaces publics et espaces verts.

Dans la suite des cahiers des charges mis en place en 1997, il importe de les actualiser en tenant compte des mutations intervenues dans l'intervalle et du contexte actuel afin de faciliter la concrétisation de projets de construction importants pour le développement de la ville en général. Pour atteindre ce but, de nouvelles modalités de gestion sont proposées, avec l'élaboration d'images 3D et la formulation d'objectifs d'aménagement permettant de préciser les intentions des Autorités.

Les objectifs de ces cahiers des charges sont multiples : il s'agit à la fois de simplifier les procédures en rendant superflue l'étape du plan spécial, d'assouplir la réglementation pour consacrer l'énergie pour des projets qui présentent des enjeux prioritaires, et enfin de redonner plus de liberté de création aux architectes chargés de créer des constructions fonctionnelles et adaptées à l'environnement bâti.

L'élaboration des cahiers des charges a été faite de la manière suivante :

- chaque parcelle où une évolution est envisageable a fait l'objet d'une analyse des possibilités de bâtir en tenant compte des objectifs d'aménagement du centre-ville
- chaque îlot fait l'objet d'un cahier des charges, qui définit les règles importantes concernant l'évolution du bâti : les règles sont réduites à l'essentiel, les enjeux réels pour la collectivité portant sur le respect du cadre bâti d'intérêt, l'espace public, la rue, les cheminements piétonniers, les accès, les places de stationnement, la hauteur minimum et maximum des constructions et les alignements
- ces îlots seront intégrés au Plan de zones et au Règlement communal sur les constructions afin de rendre contraignants les principes définis

Les degrés de priorité qui sont indiqués pour chaque secteur ont été définis notamment en fonction des projets en cours, des opportunités de développement, de même que de la pression foncière qui s'exerce sur chacun d'eux (importante, moyenne, inexistante).

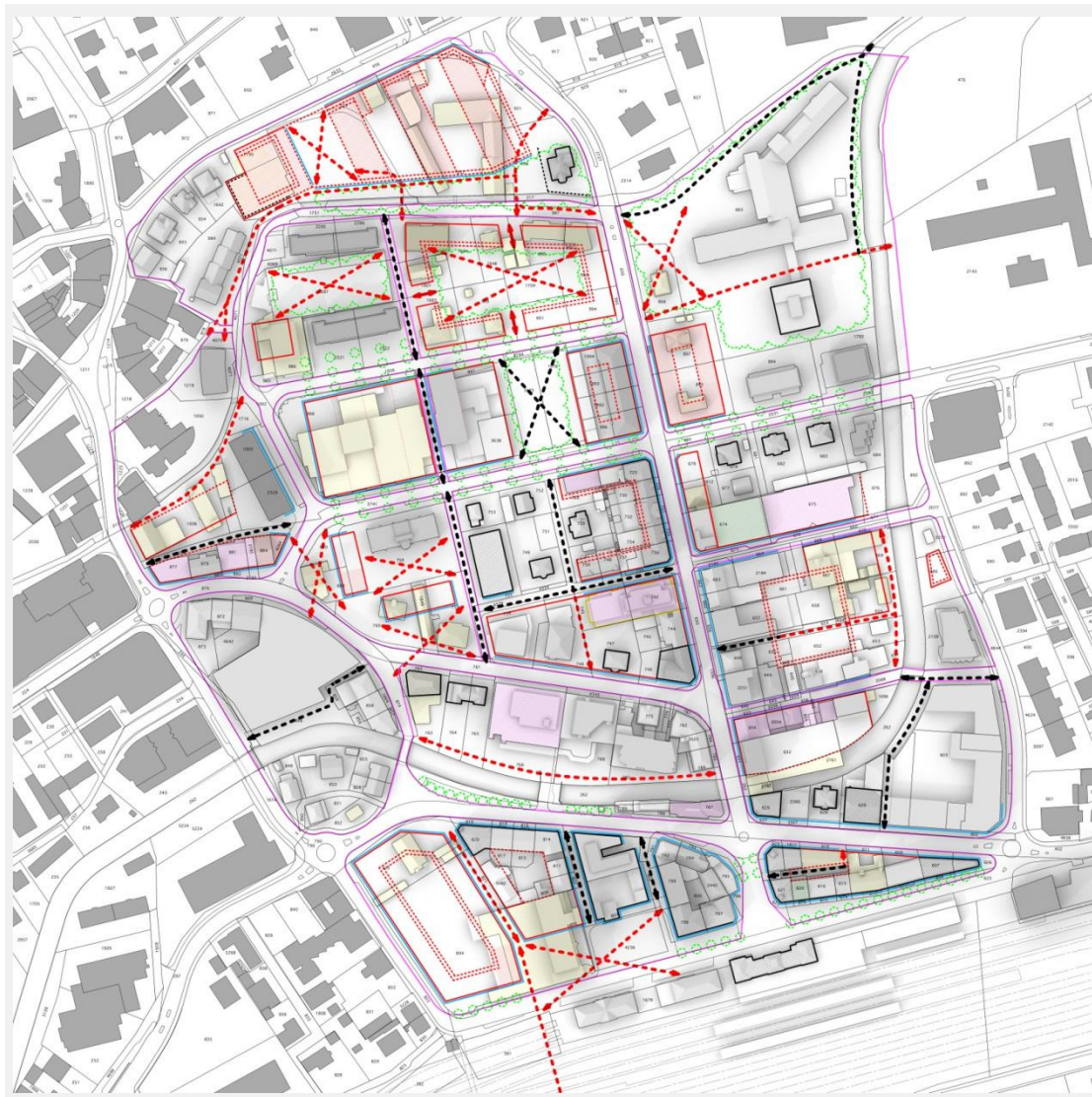
En outre, les objectifs de sauvegarde A ou B de l'ISOS, de l'ICOMOS et du RBC sont à prendre en compte pour les bâtiments concernés, mais ne sont pas indiqués sur les présents cahiers des charges pour des raisons de lisibilité.

Les hauteurs admissibles sont appréciées en termes de gabarit dont l'équivalent de hauteur d'étage standard est de 3 mètres. Un gabarit type est composé de 3 ordres, le socle, le corps et le couronnement. Le socle est en principe un rez-de-chaussée de plain-pied désigné par « R ». Comme la hauteur d'un rez-de-chaussée commercial est 1.5 à 2 fois plus haute que celle d'un étage standard, l'équivalent de hauteur d'un socle commercial est par exemple désigné par « R = 1.5 » ou « R = 2 », voire « R = 3 », ou par une fourchette. Le corps d'un bâtiment est défini par un certain nombre ou une fourchette d'étages standards. Le couronnement dépend essentiellement de la forme du toit : « P » désigne un « penthouse » qui est un dernier étage sans retrait de façades ; « A » désigne un attique avec retrait de façades ; « M » désigne un toit à la Mansart (combles brisés). Un toit plat ne comprend pas de couronnement.

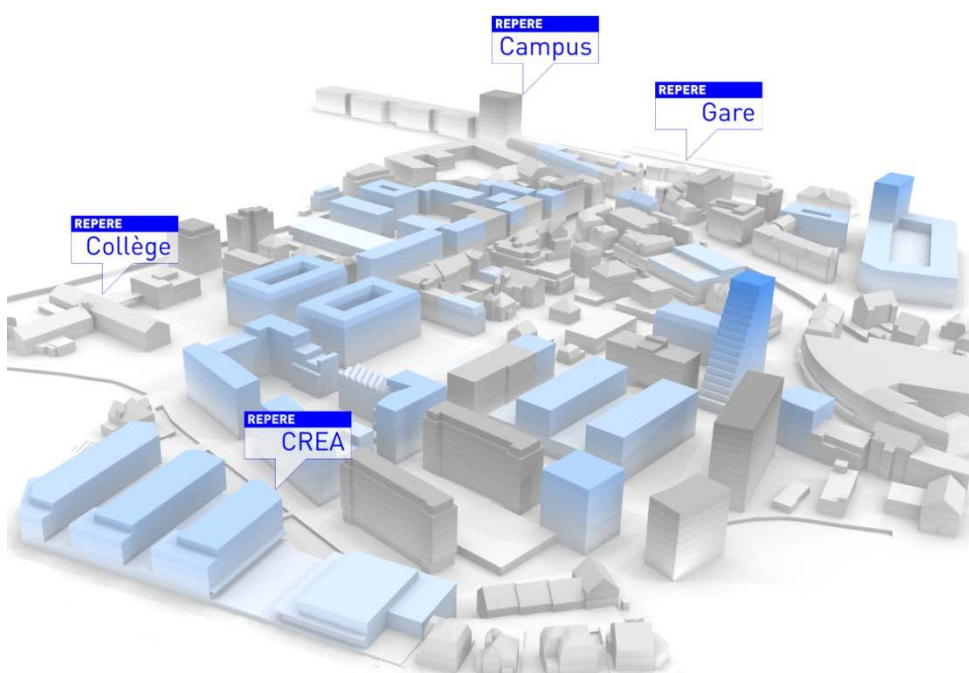
Avec les cahiers des charges, l'élaboration d'un plan spécial n'est en principe plus nécessaire pour les projets qui s'inscrivent dans les orientations définies par le plan directeur (sauf s'il est rendu obligatoire pour l'équipement technique des zones à bâtir).



Plan d'ensemble  
2D



Vue d'ensemble  
3D



*Légende*

Bâtiments à maintenir



Bâtiments remarquables



Bâtiments à densifier par étage



Bâtiments de tête



Bâtiments trop hauts



Bâtiments pouvant être démolis



Périmètres du secteur



Fronts de rue obligatoires existants



Fronts de rue obligatoires à créer



Rez-de-chaussée commercial avec vitrines



Fronts de cours obligatoires à respecter



Alignements accessoires



Arbres et parcs paysagers à valoriser



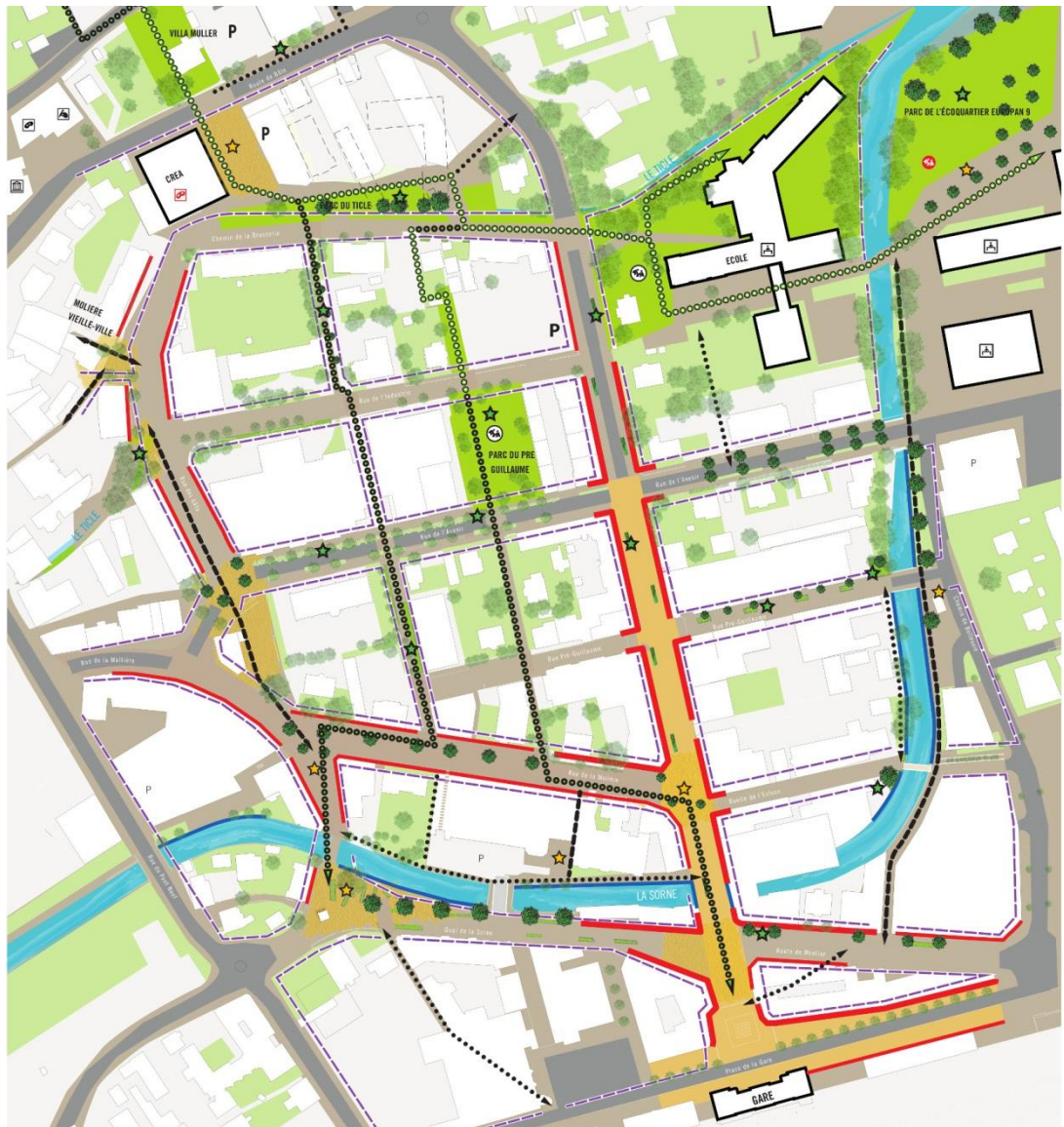
Perméabilités piétonnes existantes



Perméabilités piétonnes à créer







La conservation ou la valorisation des espaces verts et l'arborisation constituent les préoccupations majeures du document, de même que l'aménagement des liaisons piétonnes structurantes. Les deux parcs urbains du Collège et du Pré-Guillaume seront mis en valeur. Les espaces publics structurants du centre-gare sont indiqués en brun clair ; une attention particulière sera portée sur l'aménagement futur de ces lieux.

Une « coulée verte et piétonne » d'orientation nord/sud est prévue pour relier les parcs urbains structurants du centre de Delémont : les parcs existants (Pré-Guillaume, Collège et Centre Saint-François), les futurs parcs de l'écoquartier « European 9 » et du complexe « Le Ticle-CREA », ainsi que les projets d'ouverture publique du jardin de la Villa Müller et les différents aménagements paysagers des rues du centre-gare (jardins de poche, massifs fleuris, arborisation complémentaire). La « coulée verte et piétonne » prend toute sa dimension grâce au renforcement des continuités douces nord-sud qui maillent le quartier. Les tronçons créant des interruptions dans le réseau actuel sont planifiés pour être aménagés à court ou à long terme, en fonction des opportunités foncières ou constructives.

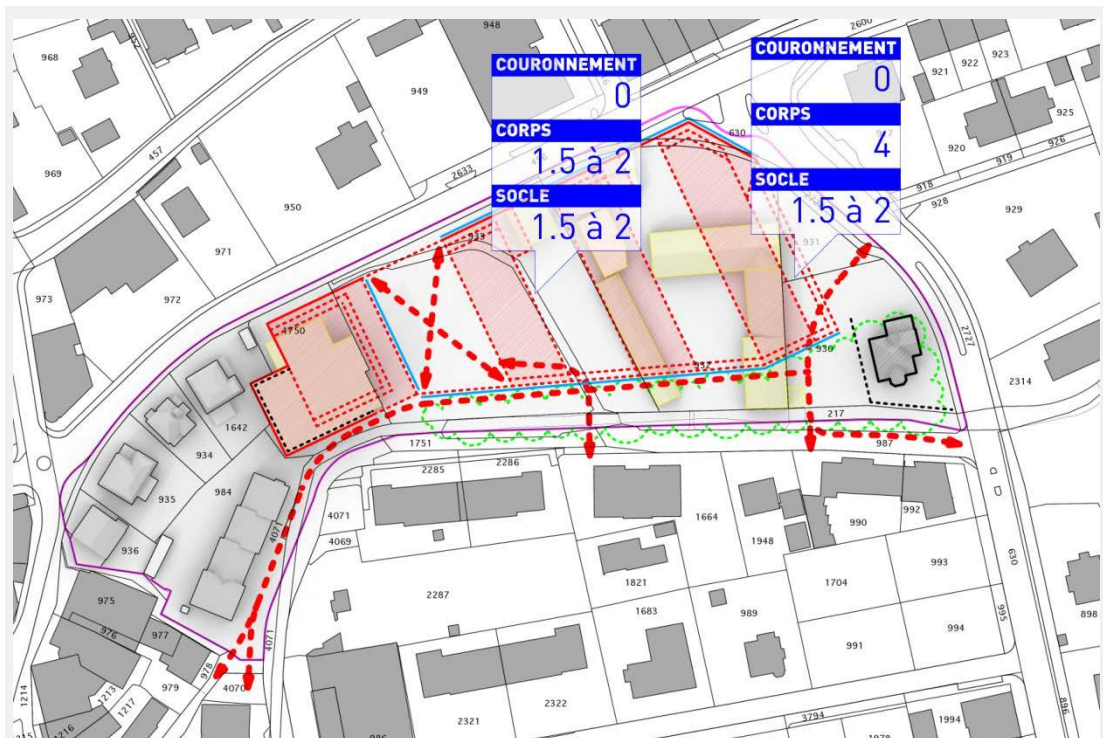
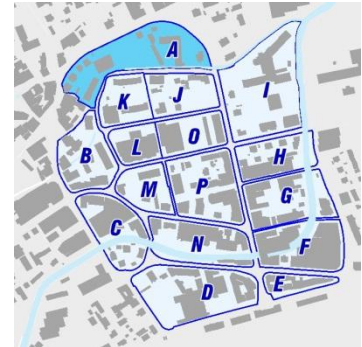
Cette « coulée verte et piétonne » est un réseau capillaire qui permet aux habitants et visiteurs d'emprunter les différents axes piétons en fonction de leurs usages : venelles en site propre, intimes et parfois discrètes, rues commerçantes et ouvertes ou avenue structurante. Le quartier centre-gare propose ainsi un maillage fin de circulations piétonnes qui présentera, comme leitmotiv, des ambiances végétales riches et variées.



## 4.1 SECTEUR A

Degré de priorité : I

Le secteur « Le Ticle – CREA » a fait l'objet d'un concours d'architecture en plusieurs phases. Il doit comprendre une infrastructure culturelle d'importance cantonale (CREA), un centre commercial, des logements et un grand parking commun. Le projet lauréat regroupe le CREA à l'ouest du site de manière à s'associer avec le Forum St-Georges voisin. Le nouveau théâtre disposera d'une salle de 450 places assises, de salles de travail et d'un foyer donnant sur une large esplanade qui le démarque, en surface, du complexe mixte. Ce dernier comprend un socle de plusieurs niveaux commerciaux qui rattrape le dénivelé du terrain entre la route de Bâle et la rue de la Brasserie. Il est surmonté, perpendiculairement auxdites rues par trois barres de logements.



Principes  
d'aménagement

### P1

Densifier le front de rue de la route de Bâle

- A. Front d'implantation obligatoire
- B. Démolition programmée des bâtiments existant dans le secteur, à l'exception de la « Villa Wermeille » (parcelle 930) et du mur d'enceinte à l'angle SE de la parcelle 1750 (ancienne brasserie Wardeck)
- C. L'équivalent de hauteur du plain-pied commercial, sur la route de Bâle, vaut  $R1=1.5 < 2$  en lien avec la déclivité de la rue
- D. Gabarit type au-dessus du plain-pied commercial, sur la route de Bâle : CREA (R1) +  $1.5 < 2$ , barre de logements (R1) + 4
- E. L'équivalent de hauteur du plain-pied commercial, au niveau du Ticle, vaut  $R0=3$
- F. Déplacement du carrefour entre la route de Bâle et l'avenue de la Gare et aménagement sous la forme d'un giratoire
- G. Réduction du gabarit de chaussée sur la route de Bâle
- H. Stationnement des cycles à proximité des entrées
- I. Stationnement en sous-sol

**P2**

*Maintenir les visions sur la « Villa Wermeille »*

- A. Cône de vision dégagé depuis l'ancienne brasserie Warteck
- B. Cône de vision dégagé depuis le carrefour de la route de Bâle et de l'avenue de la Gare
- C. Protection de la « Villa Wermeille » sur la parcelle 930
- J. Maintien du mur d'enceinte à l'angle SE de la parcelle 1750 (ancienne brasserie Warteck)

**P3**

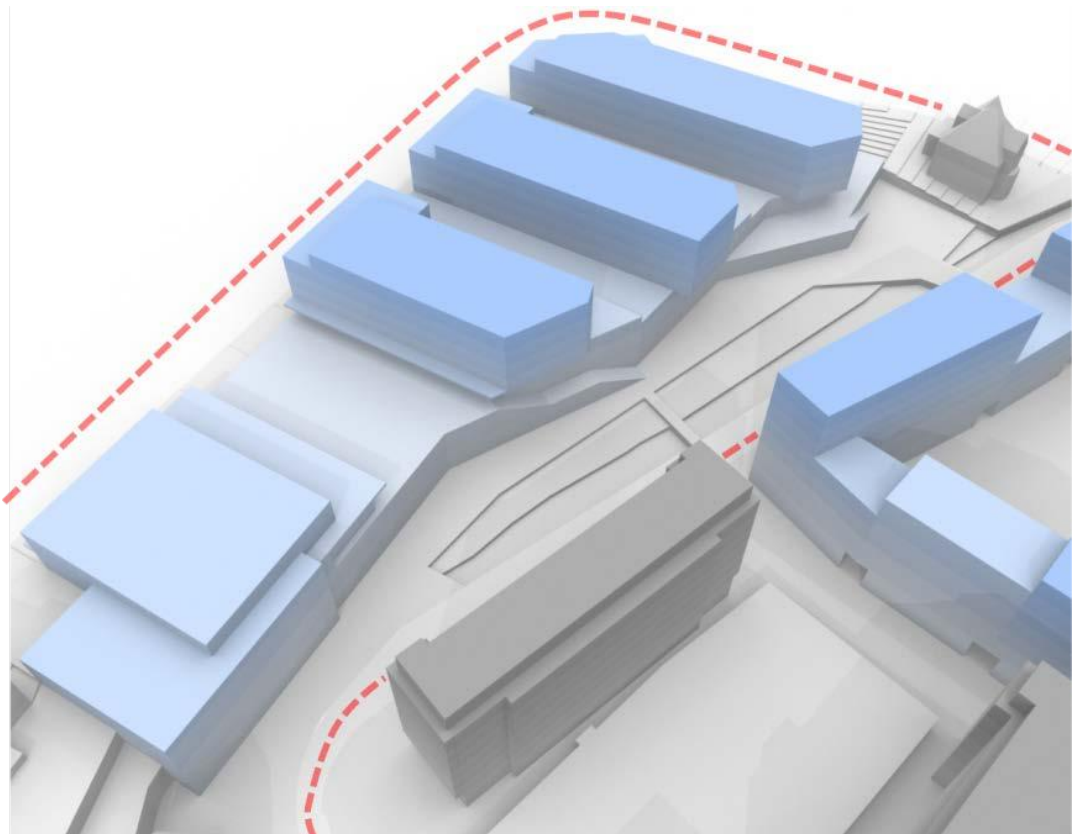
*Favoriser les passages piétonniers structurants*

- A. Garantie de multiples passages publics accédant au plain-pied supérieur en lien avec les pénétrantes NS issues des secteurs avals
- B. Garantie d'un moyen mécanique pour accéder au plain-pied supérieur 24 h sur 24h, au niveau de l'esplanade

**P4**

*Donner plus d'espace au Ticle*

- A. Création d'un parc sur la rive gauche du Ticle englobant le jardin de la « Villa Wermeille »
- B. Garantie de multiples passages publics enjambant le Ticle en lien avec les pénétrantes NS issues des secteurs avals

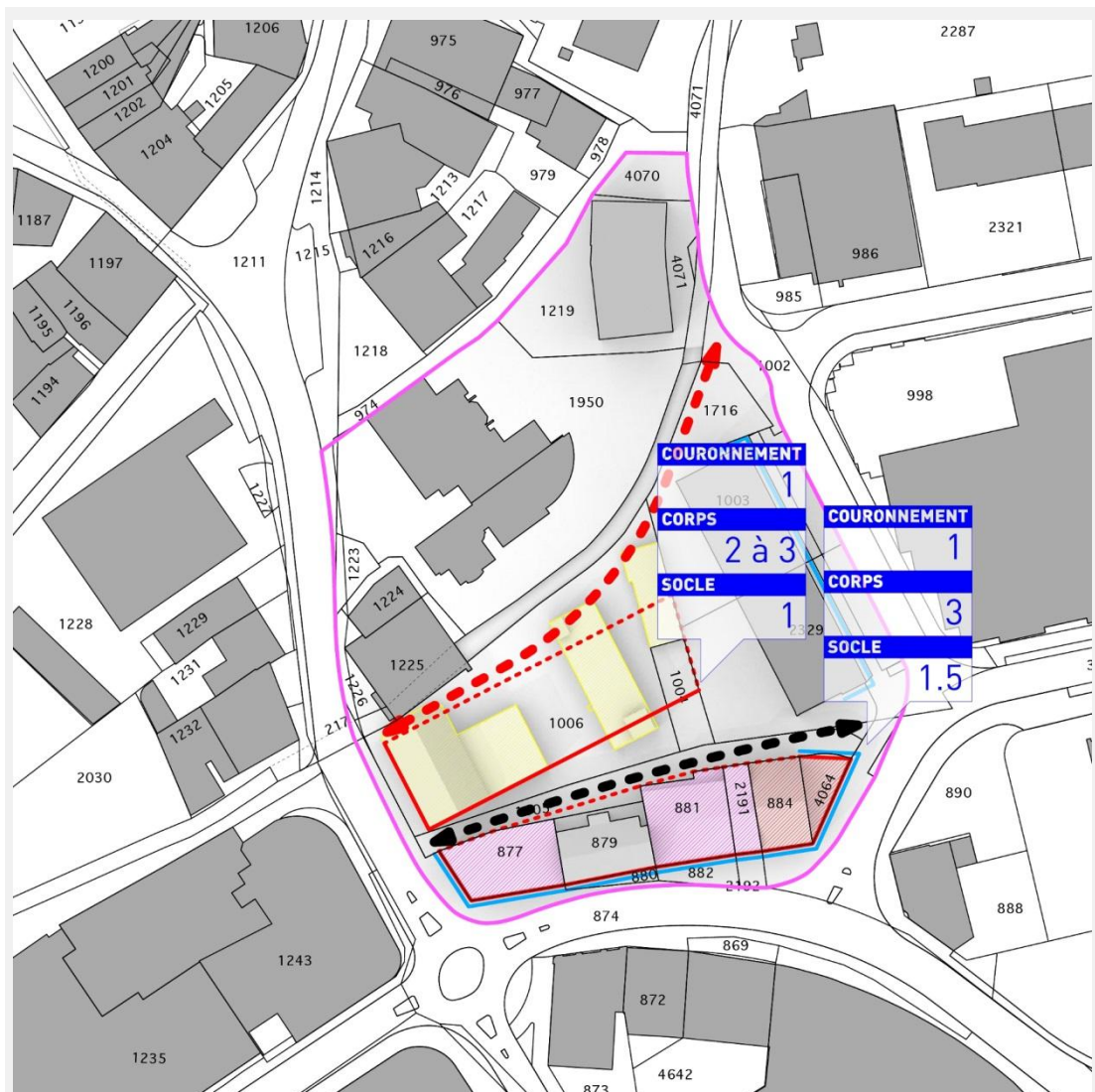




## 4.2 SECTEUR B

Degré de priorité : **III**

Îlot plutôt hétéroclite aux ambiances spécifiques en lien avec l'espace-rue, caractérisé par une forte densité sur la rue des Bâts en ordre non-contigu, tissu varié dans les époques et les hauteurs sur la rue de la Molière en ordre contigu, tissu ancien en ordre semi-contigu sur la rue des Moulins. Il est délimité au Nord par une venelle prisée pour accéder à la Vieille Ville et préférée à la rue des Moulins.



Principes  
d'aménagement

### P1

*Maintenir le caractère commercial du plain-pied sur les rues des Bâts et de la Maltière*

- A. Plain-pied en relation directe avec le niveau de la rue
- B. Vue réciproque entre le rez-de-chaussée et l'espace-rue (vitrines et portes claires)
- C. L'équivalent de hauteur du plain-pied commercial vaut  $R = 1.5$
- D. Ordre: contigu
- E. En cas de projet au Pré-Guillaume, réflexion sur l'espace public de la rue des Bâts, notamment celui occupé actuellement par le stationnement

**P2**

*Densifier le front de la rue de la Maltière*

- A. Gabarit type: R + 3 + M
- B. Front d'implantation obligatoire
- C. Etablir un inventaire de détail permettant de déterminer les éléments constitutifs de la structure et la sauvegarde des éléments structurants

**P3**

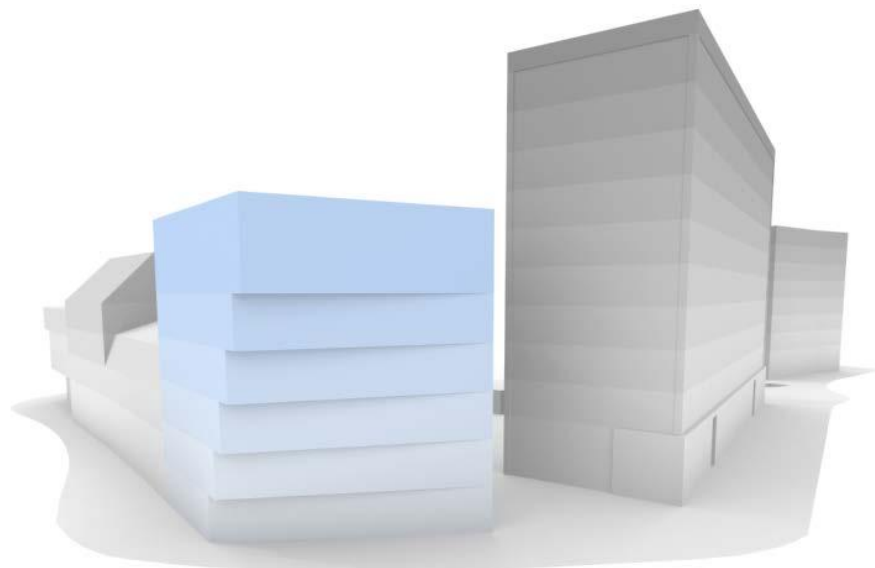
*Densification du second plan sur la ruelle de l'Étoile*

- A. Gabarit type: R + 2 < 3 + M
- B. Conditions d'aménagement selon la typologie du projet  
(orientation E-O = ordre non-contigu, orientation N-S = ordre contigu ou semi-contigu, front d'implantation obligatoire S, alignement secondaire N)
- C. Définir l'espace minimal du cours d'eau et les alignements accessoires
- D. Garantir le passage piétonnier le long des rives du Ticle entre les rue des Moulins et des Bâts

**P4**

*Densifier le front de la rue de l'Avenir*

- A. Tester le gabarit d'un éventuel bâtiment de tête

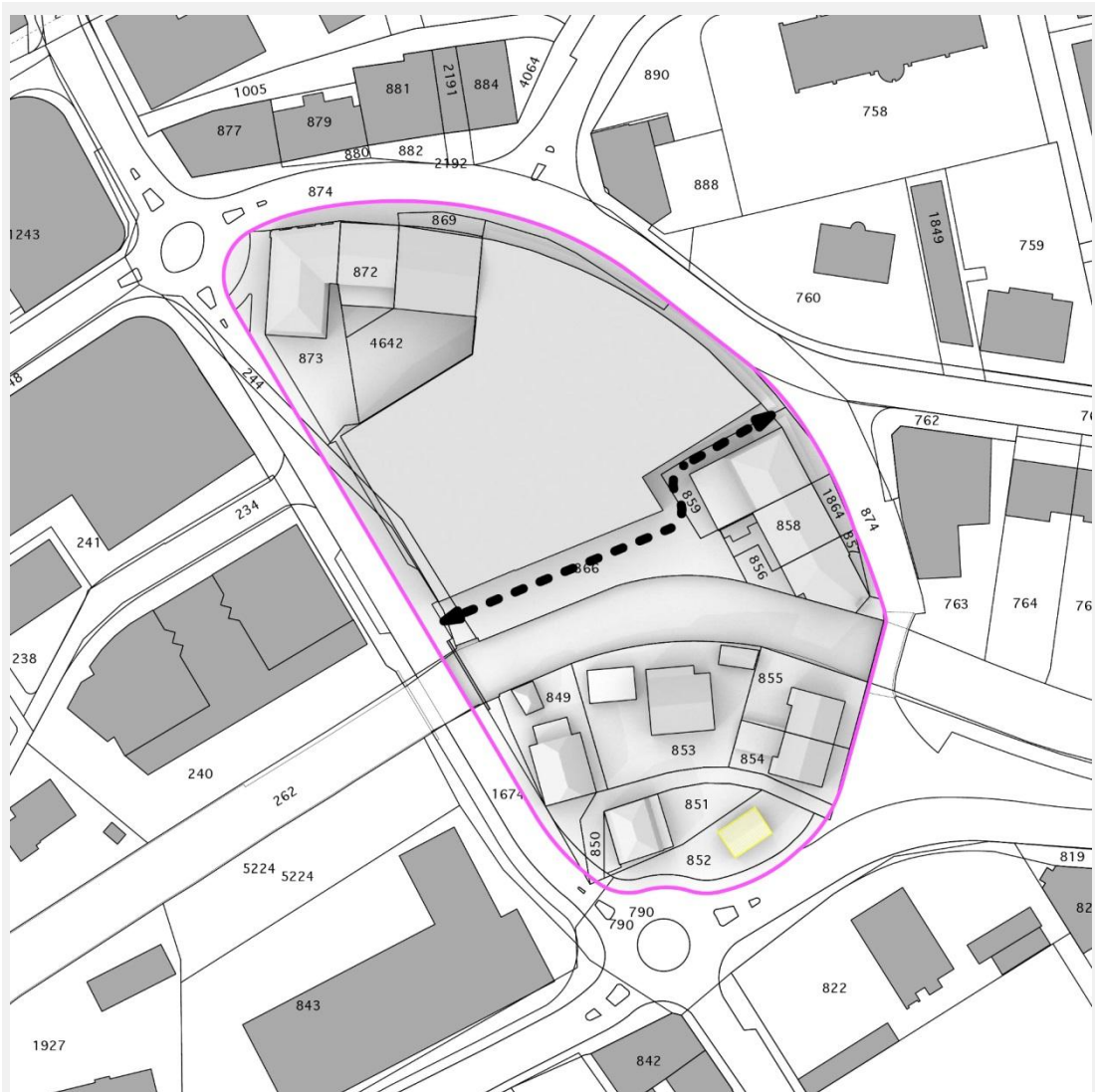




### 4.3 SECTEUR C

Degré de priorité : **III**

Le cahier des charges est pour l'essentiel réalisé. Seule une portion du quartier a conservé son tissu ancien dévolu essentiellement à l'habitat. L'enjeu principal réside dans la qualité de la transition entre le domaine public et les parcelles privées. Un soin particulier doit être porté à ces aménagements.

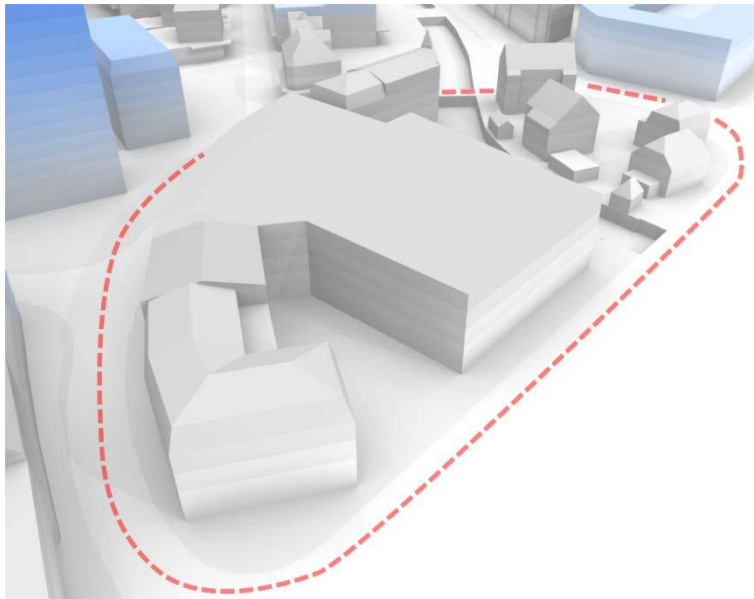


Principes  
d'aménagement

#### P1

Suppression et déplacement à terme du transformateur

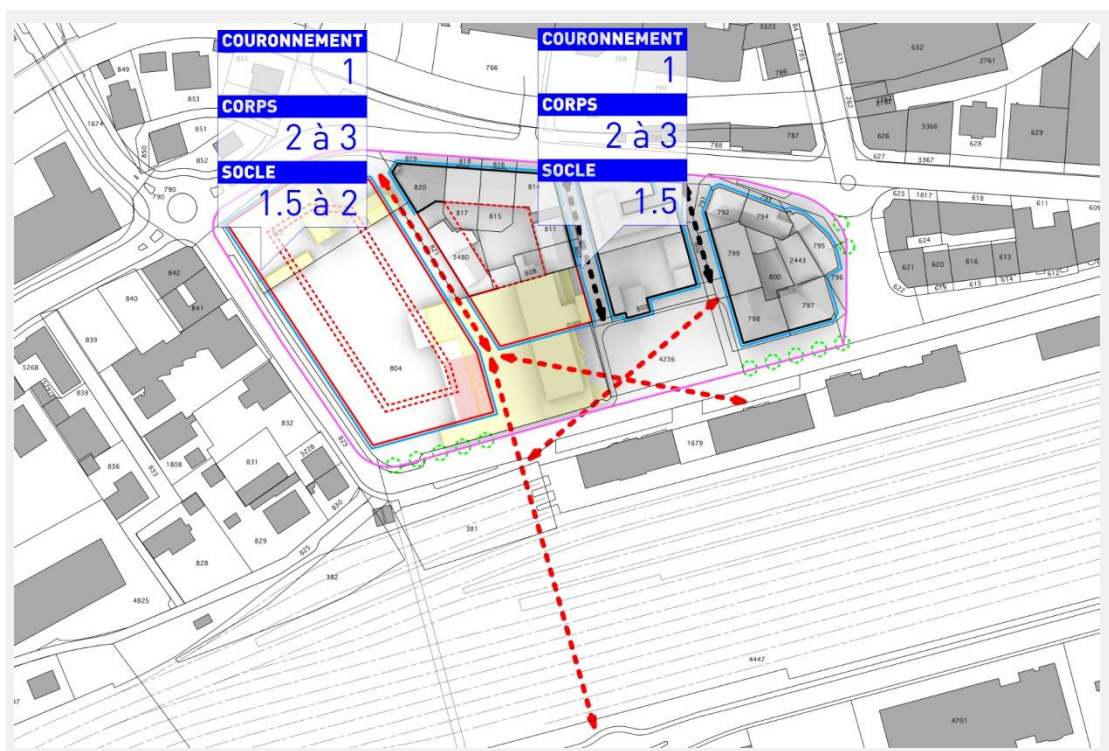
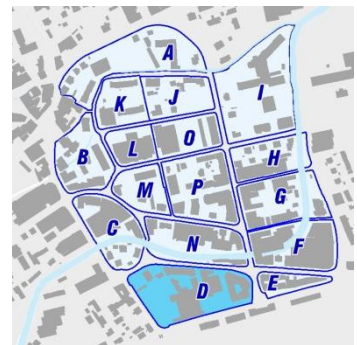
- A. Ordre et mesures des constructions analogues à l'existant
- B. Alignement à définir sur rue



#### 4.4 SECTEUR D

Degré de priorité : **I**

Le quartier est hautement stratégique car il est situé tout proche de la gare et à l'entrée de l'hyper-centre de la ville depuis la RDU. Dans ce contexte, le secteur est susceptible d'accueillir un ou plusieurs grands générateurs de trafic et une grande capacité en places de stationnement qu'il s'agira de convenir à usage public 24h/24h et 7j/7j et en sous-sol ou dans le cœur du volume bâti. La requalification du site passe par le démantèlement du bâtiment de la Poste à tout le moins en ce qui concerne la partie perpendiculaire au faisceau des voies CFF.





Principes  
d'aménagement

**P1**

*Dégager la tête et compléter l'îlot « Métropole »*

- A. Front d'implantation obligatoire
- B. Démolition programmée des bâtiments frappés d'alignement
- C. L'équivalent de hauteur du plain-pied commercial vaut  $R=1.5$  coordonné avec l'existant
- D. Gabarit type:  $R + 2 < 3 + M$  en coordination avec l'existant
- E. Ordre : contigu

**P2**

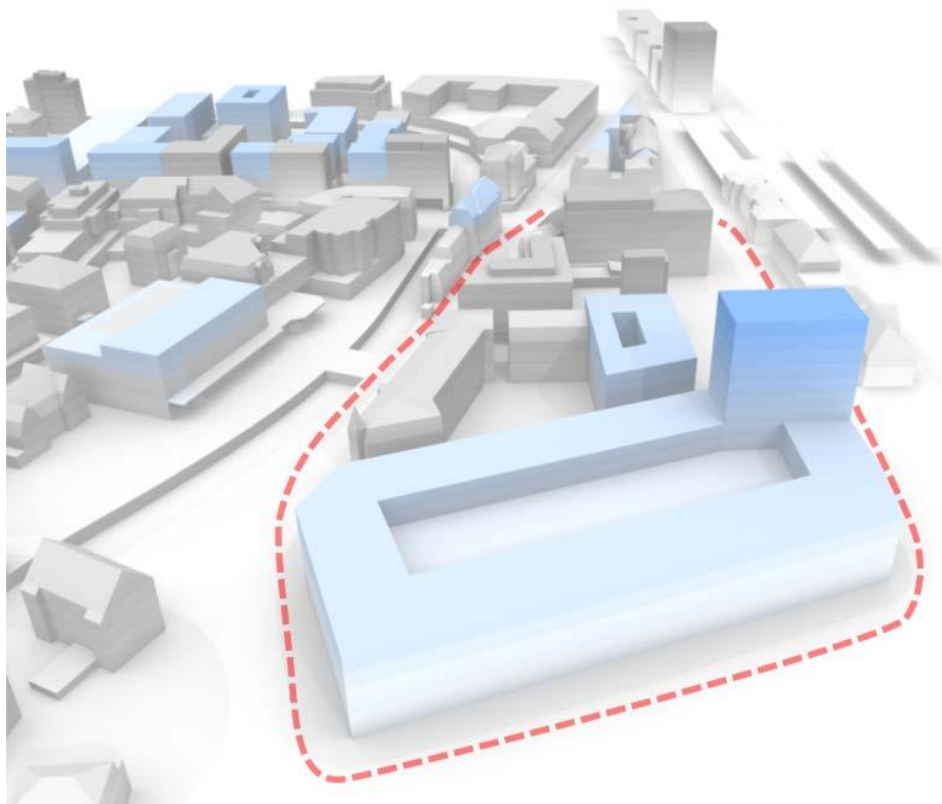
*Créer un nouvel îlot à la rue des Texerans*

- A. Plain-pied en relation directe avec le niveau de la rue
- B. Vue réciproque entre le rez-de-chaussée et l'espace-rue (vitrines et portes claires)
- C. L'équivalent de la hauteur du plain-pied commercial vaut  $R = 1.5 < 2$
- D. Gabarit type:  $R + 2 < 3$
- E. Front d'implantation obligatoire
- F. Ordre : contigu
- G. Bonus de gabarit : +1 à l'organisation d'un concours d'architecture
- H. Stationnement obligatoire en sous-sol sauf quelques places de courte durée sur la rue des Texerans

**P3**

*Renforcer l'identité de la Place de la Gare*

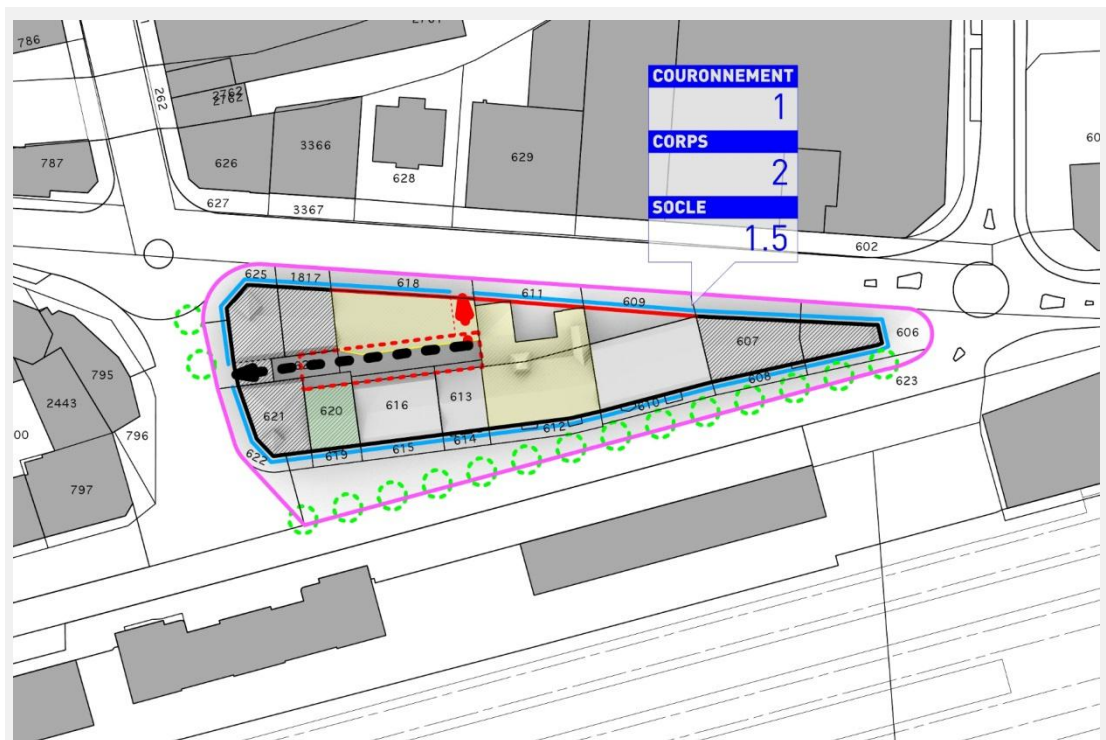
- A. Agrandissement de la Place de la Gare à proprement parler en direction de l'ouest, à la place du bâtiment actuel de la poste
- B. Création d'une tour analogue à celle du Campus HE sur front de place au-dessus du nouvel îlot à la rue des Texerans
- C. Gabarit : Îlot +  $6 < 7$
- D. Liaison piétonne structurante entre le pont de la Maltière et la Place de la Gare
- E. Gare routière sur la Place de la Gare



## 4.5 SECTEUR E

Degré de priorité : **III**

Le secteur mérite de conserver son caractère plutôt marqué XIX<sup>e</sup>. Il ne présente que peu d'intérêt en regard de la densification. S'il y a lieu, la réhabilitation de la venelle intérieure est un objectif à atteindre.



Principes  
d'aménagement

### P1

*Protéger les spécificités du quartier*

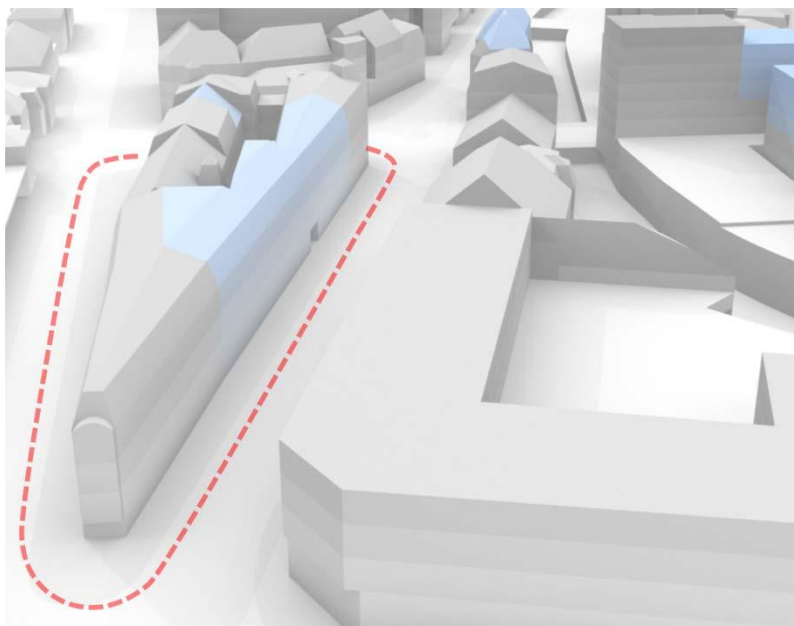
- A. Front d'implantation obligatoire :
  - a. Pourtour de l'îlot
  - b. Arrière sur la route de Moutier
  - c. Arrière sur la Place de la Gare
- B. Rétablissement du passage complet à l'intérieur de l'îlot (requalification des façades arrière, alignements d'usage)

### P2

*Elargir le gabarit de trottoir de la route de Moutier*

- A. Suppression éventuelle des places de stationnement latéral ou réduction du gabarit routier

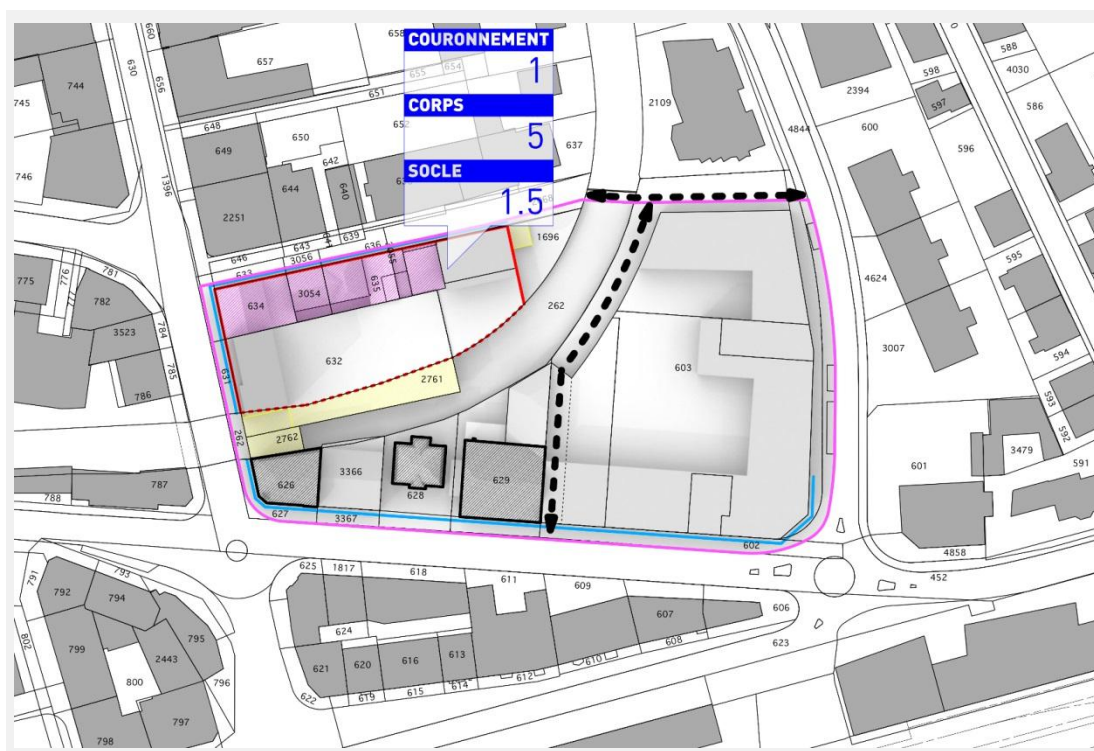
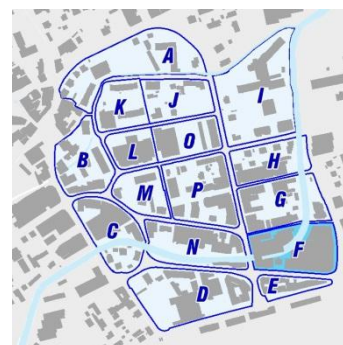




#### 4.6 SECTEUR F

Degré de priorité : **III**

Le secteur a fait l'objet de développements immobiliers très récents et attendus depuis de nombreuses années. Le site comporte plusieurs bâtiments XIX<sup>e</sup> qui méritent protection. Le bâtiment de tête à l'angle de la rue de Moutier et de l'avenue de la Gare est à restaurer soigneusement. Le front de rue de la ruelle de l'Ecluse est à densifier.



Principes  
d'aménagement

**P1**

*Protéger les spécificités du quartier*

- A. Protection des numéros 1, 5 et 9 sis à la route de Moutier (resp. parcelles 626, 628 et 629)
- B. Restauration soignée du numéro 1 sis à la route de Moutier

**P2**

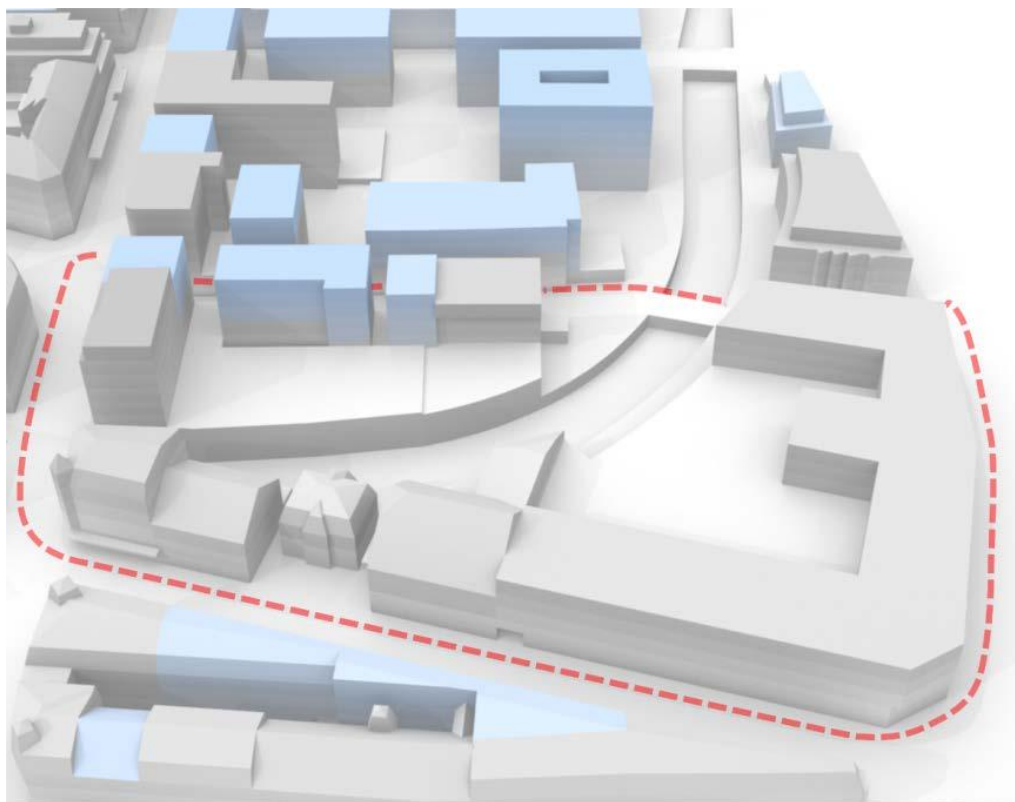
*Densifier le front de rue de la ruelle de l'Ecluse*

- A. Surélévation des bâtiments possible
- B. Front d'implantation obligatoire sur la ruelle de l'Ecluse
- C. Ordre contigu
- D. L'équivalent de hauteur du plain-pied commercial vaut  $R = 1.5$
- E. Gabarit type :  $R + 5 + M$

**P3**

*Libérer, à terme, le lit de la Sorne*

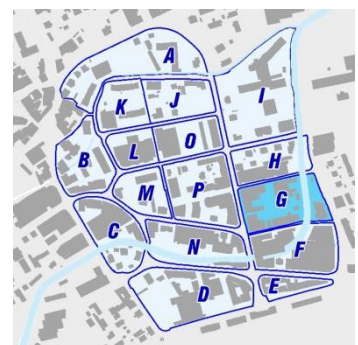
- A. Non renouvellement des droits de superficie à l'extinction de ceux-ci



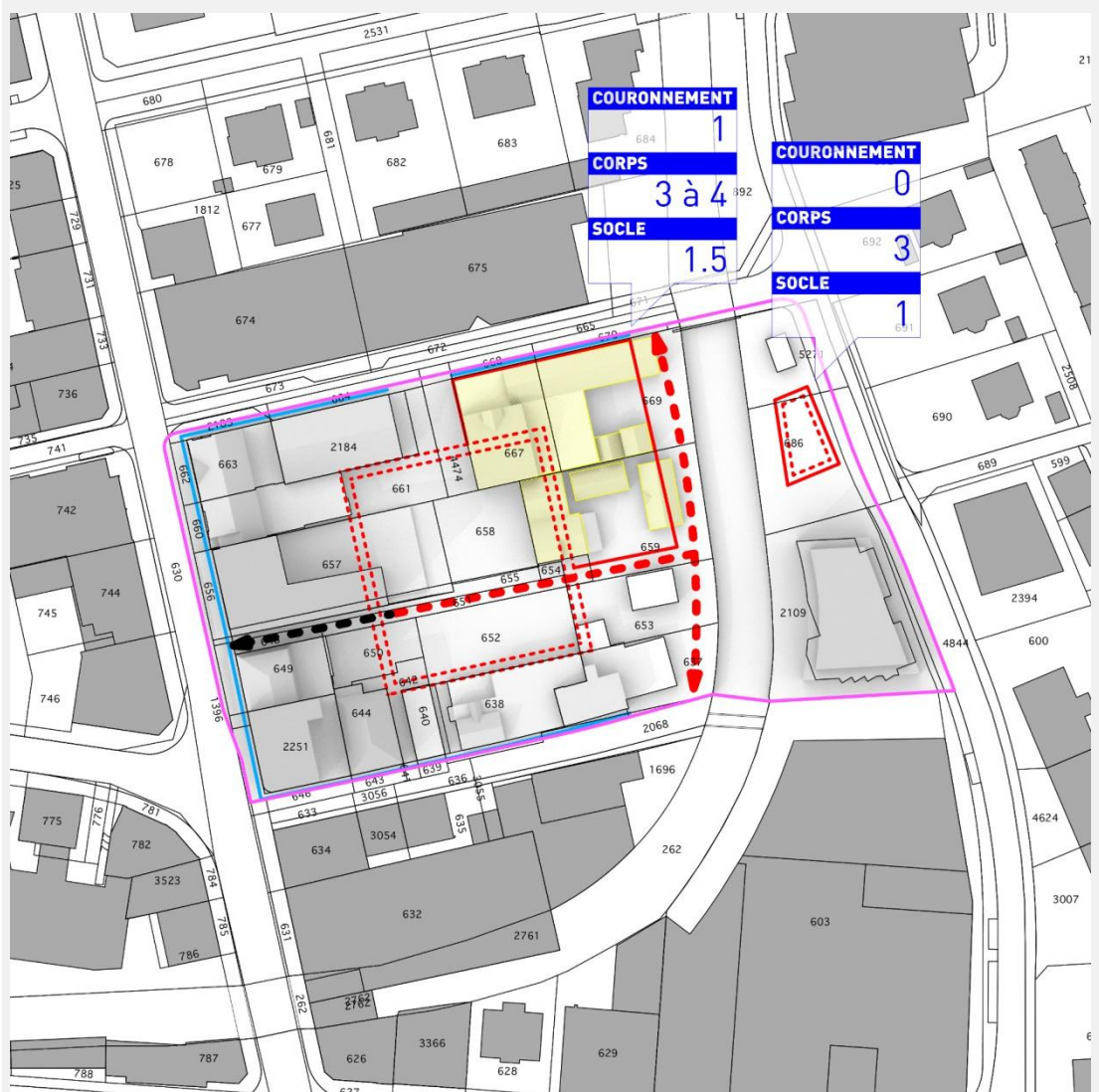
#### 4.7 SECTEUR G

Degré de priorité : **III**

Le secteur se caractérise par un enchevêtrement de petites et moyennes constructions à l'arrière-plan du front de rue sur l'avenue de la Gare. Ce développement incontrôlé est difficile à densifier autrement que par touches successives sur la base de quelques règles strictes. Un front parallèle à la rivière est susceptible d'apporter une certaine qualité pour l'habitat. Il faut sans doute abroger les planifications existantes.







Principes  
d'aménagement

**P1**

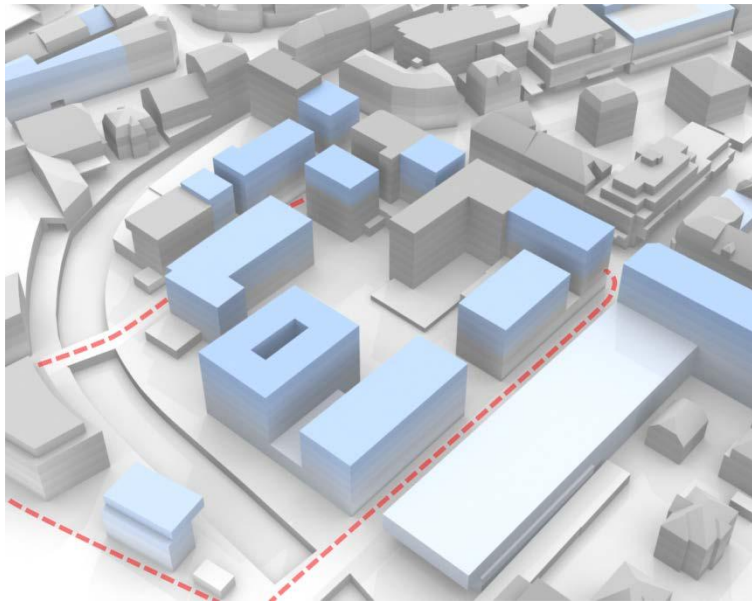
*Densifier le front bâti bordant la Sorne*

- A. Image de quartier obligatoire par planification test
- B. Définir l'espace minimal du cours d'eau

**P2**

*Prolonger la ruelle des Ateliers jusqu'à Bellevoie*

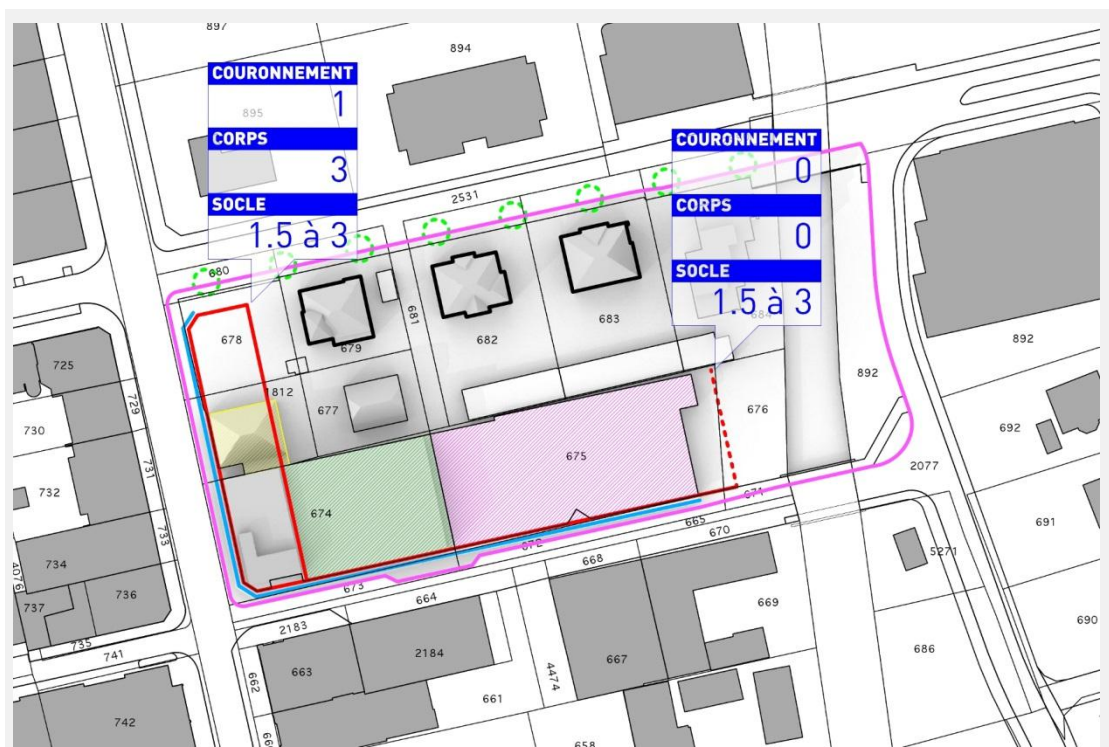
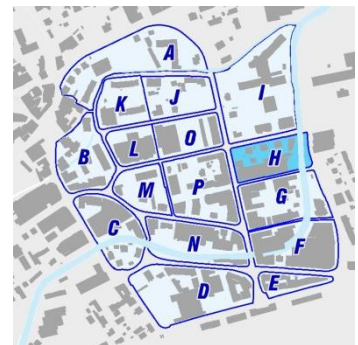
- A. Densification du bâti le long de la ruelle des Ateliers
- B. Plain-pied en relation directe avec le niveau de la rue
- C. Vue réciproque entre le rez-de-chaussée et l'espace-rue (vitrines et portes claires)
- D. L'équivalent de hauteur du plain-pied commercial vaut  $R=1.5$
- E. Gabarit type :  $R + 1 > 3$
- F. Front d'implantation obligatoire
- G. Ordre : contigu
- H. Bonus de gabarit : + 1 à l'organisation d'un concours d'architecture



#### 4.8 SECTEUR H

Degré de priorité : II

Le front de rue sur l'avenue de la Gare est inachevé. La volumétrie du centre commercial est inadaptée et sa façade est indigente. En cas de rénovation, le nombre d'étage devra être réduit de manière à obtenir une galette équivalente à 3 étages domestiques au maximum. Seul le gabarit sur front de rue donnant sur l'avenue de la Gare peut être maintenu à condition qu'il comporte des ouvertures et que sa profondeur soit aussi faible que possible (max. 15 m). Ce gabarit pourra être prolongé jusqu'à l'angle de la rue de l'Avenir.





Principes  
d'aménagement

**P1**

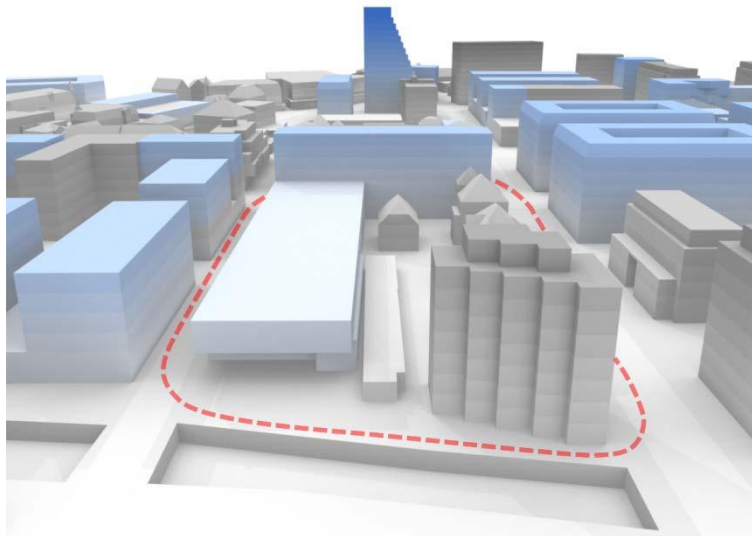
*Densifier le front de l'avenue de la Gare à l'angle de la rue de l'Avenir*

- A. Opération éventuellement multiple
- B. Périmètre d'implantation avec fronts d'implantation obligatoire sur quatre faces sans possibilité de retrait de rives
- C. L'équivalent de hauteur du plain-pied commercial vaut  $R = 1.5 > 3$
- D. Gabarit type :  $R + 3 + M$

**P2**

*Densifier le front de la rue Pré-Guillaume*

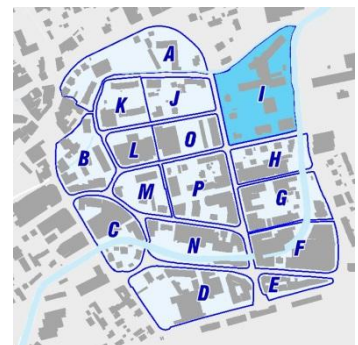
- A. Densification possible jusqu'à concurrence de la hauteur du plain-pied commercial défini ci-dessus

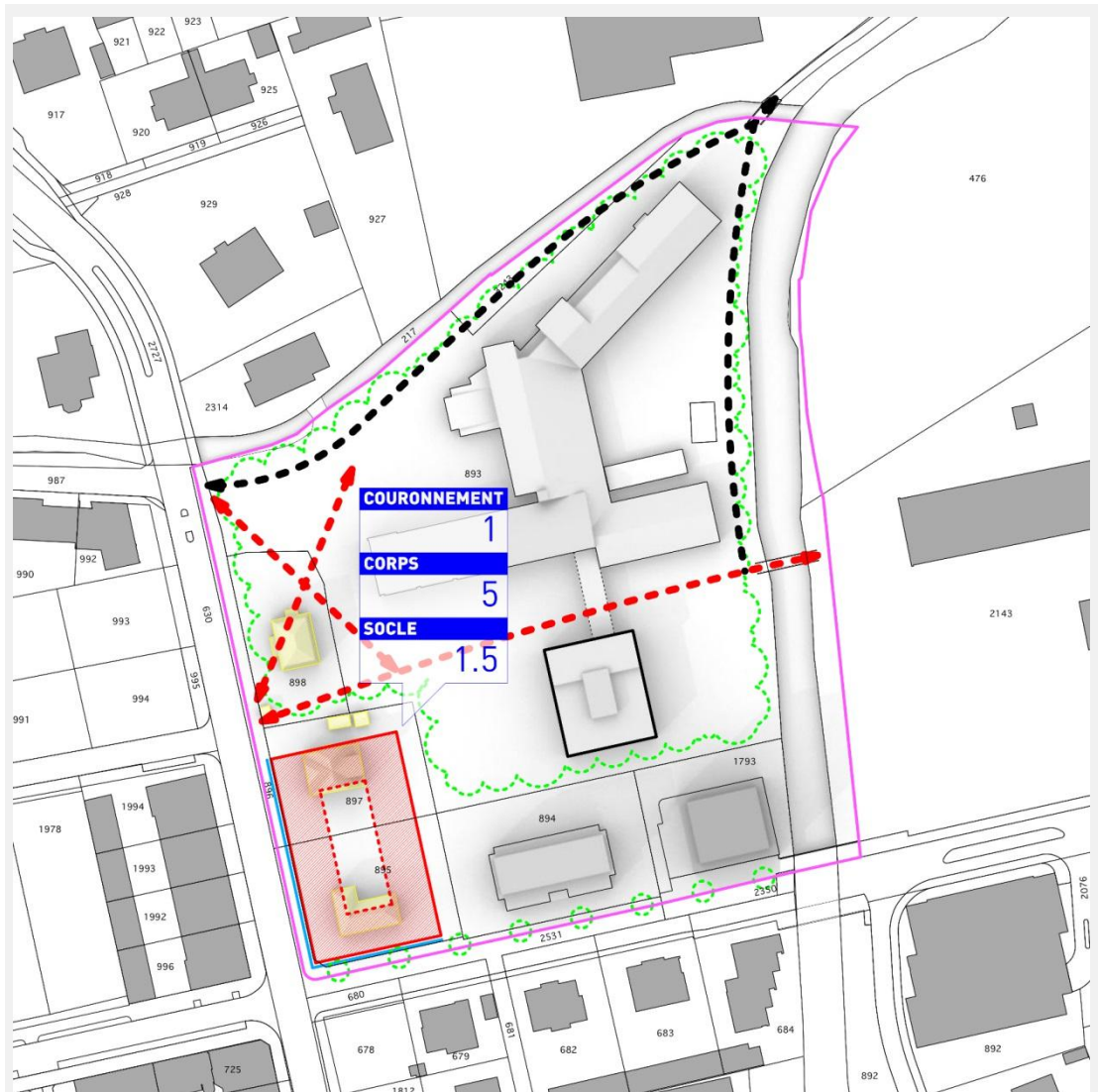


## 4.9 SECTEUR I

Degré de priorité : **I**

La confluence de la Sorne et du Ticle confère au quartier une ambiance particulière. Le site est bordé de grands arbres. C'est dans ce contexte que le Collège est implanté à l'image d'un pavillon dans un parc arborisé. La rue de l'Avenir est caractérisée par des plots nettement plus hauts que l'école. La limite O du quartier possède encore son ambiance XIX<sup>e</sup> avec des constructions modestes qui dépareillent l'avenue de la Gare et qui subissent leur vis-à-vis. L'enjeu urbain du quartier réside précisément dans la densification de l'angle de l'avenue de la Gare et la rue de l'Avenir. Une construction singulière, symbolique, par sa hauteur par exemple, au sud-ouest du secteur, permettrait de délimiter la partie commerciale de l'avenue de la Gare et de marquer l'articulation avec le quartier du Gros-Seuc.





Principes  
d'aménagement

**P1**

*Valoriser le Collège dans un parc arborisé*

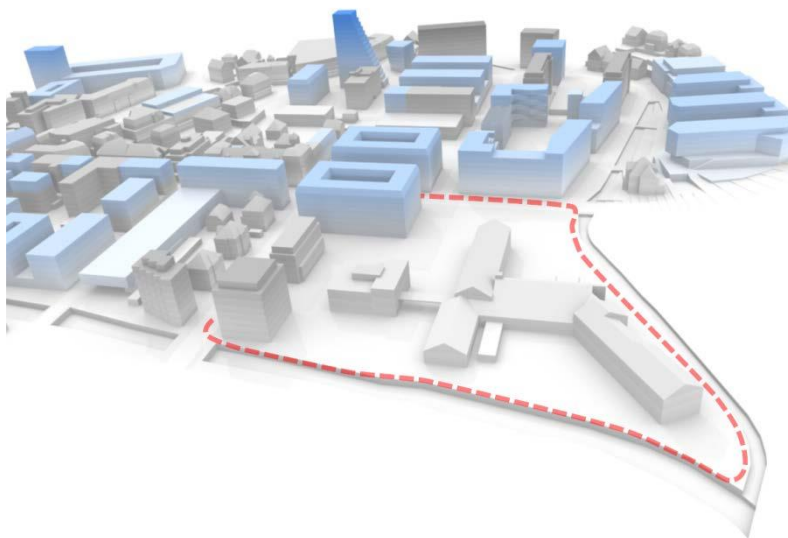
- A. Requalification qualitative du parc résultat d'un concours d'architecture paysagère coordonné à la densification du secteur
- B. Front de rue végétal le long de l'avenue de la Gare entre le débouché des rues de l'Industrie et de la Brasserie devant le Collège
- C. Aucune place de stationnement le long de l'avenue de la Gare
- D. Pénétrante piétonne E-O structurant avec franchissement de la Sorne et traversée de l'avenue de la Gare coordonnés
- E. Surfaces imperméables réduites au minimum

**P2**

*Densifier le front de l'avenue de la Gare à l'angle de la rue de l'Avenir*

- A. Opération d'un seul tenant résultant d'un concours d'architecture
- B. Périmètre d'implantation avec fronts d'implantation obligatoire sur quatre faces sans possibilité de retrait de rives
- C. L'équivalent de hauteur du plain-pied commercial vaut  $R = 1.5$
- D. Gabarit type :  $R + 5 + M$   
Taux de remplissage du volume d'implantation :
  - a. Rez-de-chaussée = 100%
  - b. Etages = min. 75% (évidemment par cour intérieur)
- E. Places de stationnement réglées dans le périmètre d'implantation, en sous-sol, avec accès sur la rue de l'Avenir.



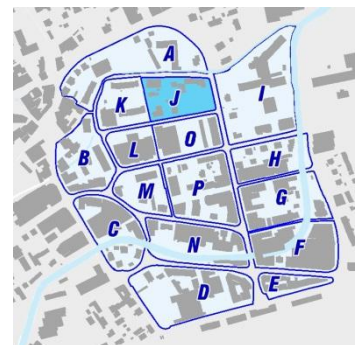


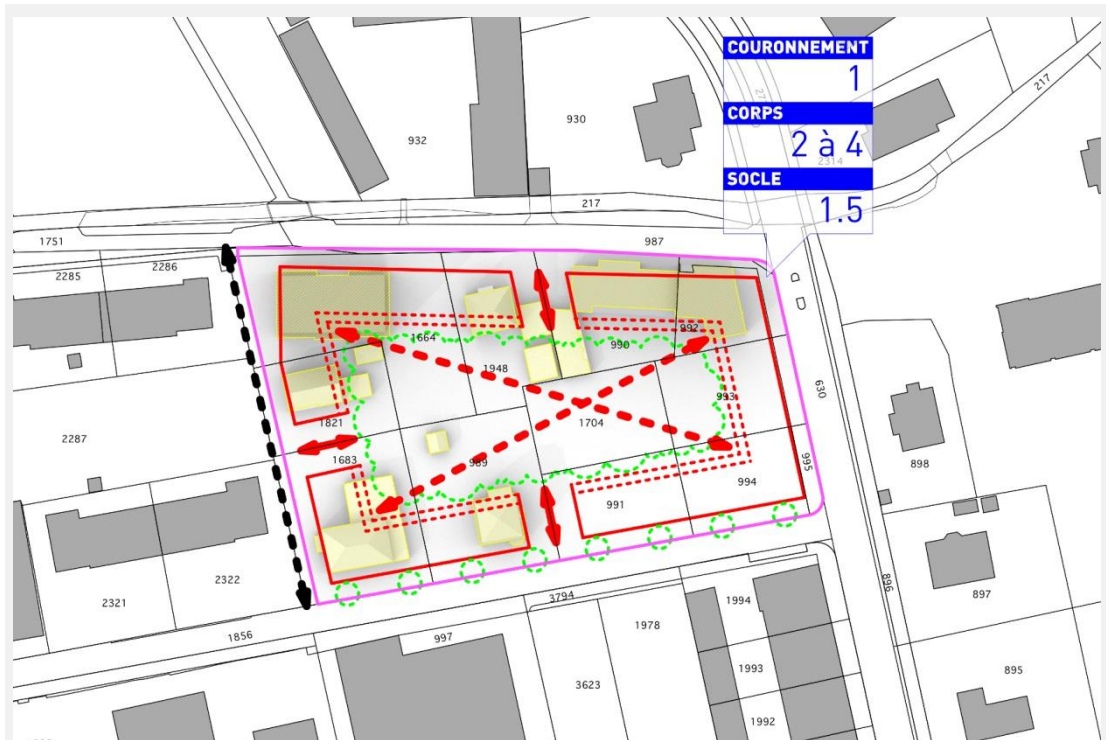
#### 4.10 SECTEUR J

Degré de priorité : **I**

Le quartier se caractérise par un tissu bâti très hétérogène et de piètre qualité. L'avenir du secteur passe par une mutation progressive d'un ordre non contigu des constructions à un îlot sur cours défini par des alignements stricts. Afin de favoriser la qualité, les grandes opérations doivent obligatoirement passer par le concours d'architecture. Les plus petites opérations (inférieures à 25 m de développement de façade) doivent permettre une certaine mixité fonctionnelle à l'échelle de l'îlot (typologie, taille des logements, gabarits, etc.).

Des interruptions de l'ordre contigu sur les faces N, S et O de l'îlot doivent permettre de prolonger l'espace public à l'intérieur de la cour dans un esprit de coulées vertes favorisant sa perméabilité piétonne. Un bâtiment singulier, symbolique, pourrait être implanté sur le front de l'avenue de la Gare, en réponse au bâtiment voisin côté Est ainsi que pour marquer la limite de la partie commerciale de l'avenue.





*Principes  
d'aménagement*

**P1**

*Favoriser la densification du quartier par la création, à terme, d'un îlot sur cour*

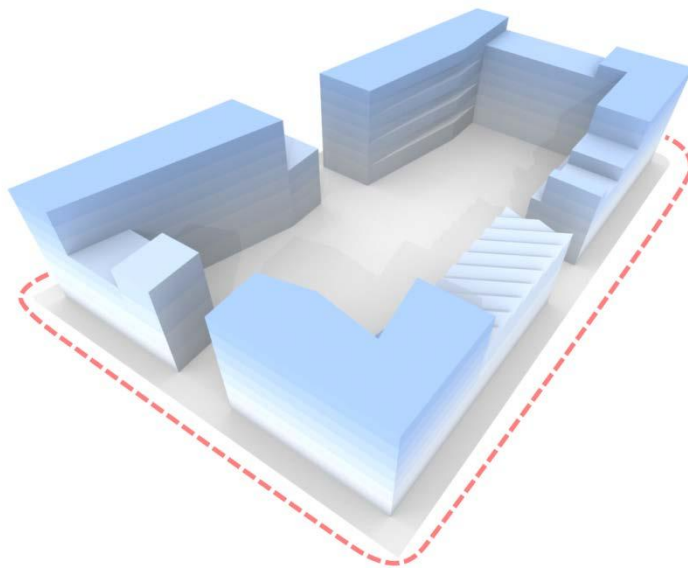
- A. Plain-pied en relation directe avec le niveau de la rue
- B. Vue réciproque entre les rez-de-chaussée et l'espace-rue (vitrines et portes claires)
- C. L'équivalent de hauteur du plain-pied commercial vaut  $R = 1.5$
- D. Gabarit type :  $R + 2 < 4 + M$
- E. Front d'implantation obligatoire
- F. Alignement arrière accessoire
- G. Ordre : contigu
- H. Bonus de gabarit : + 1 à l'organisation d'un concours d'architecture
- I. Concours d'architecture obligatoire à partir d'un développement de façade supérieur à 25 m sur rue (en une fois ou en étapes successives planifiées)
- J. Stationnement obligatoirement en sous-sol

**P2**

*Multiplier les opportunités de raccourcis piétonniers*

- A. Garantie de multiples traversées publiques de l'îlot en lien avec les pénétrantes N, S et O d'au moins 12 m de large en lien avec les secteurs adjacents dans un esprit de coulées vertes (aménagement qualitatif et largement végétal)
- B. Largeur utile de 4 m au moins par traversée, sur un étage complet au moins

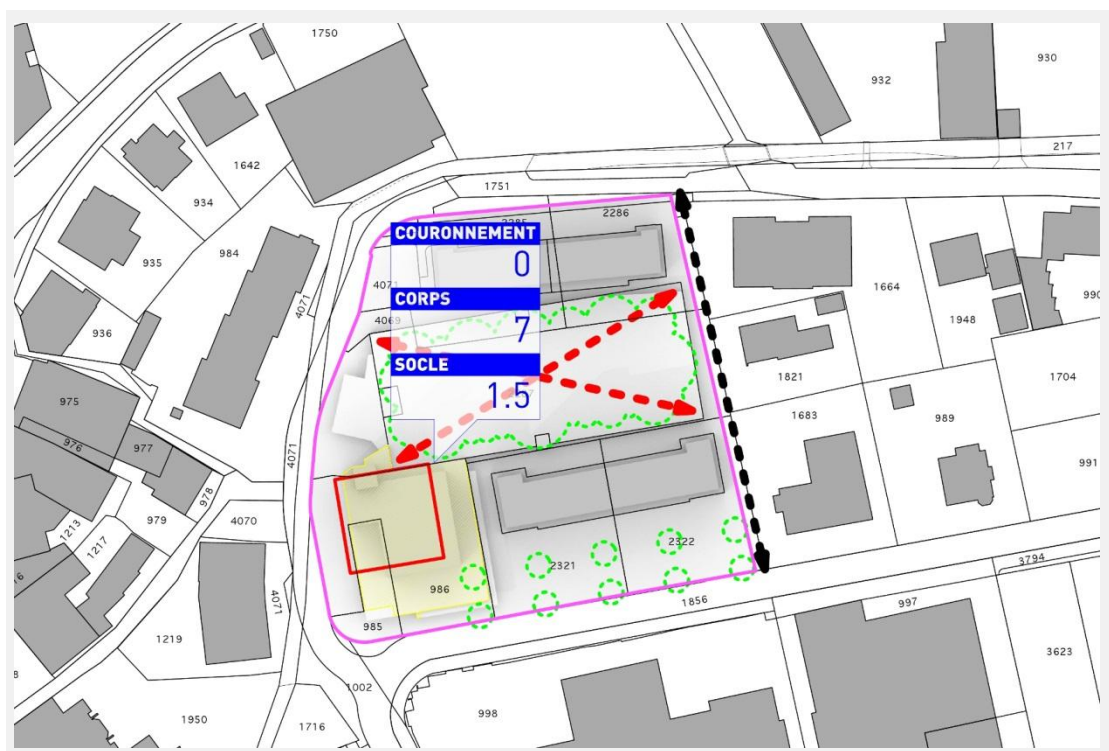
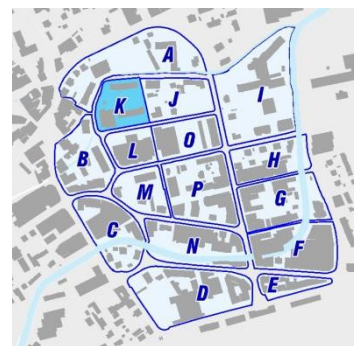




#### 4.11 SECTEUR K

Degré de priorité : II

Le secteur est densément bâti mais la qualité n'est pas au rendez-vous. Le parking couvert crée de nombreux espaces résiduels et sa toiture n'est pas utilisée en tant que terrasse (éventuelles restrictions d'accès). La station-service et le bâtiment de tête de l'îlot sont particulièrement mal intégrés.



Principes  
d'aménagement

**P1**

*Favoriser l'animation des aménagements extérieurs*

- A. Amélioration de l'image de la pénétrante piétonne N-S
- B. Création d'un jardin public suspendu au-dessus du parking et amélioration structurante des accès à niveau
- C. Gestion ou animation des espaces interstitiels résiduels
- D. Intégration des rampes de parking à l'intérieur des immeubles
- E. Limitation du stationnement en surface en lien avec le développement du CREA attenant
- F. Mise en réseau structurante des espaces publics des rues des Bâts, de la Maltière, de la Brasserie et du quai de la Sorne
- G. Revitaliser le Ticle afin notamment d'améliorer la qualité du réseau d'espaces publics, à condition que cela soit techniquement réalisable et financièrement supportable.

**P2**

*Favoriser la qualité du bâti*

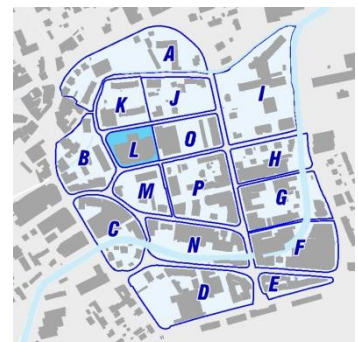
- A. Démolir à terme la station-service et le bâtiment pignon sur la rue des Bâts et celle de l'Industrie



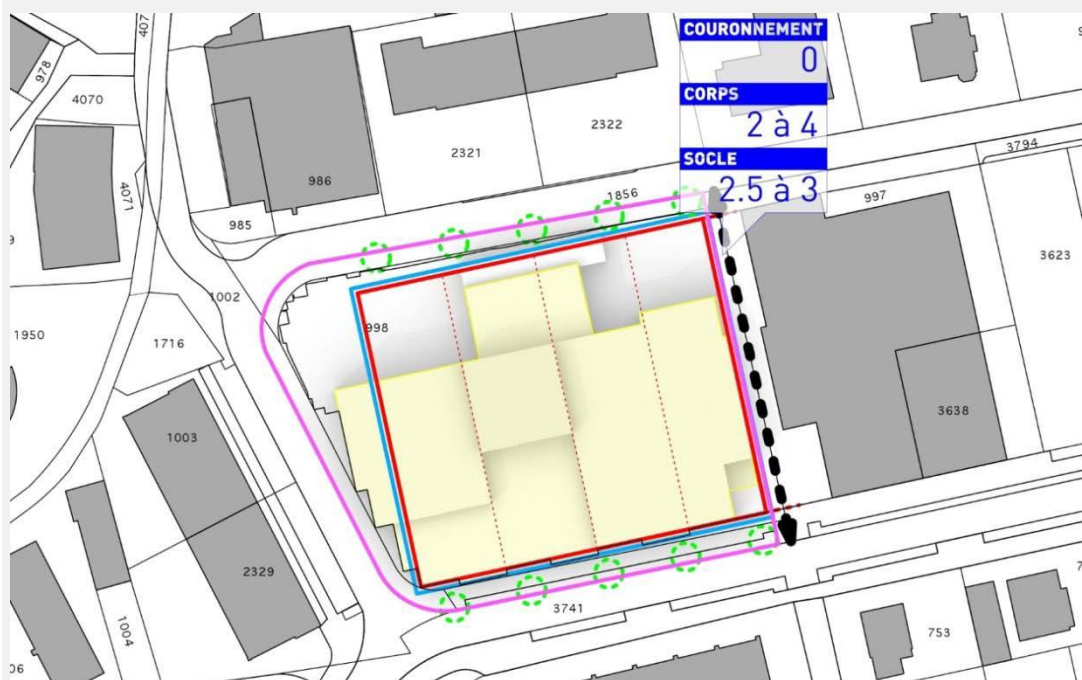
#### 4.12 SECTEUR L

Degré de priorité : **I**

Le démantèlement du centre commercial Pré-Guillaume par le déménagement de COOP est une opportunité pour la collectivité de redéfinir ses objectifs d'aménagement. L'aile O dudit centre commercial n'établit aucun rapport avec le contexte. Il est quasi exclusivement orienté sur le passage couvert qui relie les deux ailes du centre commercial. Il est d'intérêt public de redéfinir complètement les relations du volume bâti dans son contexte en veillant à modérer le trafic généré par les futures activités.







Les pointillés rouges indiquent les séquences des futurs bâtiments, visibles sur le schéma 3D.

## Principes d'aménagement

### P1

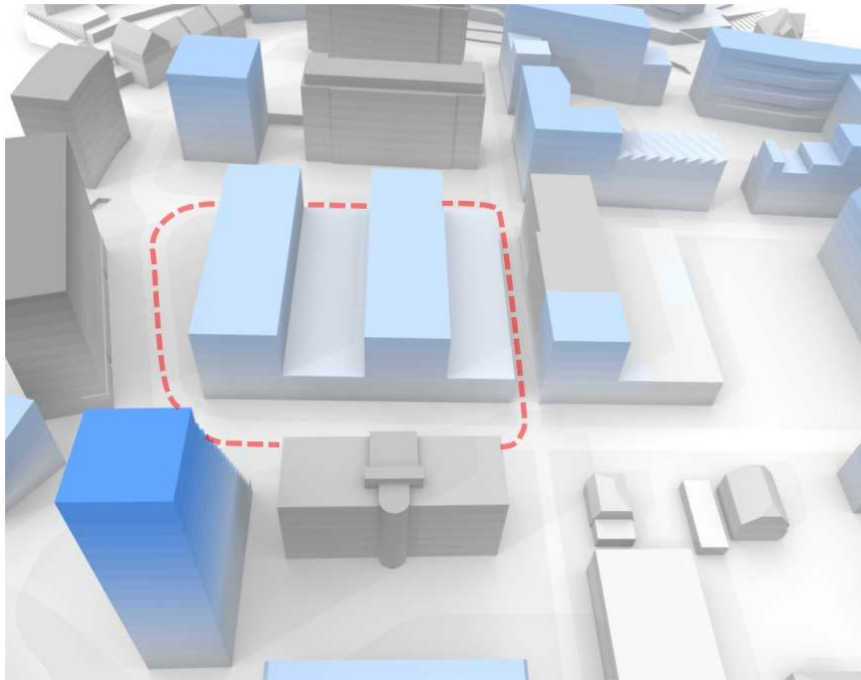
*Favoriser la reconversion complète de l'îlot par la mixité fonctionnelle*

- A. Opération d'un seul tenant issue d'un concours d'architecture
- B. Favoriser les typologies compatibles avec une galette artisanale de plain-pied (services à la population, hôtel artisanal, pépinière d'entreprises, etc.) et des logements au-dessus (barres de typologie traversante E-O, « villas urbaines », etc.)
- C. Grands générateurs de trafic interdits (plus de 1'000m<sup>2</sup> de surface de vente)
- D. Assurer l'usage public du parking souterrain à long terme ou à tout le moins assortir la capacité du parking aux objectifs de densification (habitants + emplois) du secteur et de l'aile E (secteur O)
- E. Périmètre d'implantation avec fronts d'implantation obligatoire sur quatre faces
- F. Gabarit type :  $R + 2 < 4$
- G. Taux de remplissage du volume d'implantation :
  - a. Galette artisanale = 100%
  - b. Etages = min. 50 %

### P2

*Favoriser l'animation du plain-pied sur rues*

- A. Plain-pied en relation directe avec le niveau de la rue sur quatre faces
- B. Vue réciproque entre le rez-de-chaussée et l'espace-rue (vitrines et portes claires)
- C. Densifier les allées d'arbres le long des rues de l'Industrie et de l'Avenir dans la mesure du possible



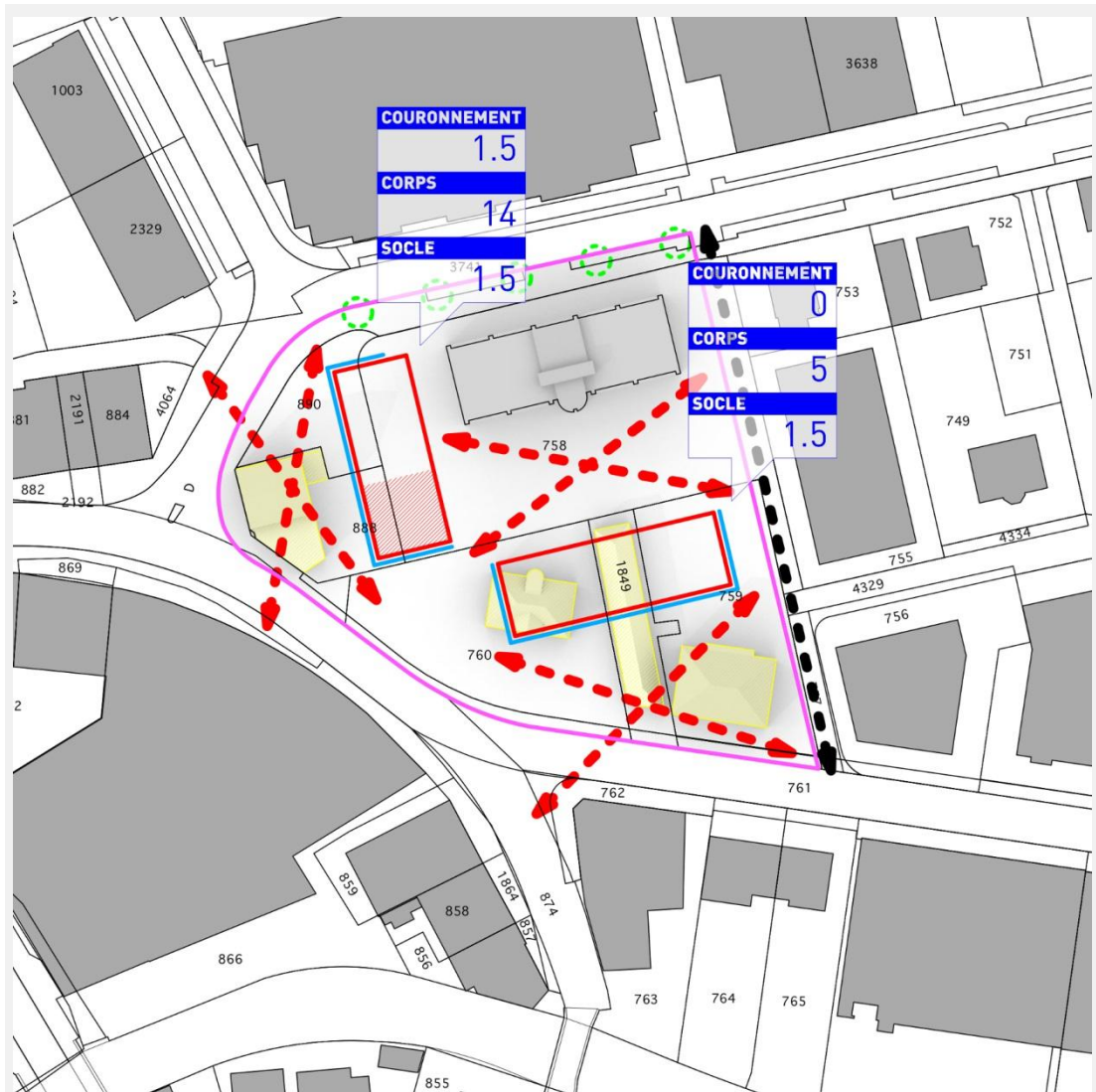
#### 4.13 SECTEUR M

Degré de priorité : **I**

L'îlot est un secteur central du développement de l'hypercentre de la ville. Il se situe à la jonction d'axes de liaisons entre la Vieille Ville et la gare. La tête d'îlot est particulièrement bien mise en perspective par les rues. Les aménagements extérieurs, tant publics que privés, souffrent d'un déficit d'image important.







Principes  
d'aménagement

**P1**

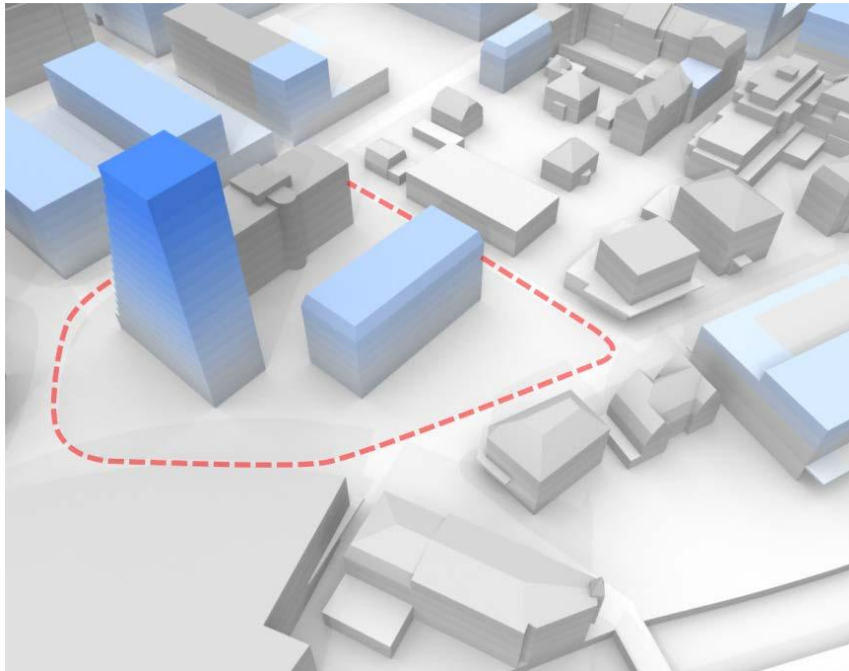
*Densifier la rue de la Maltière*

- A. Opération d'un seul tenant issue d'un concours d'architecture. Les emprises des bâtiments sont, à ce stade, indicatives ; seuls les alignements sont ici déterminants
- B. Complexe mixte comprenant un bâtiment haut et un plot analogue à celui existant le long de la rue de l'Avenir (commerce possible de plain-pied)
- C. Extension du parking souterrain existant pour les besoins du complexe (même accès sur la rue de l'Avenir) et intégration de la rampe d'accès existante dans le volume du bâtiment haut
- D. Périmètres d'implantations avec fronts d'implantation obligatoire sur quatre faces
- E. Les équivalents de hauteur du plain-pied commercial et du couronnement valent  $R = 1.5$  et  $P = 1.5$
- F. Gabarits types:
  - a. Tour:  $R + 14 + P$
  - b. Plot:  $R + 4 + M$
- G. Le concours d'architecture doit notamment permettre d'intégrer de manière optimale :
  - a. La rampe d'accès au parking existante dans le périmètre dans les volumes à bâtir
  - b. Un bâtiment haut ou un bâtiment singulier en tant qu'élément de tête dans l'axe du cône de vision O
  - c. Une liaison piétonne structurante en lien avec le pont de la Maltière
  - d. Les espaces publics, dont la dimension et l'emplacement doivent être coordonnés avec le tissu bâti voisin

## P2

### *Renforcer le maillage des connections piétonnières*

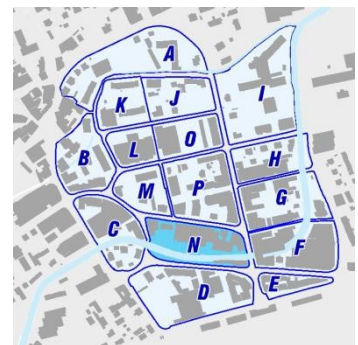
- A. Prolongation de la rue Pré-Guillaume jusqu'à la rue de la Maltière
- B. Mise en réseau structurante des espaces publics des rues des Bâts et de la Maltière et du quai de la Sorne



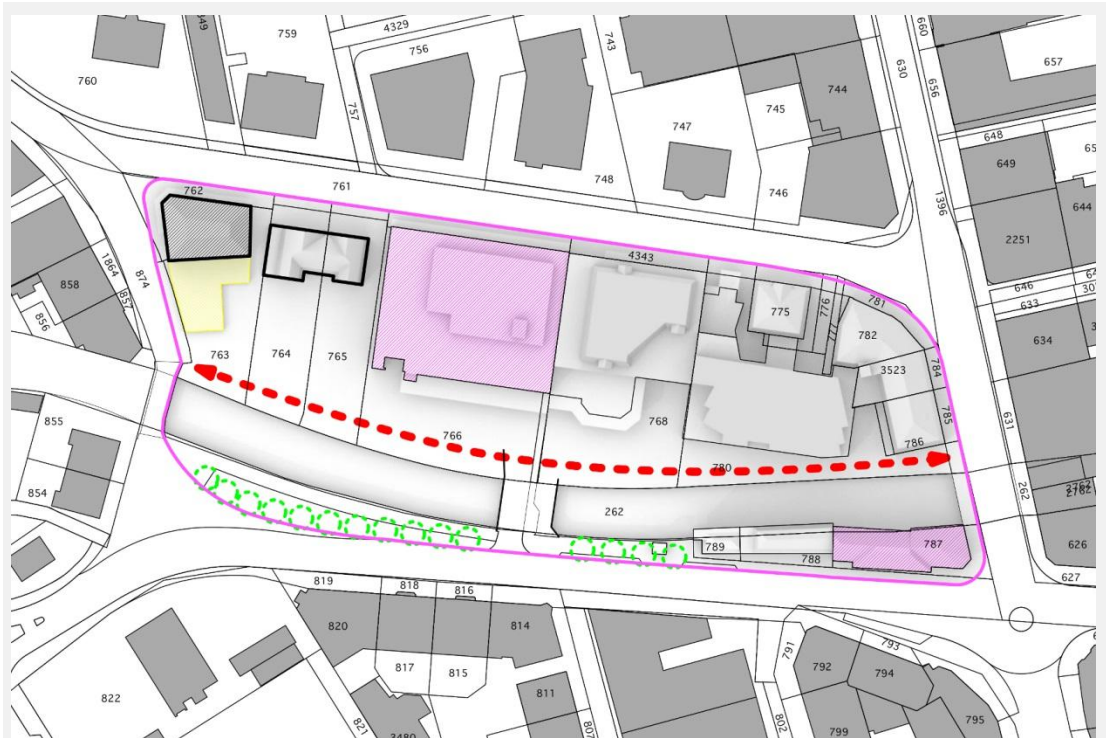
## 4.14 SECTEUR N

Degré de priorité : III

Autrefois au cœur de l'hypercentre, le secteur joue désormais un rôle mineur depuis le déménagement de la Migros. Le gabarit de la rue de la Molière mériterait une réduction de manière à favoriser la création d'une allée d'arbres. La densification du secteur passe par une stratégie en petites touches, essentiellement sur le quai de la Sorne.







## Principes d'aménagement

### P1

*Maintenir le caractère de la rue de la Molière*

- A. Protection du bâtiment de tête entre le pont de la Matière et la rue de la Molière
- B. Densification éventuelle du quartier côté quai de la Sorne
- C. Mise en valeur du pont historique, ses abords et en particulier son revêtement
- D. Réduction du gabarit de la chaussée et plantation d'une allée

### P2

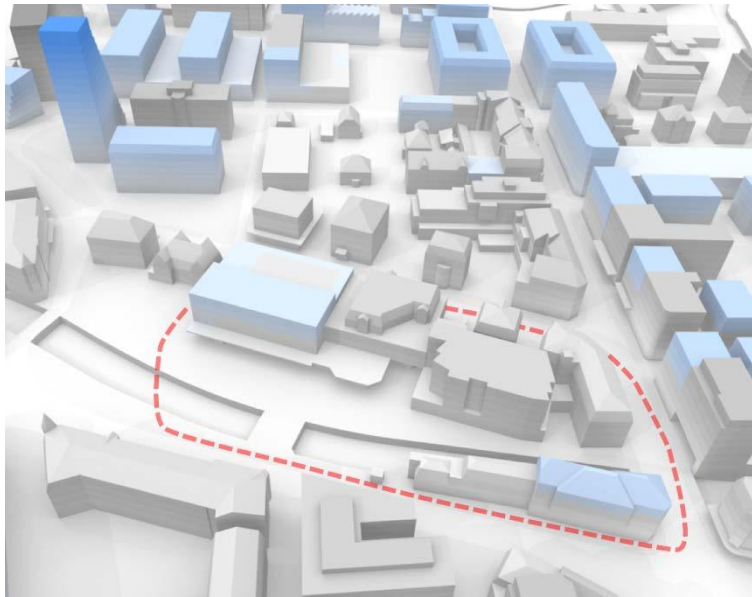
*Démultiplier les opportunités de promenade le long des quais de la Sorne*

- A. Garantir une relation structurante en rive gauche de la Sorne entre le pont de la Matière et l'avenue de la Gare
- B. Mise en réseau structurante des espaces publics des rues des Bâts et de la Matière et du quai de la Sorne

### P3

*Densification du quai de la Sorne*

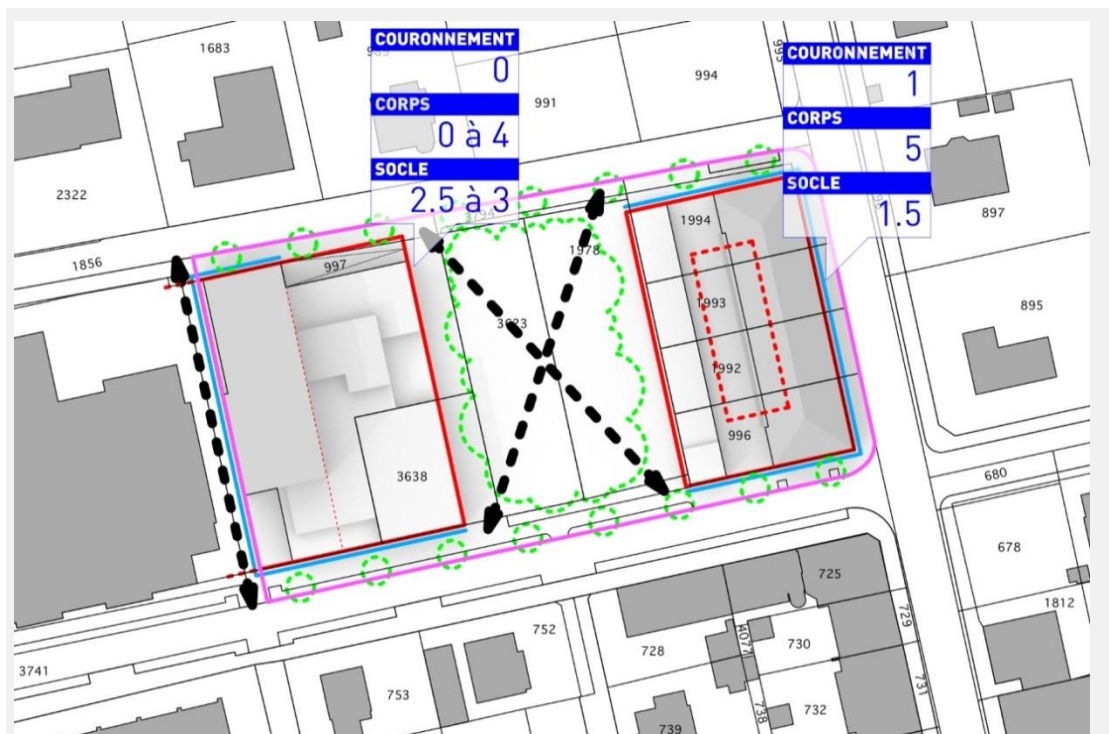
- A. Surélévation éventuelle d'un étage complet au maximum du bâtiment de tête, de manière analogue aux étages inférieurs
- B. Surélévation d'un étage complet au maximum de l'ancienne Migros et ajout d'un étage partiel supplémentaire en net retrait (15 > 20 m) de la rue de la Molière



#### 4.15 SECTEUR O

Degré de priorité : II

Le démantèlement du centre commercial Pré-Guillaume par le déménagement de COOP est une opportunité pour la collectivité de redéfinir ses objectifs d'aménagement. Le secteur se caractérise par deux massifs denses de part et d'autre d'une place de jeux engazonnée.



Les pointillés rouges indiquent les séquences des futurs bâtiments, visibles sur le schéma 3D.



Principes  
d'aménagement

**P1**

*Valoriser le parc public*

- A. Assurer le caractère traversant N-S du parc, en particulier la continuité du cheminement piéton issu des secteurs J et P
- B. Maintenir l'absence de places de stationnement en surface le long des rues
- C. Densifier les allées d'arbres le long des rues de l'Industrie et de l'Avenir

**P2**

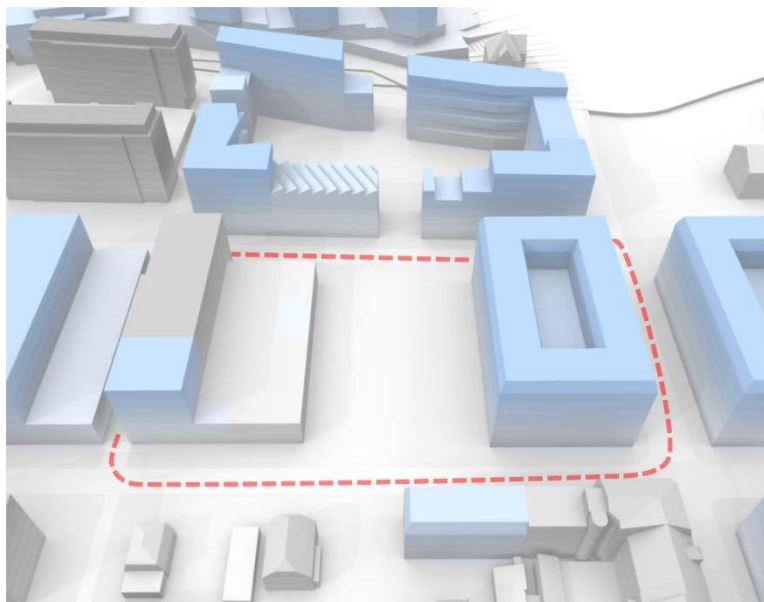
*Valoriser l'aile E du centre commercial Pré-Guillaume*

- A. Assurer l'usage public du parking souterrain à long terme, ou à tout le moins assortir la capacité du parking aux objectifs de densification (secteur L + aile E)
- B. Maintenir l'activité de la galette commerciale (R1 et R2) et de la barre de logements
- C. Périmètre d'implantation avec fronts d'implantation obligatoire sur quatre faces (possibilité de densifier par le remplissage des vides la galette commerciale et le prolongement de la barre de logements)
- D. Gabarit type:  $R1 + R2 + 4$
- E. Taux de remplissage du volume d'implantation:
  - a. Galette artisanale = 100%
  - b. Autres étages = min. 50%

**P3**

*Densifier le front de l'avenue de la Gare*

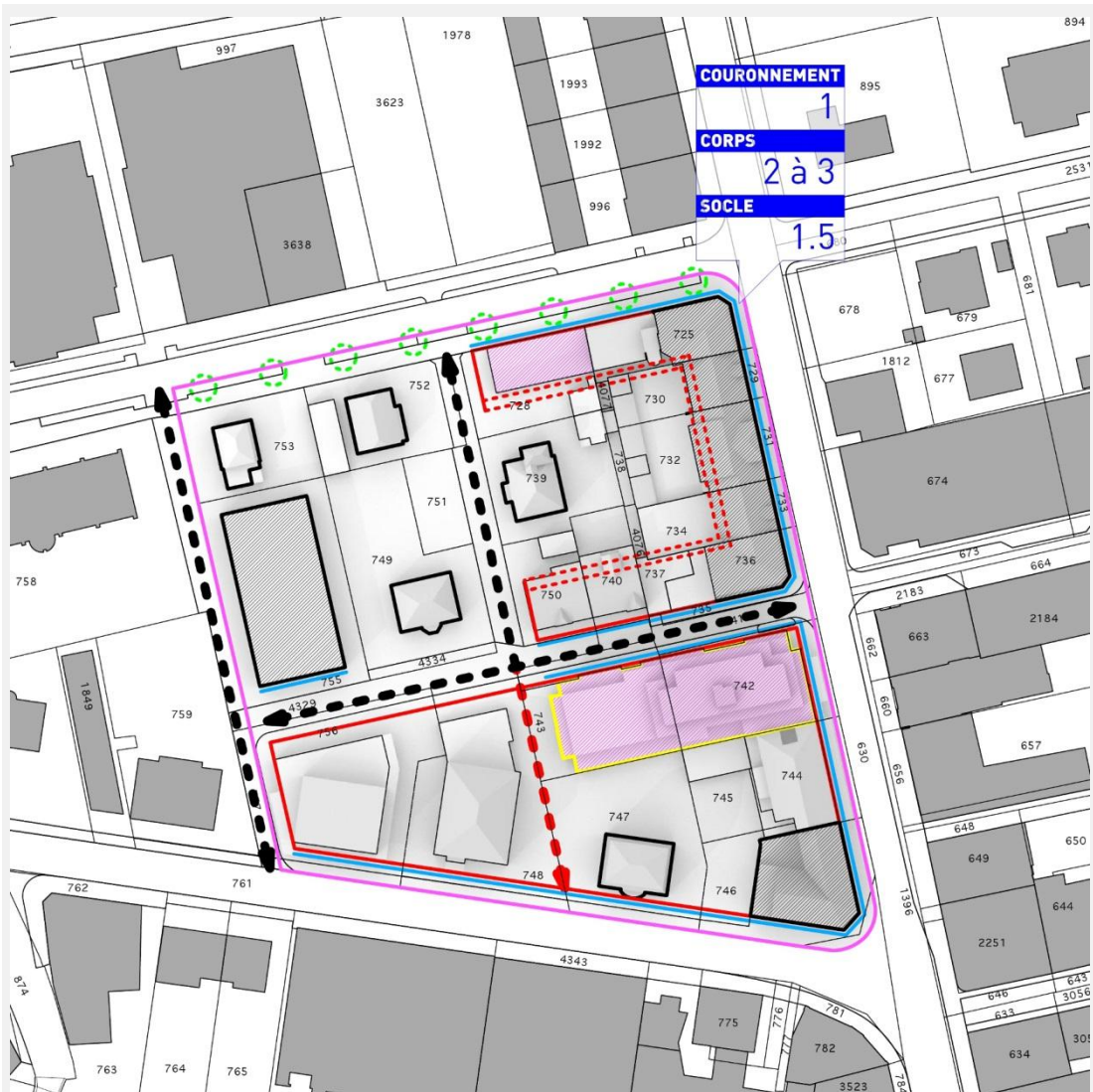
- A. Opération d'un seul tenant résultant d'un concours d'architecture, qui doit notamment permettre de préserver et valoriser le parc du Pré-Guillaume
- B. Périmètre d'implantation avec fronts d'implantation obligatoire sur quatre faces sans possibilité de retrait de rives
- C. L'équivalent de hauteur du plain-pied commercial vaut  $R = 1.5$
- D. Gabarit type:  $R + 5 + M$
- E. Taux de remplissage du volume d'implantation:
  - a. Rez-de-chaussée = 100%
  - b. Etages = min. 75% (évidemment par cour intérieure)



#### 4.16 SECTEUR P

Degré de priorité : II

Le secteur comprend trois îlots de nature très variée et dont les ambiances sont à maintenir. L'îlot NE comprend un front de rue de grande valeur sur l'avenue de la Gare qui doit être protégé. L'îlot NO est constitué de petits pavillons issus du 19e entourés de jardins. Il comprend en outre un cinéma mentionné à l'ISOS comme objet à conserver intact. L'îlot SO comprend deux volumes en ordre semi contigu. L'îlot S est plutôt dense avec un trois-quarts en ordre contigu sur l'angle de la rue Pré-Guillaume et l'avenue de la Gare. Le front de rue de la Molière est construit en ordre non contigu.



Principes  
d'aménagement

##### P1

*Protéger les spécificités du quartier*

- A. Protection du front de rue sur l'avenue de la gare entre les rues de l'Avenir et Pré-Guillaume
- B. Maintien du tissu ancien dans l'îlot NO comprenant les volumes bâtis et non bâtis
- C. Protection de la substance bâtie du cinéma Lido (remplacement éventuel du cinéma par un autre programme socio-culturel)
- D. Suppression des places de stationnement en surface le long de la rue de la Molière



**P2**

*Densifier le front de rue le long de la rue de l'Avenir jusqu'à celle du Pré-Guillaume*

- A. Opération d'un seul tenant avec surfaces commerciales en plain-pied
- B. Périmètre d'implantation avec front d'implantation obligatoire sur la rue de l'Avenir
- C. L'équivalent de hauteur du plain-pied commercial vaut  $R = 1.5$
- D. Gabarit type:  $R + 3 + A$

**P3**

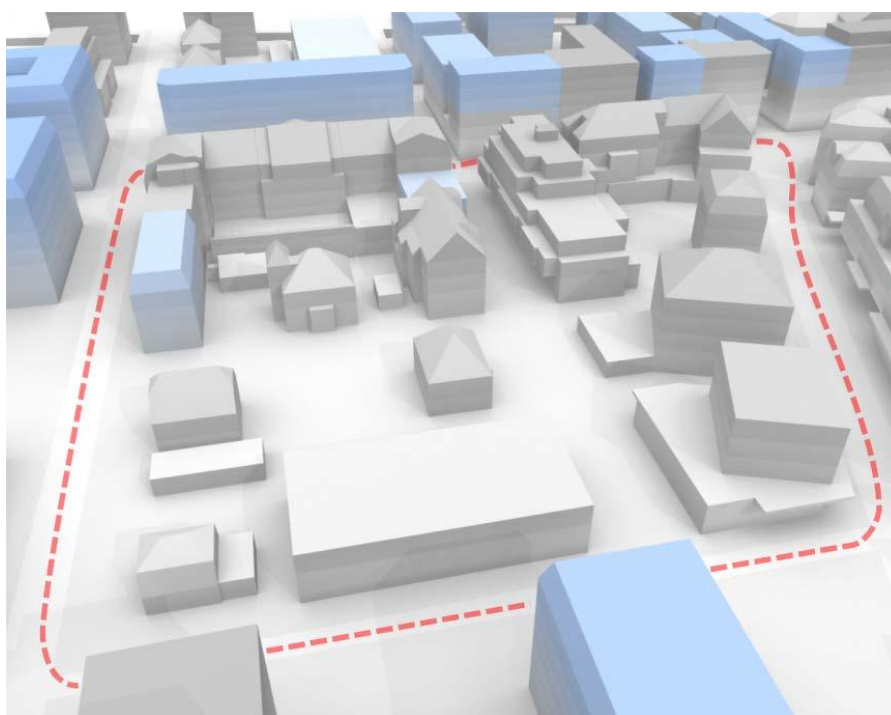
*Densifier le centre Apollo*

- A. Opération d'un seul tenant
- B. Rétablissement de l'aplomb des façades jusqu'au front de rue sur l'avenue de la Gare et la rue Pré-Guillaume

**P4**

*Renforcer le maillage des connections piétonnières*

- A. Prolongation de la rue Pré-Guillaume jusqu'à la rue de la Molière



## 5 PLAN DIRECTEUR D'URBANISATION

### 5.1 GÉNÉRALITÉS

Le Plan directeur d'urbanisation précise quantitativement et en termes d'affectation le développement souhaité des secteurs stratégiques appelés à connaître des mutations importantes dans le futur. Il s'applique exclusivement auxdits secteurs définis sur le plan ci-après. Il fixe les priorités temporelles tant pour les secteurs déjà affectés à la zone à bâtir que pour les extensions envisagées.

- Les secteurs avec un degré de **priorité 0** (type 0.xx) sont aujourd'hui déjà situés à l'intérieur de la zone à bâtir ou sont affectés intégralement ou partiellement à la zone agricole. Ils sont appelés à se développer au cours des 15 prochaines années.
- Les secteurs avec un degré de **priorité 1** (type 1.xx) sont affectés actuellement intégralement à la zone agricole. Ils constituent des réserves pour des extensions ultérieures de la zone à bâtir. Les conditions et les modalités pour un changement futur d'affectation sont précisées ci-dessous.
- Les secteurs avec un degré de **priorité 2** (type 2.xx) sont des secteurs situés à l'intérieur de la zone à bâtir qui pourraient subir des transformations radicales dans un horizon de planification qui ne peut être défini aujourd'hui. Celles-ci pourraient intervenir au-delà des 15 ans. Ils ne sont pas considérés par les conditions d'exécution mentionnées ci-dessous.

#### *Conditions d'exécution*

Une extension de la zone à bâtir sur les secteurs ayant un degré priorité 1 peut être envisagée uniquement lorsque les conditions suivantes sont réunies au niveau des secteurs ayant un degré de priorité 0 :

1. l'indice minimal d'utilisation du sol, l'objectif en termes de logements ou en termes de surface brute de plancher prévu est globalement atteint
2. les bâtiments et aménagements planifiés sont réalisés ou les permis de construire sont pour le moins délivrés

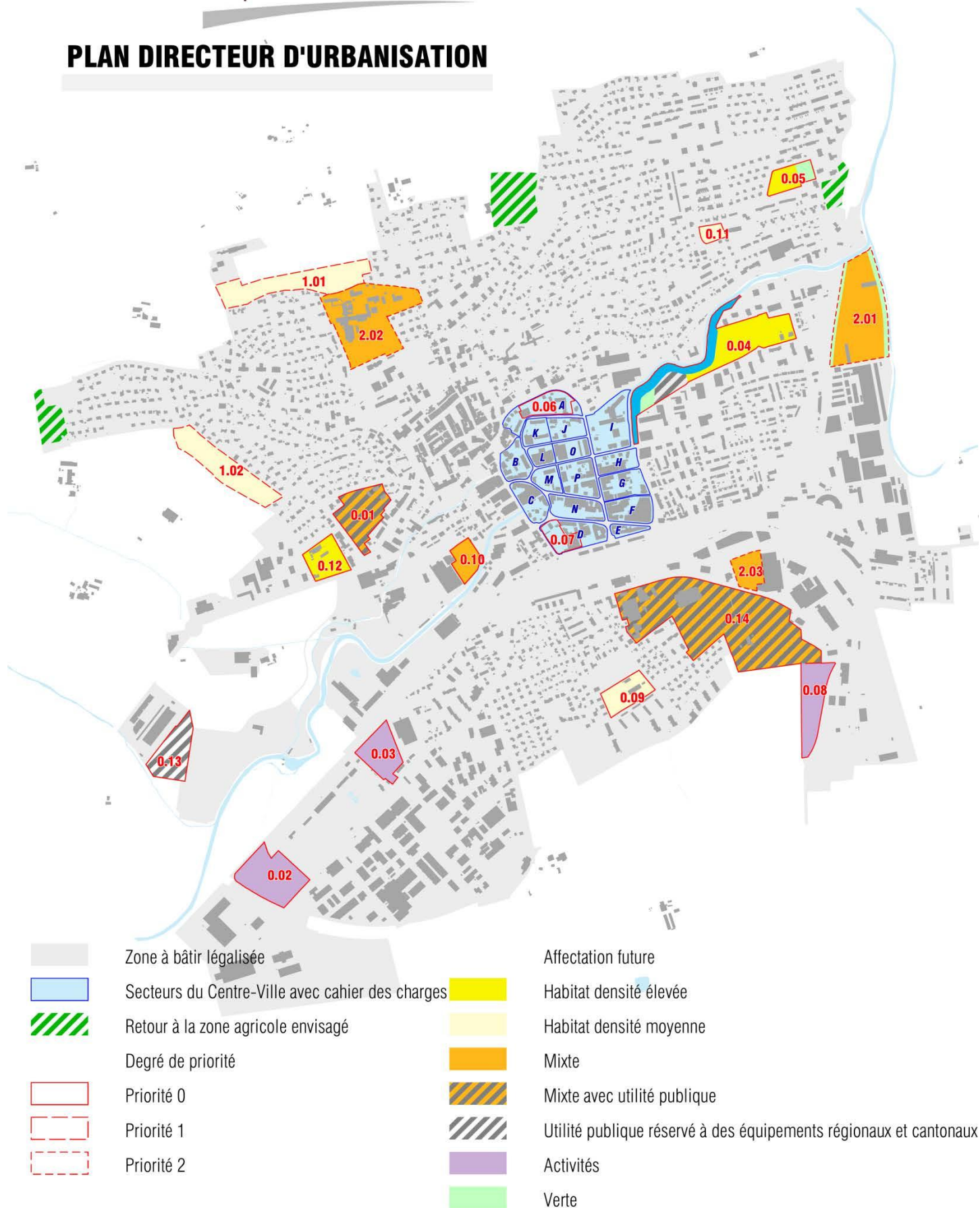
Par ailleurs, les extensions de la zone à bâtir doivent dans tous les cas se faire en conformité avec l'article 15, alinéa 4 de la Loi fédérale sur l'aménagement du territoire.



# DELEMONT

Cap sur... **2030**

## PLAN DIRECTEUR D'URBANISATION



## 5.2 PRIORITÉS 0

0.01 <i>Arquebusiers</i>	Surface totale	22'500 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone d'utilité publique
	Affectation future	Mixte : Habitat collectif de moyenne densité et utilité publique
	Type de construction	à définir par un concours d'idées en urbanisme
	Indice d'utilisation min.	0.6
	Surface brute de plancher min.	13'500 m <sup>2</sup>
	Nombre min. de logements	70
	Type de planification	image directrice sur la base d'un concours d'urbanisme
0.02 <i>Communance Ouest</i>	Surface totale	27'300 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone d'activités
	Affectation future	Activités
	Type de construction	à définir
	Indice d'utilisation min.	0.4
	Surface brute de plancher min.	-
	Nombre estimé de logements	-
	Type de planification	plan spécial d'équipement de détail si nécessaire ou permis de construire
0.03 <i>Route de la Communance</i>	Surface totale	16'200 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone d'activités
	Affectation future	Activités
	Type de construction	à définir
	Indice d'utilisation min.	0.4
	Surface brute de plancher min.	-
	Nombre estimé de logements	-
	Type de planification	permis de construire
0.04 <i>Gros-Seuc – Morépont</i>	Surface totale	34'900 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone d'habitation
	Affectation future	Habitat collectif de densité élevée, selon plan spécial approuvé (sur 28'600m <sup>2</sup> ) et utilité publique
	Type de construction	entre 7 et 11 niveaux (pour la partie destinée à l'habitat)
	Indice d'utilisation min.	-
	Surface brute de plancher min.	34'673 m <sup>2</sup>
	Nombre estimé de logements	300
	Type de planification	plan spécial approuvé



<i>0.05 Cras-des-Fourches</i>	Surface totale	7'200 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone d'utilité publique
	Affectation future	Habitat collectif de densité moyenne, voire élevée
	Type de construction	3-4 niveaux
	Indice d'utilisation min.	0.6-0.8
	Surface brute de plancher min.	4'320-5'760 m <sup>2</sup>
	Nombre estimé de logements	40
	Type de planification	plan spécial (évent. permis de construire avec plan global)
<i>0.06 Le Ticle-CREA</i>	Surface totale	10'400 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone centre
	Affectation future	Mixte : Habitat collectif de densité élevée, commerces et utilité publique
	Type de construction	défini par concours et cahier des charges
	Indice d'utilisation min.	2.2
	Surface brute de plancher min.	-
	Nombre min. de logements	90 environ, selon projet « Le Ticle-CREA » version octobre 2015
	Type de planification	cahier des charges puis permis de construire
<i>0.07 La Poste</i>	Surface totale	7'800 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone centre
	Affectation future	Mixte : Habitat collectif de densité élevée, commerces et services
	Type de construction	à définir par concours ou par qualification et par cahier des charges
	Indice d'utilisation min.	2.6
	Surface brute de plancher min.	-
	Nombre min. de logements	40
	Type de planification	cahier des charges puis permis de construire
<i>0.08 Rue Emile-Boéchat</i>	Surface totale	20'300 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone d'activités
	Affectation future	Activités
	Type de construction	à définir
	Indice d'utilisation min.	-
	Surface brute de plancher min.	-
	Nombre estimé de logements	-
	Type de planification	permis de construire
<i>0.09 Voirnet</i>	Surface totale	13'200 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone d'habitation
	Affectation future	Habitat collectif de moyenne densité
	Type de construction	4 niveaux
	Indice d'utilisation min.	0.6

<i>0.10 Schaüblin</i>	Surface brute de plancher min.	7'920 m <sup>2</sup>
	Nombre estimé de logements	65
	Type de planification	permis de construire avec plan global
	Surface totale	8'800 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone d'activités
	Affectation future	Mixte : Zone d'habitat collectif de densité élevée
	Type de construction	6 niveaux
	Indice d'utilisation min.	0.9
	Surface brute de plancher min.	-
	Nombre min. de logements	70
<i>0.11 Vieux-Château</i>	Type de planification	permis de construire avec plan global
	Surface totale	4'000 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone d'habitation
	Affectation future	Habitat collectif de moyenne densité
	Type de construction	3-4 niveaux
	Indice d'utilisation min.	0.6
	Surface brute de plancher min.	2'400 m <sup>2</sup>
	Nombre estimé de logements	20
	Type de planification	permis de construire
<i>0.12 Ferme Studer</i>	Surface totale	13'500 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone d'habitation et zone mixte
	Affectation future	Habitat de densité élevée
	Type de construction	6 niveaux
	Indice d'utilisation min.	0.8
	Surface brute de plancher min.	10'800 m <sup>2</sup>
	Nombre estimé de logements	90
	Type de planification	image directrice sur la base d'un concours d'urbanisme
<i>0.13 Prés-Roses</i>	Surface totale	18'800 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone agricole
	Affectation future	Activités publiques d'intérêt cantonal
	Type de construction	min. 2 niveaux
	Indice d'utilisation min.	0.5
	Surface brute de plancher min.	-
	Nombre estimé de logements	-
	Type de planification	permis de construire



0.14 Neuf-cul	Surface totale	136'700 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone d'activités et zone agricole
	Affectation future	Mixte : Activités, utilité publique, équipements régionaux et cantonaux, habitat collectif de densité élevée, verte (espace réservé aux eaux, mesure de protection contre les crues, etc.)
	Type de construction	à définir
	Indice d'utilisation min.	entre 0.7 et 1.8
	Surface brute de plancher min.	-
	Nombre min. de logements	90
	Type de planification	plan directeur localisé en cours, concours d'idées en urbanisme puis plan spécial

### 5.3 PRIORITÉS 1

1.01 Creux-de-la-Terre	Surface totale	33'700 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone agricole
	Affectation future	Habitat collectif de moyenne densité et habitat individuel et jumelé
	Type de construction	2-4 niveaux
	Indice d'utilisation min.	0.45
	Surface brute de plancher min.	15'200 m <sup>2</sup>
	Nombre estimé de logements	120
	Type de planification	plan spécial
1.02 Les Erlignes	Surface totale	28'400 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone agricole
	Affectation future	Habitat collectif de moyenne densité et habitat individuel et jumelé
	Type de construction	2-4 niveaux
	Indice d'utilisation min.	0.45
	Surface brute de plancher min.	12'780 m <sup>2</sup>
	Nombre estimé de logements	100
	Type de planification	plan spécial

### 5.4 PRIORITÉS 2

2.01 Von Roll	Surface totale	44'100 m <sup>2</sup>
	Affectation actuelle	Zone d'activités
	Affectation future	Mixte
	Type de construction	à définir
	Indice d'utilisation min.	0.8
	Surface brute de plancher min.	-
	Nombre estimé de logements	à définir selon plan spécial
	Type de planification	plan directeur localisé puis plan spécial

*2.02 Hôpital*

Surface totale	53'000 m <sup>2</sup>
Affectation actuelle	Zone d'utilité publique
Affectation future	Mixte
Type de construction	à définir
Indice d'utilisation min.	0.8
Surface brute de plancher min.	-
Nombre estimé de logements	à définir selon plan spécial
Type de planification	plan spécial

*2.03 Parking  
M Parc*

Surface totale	10'000 m <sup>2</sup>
Affectation actuelle	Zone d'activités, parking en surface
Affectation future	Mixte avec parking à l'étage ou en sous-sol
Type de construction	à définir
Indice d'utilisation min.	0.6
Surface brute de plancher min.	-
Nombre estimé de logements	-
Type de planification	permis de construire



## 5.5 DENSIFICATION ET VALORISATION DES TERRAINS LIBRES

### 5.5.1 Densification et réhabilitation

<i>Contexte</i>	<p>Certaines grandes parcelles aujourd'hui construites sont susceptibles d'accueillir de nouveaux bâtiments ou des annexes permettant la création d'un ou plusieurs logements. Elles constituent un « potentiel caché » de logements à valoriser. Au cours des dernières années, plusieurs projets de densification ont ainsi vu le jour à Delémont.</p> <p>Une trentaine de sites ont été identifiés à l'intérieur de la zone à bâtir présentant un potentiel d'une quarantaine de logements sur environ 2.8 ha. Il est toutefois délicat d'établir une planification pour la densification de ces terrains. Celle-ci dépend largement de la volonté des propriétaires et les instruments permettant éventuellement de les contraindre à densifier font actuellement défaut.</p> <p>S'agissant du patrimoine bâti existant, plusieurs constructions pourraient faire l'objet d'une réhabilitation. Toutes n'ont pas été inventoriées ici, mais il est important de mettre également l'accent sur le potentiel qu'elles représentent.</p>
<i>Enjeux</i>	<p>La densification de parcelles déjà construites, de même que la réhabilitation, contribuent au développement de l'urbanisation vers l'intérieur. Elles permettent d'accroître la capacité de la zone à bâtir sans avoir à créer de nouveaux équipements. Cette densification ne doit pas uniquement porter sur des aspects quantitatifs, mais également qualitatifs. Les projets doivent respecter le tissu bâti existant et s'intégrer au contexte local.</p>
<i>Principes</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Informer les propriétaires concernés des possibilités de densification de leur terrain en leur fournissant de bons exemples en la matière et en se mettant à leur disposition pour les conseiller et les orienter.</li><li>■ Evaluer pour chaque projet l'opportunité d'accroître les droits à bâtir dans le respect de critères qualitatifs.</li><li>■ Pour les bâtiments existants, encourager la réhabilitation, par des mesures d'incitation notamment.</li></ul>

### 5.5.2 Terrains libres

<i>Contexte</i>	<p>Une septantaine de parcelles affectées à la zone à bâtir sont aujourd'hui encore libres à Delémont, en excluant celles comprises dans le PDU ci-dessus. Ce potentiel représentant environ 150 logements sur 6.3 ha est, en théorie, le plus facilement mobilisable puisqu'il comprend des terrains équipés pour lesquels la seule procédure requise est l'octroi d'un permis de construire. Toutefois, la commune de Delémont – à l'instar de la plupart des communes jurassiennes – doit faire face à un problème de thésaurisation : de nombreux propriétaires de parcelles libres ne souhaitent pas les construire ou les vendre, ils préfèrent les garder pour leurs enfants ou comme aisance, par exemple.</p>
<i>Enjeux</i>	<p>La mise en valeur des terrains libres par des constructions d'une densité correspondant à l'affectation du sol est un des éléments-clés du développement de l'urbanisation vers l'intérieur.</p> <p>Avant d'envisager des extensions de la zone à bâtir, il importe de « remplir » ces terrains libres dans toute la mesure du possible.</p>
<i>Principes</i>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Identifier parmi les terrains libres ceux présentant un intérêt stratégique pour le développement de la ville et évaluer les outils permettant d'en assurer la maîtrise foncière par la Commune (droit d'emption légal, zone réservée, droit de superficie).</li><li>■ Adapter la réglementation dans les secteurs où elle ne correspond plus aux nouveaux objectifs des Autorités en termes de densité, d'affectation, de prescriptions architecturales ou autres.</li><li>■ Etablir un monitoring des terrains libres actualisé annuellement, afin de disposer d'un état à jour et complet des noms des propriétaires et de leurs intentions.</li></ul>

## TROISIEME PARTIE : PROGRAMMES THEMATIQUES

Les programmes thématiques viennent compléter les stratégies par domaine élaborées dans le cadre de la Conception directrice (CD). La majorité des thèmes traités par la CD sont ainsi développés et complétés.

Les thématiques suivantes ayant déjà été abordées de manière détaillée au stade de la Conception directrice ne sont pas reprises ici :

- Secteurs d'activités
- Patrimoine bâti
- Politique des espaces publics et des espaces verts
- Tourisme et loisirs
- Culture
- Protection de l'air
- Gestion des déchets

Le niveau de détail de la Conception directrice s'agissant de ces thématiques suffit à poser le cadre général d'évolution pour les 15 ans à venir au minimum.

A noter que plusieurs études et plans sectoriels ont été réalisés en amont ou en parallèle à la révision du PAL, qui ont permis de définir les contenus de la CD et du PDCom. Il s'agit notamment des documents suivants :

- Plan directeur « Nature en ville »
- Plan directeur des places de jeux
- Plan directeur des déplacements et étude des besoins en stationnement
- Cadastre du bruit des routes communales
- Plan directeur des espaces publics et des espaces verts
- Plan directeur de la mobilité douce
- Conception directrice et plan directeur de l'énergie
- Conception d'évolution du paysage
- Plan directeur « Aménagement de la Sorne et ses abords »
- Plan de gestion et d'entretien des cours d'eau

A cela s'ajoutent toutes les études et les plans sectoriels établis dans le cadre du projet d'agglomération (Charte, PA1, PA2, Plan directeur régional).

## 6 POLITIQUE DU LOGEMENT

### 6.1 INTRODUCTION

#### *Introduction*

La politique du logement constitue une thématique essentielle de la gestion du territoire. Elle est déterminante face à la croissance démographique. Une politique du logement bien définie permet de répondre à la demande de manière adéquate.

Dans la dynamique de développement économique actuelle, les possibilités de logements tout autant que les équipements publics doivent être suffisants pour accueillir les nouveaux habitants. Cela autant au niveau quantitatif que qualitatif.

Actuellement, le marché du logement est tendu à Delémont. Il devient ainsi difficile, principalement pour les personnes au revenu modeste, de trouver des appartements adaptés à leurs besoins.

#### *Principaux enjeux*

La densification constitue la solution majeure face à la rareté des terrains libres en ville de Delémont. L'extension des zones à bâtir étant désormais fortement réduite, la construction à l'intérieur du tissu bâti est un objectif prioritaire. Le logement est bien entendu impliqué dans cette problématique.

Afin d'assurer le développement démographique de Delémont, il est essentiel que l'offre en logements soit attractive. Cela signifie principalement qu'elle doit être accessible à tous, donc offrir de la mixité au niveau des loyers, ainsi qu'au niveau du type et de la taille des logements.

Afin de s'assurer du développement stratégique du parc de logements en ville de Delémont, la Commune doit agir en tant que partenaire dans les différents projets et avoir la compétence et les moyens d'influencer les actions dans ce domaine. Dans sa planification, elle présente les directions à prendre en la matière. Elle peut également négocier et conseiller les investisseurs et propriétaires. Enfin, des aides incitatives en termes économiques peuvent permettre d'orienter les actions comme la Commune le souhaite.

### 6.2 ORIENTATION

#### *Contexte*

Parmi les démarches que la Commune peut entreprendre en matière de politique du logement, le volet « orienter » vise à diriger le développement des logements de manière optimale (tant au niveau quantitatif que qualitatif).

Dans ce sens, la Commune vise à concentrer l'urbanisation prioritairement dans la zone à bâtir actuelle, avec au besoin une extension de celle-ci, en particulier afin de répondre à la demande pour l'habitat ou pour des projets d'intérêt public.

#### *Enjeux*

La Commune souhaite ainsi en priorité (re)construire la ville sur la ville, en densifiant l'espace bâti, en exploitant les terrains libres de construction ou encore les friches urbaines, et en rénovant les bâtiments existants.

Développer uniquement le modèle de la maison individuelle n'est plus totalement pertinent : d'autres alternatives offrant une qualité de vie au moins équivalente, et favorisant une mixité sociale et intergénérationnelle, peuvent et doivent être proposées parallèlement afin d'éviter des quartiers axés sur un seul type d'habitat.

#### *Objectifs de la Conception directrice*

Objectifs localisés :

- concentrer l'urbanisation prioritairement dans la zone à bâtir actuelle
- concentrer et assurer la maîtrise du développement urbain dans les sites majeurs de développement
- répondre aux besoins diversifiés de logements
- affirmer la vocation des quartiers résidentiels



<i>Principes</i>	Objectifs thématiques : <ul style="list-style-type: none"> <li>■ fixer des pourcentages de type de logements</li> <li>■ assurer une mixité des types d'habitat et de logements dans les zones libres</li> <li>■ définir une politique de gestion des appartements propriété de la Ville de Delémont</li> <li>■ utiliser les outils du droit privé et notamment le droit de superficie et le droit d'emption légal</li> </ul>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fixer dans le RCC, pour les secteurs de développement, un quota minimum défini de logements à loyers modérés</li> <li>2. Prévoir d'octroyer des bonus d'utilisation (augmentation de la densité) lorsqu'un certain nombre de logements à loyers modérés sont réalisés sur une parcelle</li> <li>3. Accorder sous conditions la mise en zone à bâtir, le changement d'affectation ou l'augmentation de l'indice d'utilisation, pour autant que le propriétaire foncier s'engage à créer du logement à loyers modérés dans un délai fixé. Le cas échéant, la Commune reçoit un droit d'emption sur le terrain concerné</li> <li>4. Mobiliser les réserves foncières existantes et densifier les terrains disponibles (occupation rationnelle du sol)</li> <li>5. Développer prioritairement l'offre en matière de logements à loyers modérés et veiller à ce que soit mise sur le marché une offre équilibrée de différents types de logements</li> <li>6. Cibler des groupes d'individus pour l'occupation de logements à loyers modérés et fixer des conditions d'occupation afin de garantir une utilisation correspondant aux objectifs</li> </ol>

### 6.3 COMMUNICATION

<i>Contexte</i>	La communication en amont est un élément essentiel à l'élaboration de projets de qualité pour la population. Elle se fait entre la Commune et les autres acteurs du marché du logement et peut se décliner en deux parties : le conseil et la négociation.
<i>Enjeux</i>	<p>L'objectif est de convaincre ainsi les coopératives, propriétaires, promoteurs et investisseurs de réaliser du logement à loyers modérés.</p> <p>Un travail approfondi avec les coopératives d'habitation existantes à Delémont est nécessaire afin de développer une offre attractive de logements à loyers modérés assurant une mixité sociale et intergénérationnelle.</p>
<i>Objectifs de la Conception directrice</i>	<p>Objectifs localisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Répondre aux besoins diversifiés de logements</li> </ul> <p>Objectifs thématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Utiliser les outils du droit privé et notamment le droit de superficie et le droit d'emption légal.</li> </ul>
<i>Principes</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Obtenir des droits de superficie sur des terrains privés stratégiques en négociant avec les propriétaires</li> <li>2. Offrir des conseils aux propriétaires, investisseurs ou locataires intéressés sur les moyens de préserver ou de créer des offres de logements à loyers modérés</li> <li>3. Etablir un dialogue continu avec des propriétaires et investisseurs pour négocier avec eux la réalisation de logements à loyers modérés</li> <li>4. Organiser une bourse aux logements (coordonner l'offre et la demande)</li> <li>5. Suivre les actions des associations et des coopératives œuvrant dans le domaine du logement et les fédérer via une charte</li> </ol>

## 6.4 FINANCEMENT

### Contexte

La Commune peut influencer sur le développement de l'offre en logement par une participation financière. Cela peut se traduire par des avantages offerts aux maîtres d'ouvrage s'impliquant dans la création de logements à loyers modérés (prêt sans intérêt ou à taux réduits par exemple) ou en accordant des aides au loyer. Cette forme de soutien inclut également la mise à disposition de terrains communaux sous conditions.

Il ne s'agit donc pas nécessairement de verser de l'argent aux locataires ou maîtres d'ouvrage, mais de les appuyer financièrement en diminuant leurs frais.

### Objectifs de la Conception directrice

Objectifs localisés :

- Répondre aux besoins diversifiés de logements

Objectifs thématiques :

- Encourager les coopératives existantes ou à créer à Delémont
- Mettre à profit les réserves de terrains communaux
- Utiliser les outils du droit privé et notamment le droit de superficie et le droit d'emption légale

### Principes

1. Bâtir des logements sur les terrains propriété de la Commune et les louer à des conditions avantageuses
2. Examiner les possibilités d'utilisation, de mise à disposition, voire d'acquisition (si les finances communales le permettent), de terrains stratégiques
3. Mettre à disposition des terrains communaux à des maîtres d'ouvrage en droit de superficie ou les leur vendre à des conditions préférentielles avec l'exigence qu'ils y érigent des logements à loyers modérés
4. Préserver les logements actuellement disponibles en incitant les coopératives à racheter ou à rénover en douceur les appartements existants
5. Définir une nouvelle enveloppe financière en début de législature afin d'être en mesure d'offrir des prêts sans intérêts, ou à taux réduit, à des maîtres d'ouvrage d'utilité publique, leur octroyer des cautionnements ou des montants à fonds perdus pour amortir les coûts en capital
6. Octroyer directement des aides au loyer aux ménages de condition modeste, complémentaires aux aides fédérales, en cas de besoin

## 7 MOBILITÉ ET TRANSPORTS

### 7.1 INTRODUCTION

#### Contexte

La ville de Delémont est située au carrefour des lignes ferroviaires Bienne - Bâle et Bienne - Belfort. Elle est en outre traversée par plusieurs axes routiers d'importance suprarégionale. Même si le centre-ville est protégé d'une partie du trafic de transit grâce aux deux infrastructures routières que sont la Route de distribution urbaine (RDU) et l'autoroute A16, certains axes sont sollicités par des flux de trafic très élevés pour une agglomération de cette taille.

L'offre en places de stationnement est importante à l'intérieur de la ville, avec une part prépondérante liée aux parkings en ouvrage des centres commerciaux (y compris dans les projets planifiés). Cette offre doit cependant être accompagnée d'une politique volontariste qui évite l'usage de la voiture pour les déplacements de courte distance et qui limite les déplacements motorisés au cœur de la ville.

Le réseau de transports publics communal et régional, en rabattement sur le pôle de la gare de Delémont, s'est bien développé ces dernières années mais est encore insuffisamment utilisé. De même, la compacité de la ville de Delémont en fait un lieu à fort potentiel pour les déplacements à pied et à vélo ; les parts modales des mobilités douces restent cependant faibles à ce jour, notamment en raison des coupures physiques existantes entre les différentes parties de la ville et le manque d'infrastructures dédiées.

Enfin, il est important de mettre en place les moyens et les infrastructures afin que ces différents modes de transports puissent devenir complémentaires. Des pôles inter ou multimodaux, tels que la Gare par exemple, revêtent une importance majeure dans les déplacements quotidiens et doivent être particulièrement efficaces.

#### Enjeux

Delémont est ainsi confrontée à différents enjeux en matière de déplacements à l'échelle de la commune, dont les principaux sont repris ici :

- les voies ferrées constituent une coupure physique importante entre le nord et le sud de la ville, pénalisante pour l'ensemble des modes de déplacement (mais en particulier les mobilités douces)
- le trafic de transit a certes diminué au centre-ville et en Vieille Ville, mais il est toujours très présent et limite encore l'attractivité de ces parties de la ville
- d'une manière générale, et malgré une desserte fine de la commune en transports publics, le report modal en faveur des transports publics et des modes doux est encore faible

Pour répondre à ces enjeux, un concept multimodal des déplacements a été développé (Plan directeur des déplacements, Transitec 2012), qui vise notamment à :

- favoriser les mobilités douces et les transports publics, en particulier dans le centre-ville, en Vieille Ville et dans les quartiers résidentiels, tout en maintenant une accessibilité pour les voitures afin de préserver l'attractivité du centre
- valoriser l'autoroute A16 et la RDU dans la fonction de réseau routier structurant. La RDU doit notamment assurer son rôle de route de contournement du centre-ville et de distribution de la circulation, donnant accès aux principaux pôles d'activités. Le réseau collecteur se branche au réseau principal et dessert les différentes poches par le plus court chemin
- faciliter les déplacements des modes doux au niveau de l'axe Vieille Ville - centre-ville - pôle multimodal de la gare, notamment en évitant les continuités motorisées à l'intérieur de ce secteur et en favorisant l'utilisation des parkings situés aux abords
- garantir l'accessibilité « tous modes » aux quartiers résidentiels, tout en modérant l'accessibilité routière et en favorisant les liaisons de mobilité douce et de transports publics avec le centre-ville



*Objectifs de la  
Conception  
directrice*

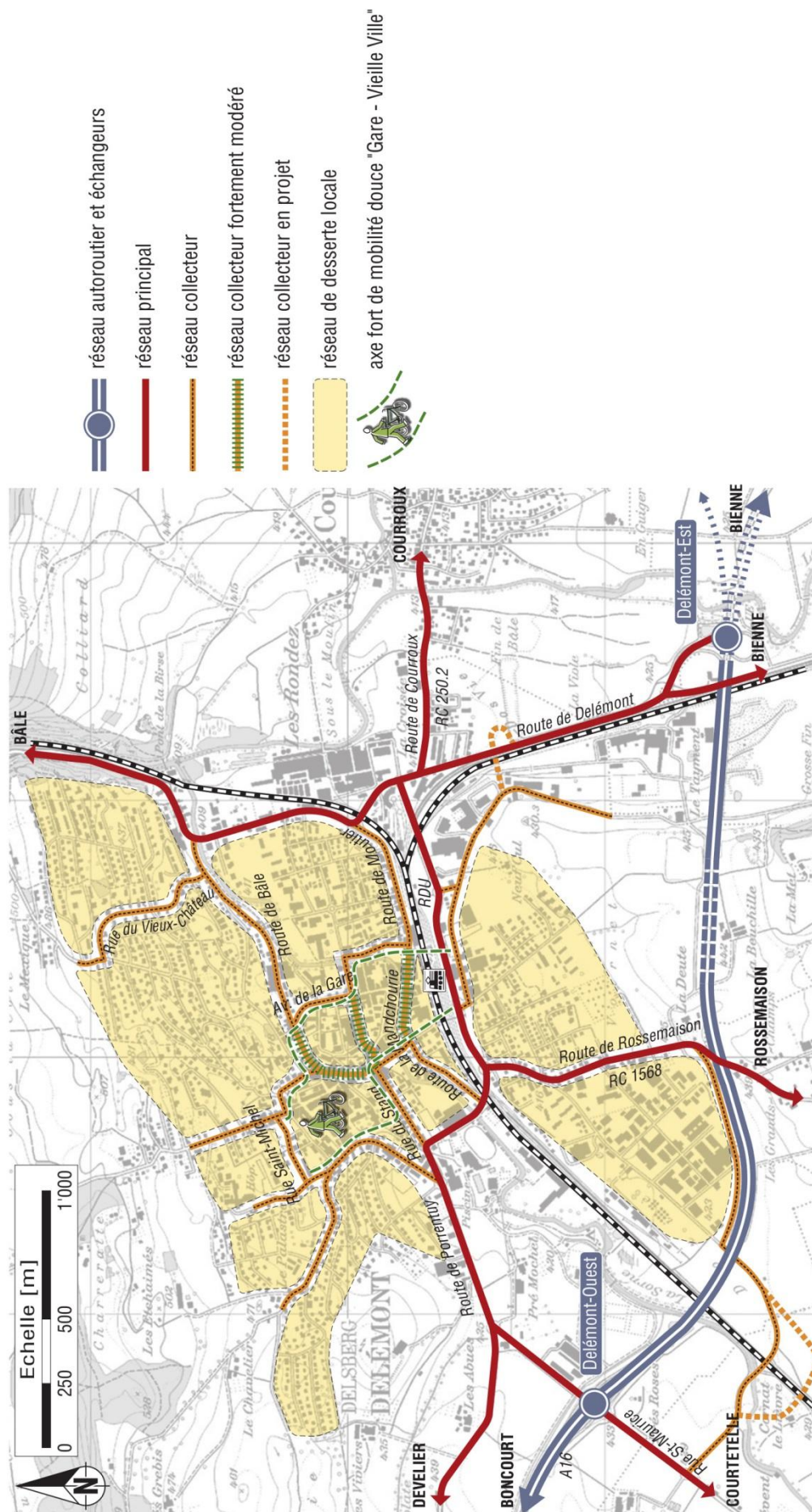
- Garantir une accessibilité multimodale, facteur d'attractivité de Delémont, dans tous les secteurs de la ville
- Améliorer l'équilibre et la cohabitation entre les différents modes
- Favoriser le report modal au bénéfice de la mobilité douce et des transports publics
- Supprimer le trafic de transit au centre-ville
- Faire de la gare un véritable pôle multimodal bi-face (nord et sud)
- Rendre accessibles les zones d'activités directement depuis le réseau structurant (RDU et A16)
- Canaliser le trafic de transit sur la RDU et l'A16
- Coordonner le concept multimodal des déplacements avec la politique communale en matière de stationnement
- Promouvoir la mise en place de plans de mobilité par les collectivités et les entreprises

*Principes*

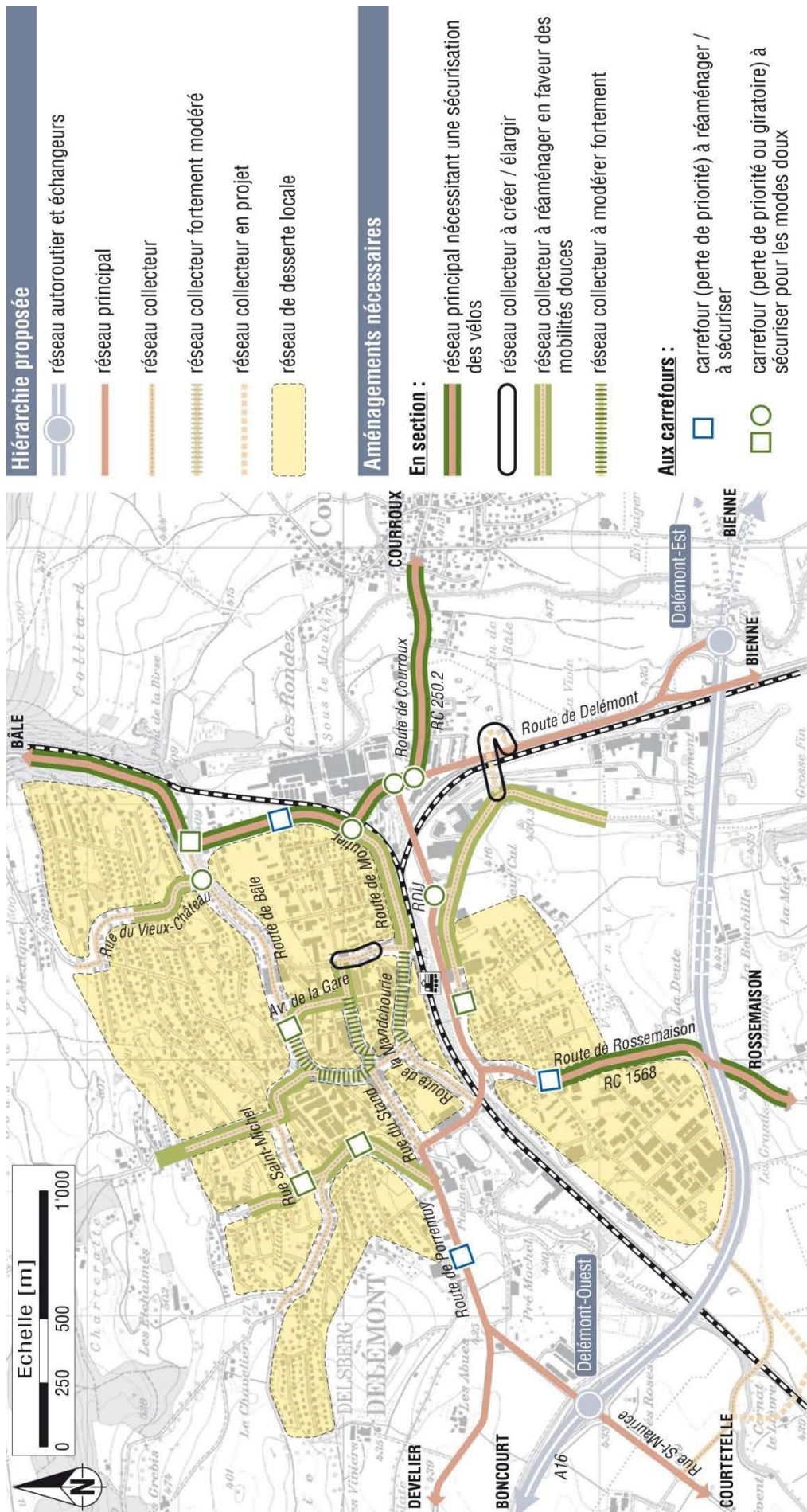
Aménager le réseau de voiries conformément aux niveaux hiérarchiques identifiés et selon les principes définis par le tableau suivant :

Type	Objectif	Régime de circulation	Flux automobiles	Carrefours	Transports publics	Stationnement
Réseau principal	Garantir un écoulement fluide	50 km/h	Circulation à double sens Ligne de séparation centrale	Carrefours giratoires, évtl. carrefours à feux Priorisation éventuelle des transports publics à certains carrefours	Arrêts hors chaussée sur les routes les plus fréquentées (not. RDU), sites propres éventuels dans certaines situations particulières	Pas de stationnement longitudinal
Réseau collecteur	Assurer les liaisons internes et l'accès direct aux poches de stationnement	50 km/h	Circulation à double sens (sens unique éventuel) Ligne de séparation éventuelle Aménagements de modération si nécessaire	Carrefours à perte de priorité ou giratoires	Arrêts sur chaussée	Stationnement longitudinal possible
Réseau collecteur fortement modéré	Garantir une continuité à travers le centre-ville, tout en favorisant la transversalité des modes doux	50 km/h ou zone 30 km/h	Circulation à double sens (sens unique éventuel) Pas de ligne de séparation Aménagements de modération renforcés	Carrefours à perte de priorité	Arrêts sur chaussée	Stationnement longitudinal possible
Réseau de desserte locale	Partager l'espace entre tous les utilisateurs	zone 30 km/h ou zone de rencontre (à titre exceptionnel : 50 km/h)	Circulation à sens unique ou double-sens Pas de ligne de séparation Aménagements favorisant le partage de l'espace public (éléments de modération, mobilier urbain) + portails d'entrée de zone	Carrefours à perte de priorité	Arrêts sur chaussée	Stationnement longitudinal ou en épi possible, en fonction de l'espace disponible

# Hierarchie du réseau routier

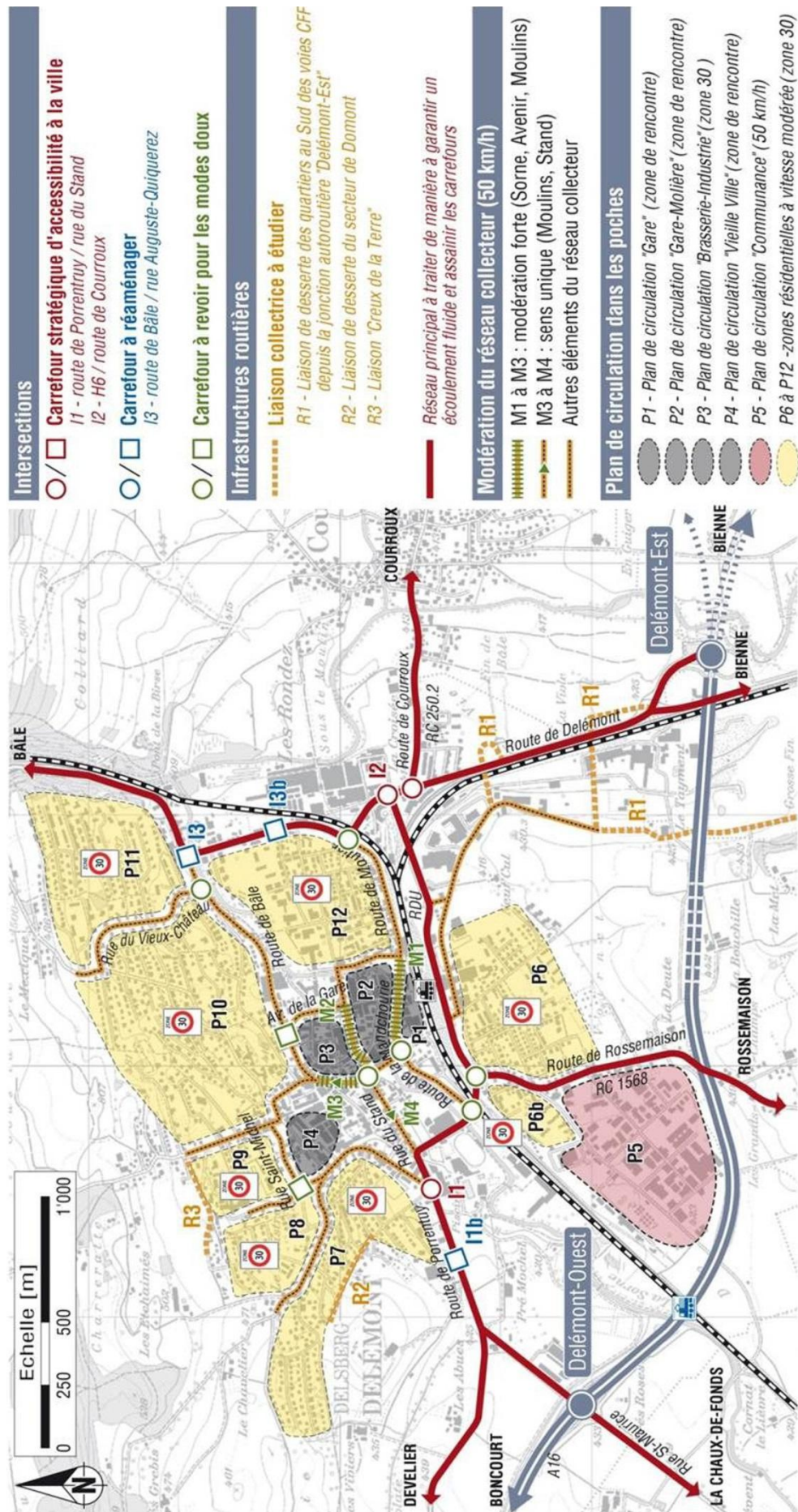








Mesure de  
circulation à  
l'échelle de la  
ville



*Fiches de mesures*

Fiche de mesures n° A.1 Hiérarchie et aménagement des réseaux / réseau principal  
Fiche de mesures n° A.2 Hiérarchie et aménagement des réseaux / réseau collecteur  
Fiche de mesures n° A.3 Hiérarchie et aménagement des réseaux / réseau de desserte  
Fiche de mesures n° A.4 Liaison collectrice RC6 – secteur Delémont Sud  
Fiche de mesures n° A.5 Carrefours stratégiques

## 7.2 STATIONNEMENT

*Contexte*

La ville de Delémont bénéficie d'une offre plutôt bonne en termes de places de stationnement, avec une part prépondérante liée aux parkings en ouvrage des centres commerciaux (y compris dans les projets planifiés).

Ces dernières années, les différents développements urbains au centre-ville - implantation de centres commerciaux, opérations d'habitat collectif - ont encore augmenté le nombre de places de parc. Des phénomènes de stationnement sauvage de longue durée et quelques saturations ponctuelles et localisées ont certes été constatés, mais l'offre est malgré cela suffisante pour répondre aux besoins futurs, d'autant que des projets en cours comme celui du CREA ou de la Poste prévoient la construction de nouveaux parkings publics.

*Enjeux*

L'enjeu en matière de stationnement porte plutôt sur la capacité de la ville à dissuader la circulation automobile dans le centre-ville. Il s'agit de proposer une politique volontariste, qui permet d'éviter l'usage de la voiture pour les déplacements de courte distance et qui limite ainsi les déplacements motorisés au cœur de la ville.

Les automobilistes doivent être incités à parquer leur véhicule dans les poches de stationnement disposées autour de la boucle de circulation urbaine (mesures 4b et 4c du projet d'agglomération) 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 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.

*Objectifs de la Conception directrice*

- Réaffecter une partie de l'offre pour des réaménagements de voiries et d'espaces publics et pour la mise en valeur du patrimoine
- Favoriser l'utilisation des infrastructures existantes (parkings en ouvrage et périphériques)
- Valoriser l'offre disponible dans les rues adjacentes aux secteurs commerciaux
- Optimiser l'utilisation des places de stationnement grâce à un renforcement de la surveillance
- Satisfaire de manière volontariste les différents usagers (adaptation de la réglementation, révision du règlement communal)
- Favoriser le regroupement du stationnement dans des ouvrages avec une part prépondérante de places en sous-sol

*Principes*












1. Engager et former le personnel nécessaire à un meilleur contrôle du respect de la réglementation en vigueur
2. Mettre en œuvre les procédures administratives nécessaires à la diminution de la durée de stationnement sur voirie dans les secteurs stratégiques, soit :
  - Vieille Ville intra muros
  - centre-ville
  - Place de la Gare est et ouest (parking de la Poste)

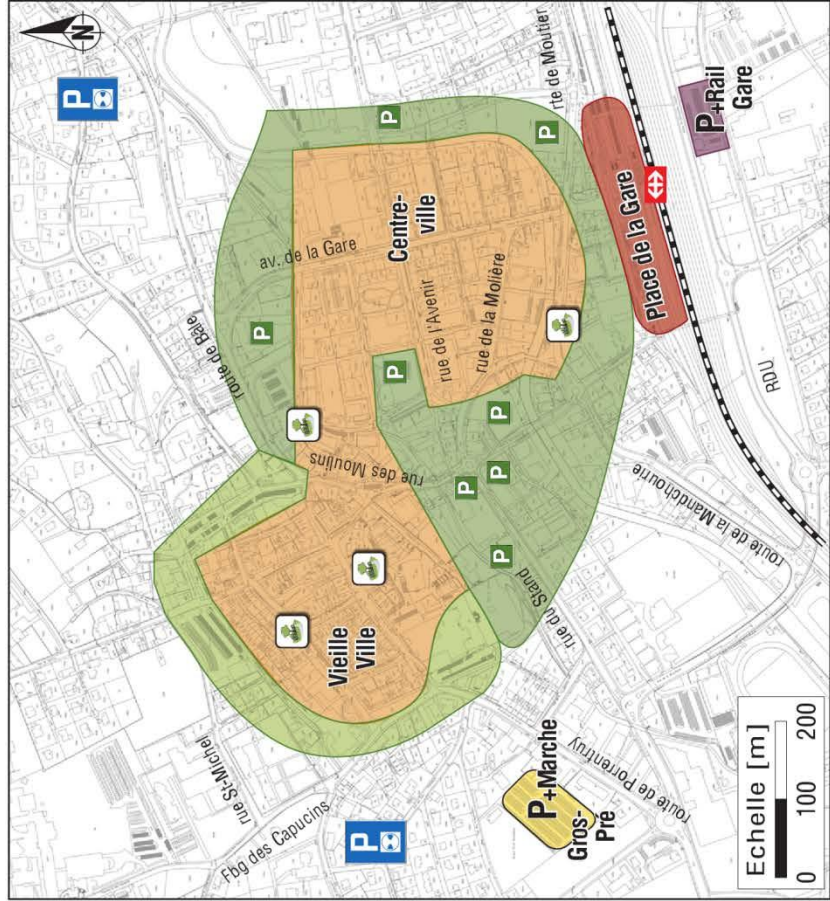


3. Mettre en œuvre les reports de places en ouvrage en lien avec les requalifications d'espaces publics, notamment dans le secteur de la Vieille Ville intra muros et dans le cadre d'un parking souterrain extra muros
4. Engager des négociations avec les différents propriétaires des centres commerciaux, en vue d'une valorisation de l'offre en ouvrage pour le stationnement de courte et moyenne durée et d'une uniformisation des réglementations
5. Définir des zones « macarons » (secteurs résidentiels à protéger du trafic de transit et du stationnement sauvage) et la réglementation y relative
6. Modifier les réglementations relatives aux autorisations de stationnement ainsi qu'aux constructions de places autorisées dans le cadre des nouveaux projets
7. Poursuivre les discussions avec les CFF concernant l'agrandissement du P+R de la gare
8. Dans les zones d'activités ou les zones à vocation commerciale, proposer des solutions de parcage centralisées sur plusieurs étages ou souterraines

Remarque: la question du stationnement des vélos est traitée au chapitre « mobilité douce ».

Synthèse des  
mesures à court  
terme

Secteur	Nombre de places (situation actuelle)	Utilisateurs à privilégier	Réglementation
<b>Vieille Ville</b> Intramuros	<b>154 pl.</b>	<b>Clients des commerces</b> (courte durée)	 Payant max. 1h (au lieu de 1h30)  Augmentation du contrôle
<b>Centre-ville</b> sur voirie	<b>125 pl.</b>		 Report de places en ouvrage lors des requalifications d'espaces publics
<b>Vieille Ville</b> Extra-muros	<b>246 pl.</b>	<b>Clients des commerces</b> (moyenne durée)	 Payant max. 3h et zone bleue (statu quo)  Augmentation du contrôle
<b>P</b> Parkings en ouvrage du centre-ville	<b>1'090 pl.</b>	<b>Clients des commerces</b> (moyenne durée)	 Payant durée variable (statu quo)
<b>Place de la gare</b>	<b>60 pl.</b>	<b>Clients des commerces et dépose-minute</b> (très courte durée)	 Payant 30 min. / 1h  Augmentation du contrôle
<b>P+Rail</b> gare	<b>75 pl.</b>	<b>Pendulaires vers l'extérieur</b>	 Doublement de l'offre (+75 places)
<b>P+Marche</b> Gros Pré	<b>240 pl.</b>	<b>Pendulaires vers le centre-ville</b>	Statu quo
<b>Quartiers résidentiels</b> 	<b>n. c.</b>	<b>Visiteurs + résidents</b>	 Mise en zone bleue (éventuellement avec macarons)



### 7.3 MOBILITÉ DOUCE

#### Contexte

Comprise dans un rayon de 2 à 4 km au total, la ville de Delémont se caractérise par de courtes distances et une échelle très favorable aux mobilités douces. Les principaux générateurs de trafic se situent à une distance cyclable et le centre plus dense est très favorable à la pratique de la marche. En outre, la ville est située à distance cyclable des communes limitrophes. Du point de vue de la topographie, une partie de la ville de Delémont se trouve en terrain défavorable, en particulier pour la pratique du vélo. En termes de coupures physiques, les voies ferrées sont pénalisantes, en raison du peu de points de franchissement. A une échelle plus large, la ville de Delémont s'insère dans un paysage préservé et une grande proximité avec la nature, offrant un cadre favorable à la pratique de la marche et du vélo.

Les infrastructures piétonnes et cyclables, quoique relativement bien développées, restent peu continues et présentent un niveau de confort limité. Les espaces publics sont fortement dévolus au trafic motorisé, ce qui pose des problèmes de sécurité et d'attractivité. La promotion des modes doux, par la mise en place de services à la population, d'actions et d'information, existe mais reste encore limitée.

Le potentiel de développement est important, en particulier pour le vélo.

#### Enjeux

Les enjeux majeurs se situent au niveau de la connectivité et de la sécurité des réseaux piétonniers et cyclables, du confort des espaces urbains et infrastructures dédiées aux piétons et cyclistes, et de l'attractivité de la pratique de la marche et du vélo pour les déplacements quotidiens et de loisirs. Afin d'assurer un cheminement accessible aux personnes à mobilité réduite entre la Vieille Ville et le centre-gare, où la topographie constitue un obstacle non négligeable, des solutions mécaniques pourraient être installées.

#### Objectifs de la Conception directrice

- Améliorer et sécuriser les réseaux piétonniers et cyclables (maillage continu, dense, direct et sûr)
- Aménager des espaces publics pour les piétons et cyclistes (bancs, supports de stationnement, balisage, verdure)
- Promouvoir la mobilité douce de manière ciblée (information sur les offres existantes, sensibilisation, offres de services à la population)
- Institutionnaliser le soutien à la mobilité douce (ancrage légal, financement, prise en compte dans les processus de planification)
- Augmenter l'importance de la marche et du vélo à Delémont en fonction d'un état de référence à établir

#### Principes

##### 1. Aménagement du réseau routier

Les axes du réseau routier sont équipés différemment en fonction du type de route concerné :

Type	Principe	Aménagements types
Réseau principal <i>Axes à fort trafic</i> <i>Δ vitesse importante</i>	Dissociation	Sécurisation maximale Cyclistes : pistes cyclables, aide au tourne-à-gauche Piétons : trottoirs, passages pour piétons sécurisés
Réseau collecteur <i>Axes à trafic moyen</i> <i>Δ vitesse modérée</i>	Cohabitation	Cyclistes : bandes cyclables, bandes polyvalentes en milieu de chaussée, voie centrale banalisée Piétons : trottoirs, passages pour piétons Éléments généraux : aménagements modérant la vitesse



*Réseau de desserte*

*Axes à faible trafic / espaces publics à valoriser / quartiers  
Δ vitesse faible*

Appropriation

Zone 30 ou zone de rencontre : selon la densité de flux en traversée de chaussée (faible / forte)  
Cyclistes : pas d'aménagements spécifiques  
Piétons : normalement pas de passages pour piétons, trottoirs maintenus dans certains cas  
Eléments généraux : portail d'entrée, marquage au sol et signalisation verticale, éléments de modération du trafic / mobilier urbain dans la zone

**2. Aménagement des places de stationnement pour vélo**

Des places de stationnement pour vélos adéquates, en nombre suffisant, confortables, sécurisées, équipent les points d'attractivité publics (lieux de formation, centres sportifs, centres de services, lieux d'intermodalité, secteurs Gare nord et sud) et sont encouragées sur sol privé (commerces, grandes entreprises).

L'emplacement, les accès, le type d'installation, la visibilité des places de stationnement et leur entretien sont planifiés avec soin (voir détails dans fiche d'action « vélos »), tels que prévus dans le projet d'agglomération (mesure 201)

**3. Mise en place d'un réseau de vélos en libre-service**

Un réseau de stations de vélos en libre-service est établi dans différents lieux stratégiques de la ville et s'étend au niveau de l'agglomération. L'offre doit répondre à la demande quotidienne, notamment pendulaire, et aux loisirs. Des vélos électriques sont également mis à disposition sur certaines stations

**4. Aménagement des arrêts de transports publics**

L'équipement, l'aménagement et les accès des arrêts de transports publics respectent les besoins des personnes à mobilité réduite, conformément à la LHand (mesure 53 du projet d'agglomération)

L'équipement à prévoir dépend du type d'arrêt concerné (mini, midi, maxi - voir détails dans fiche d'action « piétons »)

**5. Aménagements spécifiques aux piétons**

La largeur des cheminements piétonniers est choisie en fonction du contexte urbain (volumes de piétons et de trafic motorisé). Les besoins spécifiques des usagers les plus faibles (personnes à mobilité réduite, enfants) sont pris en compte (voir détails dans fiche d'action « piétons »)

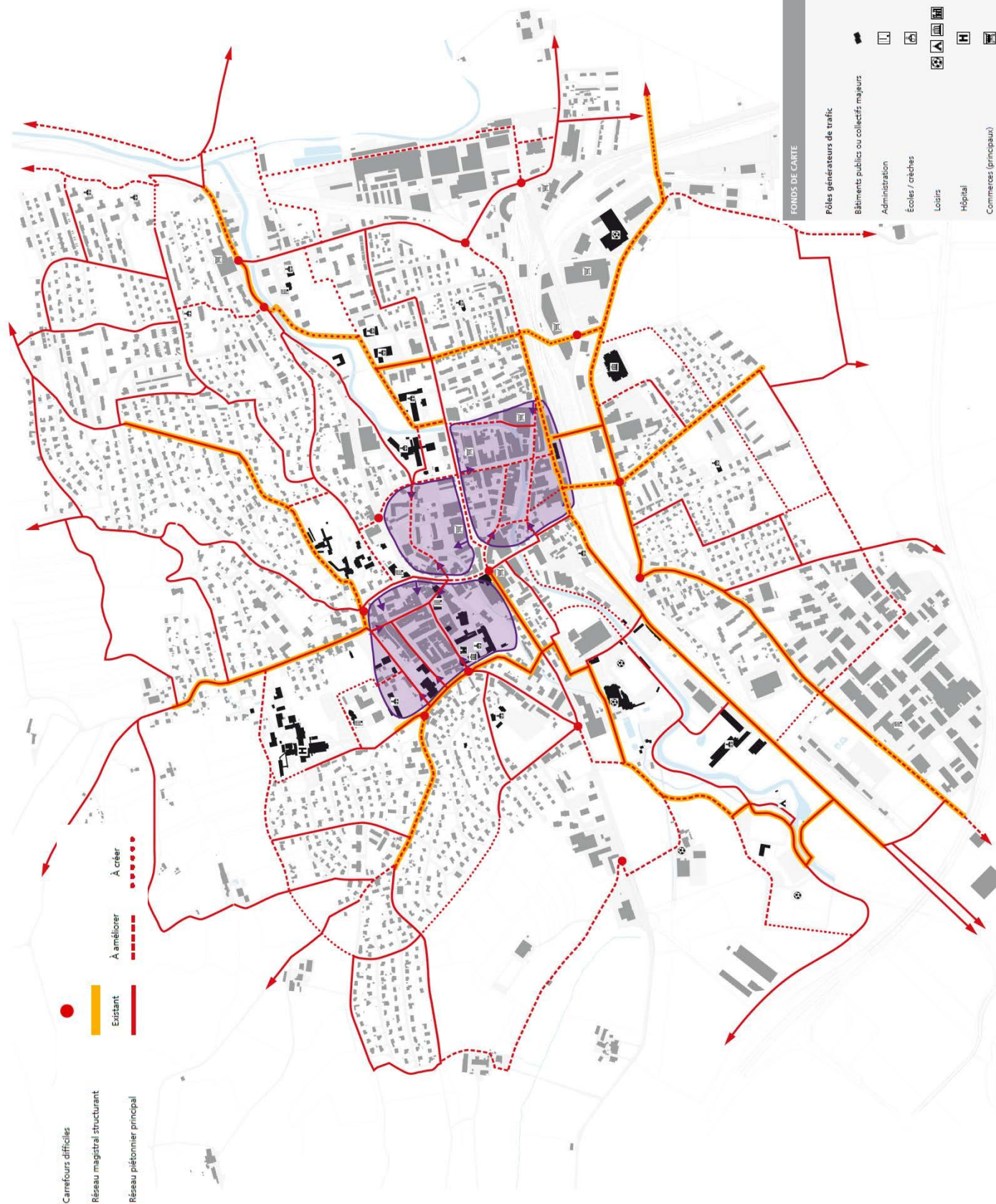
**6. Balisage et éclairage**

Balisage et éclairage soignés caractérisent les axes magistraux du réseau et relient les principaux points d'intérêt locaux entre eux

**7. Infrastructures et promotion**

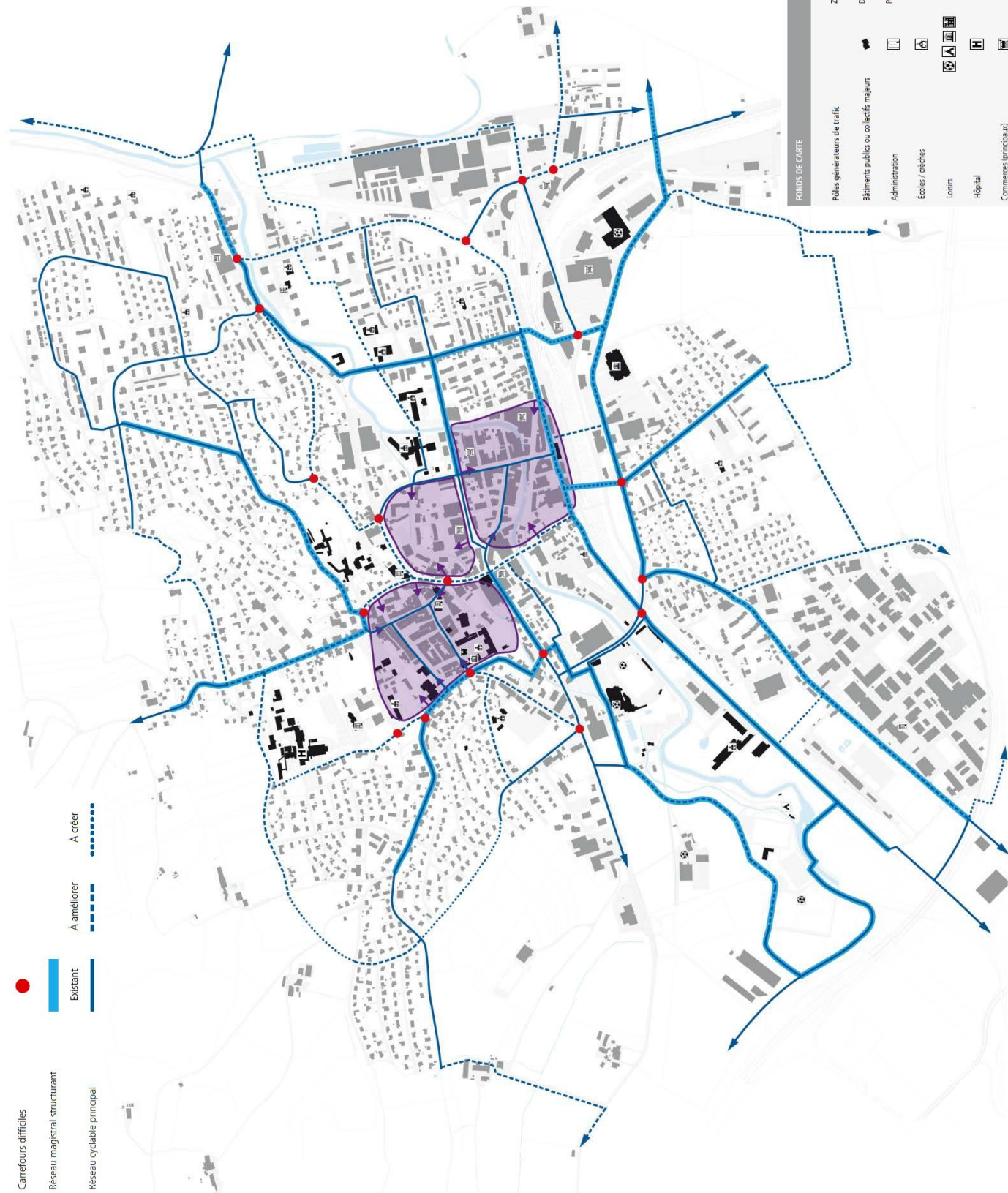
La planification concerne autant les infrastructures que les mesures d'encouragement à la mobilité douce (services, information, promotion)

# Réseau piétonnier





## Réseau cyclable





Fiches de  
mesures

Fiche de mesure n°A.7 Vélos  
Fiche de mesure n°A.8 Piétons

## 7.4 TRANSPORTS PUBLICS

*Introduction*

Une bonne gestion du réseau de transports publics est déterminante pour le développement cohérent du territoire.

La thématique des transports publics est à considérer non seulement à l'échelle locale, mais aussi aux niveaux de l'agglomération, du canton et des régions voisines. Une offre attractive est nécessaire au sein même de la ville de Delémont, mais elle doit également permettre de relier aisément les régions et communes voisines. Celle-ci concerne les localités proches, notamment celles de l'agglomération, ainsi que les centres urbains tels que Bâle, Bienne, La Chaux-de-Fonds, Porrentruy ou encore Belfort. Aussi, une approche supracantonale et même supranationale se révèle nécessaire.

Les transports publics routiers (CarPostal) ont une portée davantage locale et régionale que les transports publics ferroviaires (CFF, CJ). Il est toutefois nécessaire de travailler au développement des deux types et de les coordonner afin d'assurer une excellente intermodalité.

*Principaux enjeux*

Les transports publics se trouvent au cœur des problématiques actuelles, autant en termes d'aménagement du territoire que de développement durable. La saturation des axes routiers et des espaces publics due à une utilisation accrue de l'automobile devient un problème réel. Tout comme la mobilité douce, les transports publics constituent une alternative au transport individuel motorisé. Afin que cette alternative soit crédible et utilisée, une offre attractive pour l'ensemble de la population est essentielle.

L'offre en transports publics de la ville de Delémont, constituée du réseau local des Transports Urbains Delémontains (TUD) et du réseau régional CarPostal, placé sous la responsabilité du Canton, est généralement bonne en termes de couverture spatiale et de fréquence de desserte. Les liaisons internes et externes sont relativement satisfaisantes. Il s'agit maintenant de renforcer l'offre existante : une amélioration sera en effet essentielle au vu du développement futur planifié pour la ville et les communes de l'agglomération.

La politique des transports publics regroupe différents groupes d'acteurs qui doivent se coordonner afin d'assurer une offre attrayante et cohérente. Il s'agit des entreprises de transports publics routiers et ferroviaires, des collectivités publiques et des implantations à forte fréquentation.

*Considéranants issus de la Conception directrice cantonale des transports publics (CDTP Jura)*

Les principes d'action précédemment définis doivent impérativement être déclinés en cohérence avec les orientations stratégiques issues de la CDTP Jura. A l'horizon 2030, cela implique notamment d'assurer une qualité de correspondance coordonnée du réseau urbain TUD avec le réseau RER Jurassien et les liaisons ferroviaires nationales et internationales en gare de Delémont, de façon à assurer la continuité de la chaîne des transports publics en zone urbaine et de favoriser ainsi le report modal en capitalisant sur l'attractivité du rail sur les longues distances.

La complémentarité des réseaux urbain et d'agglomération devra également être recherchée, de manière à concilier une certaine finesse de desserte urbaine à l'usage des déplacements internes (courts), avec une facilitation d'accès depuis les localités extérieures vers les principaux pôles attracteurs à rayonnement régional ou cantonal en ville de Delémont. A ce titre, des localités voisines en forte interaction avec la ville centre (telles que Courroux, Courrendlin et Courtételle) pourront opportunément être intégrées dans un concept de solutions adaptées à des enjeux de déplacements courts.

Enfin, le développement d'offres alternatives (PubliCar, « taxibus ») à destination des secteurs les moins denses et/ou peu aisés à desservir pourrait être envisagé en appui aux lignes régulières, et comme substitut éventuel à certaines heures (en soirée par exemple).

## 7.4.1 Connexion

### Contexte

Afin de conserver et affirmer son statut de capitale cantonale et de commune centre, Delémont doit posséder une connexion optimale au réseau de transports publics. En effet, plus une ville est accessible, plus elle devient attractive autant en termes économiques, que d'habitat et de loisirs.

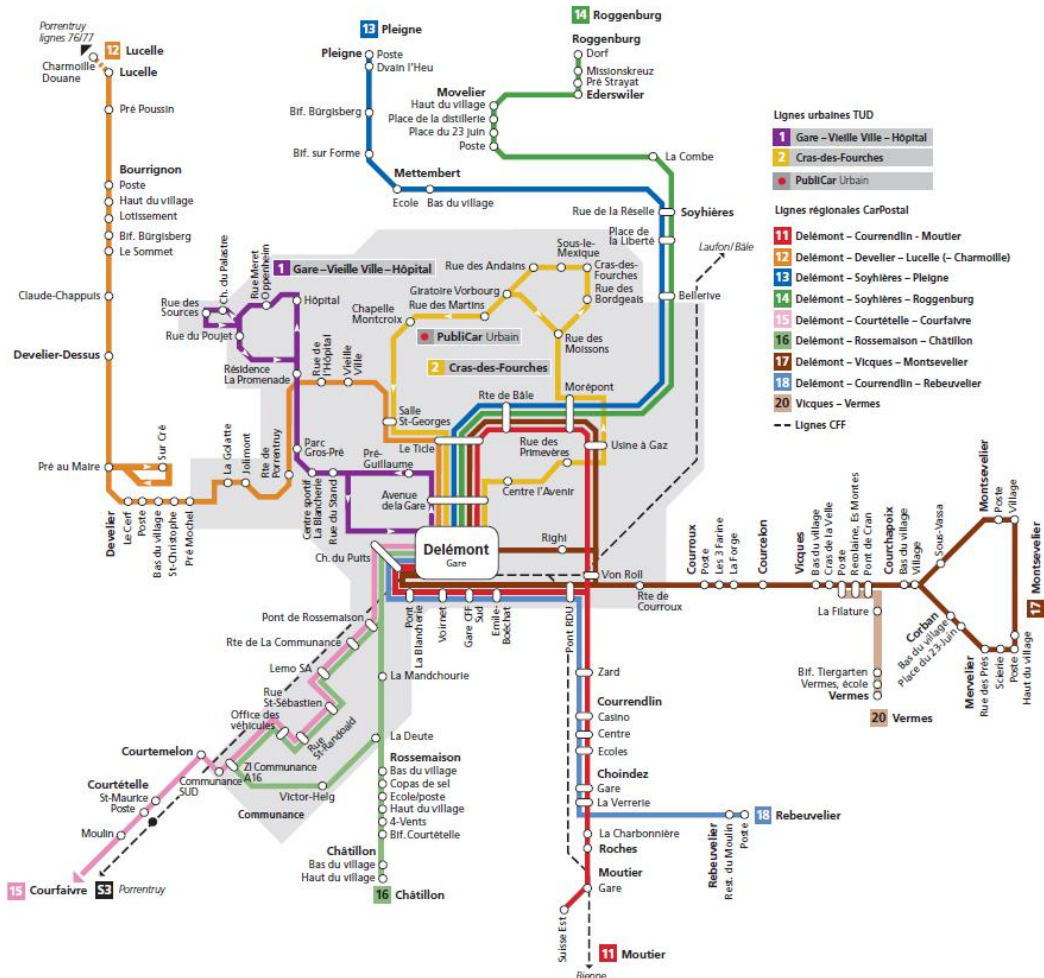
### Enjeux

La performance du réseau de transports publics, principalement l'offre ferroviaire, joue un rôle majeur dans le positionnement d'une ville. Située sur l'axe ferroviaire Bâle - Arc lémanique d'une part, et sur l'itinéraire Bienne-Porrentruy-Belfort d'autre part, y compris la liaison avec Saignelégier - La Chaux-de-Fonds, Delémont a la chance de posséder une localisation hautement stratégique. Ce potentiel doit ainsi être exploité au maximum.

Il est impératif de travailler également aux connexions entre les transports publics. Les correspondances doivent fonctionner le mieux possible afin d'assurer un temps de trajet attractif. Cet aspect concerne aujourd'hui principalement le pôle d'échange de la gare de Delémont.

En ville de Delémont, la gare CFF et la gare routière constituent le nœud principal en termes de transports publics. Le projet de halte ferroviaire à la Communance entraînera la création d'un deuxième pôle de transports publics, idéalement situé pour desservir la zone d'activités d'intérêt cantonal et les écoles professionnelles se trouvant En Dozière.

Le renforcement des cadences ferroviaires avec l'émergence d'un véritable réseau type « RER » Jurassien doit s'accompagner au niveau du territoire communal par des moyens pour assurer la prise en charge des voyageurs sur le « premier » et « dernier kilomètre » et la répartition des flux à destination des principaux pôles attracteurs (écoles, administrations, établissements de soins, pôles d'intérêt cantonal, pôles commerciaux et de loisirs). Il s'agit ainsi de garantir l'attractivité de la chaîne des transports publics en tous points et de favoriser le report modal.



*Réseau de transports publics de l'agglomération de Delémont (source : [www.postauto.ch](http://www.postauto.ch), mai 2016)*

*Objectifs de la  
Conception  
directrice*

- Poursuivre le développement d'un réseau de transports publics de qualité, fiable, performant et accessible au plus grand nombre, aussi bien à l'échelle locale que de l'agglomération. En particulier, les arrêts de transports publics doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux familles
- Maintenir un nœud ferroviaire fort à Delémont, connecté au réseau ferroviaire vers Bâle, Lausanne, Genève, La Chaux-de-Fonds, Porrentruy et Belfort
- Créer la nouvelle halte ferroviaire de la Communance, mesure prévue dans le Projet d'agglomération de 2ème génération (PA2)
- Créer la nouvelle halte ferroviaire de la ZARD, possibilité reconnue dans le Projet d'agglomération de 2ème génération (PA2) dans une perspective de dynamique économique pouvant justifier sa réalisation

*Principes*

1. Développer le réseau des Transports Urbains Delémontains (TUD) connecté aux liaisons structurantes vers les 4 pôles voisins : Bienne, Bâle, Belfort et La Chaux-de-Fonds
2. Continuer de collaborer étroitement avec le Canton et les prestataires (CFF, CJ et CarPostal) afin de développer l'offre depuis et en direction de Delémont
3. Veiller à assurer les correspondances entre les lignes de transports publics complémentaires, qu'elles soient locales, régionales ou nationales, en tenant compte du déploiement progressif du RER Jurassien dans la planification articulée de l'horaire
4. Elaborer un schéma directeur de la mise en accessibilité des TUD visant à définir les enjeux, priorités et modalités de mise, notamment afin de rendre les arrêts conformes à la LHand d'ici 2023
5. Exploiter le potentiel de la gare comme pôle multimodal, en renforçant l'importance donnée à la Gare routière notamment et à la Vélostation également, ainsi qu'à la partie sud, encore trop peu exploitée, dont le Park & Ride devrait être développé
6. Veiller à l'amélioration des performances des bus sur les axes routiers saturés, prérequis pour la stabilité horaire et l'efficacité du schéma de desserte

#### 7.4.2 Organisation

*Contexte*

Une bonne coordination entre urbanisation et transports publics assure un développement territorial cohérent. Le réseau et la fréquence de la desserte doivent être en accord avec l'urbanisation et les différentes implantations existantes et planifiées. Dans ce cadre-là, la diversité des motifs de déplacement doit être prise en compte.

*Enjeux*

Les réflexions sont à mener dans deux sens. L'implantation d'une activité entraînant une certaine fréquentation doit prendre en compte les réseaux de transports publics existants. De l'autre côté, le développement de l'offre en transports publics doit considérer les activités établies nécessitant ce service.

Une desserte équitable sur l'ensemble du territoire de la ville doit être assurée. Cela ne signifie pas que le réseau doit couvrir toute la ville de la même manière : différents paramètres (densité emplois/habitants, emplacements des grands générateurs de trafic – centres commerciaux et administrations par exemple, possibilités de loisirs, centre-ville ou périphérie, etc.) sont à prendre en compte pour identifier le niveau de desserte.

*Objectifs de la  
Conception  
directrice*

- Renforcer le lien entre transports publics et organisation du territoire

*Principes*

1. Renforcer la concertation entre Delémont, les communes/villes connectées, le Canton et les prestataires afin de développer le réseau de transports publics de manière cohérente
2. Autoriser les nouvelles implantations génératrices de trafic, commerces et entreprises en particulier, uniquement si elles sont connectées au réseau de transports publics ; dans le cas contraire, les promoteurs veilleront à mettre en place les mesures permettant de relier efficacement le réseau de transports publics



### 3. Planifier le développement du réseau des lignes urbaines et d'agglomération en cohérence avec les programmes de développement sectoriels

#### 7.4.3 Promotion

##### Contexte

La promotion de l'offre en transports publics est essentielle au bon fonctionnement de ces derniers. La promotion concerne aussi bien une communication de qualité qu'une offre attractive, visible et lisible, permettant un usage facilité des transports publics. L'objectif est de faire connaître l'offre auprès de groupes-cibles, notamment via la communauté tarifaire Vagabond dont les TUD sont membres depuis sa création.

##### Enjeux

La mise en place de prestations et infrastructures adaptées permettent de stimuler l'utilisation des transports publics. La valorisation de ce type de déplacement passe donc également par de bons équipements. Par équipement s'entend l'ensemble du matériel à disposition des usagers. Il peut s'agir du mobilier implanté aux arrêts, de l'éclairage, des panneaux d'affichage (horaires), des distributeurs de billets, etc.

La Commune peut renforcer la communication relative à l'offre en transports publics. Elle informe ses citoyens au travers de différents moyens de communication, mais agit également au travers de la collaboration avec les entreprises de transports publics. En plus des particuliers, la promotion peut se tourner vers les entreprises implantées à Delémont ou dans les environs, et ainsi concerner les pendulaires.

Par ailleurs, une offre de qualité en transports publics rend la ville plus accessible et donc plus attractive. Aussi, l'offre participe fortement à la promotion de la ville.

##### Objectifs de la Conception directrice

- Augmenter l'attrait des transports publics pour tous les motifs de déplacements et tous les usagers (offres, tarifs, qualité des équipements, etc.)
- Valoriser les interfaces et renforcer l'intermodalité, c'est-à-dire la complémentarité entre les modes de transport : interfaces d'échanges, équipements des arrêts/haltes, etc.

##### Principes

1. Mettre en place des campagnes de promotion de l'offre en transports publics
2. Aménager de manière qualifiée et sécurisée les interfaces de transports (arrêts de bus, gares, etc.), notamment par l'installation de mobilier urbain (abris, bancs, etc.) et de distributeurs de billets par exemple
3. Imposer aux nouvelles entreprises (lors de leur installation) et inciter les collectivités et les entreprises existantes à mettre en place un plan de mobilité

#### 7.4.4 Concept de desserte

##### Enjeux sectoriels

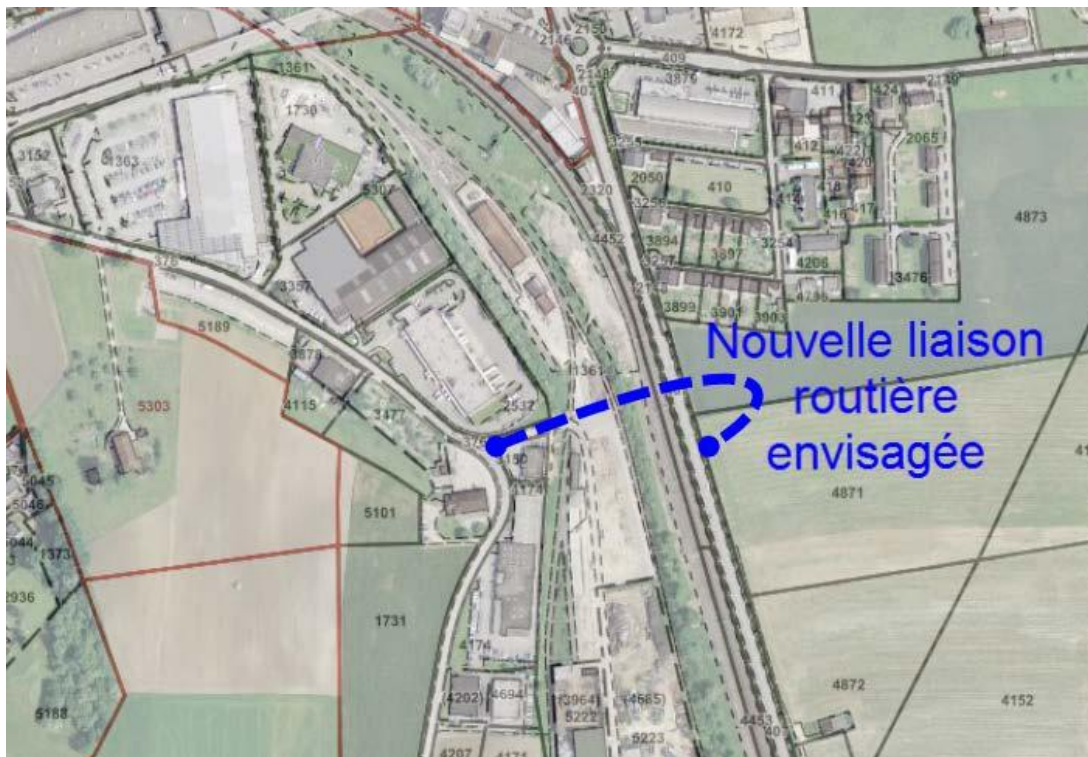
Les programmes sectoriels développés dans la présente planification directrice posent un certain nombre d'enjeux dans l'organisation future des TUD, qui peuvent être déclinés comme suit.

##### Espaces urbains majeurs

Mis en relation, les espaces urbains majeurs identifiés (centre-ville, Vieille Ville, Hôpital, Gare Sud) forment un axe de consolidation et de développement prioritaire de l'offre en transports publics. Actuellement inégal, le niveau de desserte pourrait tendre, à terme, vers davantage d'homogénéité dans le cadre de la dynamique urbaine transversale portée par l'important potentiel de développement du secteur Gare Sud. Un tel axe structurant Nord-Sud à l'échelle urbaine est complémentaire à l'axe Est-Ouest, porté principalement par les réseaux de transports à vocation régionale (territoire de confluence).

Au Nord des voies CFF, la rupture topographique marquée entre la Vieille Ville et le Centre-gare constitue un enjeu important pour les années à venir. Des solutions mécaniques, aptes à la reprise de dénivellations importantes font partie des options à envisager. Judicieusement intégrées au système de transports, elles peuvent contribuer à repenser la desserte du secteur Vieille Ville actuellement assurée essentiellement par une ligne de bus régionale et par des lignes urbaines tangentées.

Au Sud des voies CFF, un possible désenclavement routier du secteur Gare Sud, vers le lieu-dit Neuf-Cul par la création d'un nouveau franchissement routier de la voie ferrée Delémont-Bienne au Sud de La Croisée, constituerait une opportunité pour redéfinir et améliorer la desserte bus de ce secteur stratégique. Gare Sud concentre déjà actuellement des commerces, un espace loisirs, un cinéma multiplex, et comprendra à terme des activités d'importance cantonale (centre de congrès, éventuel hôpital), en sus des implantations existantes et des futurs logements planifiés.



#### *Arquebusiers*

Ce secteur à potentiel de densification bénéficie de sa proximité de la Vieille Ville et de la Blancherie. Actuellement bien desservi (ligne de bus régionale traversante et ligne urbaine tangente), il pourrait tirer profit d'un développement des relations vers les proches localités de l'Ouest delémontain (Develier, Courtételle) et de la mise en œuvre d'une troisième ligne urbaine.

#### *Gros-Seuc - Morépoint - Von Roll et Avenir - Moutier*

Ces secteurs à fort potentiel de développement s'inscrivent dans l'espace maillé par les principaux axes de transports publics de l'agglomération, avec de multiples possibilités de relations directes vers les communes limitrophes. Ils sont de plus irrigués par une ligne urbaine circulant actuellement aux heures de pointe. La consolidation et la systématisation de l'offre régulière constituent les principales priorités en termes de desserte pour ces secteurs.

#### *Communance*

La zone d'activités d'importance cantonale de la Communance, en qualité de moteur économique de Delémont, s'inscrit pleinement dans le territoire stratégique de confluence et doit faire, à ce titre, l'objet d'une desserte soutenue. Le déploiement de l'offre bus 2016 permet d'ores et déjà d'offrir un niveau élevé de desserte. Il s'agira donc dans le futur de pérenniser et d'améliorer les connexions au reste du territoire urbain ainsi qu'aux communes limitrophes. La création d'une nouvelle halte à l'horizon 2020-2022 contribuera à remplir cet objectif, mais des améliorations devront également être envisagées au niveau du réseau des TUD et des lignes régionales (continuité directe de la ligne du Val Terbi en particulier). Le maintien d'une desserte fine de la zone, en complément à la desserte ferroviaire demeure en effet indispensable pour l'attractivité du système de transports publics.

### *Quartiers dans la pente*

Le développement des multiples secteurs à haute qualité résidentielle par densification et par extensions maîtrisées (secteurs Creux-de-la-Terre, Viviers, Erlignes/Cras-de-Franchier) pose des enjeux en termes de développement et d'attractivité du transport public, encore très inégal.

Le remaniement et la densification de desserte des deux lignes urbaines existantes, ainsi que la création d'une troisième ligne, constituent les principaux axes de développement. L'organisation de moyens complémentaires à l'offre régulière tel que le PubliCar, dans les périodes creuses, reste pertinente pour une partie de ces secteurs.

### *Entrées de ville*

L'entrée Est bénéficie déjà d'un niveau de desserte soutenu, porté notamment par la principale ligne de bus d'agglomération desservant le Val Terbi.

A l'inverse, l'entrée Ouest se situe quelque peu en marge du réseau des transports publics actuels (lignes d'agglomération) et futurs (halte de la Communance), malgré la présence d'activités génératrices d'emplois. Ce secteur ne doit pas être négligé dans le futur ; avec la réalisation de la halte ferroviaire de la Communance, il pourrait toutefois tirer profit d'une refonte de la liaison bus mise en place dès 2016 à destination de Courtételle / Courfaivre.

### *Synthèse des enjeux*

L'analyse menée à l'échelle du périmètre urbain, en tant que territoire à la dynamique interne propre et en interaction avec l'espace aggloméré dont il exerce la fonction de centralité, fait ressortir trois axes forts du réseau de transports publics amenés à être consolidés à l'avenir :

- un axe Nord-Est – Sud-Ouest compact et à caractère urbain porté par sa propre dynamique
- un axe Nord-Ouest – Sud-Est complémentaire en termes de desserte
- un axe Ouest-Est structurant à l'échelle de l'agglomération irriguant le Territoire de confluence

Ces trois axes se rencontrent au niveau du principal pôle multimodal de l'agglomération qu'est la gare de Delémont et dont le niveau d'aménagement élevé est ainsi conforté.

Des axes de desserte complémentaires de portée régionale peuvent opportunément compléter l'ossature de base du réseau urbain et régional en ville de Delémont, tout en favorisant un accès rapide depuis les localités limitrophes vers les principaux pôles d'activités de Delémont.

Enfin, un certain nombre de secteurs en marge des principaux axes précités doivent être desservis de manière appropriée, en tenant compte des paramètres de densité et d'affectation foncière, ainsi que de la temporalité des processus de développement urbain (qu'il s'agisse de densification ou d'extensions). Parmi ces secteurs se distinguent notamment :

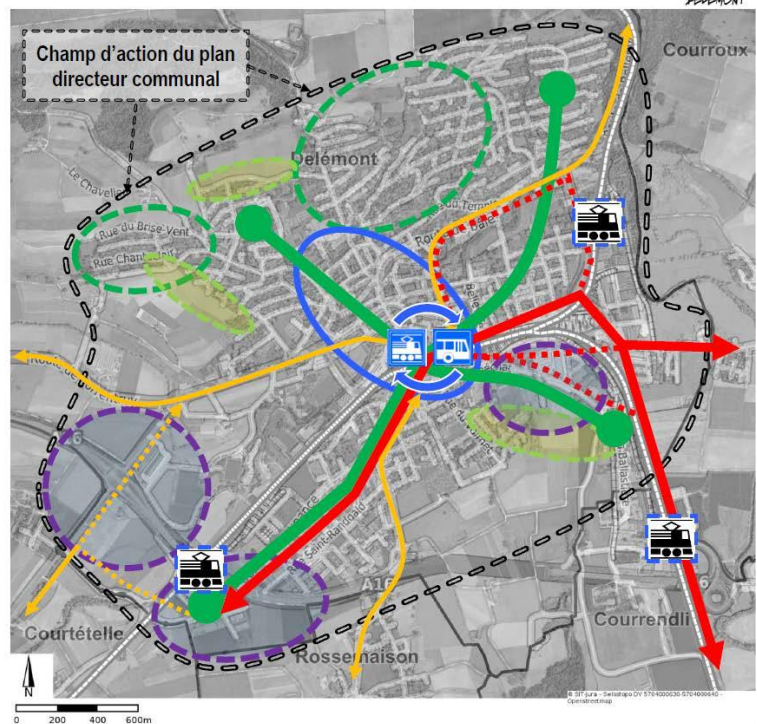
- un secteur relativement circonscrit en Sud-Est du territoire communal (Gare sud), qui concentre un fort potentiel de développement, incluant des équipements d'intérêt cantonal et des affectations résidentielles
- une large frange Nord/Nord-Ouest en limite de la zone à bâtir à caractère résidentiel prédominant, se traduisant par des besoins en offre performante et attractive à destination des pendulaires, et des alternatives adaptées pour les heures creuses
- une réserve de développement en entrée Ouest autour du centre d'entretien A16, qui est appelé à se développer et à accueillir d'autres activités d'intérêt cantonal



## ENJEUX EN TERMES D'OFFRE EN TRANSPORTS PUBLICS

### LEGENDE

- Besoins axes forts bus urbain
- Besoins axes forts bus Agglo
- Axes complémentaires bus Agglo
- Besoins en desserte urbaine d'intérêt local
- Besoins futurs en desserte urbaine d'intérêt local
- Besoins futurs liés à des pôles d'intérêt cantonal
- Pôle Vieille-Ville / Centre-Ville / Gare
- Gare / pôle multimodal
- Haltes ferroviaires planifiées ou envisagées



*Stratégie et concept de desserte urbaine à long terme*

Une partie des objectifs de desserte à l'horizon 2030 est en passe d'être atteinte pour certains secteurs avec le déploiement de l'offre bus 2016. Des marges de progression sont toutefois identifiées au niveau de la zone de desserte prioritaire du fait de cadences espacées, voire d'absence d'offre régulière en heures creuses. Au niveau des zones de desserte complémentaire, c'est l'urbanisation progressive des secteurs de développement qui constituera le déclencheur pour la mise en place de nouvelles offres.

## STRATEGIE DE DESSERTE TP A L'HORIZON 2030

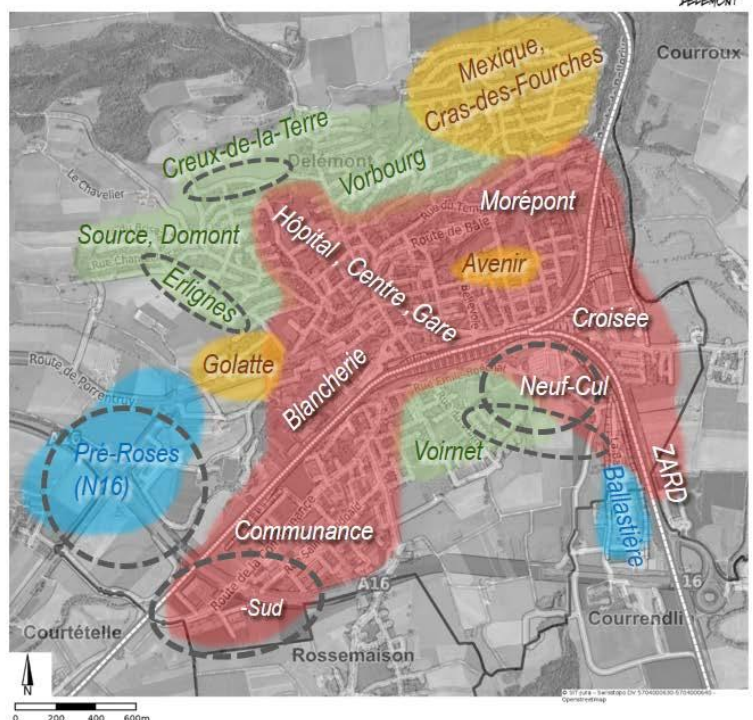
### LEGENDE

#### Zones à potentiel élevé de desserte

- Zone prioritaire (territoire de confluence + dynamique urbaine transversale)
- Zone densifiée, excentrée des principaux axes TP régionaux

#### Autres zones à desservir de manière attractive et adaptée

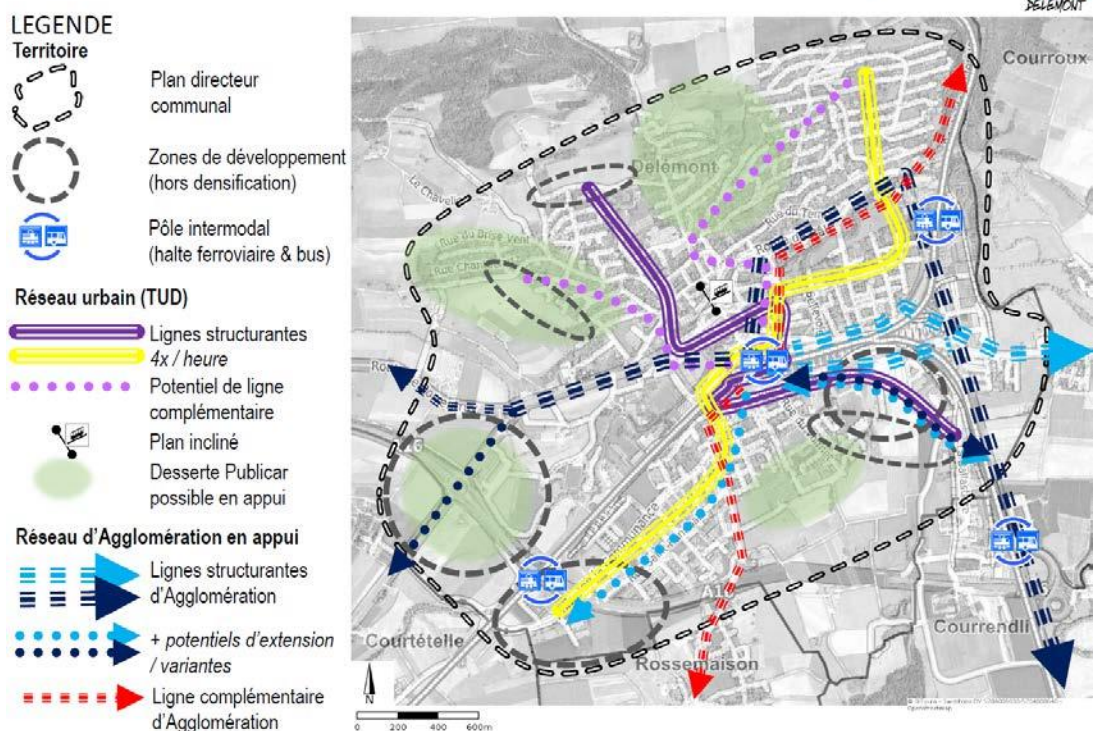
- Zones à caractère principalement résidentiel excentré des axes TP régionaux
- Autres zones d'activité et/ou de formation
- Zones de développement (hors densification)



Le concept de desserte bus proposé à l'horizon de planification 2030 tient compte des orientations directrices en termes de desserte ferroviaire, ainsi que des marges de progression et de développement de l'offre bus précédemment mises en exergue.

Il s'articule autour de l'émergence d'un réseau structurant porté par deux diamétrales urbaines, offrant 4 relations par heure et par sens, et par des lignes structurantes du réseau d'agglomération à cadence élevée. Ce réseau structurant est complété par une troisième ligne urbaine, dont la mise en œuvre est étroitement liée au processus de densification et d'extension urbaine dans le secteur Nord-Ouest de la Commune, ainsi que par un ensemble de lignes d'agglomération. Enfin, l'offre en transport à la demande de type PubliCar continue d'occuper un rôle complémentaire dans ce schéma, comme complément pertinent pour la desserte de certaines franges du territoire urbain, et comme vecteur social à l'attention des personnes en marge de la mobilité du fait de difficultés motrices ou de handicaps. Une évolution du système serait également envisageable pour étendre l'amplitude de desserte en soirée, notamment depuis la gare et les pôles urbains de loisirs, avec l'introduction d'itinéraires souples, en fonction de la demande, vers des points d'arrêts définis (système « taxibus »).

### CONCEPT DE DESSERTE URBAINE A L'HORIZON 2030



#### Perspectives de concrétisation des développements du transport urbain à court et moyen terme

La nécessité d'une refonte de l'horaire à l'horizon 2019 à l'échelle du réseau d'Agglomération et de la Vallée de Delémont, principalement motivée par le rétablissement de la cadence ferroviaire à la demi-heure en gares de Courfaivre et Courtételle, constitue une opportunité globale à l'échelle de la ville et de son Agglomération pour améliorer le niveau de desserte, en cohérence avec les objectifs de la Conception directrice des transports publics (CDTP), et ce à relativement brève échéance. Dans ce cadre-là, une étude sur le concept de développement du réseau urbain et d'agglomération à l'horizon 2030 a été élaborée conjointement entre la Ville, l'Agglomération et le Canton,

Compte tenu des potentiels de déplacements en jeu, le réseau urbain devrait être pleinement intégré au réseau structurant. Il est donc essentiel de veiller à l'atteinte des objectifs suivants : en matière de topologie du réseau, une bonne complémentarité doit être assurée entre les lignes urbaines et les lignes fortes d'agglomération concrétisées dans le cadre de la refonte. Au besoin, et suivant les opportunités, les lignes d'agglomération peuvent prendre le relais du service urbain et, réciproquement, les lignes urbaines peuvent être opportunément étendues en direction des localités limitrophes ; en matière de fréquences, les lignes urbaines doivent bénéficier d'un niveau d'offres homogènes, non seulement entre elles, mais également par rapport aux lignes d'agglomération.

En fonction des disponibilités financières, il incombe prioritairement de garantir un niveau élevé de service aux heures de pointe, et d'offrir un niveau de service continu (a minima une fréquence horaire ou semi-horaire) sur l'ensemble de la journée, notamment pour les secteurs urbains les plus denses où actuellement l'offre régulière fait défaut. Le niveau de service peut être ensuite graduellement augmenté. En matière de desserte en soirée, les quartiers excentrés de Delémont et densément peuplés doivent pouvoir bénéficier de possibilités de déplacements en transports publics, au même titre que les autres communes d'agglomération, pour lesquelles un processus d'améliorations des amplitudes est actuellement à l'œuvre.

La desserte des principaux pôles générateurs de déplacements en soirée (cinéma, théâtre, Vieille Ville, gare) sera prise en compte dans le choix de(s) itinéraire(s). Des considérations analogues s'appliquent aux déplacements du week-end, et en particulier les dimanches et jours fériés, où le service urbain est actuellement pratiquement inactif, mis à part le PubliCar ; en matière d'accompagnement des mutations urbaines, un niveau de desserte attractif doit être organisé à destination des secteurs en développement. Sont particulièrement concernés, à court terme, les secteurs du Neuf-Cul, « EUROPAN 9 - Gros-Seuc » et route de Bâle, en voie de développement, de même que la Communance où des réserves foncières demeurent.

En lien étroit avec les objectifs précités, l'étude en cours pour la préparation de la refonte de 2019, mandatée conjointement par le Canton du Jura, l'Agglomération de Delémont et la Ville de Delémont, préconise la mise en œuvre d'un réseau bus structurant qui puisse agir comme un levier global sur la fréquentation des lignes et l'incitation au report modal. Celui-ci est composé de deux axes forts urbains diamétraux et deux axes forts d'agglomération (dont une liaison diamétrale) à niveau de service soutenu (objectif minimal de 4 paires-courses par heure en pointe). Une ligne d'agglomération complémentaire transversale Nord – Sud à niveau de service attractif (objectif minimal de 2 paires-courses par heure en pointe) complète la desserte intra muros. La mise en œuvre effective du schéma de desserte demeure notamment réservée à l'approbation des instances politiques concernées et aux disponibilités conjointes (Confédération, Canton, et Communes) pour le financement de l'offre.

Dans le cadre de ce schéma, et tenant compte des objectifs de niveau de desserte précités, le rôle du PubliCar aurait vocation à évoluer dans le sens d'une restriction du périmètre géographique (desserte, à la demande, des franges urbaines éloignées des arrêts de transports publics), respectivement à se spécialiser comme transport adapté (prise en charge spécifique des personnes à mobilité fortement réduite) en fonction du degré d'avancement de la mise en accessibilité du réseau (voirie, arrêts).



## 8 MILIEUX NATURELS ET AGRICULTURE

### 8.1 INTRODUCTION

Le réseau hydrographique marque profondément le paysage delémontain et en constitue l'ossature écologique, notamment avec ses deux éléments fortement structurants que sont la Sorne et la Birse, et leurs ripisylves. La diversité et la richesse du paysage communal proviennent également d'une végétation caractéristique sous la forme d'allées d'arbres, d'arbres isolés et de vergers. Avec la présence d'éléments naturels et de l'agriculture proches de la zone à bâtir, l'expression « la ville à la campagne » est très concrète pour la population de Delémont.

*Principaux enjeux* La pression liée à l'urbanisation de ces dernières décennies est évidente, notamment sur la frange sud avec le développement de la zone industrielle, et sur la frange nord avec l'extension de la zone résidentielle. Aussi, il convient de relever la valeur de l'état existant au niveau écologique, avec la nécessité de la conservation des éléments naturels dignes d'intérêt présents aujourd'hui.

Un potentiel d'amélioration existe, notamment grâce aux outils développés récemment (Plan directeur « Nature en ville », Plan de gestion et d'entretien des cours d'eau, CEP communale). Toutefois, la mise en application de ces éléments théoriques se frotte au manque de ressources humaines et financières pour la coordination, l'information et le suivi de la politique Nature et Paysage de la Municipalité.

Le rôle de l'agriculture dans le paysage delémontain est primordial. Des risques existent, comme la poursuite de la diminution de la surface agricole en faveur de la surface bâtie. Le monde agricole est très sensible à cette problématique. La nouvelle politique agricole a toutefois créé de nombreuses opportunités à saisir, 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.

La nécessité d'une approche réseau au sens large apparaît au travers de toutes les thématiques (réseaux d'éléments biologiques, mais également d'entités et de personnes). Cette approche est également cohérente avec le projet d'agglomération dans le sens où chaque élément ou problématique doit être considéré avec l'ensemble dont il fait partie. L'importance de la communication entre les acteurs pour permettre la réalisation des objectifs est incontestable. Les actions, pour être pérennes, doivent passer par la compréhension mutuelle des personnes concernées. Un exemple concret est la notion d'entretien des structures ligneuses (haies, arbres et allée en zone rurale, comme en zone urbaine).

La création de nouveaux éléments ne doit pas faire oublier la valeur de l'état existant. La pérennisation de cet état, notamment grâce à la révision du Plan de zones, est primordiale dans le cas de Delémont.

### 8.2 COMMUNICATION

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

*Enjeux* Afin que les différents acteurs de l'aménagement du territoire, au sens large, puissent travailler ensemble, il est nécessaire d'améliorer la coordination et la communication entre eux. De cette manière chacun est conscient des attentes et des besoins de l'autre, ce qui permet, dans la mesure du possible de limiter, voire d'éviter, les conflits.

La bonne communication passe également par la mise à disposition d'outils adéquats et d'inventaires actualisés, c'est pourquoi il est primordial de tenir à jour de manière régulière les informations cartographiques disponibles.

Au-delà des acteurs de l'aménagement du territoire (agriculteurs, services publics, propriétaires, etc.), la population delémontaine doit également être informée de manière active sur les précautions qu'elle doit prendre, lors de la pratique des loisirs dans la nature par exemple. Ainsi, il est important de la sensibiliser à la question du littering, ou encore aux risques encourus à proximité des troupeaux de bétail, etc.

De manière générale, l'enjeu pour la défense et la mise en valeur des éléments naturels et de l'agriculture réside dans la mobilisation de ressources supplémentaires, au niveau de l'administration notamment, qui puissent prendre en main cette thématique.

*Objectifs de la  
Conception  
directrice*

Objectifs localisés :

- Renforcer le patrimoine naturel et assurer sa mise en réseau
- Renforcer les réseaux de loisirs et de détente valorisant les activités agricoles et forestières
- Augmenter la présence de la nature en ville

Objectifs thématiques :

- Développer des outils de communication permettant une participation et une concertation efficaces des différents acteurs. Une commission communale permettra de mettre en place ces mesures de communication et de concertation
- Mobiliser les ressources humaines et financières nécessaires à la gestion du patrimoine naturel et paysager

*Principes*

1. Doter le Service UETP des ressources nécessaires pour assurer la gestion des tâches inhérentes au domaine nature-paysage
2. Créer et maintenir un groupe de concertation (commission) Nature et Paysage se réunissant à intervalles réguliers et réunissant les représentants des groupes concernés
3. En collaboration avec les institutions responsables (FRI, CJA), encourager les agriculteurs concernés par les démarches, à intégrer les réseaux écologiques et les programmes de soutien (qualité paysagère notamment)
4. Adapter les actions entreprises au niveau « nature-paysage » pour faire bénéficier les propriétaires et exploitants agricoles des soutiens liés à la politique agricole

### 8.3 TRAME JAUNE – ESPACES AGRICOLES

*Contexte*

L'agriculture est le secteur le plus en lien avec les questions de paysage et de nature. Ses acteurs sont reconnus pour leur rôle primordial de producteurs de denrées alimentaires, de biodiversité et de qualité paysagère. Leur connaissance du terrain est mise en valeur et leur outil de travail, la terre agricole, est préservé.

*Enjeux*

Les milieux naturels de valeur, comme les terrains secs, sont valorisés jusqu'en zone urbaine comme milieux rares et à forte valeur en termes de biodiversité. Une protection et une gestion agricole adaptées leur permettent de conserver leur valeur écologique et paysagère dans le temps.

Le taux de participation au réseau écologique présente un potentiel d'amélioration pour 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.

La topographie accidentée du nord de la commune marque profondément le paysage (Combe du Vorbourg, Brunchenal, Combe de la Sot, etc.) La valeur actuelle des sites et leur mode d'exploitation agricole (unités d'exploitation bien démarquées avec absence d'infrastructures) sont conservés et pérennisés dans le temps.

L'utilisation des divers réseaux touristiques doit s'effectuer en harmonie entre les différents utilisateurs et avec les acteurs agricoles et forestiers. Les indications et informations relatives à ces réseaux sont claires et homogènes. La préservation des milieux naturels est une priorité.

*Objectifs de la  
Conception  
directrice*

Objectifs localisés :

- Renforcer le patrimoine naturel et assurer sa mise en réseau
- Renforcer les réseaux de loisirs et de détente valorisant les activités agricoles et forestières
- Concentrer prioritairement l'urbanisation dans la zone à bâtir
- Définir la qualité des limites et des transitions entre espaces ouverts et bâtis
- Augmenter la présence de la nature en ville

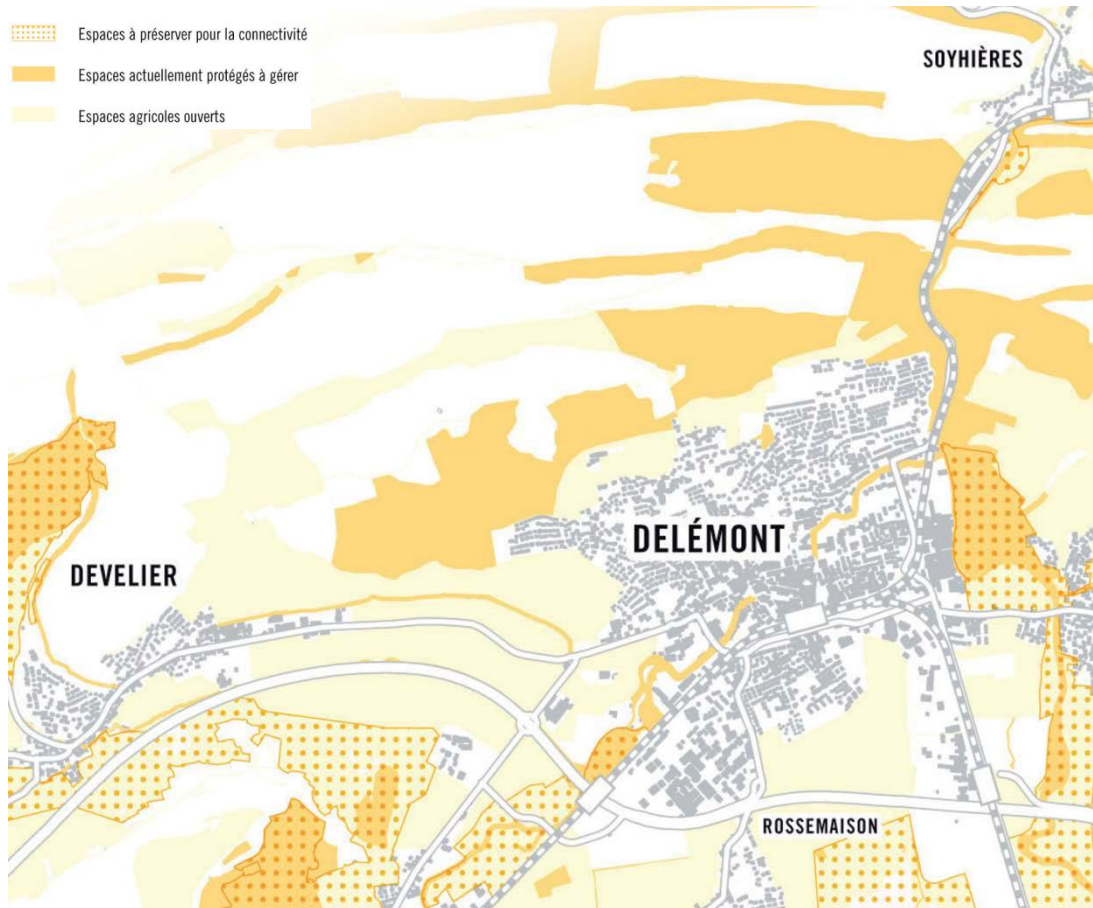
Objectifs thématiques :

- Préserver des espaces suffisants pour le maintien d'exploitations agricoles viables
- Valoriser le patrimoine naturel et le paysage comme cadre de vie quotidien, et la proximité avec les espaces ouverts naturels et agricoles comme un facteur d'attractivité
- Protéger les milieux naturels et planifier leur mise en réseau par des collaborations renforcées avec les communes voisines et le Canton du Jura

*Principes*

1. Obtenir du Canton la mise à jour de l'état des lieux des surfaces d'assolement afin de permettre la protection adéquate des meilleures terres
2. Développer un principe de compensation des surfaces d'assolement au niveau communal et intercommunal, en collaboration avec les communes de l'agglomération
3. Mettre à jour l'inventaire des prairies et pâturages secs (PPS) en procédant à des visites de terrain, en coordination avec les agriculteurs concernés, et protection des éléments répertoriés
4. Intégrer les surfaces de prairies et pâturages secs (PPS) inventoriées dans les réseaux écologiques (création, adaptation des surfaces de promotion de la biodiversité - SPB), en coordination avec les porteurs du projet réseau et les agriculteurs concernés
5. Assurer un entretien des terrains secs permettant de tendre vers une biodiversité optimale sur le long terme
6. Organiser des séances d'information régulières selon l'évolution des projets de réseaux, en partenariat avec la CJA et la FRI, en convoquant l'ensemble des exploitants
7. Maintenir les périmètres de protection du paysage avec extension à la zone du Grand-Brunchenal
8. Optimiser les cheminements pédestres dans les pâtures en adaptant les systèmes de barrières pour éviter la fuite du bétail
9. Mettre en place une réflexion sur la mise en valeur des points de vue et des places de repos
10. Harmoniser le balisage des sentiers didactiques en partenariat avec Jura Rando et Jura Tourisme





Trame jaune (source : plan directeur régional de l'agglomération de Delémont)

## 8.4 TRAME BLEUE – COURS D'EAU ET MILIEUX HUMIDES

### Contexte

Les cours d'eau, principalement la Sorne et la Birse, mais également leurs nombreux affluents, constituent l'ossature de la trame bleue qui relie les différentes parties du territoire. Cette trame assure la transition entre ville et campagne, mais elle est également présente à l'intérieur de la ville où elle retrouve sa place au milieu de l'espace bâti, au gré des opportunités. La Sorne constitue un axe de pénétration en ville et permet de créer un lien fort entre la ville et la nature. Le plan de gestion et d'entretien des cours d'eau constitue l'élément de base pour la gestion adaptée du réseau hydrographique.

Les sites et biotopes marécageux présents à Delémont marquent le paysage et complètent le réseau hydrographique. Ces milieux ont un rôle hydrologique, biologique et pédagogique très important et sont mis en valeur et préservés dans ce sens, en étroite collaboration avec les milieux agricoles.

### Enjeux

La mise en œuvre du Plan de gestion et d'entretien des cours d'eau constitue un enjeu majeur pour Delémont. La définition de l'espace réservé aux eaux permettra par ailleurs d'assurer les différentes fonctions des cours d'eau, tant en zone à bâtir qu'en zone agricole, dans le respect des dispositions de l'OEaux. L'amélioration de l'accès aux cours d'eau contribuera à renforcer leur rôle social, à l'image de ce qui a déjà été réalisé dans le cadre du projet « Delémont, marée basse ».

### Objectifs de la Conception directrice

#### Objectifs localisés :

- Renforcer le caractère public des espaces ouverts et des programmes bâtis le long de la Sorne
- Renforcer le patrimoine naturel et assurer sa mise en réseau
- Augmenter la présence de la nature en ville

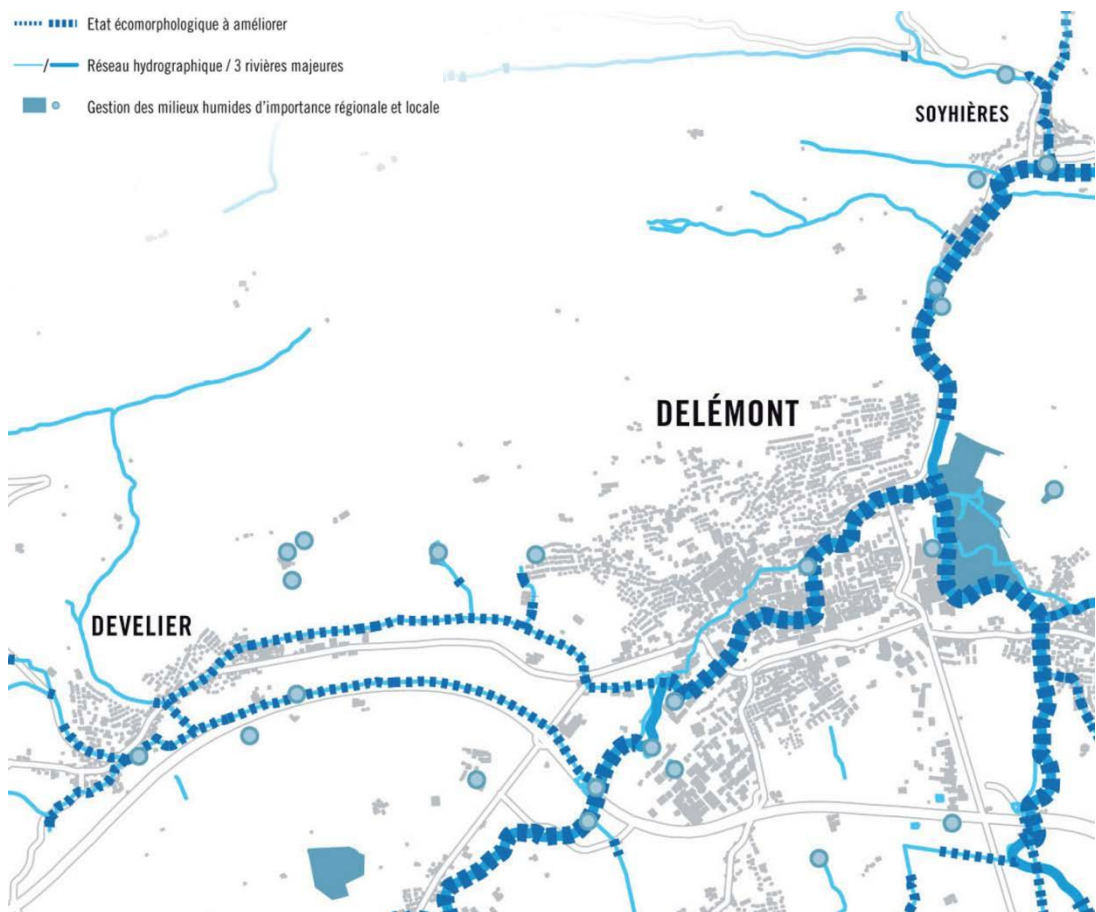
#### Objectifs thématiques :

- Valoriser le patrimoine naturel et le paysage comme cadre de vie quotidien, et la proximité avec les espaces ouverts naturels et agricoles comme un facteur d'attractivité

## Principes

- Renforcer et valoriser la présence de la nature dans le tissu bâti pour ses fonctions à la fois écologique (biodiversité, connexion des milieux naturels), sociale et patrimoniale
- Protéger les milieux naturels et planifier leur mise en réseau par des collaborations renforcées avec les communes voisines et le Canton du Jura

1. Veiller à la mise en œuvre et au suivi du plan de gestion et d'entretien des cours d'eau qui intègre le projet « Delémont, marée basse »
2. Revitaliser, selon les opportunités, les tronçons sous-tuyaux, très atteints, artificiels ou présentant des problèmes d'inondation (ruisseau de l'Algérie, ruisseau des Viviers, etc.)
3. Mettre sous protection les milieux humides dignes d'intérêt
4. Établir un programme de gestion et d'entretien des étangs permettant leur mise en valeur sociale, écologique et agricole, en association avec les propriétaires, les milieux de protection de la nature et les agriculteurs
5. Mettre en place des bandes tampons exploitées en surfaces de promotion de la biodiversité (SPB) autour des étangs concernés, en association avec le réseau écologique de Delémont, dans la mesure du possible
6. Valoriser les milieux en place d'un point de vue pédagogique



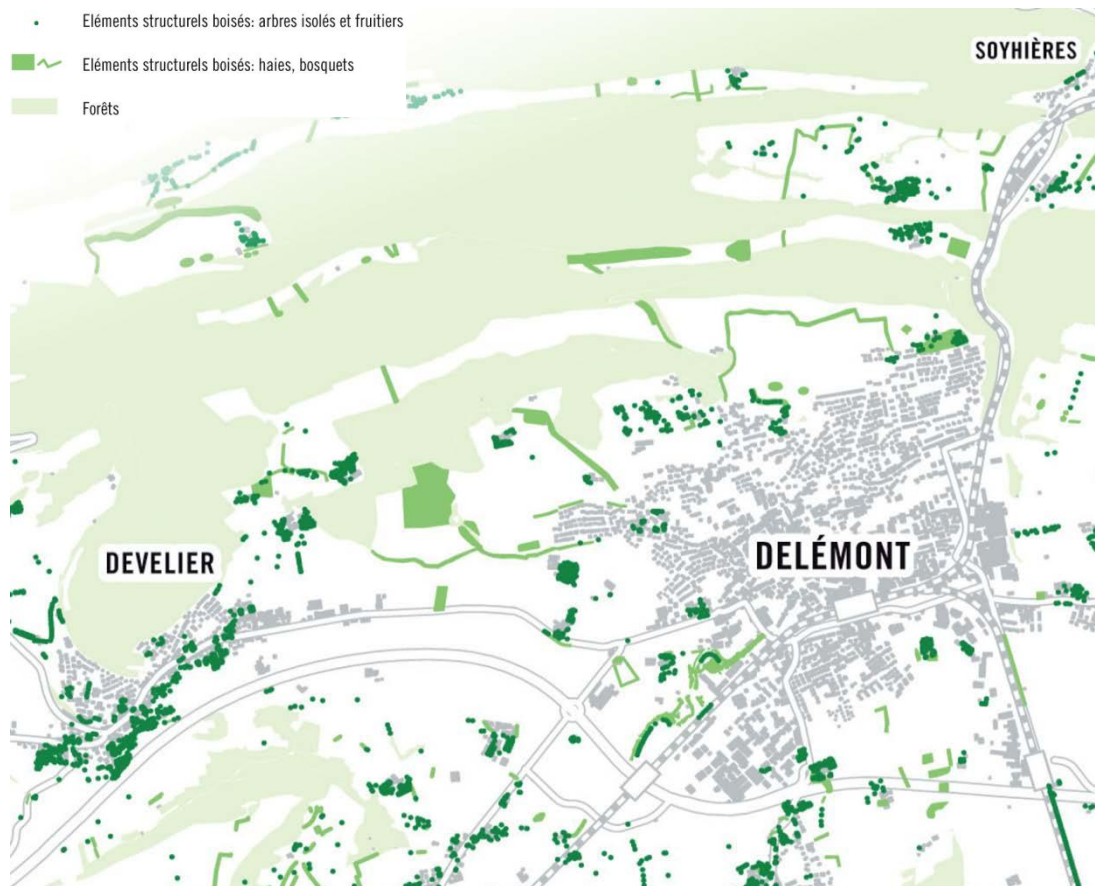
Trame bleue (source : Plan directeur régional de l'agglomération de Delémont)

*Fiche de mesure*    Fiche de mesure n°B.4 Milieux humides – Plan de gestion des étangs

## 8.5 TRAME VERTE – FORÊT ET ÉLÉMENTS BOISÉS ET ARBORISÉS

<i>Contexte</i>	L'importance des forêts, haies, bosquets, vergers, arbres isolés et allées est reconnue tant au niveau paysager que de la biodiversité. Ce patrimoine naturel est protégé et géré de manière à maximiser la valeur écologique des éléments.
<i>Enjeux</i>	<p>Des structures supplémentaires doivent être créées, selon les opportunités et en accord avec les propriétaires concernés. Un rajeunissement des structures est assuré dans toute la mesure du possible.</p> <p>L'utilisation des divers réseaux touristiques doit s'effectuer en harmonie entre les différents utilisateurs et avec les acteurs agricoles et forestiers.</p>
<i>Objectifs de la Conception directrice</i>	<p>Objectifs localisés :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ Renforcer le patrimoine naturel et assurer sa mise en réseau</li><li>■ Renforcer les réseaux de loisirs et de détente valorisant les activités agricoles et forestières</li><li>■ Augmenter la présence de la nature en ville</li><li>■ Définir la qualité des limites et des transitions entre espaces ouverts et bâtis</li></ul> <p>Objectifs thématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>■ Valoriser le patrimoine naturel et le paysage comme cadre de vie quotidien, et la proximité avec les espaces ouverts naturels et agricoles comme un facteur d'attractivité</li><li>■ Renforcer et valoriser la présence de la nature dans le tissu bâti pour ses fonctions à la fois écologique (biodiversité, connexion des milieux naturels), sociale et patrimoniale</li><li>■ Protéger les milieux naturels et planifier leur mise en réseau par des collaborations renforcées avec les communes voisines et le Canton du Jura</li></ul>
<i>Principes</i>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Protéger, pérenniser et valoriser l'existant, notamment au moyen d'un entretien adapté</li><li>2. Créer de nouvelles structures de manière concertée et ciblée</li><li>3. Mettre sur pied une opération de rajeunissement des vergers (plantation annuelle de 10 à 20 arbres sur une durée de 15 ans en garantissant le maintien d'individus dégénérés). Cette action doit être menée en étroite collaboration avec les propriétaires et les exploitants des parcelles concernées et en profitant des synergies offertes par les programmes de soutien (Vergers+, Rétropomme, etc.). La possibilité d'un parrainage et d'une implication des citoyens à l'entretien des arbres doit être envisagée</li></ol>





Trame verte (source : plan directeur régional de l'agglomération de Delémont)

Fiche de mesures Fiche de mesure n°B.2 Eléments structuraux boisés – Rénover et compléter les vergers des fermes

## 8.6 TRAME ROSE – NATURE EN VILLE

**Contexte** Une véritable trame naturelle intègre l'espace bâti et se relie à celle composant l'espace rural. Elle est conservée et améliorée dès que l'occasion se présente avec le plan directeur « Nature en ville » comme outil principal.

**Enjeux** Les aménagements et les concepts de gestion contenus dans le plan directeur « Nature en ville » sont 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 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.

**Objectifs de la Conception directrice**

Objectifs localisés :

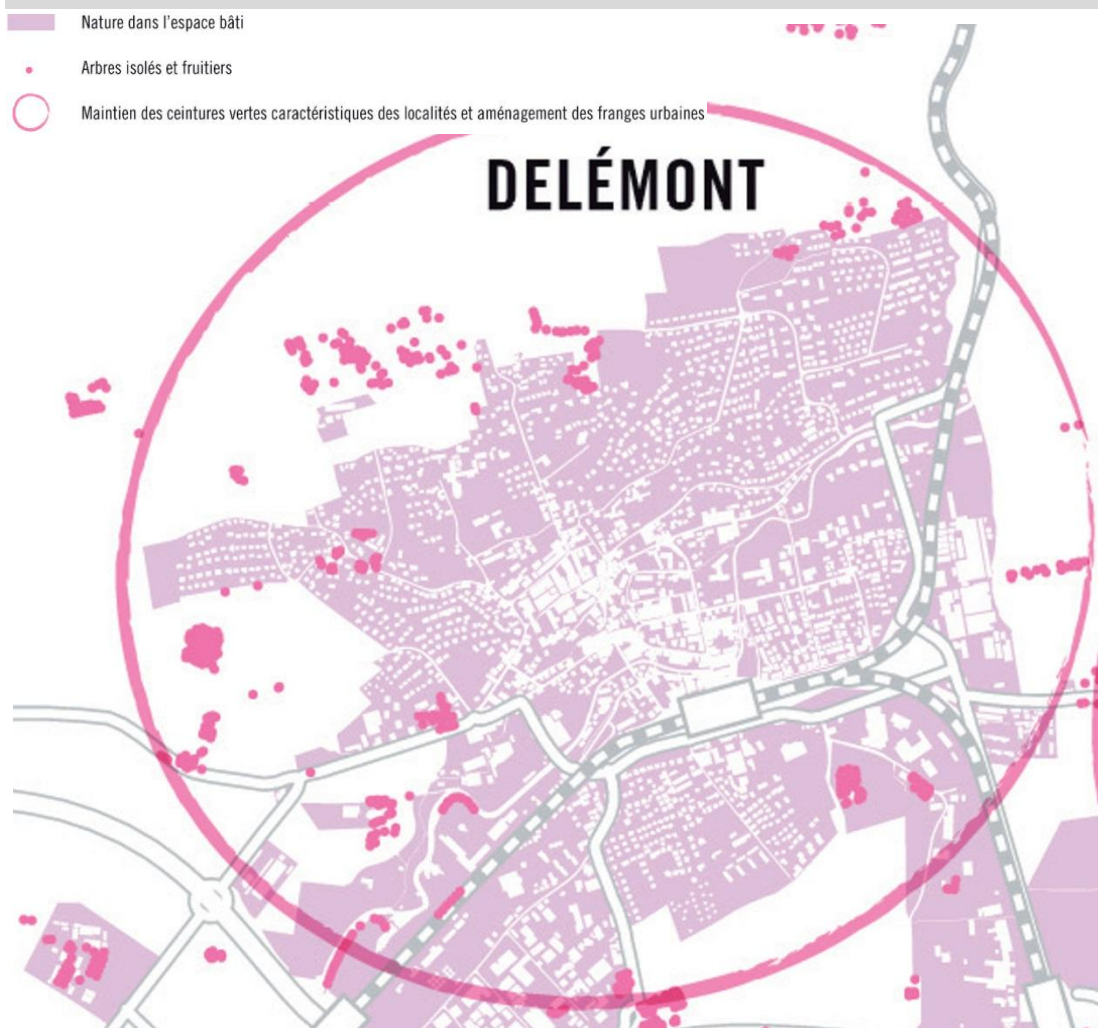
- Renforcer le patrimoine naturel et assurer sa mise en réseau
- Augmenter la présence de la nature en ville
- Définir la qualité des limites et des transitions entre espaces ouverts et bâtis

Objectifs thématiques :

- Valoriser le patrimoine naturel et le paysage comme cadre de vie quotidien, et la proximité avec les espaces ouverts naturels et agricoles comme un facteur d'attractivité
- Renforcer et valoriser la présence de la nature dans le tissu bâti pour ses fonctions à la fois écologique (biodiversité, connexion des milieux naturels), sociale et patrimoniale
- Protéger les milieux naturels et planifier leur mise en réseau par des collaborations renforcées avec les communes voisines et le Canton du Jura

## Principes

1. Mettre à jour et mettre en œuvre le plan directeur « Nature en Ville »
2. Protéger et mettre en valeur les arbres dans l'espace bâti (arbres isolés, allées, fruitiers), selon les lignes directrices et la fiche N°2 du plan directeur « Nature en Ville » après mise à jour
3. Évaluer les opportunités et tendre vers une gestion différenciée des éléments naturels en zone urbaine
4. Mener une réflexion sur l'aménagement des franges de l'urbanisation par le maintien et la valorisation de transitions naturelles souples et harmonieuses entre espace bâti et espace rural
5. Valoriser les entrées et sorties de ville, notamment en améliorant la qualité paysagère de l'entrée sud de la ville de Delémont (depuis Courrendlin) par la revalorisation de la végétalisation du linéaire concerné
6. Mettre en valeur et recomposer les espaces verts et l'arborisation de la promenade « extra muros » de la Vieille Ville
7. Diminuer la quantité de déchets en limite de ville par des campagnes de sensibilisation et par des aménagements adaptés



Trame rose (source : Plan directeur régional de l'agglomération de Delémont)

## Fiches de mesures

Fiche de mesure n°B.1 Nature en ville – Gestion du patrimoine arboré

Fiche de mesure n°B.3 Nature en ville – Transitions naturelles entre espace bâti et espace rural

## 9 APPROVISIONNEMENT

### 9.1 APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE

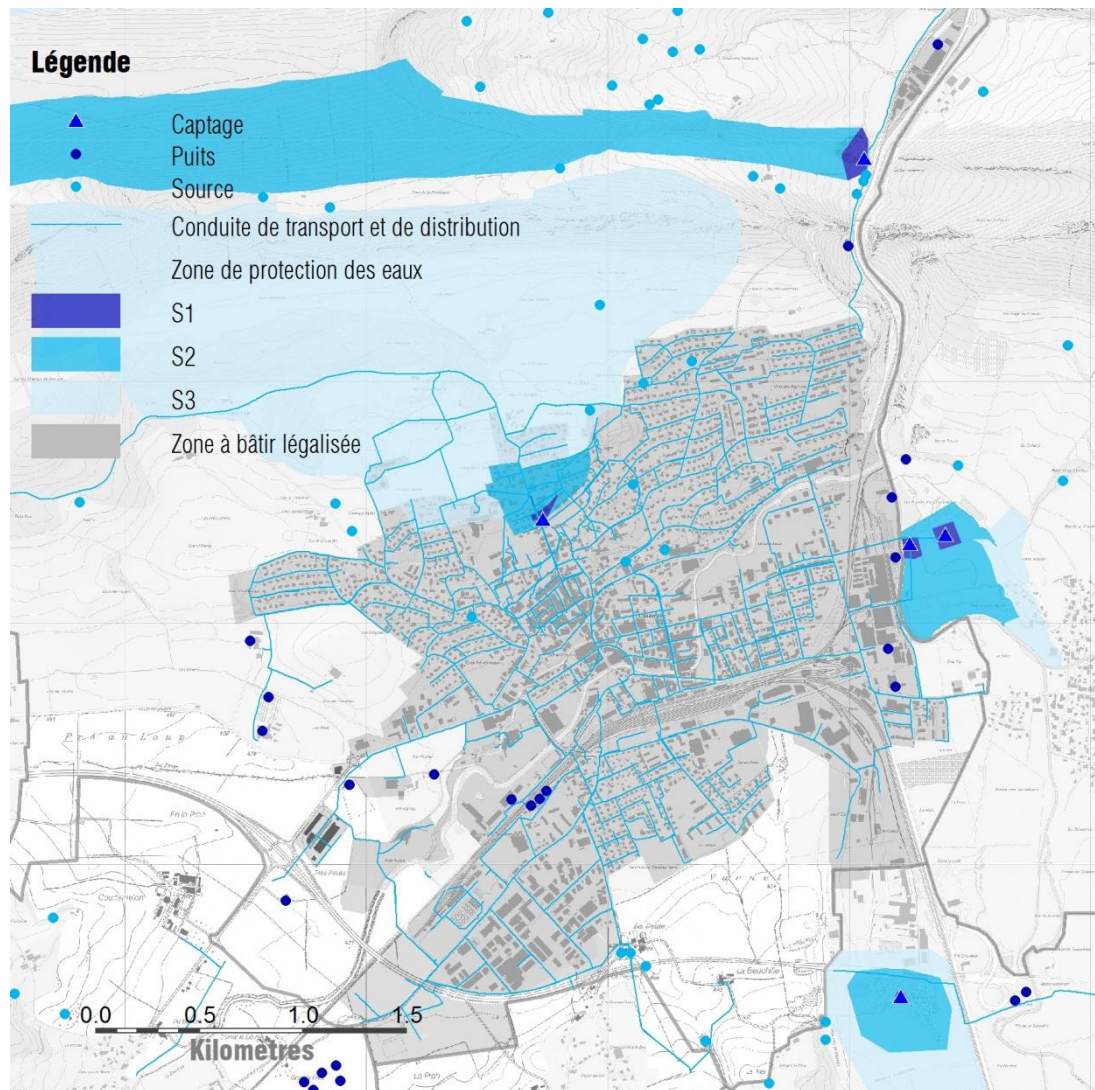
#### *Contexte*

Durant l'année 2014, la Commune de Delémont a établi son Plan général d'alimentation en eau potable (PGAE). Cet outil de gestion permet aux Services industriels de Delémont de gérer le réseau d'alimentation en eau de façon durable, globale et cohérente avec une planification sur 20 ans, et ce en tenant compte du développement du territoire communal conforme au Plan d'aménagement local.

L'alimentation en eau potable de la ville de Delémont est assurée principalement par les sources karstiques de Develier et de la Doux, situées aux abords de la Vielle Ville. De par leur situation géographique, les sources de Develier s'écoulent gravitairement dans les réservoirs de Champateau. Quant à l'eau de la source de la Doux, celle-ci est stockée dans un réservoir intermédiaire et pompée au réservoir des Boulaines. Avec un débit moyen intéressant, la source de la Doux représente environ 60% de la production annuelle du réseau d'eau de la ville. Malgré son importance, et vu son captage situé en zone bâtie présentant un risque de pollution non négligeable, la source de la Doux est vulnérable. Un système de monitoring a été mis en place pour contrôler en continu certains paramètres de l'eau, ce qui permet de déceler un problème de qualité de l'eau et de stopper la production. Vu son importance, la source de la Doux doit être traitée avec une grande prudence et beaucoup de respect.

La Ville de Delémont dispose d'autres ressources qu'elle utilise en appoint et/ou en eau de secours. Il s'agit notamment de la nappe phréatique des Rondez et de trois forages à grande profondeur qui sont situés en zone industrielle. Dès l'année 2016, la Ville de Delémont pourra bénéficier d'une alimentation de secours supplémentaire puisque le réseau d'eau de la ville sera relié au réseau d'eau de la Ville de Moutier, via le réseau A16. La construction d'une station de pompage en 2014 dans le réservoir des Boulaines permet par ailleurs, aujourd'hui, de disposer de toutes les ressources disponibles sur l'ensemble du territoire de la ville.





Le réseau d'eau de la Ville de Delémont est scindé en deux zones de pressions :

- zone inférieure : cette zone est alimentée par les réservoirs de Montchaibeux et le réservoir des Boulaines, qui sont situés à une cote altimétrique de 470.15 msm. Ces deux réservoirs, d'une capacité totale de 7'000 m<sup>3</sup> et disposant d'une réserve incendie de 2'600 m<sup>3</sup>, alimentent le bas de la ville. La consommation du réseau inférieur représente les 2/3 de la consommation journalière
- zone supérieure : cette zone est alimentée par les deux réservoirs de Champateau qui sont situés à une cote altimétrique de 522.18 msm. Ces deux réservoirs, d'une capacité totale de 2'600 m<sup>3</sup> et disposant d'une réserve incendie de 800 m<sup>3</sup> alimentent le haut de la ville. La consommation du réseau supérieur représente le 1/3 de la consommation journalière.

Ces deux réservoirs ne répondent plus aux normes en vigueur actuellement et devront être assainis. De plus, la pression des quartiers Nord-Est doit être améliorée pour répondre aux normes de défense incendie actuelles. Etant donné que ces deux réservoirs doivent subir un assainissement lourd et qu'il faudra pallier au problème de pression, il est prévu de construire un nouveau réservoir à une cote altimétrique qui se situe aux environs de 545 msm, ce qui permettra de disposer encore de l'eau des sources de Develier gravitairement, et de pallier au problème de pression.

### Enjeux

L'établissement d'un PGAE a permis de doter Delémont d'un instrument de gestion de l'alimentation en eau. Avec le développement territorial envisagé, l'enjeu principal pour le futur porte sur le maintien d'un approvisionnement en eau potable permettant de répondre à la demande de la population et des entreprises, tant qualitativement que quantitativement.

*Objectifs de la  
Conception  
directrice*

Objectifs thématiques :

- mettre en œuvre les mesures contenues dans le PGAE en cohérence avec le développement de l'urbanisation de Delémont

*Principes*

1. Assurer la distribution d'une eau en quantité suffisante et d'une qualité irréprochable conformément à la législation en vigueur
2. Assurer une pression suffisante sur l'ensemble du réseau existant et projeté, en tout temps, pour l'alimentation des usagers et pour la lutte contre l'incendie
3. Fournir un débit suffisant en toutes situations, en particulier en jours et heures de pointe et en cas d'incendie. En cas de panne du site principal de production d'eau, la consommation moyenne journalière doit être couverte
4. Tenir à disposition des volumes d'eau suffisants pour la défense incendie
5. Assurer l'autofinancement de la couverture des coûts de l'alimentation en eau
6. Assurer un financement spécial pour le renouvellement du réseau et de ses ouvrages, garantissant une gestion durable de la distribution de l'eau

*Actions à mener*

- Construire un nouveau réservoir « Champateau III » à une altitude plus élevée (545msm) afin d'éviter la multiplication des surpresseurs, pour respecter les normes en matière de défense incendie et anticiper un éventuel développement urbain
- Remplacer la conduite de transport des sources de Develier jusqu'à « Champateau III », en évitant les points hauts supérieurs à 545 msm, et augmenter le diamètre de la conduite afin de pouvoir exploiter la totalité des débits des sources durant les mois de hautes eaux

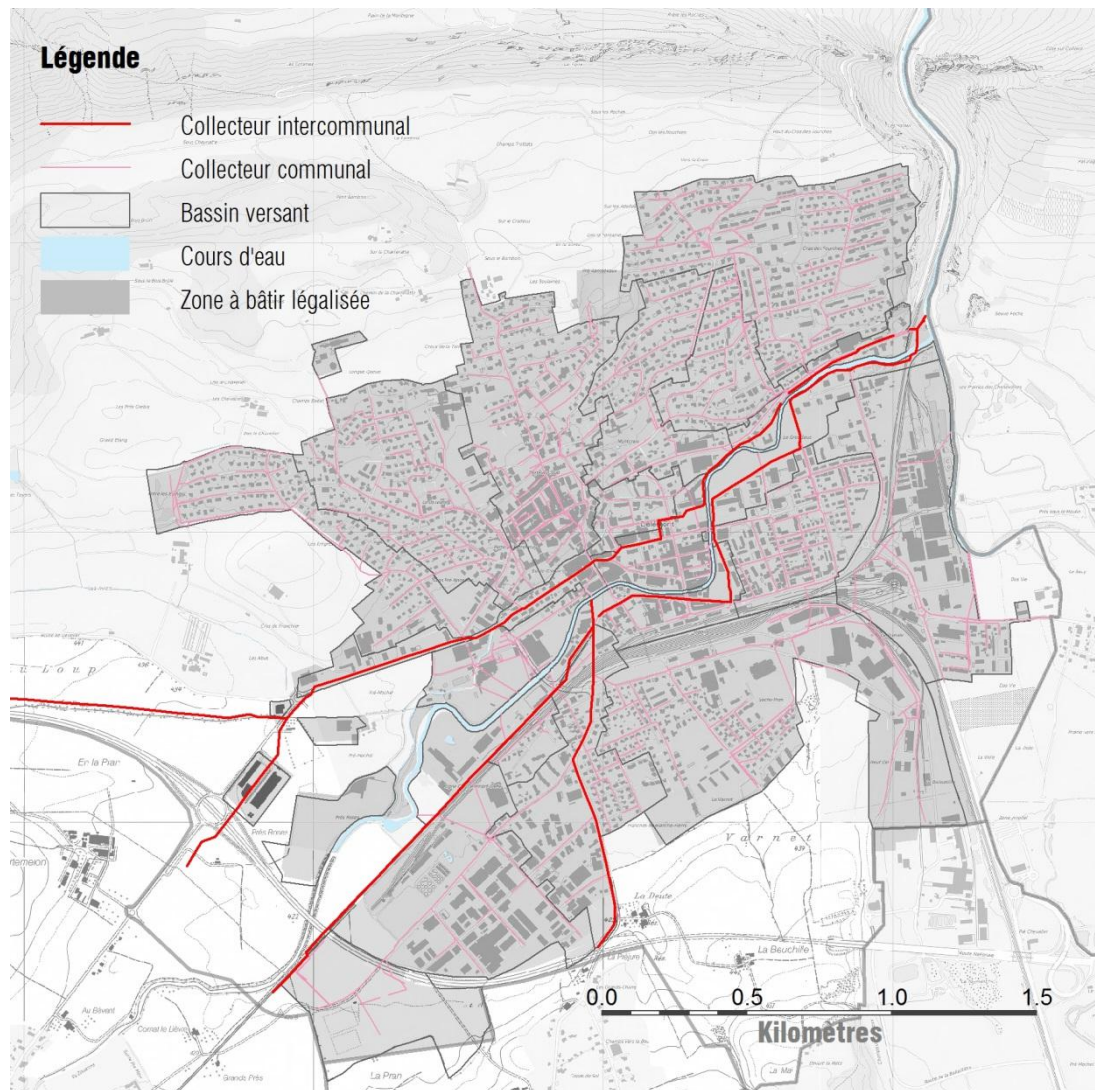
## 9.2 EVACUATION DES EAUX USÉES

*Contexte*

Pendant longtemps, le traitement des eaux se faisait selon le principe du « tout à l'égout », mélangeant eaux usées et eaux de pluie, ce qui engendrait de nombreux dysfonctionnements :

- surdimensionnement du réseau
- surcharges des collecteurs en temps de pluie
- pollution du milieu naturel en temps de pluie (déversement d'eaux usées dans les rivières)
- perturbation du fonctionnement des stations d'épuration

Face à cela, et à la forte imperméabilisation des surfaces due au développement de l'urbanisation, la Commune de Delémont a décidé de se doter d'un Plan général d'évacuation des eaux (PGEE). Cet outil, établi en 2011, permet de traiter de manière optimale les divers types d'eau produits en milieu urbain.



### Enjeux

L'établissement d'un PGEE a permis de doter Delémont et sa région d'un instrument de gestion des eaux urbaines. L'avenir porte sur la mise en œuvre des principes et mesures qu'il contient, afin d'assurer une gestion des eaux modernes, respectueuse de l'environnement et conforme à la législation en vigueur. Le cycle de l'eau sera ainsi respecté grâce à l'infiltration ou à l'évacuation des eaux de pluie. Seules les eaux effectivement utilisées seront traitées par la STEP.

### Objectifs de la Conception directrice

#### Objectifs thématiques :

- mettre en œuvre les mesures contenues dans le PGEE en cohérence avec le développement de l'urbanisation de Delémont

### Principes

1. Gérer les eaux pluviales en incitant et en réglementant l'infiltration et la rétention, afin de diminuer le volume des eaux claires dans les canalisations
2. Diminuer les eaux claires parasites (eaux de la nappe phréatique, de sources, de drainage, de fontaines, etc.)
3. Entretenir les équipements existants
4. Procéder au renouvellement des canalisations
5. Assainir le réseau d'eaux usées, notamment en réparant les secteurs défectueux



## 10 ENERGIE

### 10.1 INTRODUCTION

Afin de garantir la sécurité de l'approvisionnement énergétique à long terme, le Conseil fédéral a adopté la stratégie énergétique 2050 qui constitue la nouvelle base de sa politique. En septembre 2012, un premier paquet de mesures a été mis en place pour la transformation progressive de l'approvisionnement énergétique suisse. Il veut ainsi diminuer la consommation individuelle d'énergie et d'électricité, réduire la part des énergies fossiles et remplacer la production d'électricité nucléaire par des gains d'efficacité et le développement des énergies renouvelables. Des procédures simplifiées plus rapides, ainsi que la modernisation et le développement des réseaux électriques, y contribueront. La mise en œuvre de ces mesures requiert une révision totale de la loi sur l'énergie et d'autres adaptations légales. Un message relatif au premier paquet de mesures a été adopté par le Conseil fédéral et transmis au Parlement le 4 septembre 2013.

Le Canton du Jura entend participer pleinement à ce changement de paradigme. La Conception cantonale de l'énergie (CCE) et le Plan de mesures 2015-2021 qui lui est associé fixent les objectifs cantonaux, à savoir atteindre les valeurs d'une société à 3'500 W en 2035. A l'échelle du canton, cela se traduit par :

- économiser 140 GWh<sub>électrique</sub>/an et 270 GWh<sub>thermique</sub>/an, soit une diminution de 30% de la consommation
- augmenter la production indigène de 340 GWh<sub>électrique</sub>/an et de 320 GWh<sub>thermique</sub>/an
- atteindre une autonomie énergétique de 65% pour l'électricité et de 60% pour la chaleur

La révision de la Loi sur l'énergie (LEN), actuellement en transition, accompagne également cette démarche en adaptant la législation aux défis à relever.

Dans ce contexte, la Commune de Delémont, en tant que Cité de l'énergie eea®GOLD, souhaite mettre sa stratégie énergétique en adéquation avec les objectifs fédéraux et cantonaux en la matière (stratégies énergétiques 2050 et 2035). Pour ce faire, la Planification énergétique territoriale (PET) actuellement en vigueur, qui date de 2004, doit être révisée et mise en cohérence avec les attentes actuelles en la matière, dans le cadre d'une PET coordonnée avec le Plan d'aménagement local ayant pour horizon l'année 2030.

*Principaux enjeux* Le respect des objectifs de la Société à 2'000 W requiert que le bilan 2013 en énergie primaire passe de 5'800 W à 3'200 W par habitant et par an, en tenant compte de la composante de l'énergie grise nécessaire à la production des biens et des services, soit une réduction de 45% d'ici 2050.

Pour les émissions de gaz à effet de serre et en incluant la même contrainte quant à l'énergie grise, les objectifs à atteindre sont encore plus ambitieux. Pour passer de 8,5 tonnes d'émission d'équivalent CO<sub>2</sub> actuels à 1,7 tonne par habitant, les émissions devront être réduites de 80% d'ici 2050.

Pour atteindre ces objectifs ambitieux, il est nécessaire d'agir à la fois sur le levier de la baisse des besoins énergétiques par habitant et également sur la manière de produire l'énergie.

Comme l'indique la Conception directrice de l'énergie, la sectorisation énergétique de la Commune en 10 parties a été réalisée d'après plusieurs facteurs. La structure et la typologie des constructions actuelles ont été prises en compte, de même que la vision à moyen terme de futures opportunités de construction. La densité énergétique, reliée intrinsèquement aux différentes typologies rencontrées et à la densité des différents quartiers, a également joué un rôle dans la définition des contours des secteurs. Cette méthodologie a permis de réaliser une sectorisation cohérente d'un point de vue de l'homogénéité urbanistique.

En effet, bien que la sectorisation énergétique ait été réalisée avant la définition des zones urbanistiques, l'élaboration du Plan directeur communal et du Plan directeur de l'énergie a montré une bonne superposition des différents quartiers et territoires. La présence des gisements renouvelables potentiellement exploitables a joué un rôle restreint dans la définition des secteurs, afin de conserver une homogénéité urbanistique.

*Fiches de  
mesures*

Les fiches de mesures de la thématique Energie se trouvent dans le Plan directeur de l'énergie.

# Plan Directeur Communal de Delémont

## Objectifs énergétiques à l'horizon 2030

### Légende

**Delimitation secteurs**  
 3 Secteurs énergétiques  
 Secteurs urbanistiques

**Gisements renouvelables**  
 Zones d'exclusion géothermique  
 Zones d'exclusion géothermique avec dérogation possible  
 Zones d'exclusion solaire

**Besoins de chaleur utiles (MWh)**  
 16'000  
 50%  
 50%

**Objectif gaz (%)**  
 Objectif gaz (%)  
 Objectif renouvelable (%)

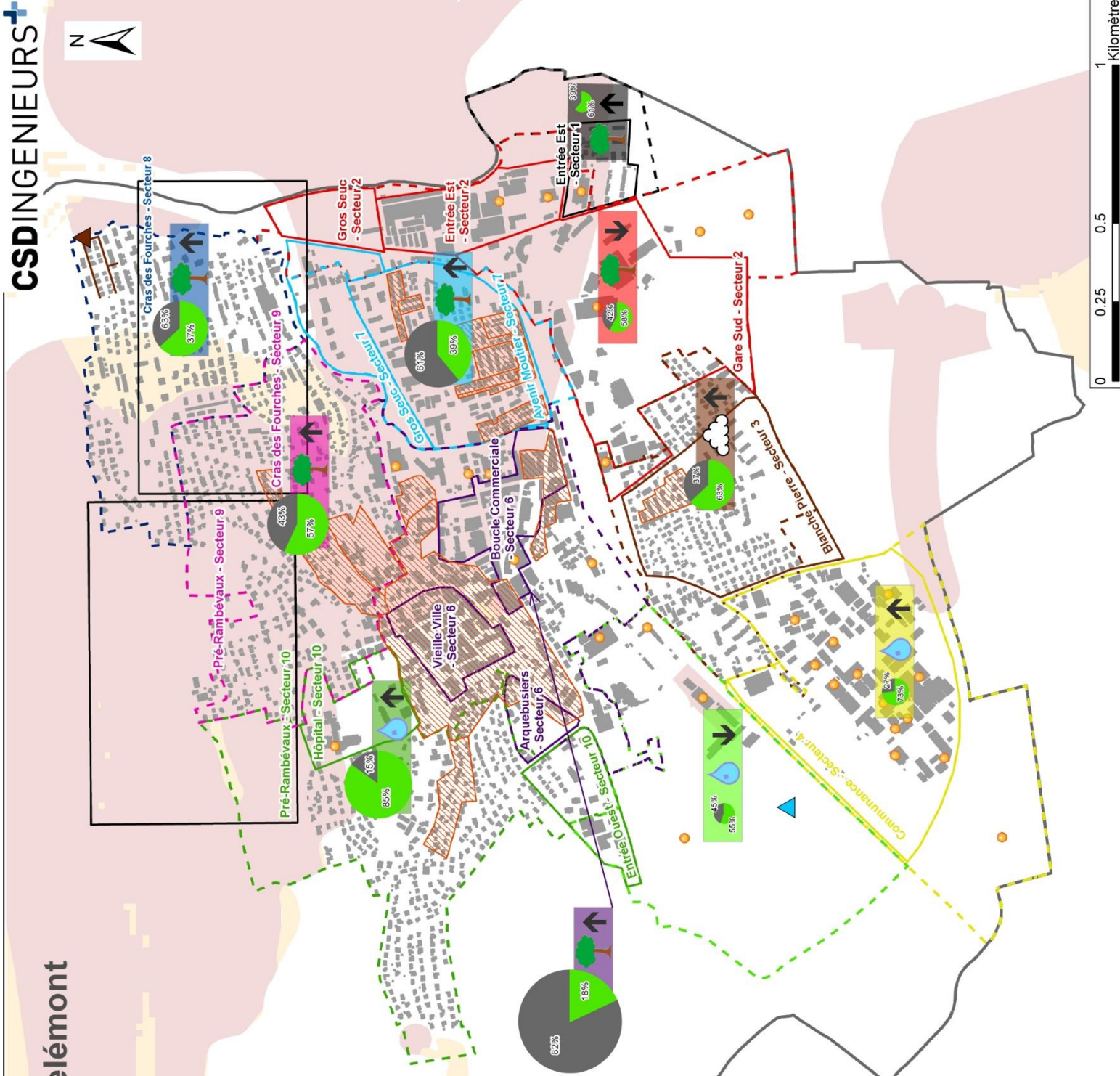
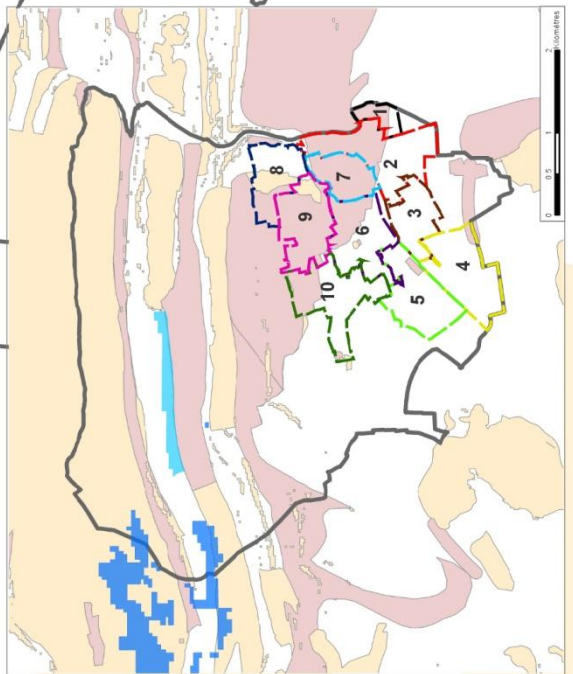
**Agents énergétiques préférentiels**  
 Augmentation nécessaire de la fourniture de gaz  
 Baisse possible de la fourniture de gaz  
 Priorité bois  
 Priorité géothermie  
 Priorité aérothermie

**Réseau hydrographique**  
 Somme  
 Tille

**Autres**  
 Emprise des bâtiments  
 Commune de Delémont

**20 plus grandes installations photovoltaïques**  
 Chaufferie Bois  
 Cras des Fourches  
 CAD Cras des Fourches

**Zone à potentiel éolien**  
 Zone à potentiel éolien sous conditions  
 Projet hydroélectrique Grande Ecluse





## 10.2 ASSAINISSEMENT ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS

### Contexte

La réduction des besoins énergétiques est incontournable pour respecter les objectifs de la Société à 2'000 W. La Conception directrice de l'énergie (CDE) a permis de mettre en évidence que les besoins de chaleur des bâtiments représentent les 2/3 des besoins énergétiques utiles de Delémont. C'est donc sur ce poste que les efforts d'économies d'énergie doivent être concentrés. La législation actuelle exige de bonnes performances thermiques pour les bâtiments neufs, afin que les dépenses de chauffage et d'eau chaude sanitaire (ECS) des futures constructions soient réduites au minimum. Toutefois, les constructions neuves représentent une part très faible du parc existant dans sa globalité, de l'ordre de 1%. Les plus grandes économies d'énergie sont donc à réaliser sur les besoins de chaleur utile du parc construit existant, qui reste très énergivore. Un assainissement ciblé permet la diminution de ces dépenses énergétiques.

### Enjeux

Le taux de rénovation annuel actuel du bâti est d'environ 0.5%. La stratégie énergétique communale vise un taux de 1%. Ce scénario doit être à minima atteint et si possible dépassé. Il équivaut à la rénovation de 25 bâtiments chaque année sur le territoire communal et induira une économie globale de 10% des besoins de chaleur utiles à l'horizon 2050, par rapport à la situation actuelle.

### Objectifs de la Conception directrice

Objectifs thématiques :

- Réaliser des économies d'énergie prioritairement sur le parc construit existant, par un effort de rénovation significatif (enveloppe thermique, production de chaleur et optimisation de la distance de chaleur)

### Principes

1. Fixer un seuil minimal de rénovation : 25 bâtiments au minimum chaque année, avec priorité claire aux grands immeubles d'habitation énergivores
2. Cibler les bâtiments prioritaires : assainir en premier lieu les bâtiments présentant le bilan énergétique le plus défavorable
3. Mettre en place un mécanisme de soutien en définissant notamment un programme d'incitation et/ou de subventionnement pour l'assainissement des bâtiments
4. Développer une méthode d'assainissement incluant une adaptation des objectifs dans les quartiers plus sensibles, en conciliation avec les aspects patrimoniaux notamment. Dans ce cadre, trouver des solutions techniques pour pallier aux contraintes de protection du patrimoine
5. Poursuivre l'assainissement énergétique des bâtiments propriété de la Ville de Delémont et identifier le taux de rénovation, afin de communiquer à ce sujet à titre d'exemplarité
6. Assurer un suivi strict de l'objectif de rénovation chaque année
7. Encourager les surélévations de bâtiments existants (réduction des besoins obligatoires selon normes actuelles lors d'une transformation)
8. Promouvoir les outils de diagnostic d'assainissement, par exemple le CECB

## 10.3 EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

### Contexte

L'efficacité énergétique dépend de la technologie et de l'agent énergétique utilisés pour couvrir chacun des besoins. Chaque combinaison d'agent énergétique et de technologie possède un rendement qui lui est propre. Ce rendement définit alors l'écart entre l'énergie qui devra être fournie par l'émetteur final (par exemple un radiateur ou un système de chauffage au sol) et celle que devra engendrer le producteur de chaleur.

Un changement de technologie permet souvent d'améliorer le rendement d'une installation. Toutefois, dans le cas où il n'est pas possible, pour des raisons économiques ou techniques, de changer de technologie, des mesures d'optimisations énergétiques sont possibles et souhaitables. Ces améliorations concernent la production de chaleur et d'eau chaude sanitaire, ainsi que les appareils et installations consommateurs d'électricité.

## Enjeux

En attendant le renouvellement des installations existantes par d'autres systèmes plus efficaces, et afin d'en améliorer le rendement, l'optimisation de ces installations permet de réduire de 5 à 20% la consommation d'énergie finale à besoins utiles constants. Ceci grâce à l'optimisation des paramètres de fonctionnement, au remplacement ponctuel d'éléments surdimensionnés ou non efficaces et au réglage de la distribution de chauffage.

## Objectifs de la Conception directrice

Objectifs thématiques :

- Réaliser des économies d'énergie prioritairement sur le parc construit existant, par un effort de rénovation significatif (enveloppe thermique, production de chaleur et optimisation de la distance de chaleur)
- Assainir la totalité de l'éclairage public en remplaçant les ampoules à décharge existantes par des ampoules à LED
- En termes de mobilité, encourager le recours à la mobilité douce et aux déplacements en transports publics et favoriser l'achat de véhicules électriques, hybrides et au gaz

## Principes

1. Identifier les moyens de promouvoir l'optimisation des paramètres de fonctionnement des installations de production de chaleur et d'eau chaude sanitaire existantes
2. Soutenir le remplacement des éléments surdimensionnés ou non efficaces des installations techniques
3. Améliorer l'efficacité énergétique en général en se reportant aux étiquettes énergie notamment (appareils, véhicules, etc.)
4. Encourager la construction de logements compacts et bioclimatiques sur les terrains à bâtir
5. Adapter les objectifs dans les quartiers plus sensibles, en conciliation avec les aspects patrimoniaux notamment
6. Étendre les expériences déjà menées sur les bâtiments et installations (éclairage public notamment) propriété de la Ville de Delémont
7. Identifier les moyens d'encourager la sobriété électrique en touchant à la fois les propriétaires et les locataires
8. Mettre en place les conditions cadre permettant de favoriser la mobilité douce, les transports publics et le co-voiturage
9. Mettre en place les conditions cadre permettant de favoriser les véhicules les plus respectueux de l'environnement avec des émissions les plus faibles possibles en se référant, par exemple, aux étiquettes énergétiques

### 10.4 ABANDON DU MAZOUT COMME ÉNERGIE DE CHAUFFAGE

## Contexte

A Delémont, 70% des besoins utiles de chaleur sont actuellement couverts par le mazout. Sachant qu'il est le plus polluant et l'un des moins efficaces de tous les agents énergétiques utilisés (rendement de 70 à 90% selon l'âge et le fonctionnement de la chaudière), une stratégie volontaire de désengagement du mazout participera nettement au respect des objectifs de la Société à 2'000 W.

## Enjeux

La substitution du mazout est une action décisive qui permet de réduire très rapidement les bilans énergétique et carbone par habitant. En outre, il permet d'augmenter l'autonomie énergétique du territoire. Les efforts de la politique énergétique de la Commune doivent donc être concentrés sur cette action prioritaire.

Sur cette base, il est proposé de substituer la part du mazout dans les besoins en chaleur utile de la Commune à l'horizon 2030. Cette réduction sera rendue possible par le remplacement progressif des chaudières à mazout et leur substitution par d'autres agents énergétiques.

*Objectifs de la  
Conception  
directrice*

Objectifs thématiques :

- Recourir au chauffage individuel renouvelable (bois, solaire, pompes à chaleur)

*Principes*

1. Identifier les outils légaux permettant d'accompagner la substitution des chauffages au mazout
2. Etablir les bases réglementaires pour soumettre à autorisation l'installation de toute nouvelle chaudière à mazout
3. Densifier le réseau de gaz à l'horizon 2030 là où cela est nécessaire, à titre d'énergie de transition, et mettre en place un programme d'incitation et/ou de subvention
4. Contrôler régulièrement la part du mazout dans la couverture des besoins de chaleur de la commune
5. Concilier les lieux de substitution avec le réseau existant de distribution du gaz à minima en tant qu'énergie de substitution
6. Développer des mécanismes favorisant d'autres agents énergétiques que le mazout, tant dans les nouvelles constructions que lors d'assainissements

## 10.5 DÉVELOPPEMENT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES

*Contexte*

Le développement des énergies renouvelables est essentiel pour atteindre les objectifs de la Société à 2'000 W. En effet, ces gisements se distinguent des énergies fossiles par leur meilleur rendement de transformation, par un bilan énergétique primaire bas et par des émissions de CO<sub>2</sub> minimales.

L'exploitation immédiate des gisements renouvelables, via le développement prioritaire des solutions individuelles puis, à partir de 2030, des solutions en réseau, permettra l'atteinte des objectifs fixés dans la mesure où la part du mazout dans la couverture des besoins de chaleur est réduite à néant à l'horizon 2030.

*Enjeux*

L'objectif est de convaincre les propriétaires, promoteurs et investisseurs d'exploiter les gisements renouvelables dans leurs immeubles.

De plus, il est également très important d'encourager les propriétaires existants à se tourner vers les énergies renouvelables lors du remplacement de leurs installations de production de chaleur polluantes et/ou non efficaces (chaudières à mazout et gaz ou chauffage au bois vieillissant).

*Objectifs de la  
Conception  
directrice*

Objectifs thématiques :

- Encourager une couverture partielle des besoins de chaleur par des panneaux solaires thermiques
- Développer à moyen terme, en collaboration avec la Bourgeoisie, un chauffage à distance à bois décheté afin de desservir une partie de la Commune
- Exploiter, pour une partie de la Commune, les potentiels de géothermie de faible profondeur et de géothermie profonde
- Valoriser énergétiquement l'eau des nappes phréatiques
- Recourir au chauffage individuel renouvelable (bois, solaire, pompes à chaleur)
- Assurer une fourniture d'électricité renouvelable représentant plus de 80% des besoins, dont une part maximale par une production indigène (photovoltaïque, hydroélectrique, éolien, biomasse) couplée à des économies substantielles sur la consommation électrique
- Exploiter le potentiel photovoltaïque en réalisant les 20 projets identifiés par les SID
- En termes de mobilité, encourager le recours à la mobilité douce et aux déplacements en transports publics et favoriser l'achat de véhicules électriques, hybrides et au gaz

*Principes*

1. Mettre en place un programme d'incitation et/ou de subvention
2. Rendre obligatoire l'élaboration d'un concept énergétique territorial pour les nouveaux quartiers
3. Couvrir les besoins de chaleur selon les priorités établies dans le PDE
4. Mettre systématiquement à jour le Registre fédéral des bâtiments et logements (RegBL) de manière semestrielle



5. Contrôler chaque année la part de chaque agent énergétique dans la couverture des besoins de chaleur de la Commune
6. Poursuivre le développement des capacités de production électrique renouvelable indigène (éolien, photovoltaïque, hydroélectrique et biomasse)
7. Adapter les objectifs dans les quartiers plus sensibles en conciliation avec les aspects patrimoniaux notamment
8. Couvrir les besoins de chaleur selon les priorités établies dans le Plan directeur de l'énergie (PDE) pour le chauffage basé sur les énergies renouvelables (bois, y compris CAD, solaire, géothermie et pompes à chaleur)
9. Mettre en place les conditions cadre permettant de favoriser la mobilité douce et une mobilité utilisant les énergies renouvelables

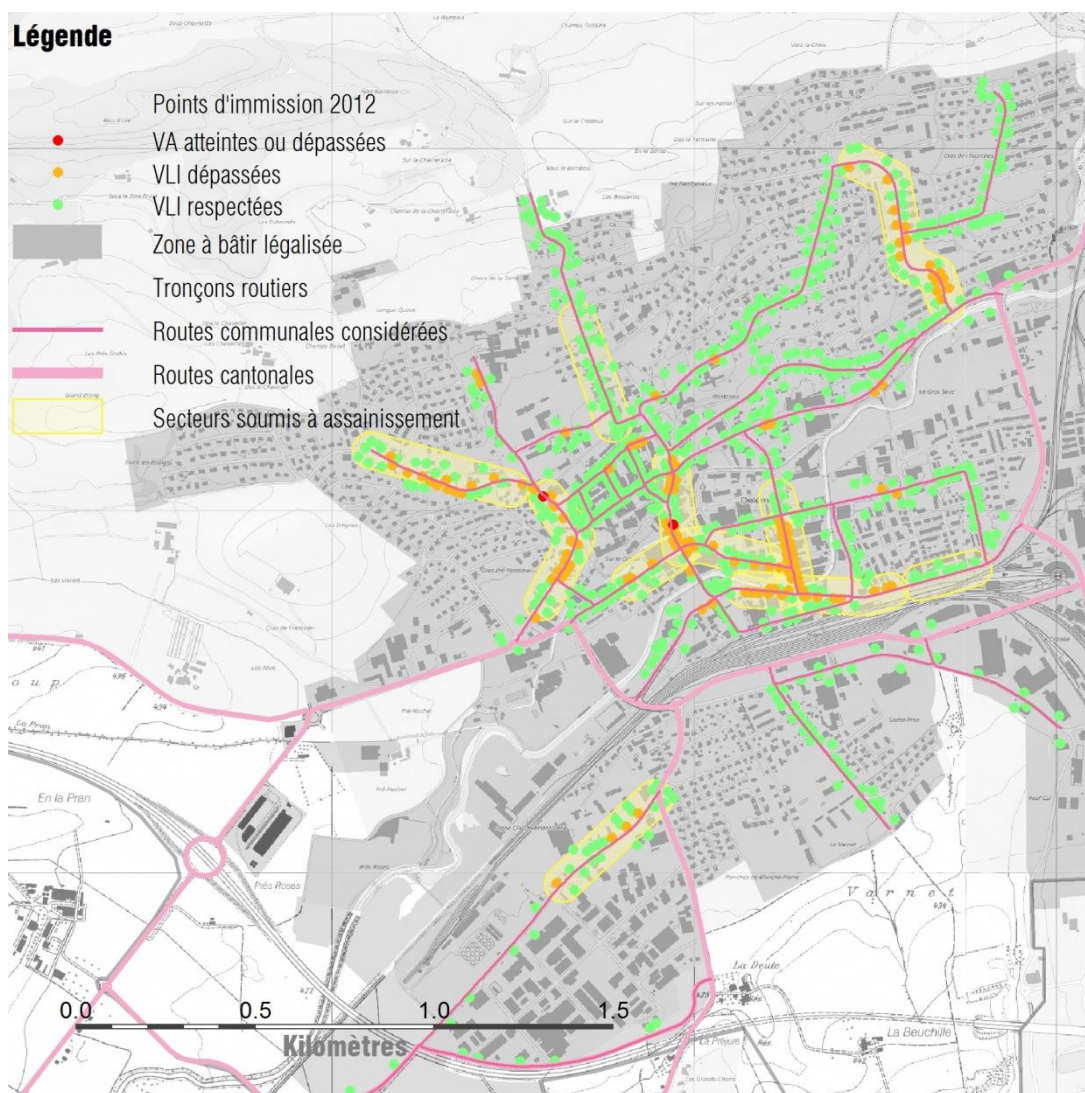
## 11 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

### 11.1 PROTECTION CONTRE LE BRUIT

#### Contexte

Depuis 1987, la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE) et l'Ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB) obligent les propriétaires de routes à assainir d'ici à 2018 les tronçons qui causent un bruit excessif. La Commune de Delémont, en tant que propriétaire des routes, a donc l'obligation de prendre toutes les mesures utiles pour lutter contre le bruit routier.

Afin de se conformer aux exigences légales, le Cadastre du bruit routier de Delémont a été mis à jour en 2012. Il prend en compte les mesures prévues dans les projets d'agglomération et les grands projets en cours, qui auront des incidences sur les comportements en termes de mobilité. Il tient également compte du Plan directeur des déplacements.



*Cadastre du bruit des routes communales*

#### Enjeux

L'analyse menée dans le cadre de la mise à jour du Cadastre du bruit routier montre qu'environ 140 bâtiments présentent actuellement des dépassements des valeurs limites d'immission durant la journée. Des dépassements se produisent également durant la nuit dans une cinquantaine de cas. Environ 650 personnes sont ainsi exposées à des niveaux de bruit excessifs à proximité des routes communales, soit environ 5% de la population delémontaine. Dès lors, un certain nombre de tronçons doivent être soumis à assainissement.

*Objectifs de la  
Conception  
directrice*

Objectifs thématiques :

- Réduire le trafic, selon les mesures proposées par le Plan directeur des déplacements
- Mettre en œuvre des mesures de modération du trafic (réduction de la vitesse, sens uniques, aménagements ponctuels), toujours selon les mesures proposées par le Plan directeur des déplacements
- Remplacer sur certaines portions de route le revêtement existant par un revêtement phono-absorbant

*Principes*

1. Procéder à l'assainissement des secteurs identifiés dans le Cadastre du bruit
2. Mettre en place les mesures de modération du trafic (réduction de la vitesse, sens uniques, aménagements ponctuels, etc.) découlant du Plan directeur des déplacements, à la route de la Communance, la rue des Moulins et à la rue du Stand
3. Remplacer le revêtement existant par un revêtement routier phonoabsorbant à la rue des Moulins, la rue du Vieux-Château, la route de Domont, la route de Porrentruy, le Faubourg des Capucins et la route de Moutier (tronçons est et ouest)
4. Mettre en œuvre une zone à trafic modéré à la route de Moutier (tronçon ouest), au quai de la Sorne, à l'avenue de la Gare et à la rue de la Molière

## 11.2 DANGERS NATURELS

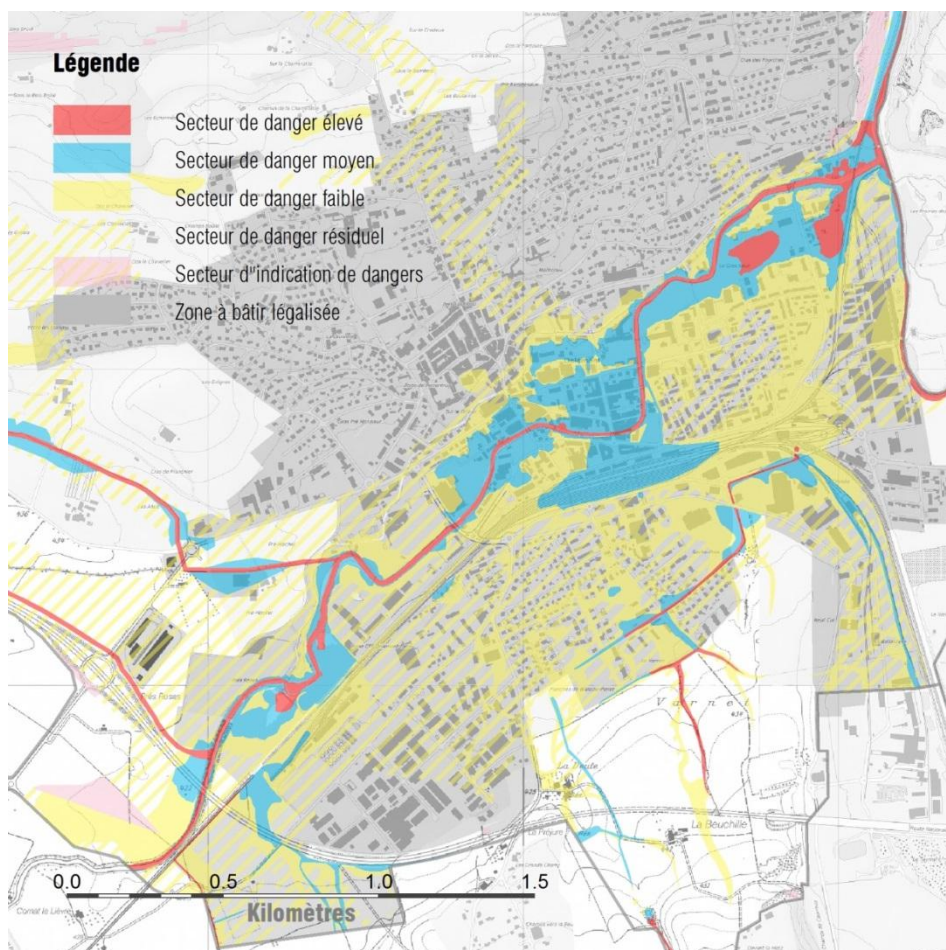
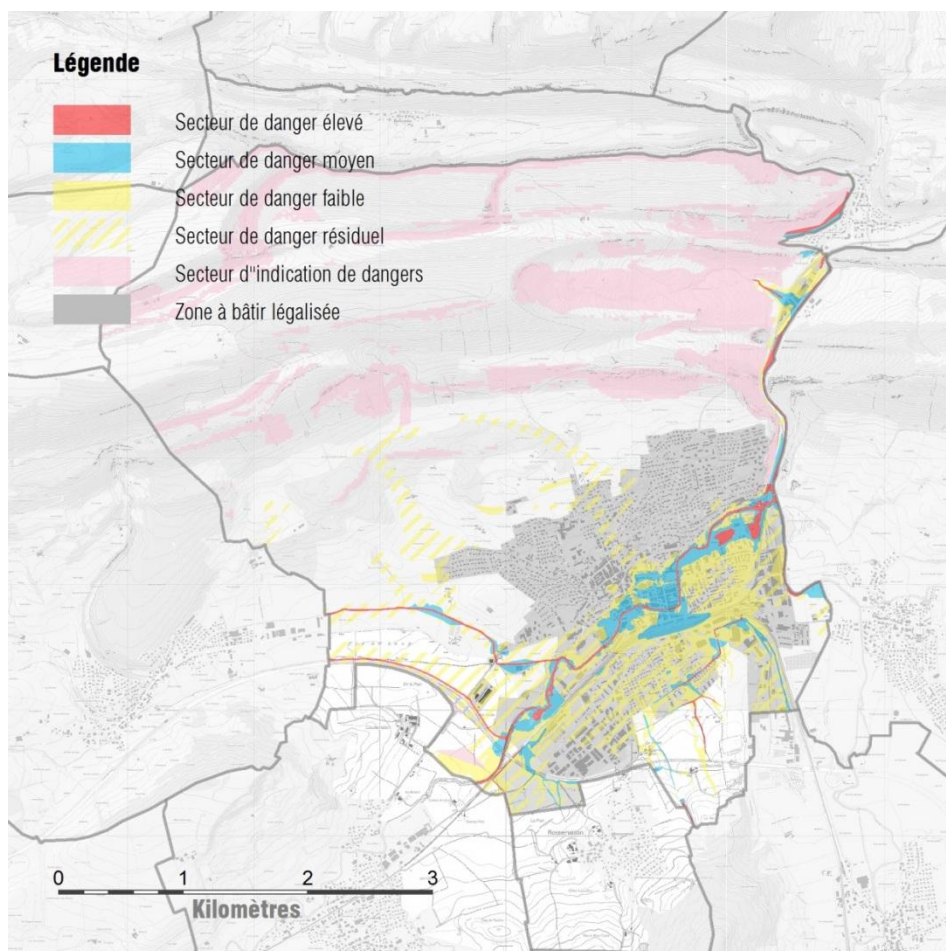
*Contexte*

Le territoire communal de Delémont est soumis à 3 types de danger :

- chute de pierres le long du chemin du Brunchenal, le long de la limite communale de Soyhières
- glissement permanent dans plusieurs petits secteurs localisés essentiellement au nord-ouest de la ville
- inondation essentiellement dans la plaine, à proximité des deux cours d'eau principaux, mais également le long de rus et de thalwegs

Les secteurs soumis aux inondations sont les plus étendus, ils présentent les risques principaux de dommages aux personnes et aux biens. La ville de Delémont s'étant développé dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle le long de la Sorne, les secteurs potentiellement inondables sont aujourd'hui urbanisés et les dommages potentiels en cas de crue dépassent les 100 millions de francs. Un crédit-cadre de 15 millions de francs dédié à la Sorne (projet « Delémont marée basse ») a été accepté en votation populaire en novembre 2009. Il comprend le financement de l'intégralité des mesures permettant d'assurer la protection contre les crues centennales.





## Enjeux

Les études de base relatives à ces différents dangers sont à présent disponibles. Leur fréquence et leur intensité ont pu être évaluées et les premiers concepts de protection ont pu être établis.

Pour la ville de Delémont, les principaux enjeux sont situés le long de la Sorne. Afin de se doter d'une vision globale et cohérente sur le long terme, les Autorités communales ont établi une Conception directrice et un Plan directeur localisé des aménagements de la Sorne et de ses abords. Cette planification définit les concepts de protection et de renaturation envisagés. Elle intègre également les aménagements relatifs aux espaces publics en lien avec les cours d'eau et aux liaisons de mobilité douce.

Les mesures prévues dans la partie amont (secteur en Dozière) sont à présent réalisées. Les projets d'ouvrages ont été établis pour le secteur « Centre aval – Morépoint amont » et transcrits dans le plan spécial en vigueur. Il convient à présent de mettre en œuvre les mesures déjà planifiées et d'établir les planifications de détail (projet d'ouvrage / plan spécial) dans les autres secteurs.

## Objectifs de la Conception directrice

Objectifs thématiques :

- Reporter dans le Plan directeur communal les secteurs soumis aux dangers naturels et identifier les zones de contradiction ou de frottement par rapport aux options de développement urbain

## Principes

1. Garantir la sécurité et l'intégrité des personnes et des biens dans le respect des objectifs de protection définis par les Autorités cantonales selon les catégories d'objets et les intensités admissibles<sup>1</sup>
2. Donner la priorité aux mesures passives lors de l'établissement des concepts de protection
3. Opter pour les mesures présentant le meilleur rapport coût / bénéfice non seulement sous l'angle de la protection contre les dangers, mais également en termes valorisation des milieux naturels et d'accessibilité (mobilité douce, espaces publics)
4. Dans le cadre des mesures de protection contre les crues, préserver et valoriser les potentiels naturels et paysagers des cours d'eau, favoriser l'accès à l'eau à toutes les catégories d'utilisateurs, valoriser et améliorer les réseaux des mobilités douces à proximité
5. Assurer la gestion des risques résiduels et des flux débordés par la mise en œuvre des plans d'alarme et d'intervention
6. Assurer un entretien continu des ouvrages, des berges et des lits des cours d'eau

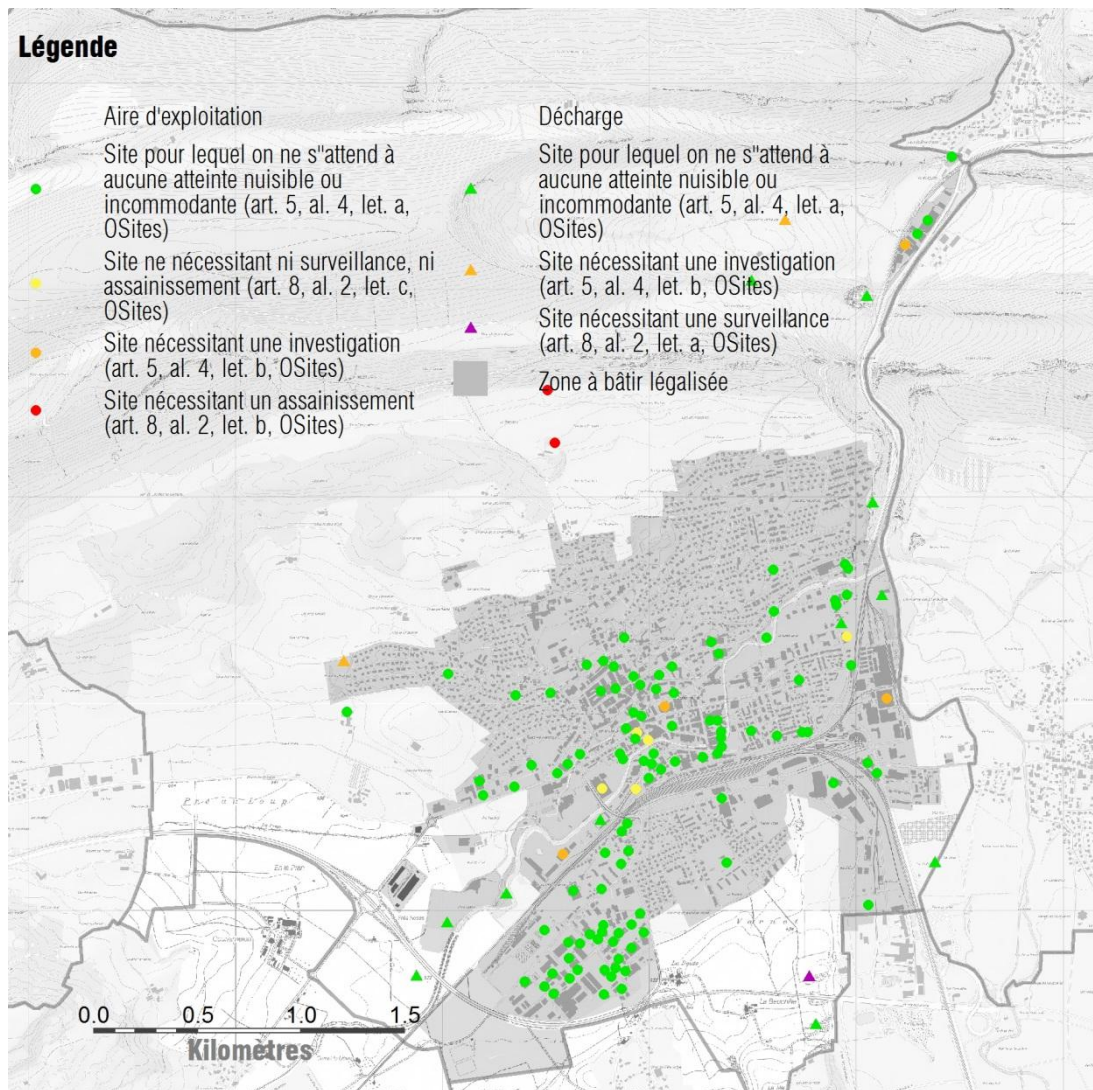
## 11.3 SITES POLLUÉS

### Contexte

L'inventaire des sites pollués, disponible sur le géoportail cantonal, indique que de nombreux sites pollués sont présents à Delémont. Ils se répartissent entre aires d'exploitations et décharges. Une grande majorité de ces sites est classée en « site pour lequel on ne s'attend à aucune atteinte nuisible ou incommode » au sens l'article 5 alinéa 4 de l'Ordonnance sur les sites contaminés. Une partie est classée en « site ne nécessitant ni surveillance, ni assainissement » et enfin une minorité en « site nécessitant une investigation ».

<sup>1</sup> Matrice de protection, Directive du SDT « Prévention des dangers naturels – Prise en compte dans l'aménagement local », annexe 2, décembre 2011





### Enjeux

Lors de nouvelles constructions ou de développement de quartiers sur des friches industrielles notamment, il convient de tenir compte de l'inventaire des sites pollués et des mesures d'assainissement préconisées. Effectivement, la présence de sites pollués nécessitant des mesures d'assainissement peut sensiblement modifier le calendrier de réalisation d'un projet ou d'une construction et renchérir les coûts.

### Objectifs de la Conception directrice

#### Objectifs thématiques :

- Lors du développement de nouveaux projets sur des dents creuses ou des friches industrielles, étudier en amont la problématique des sites pollués. Cas échéant, les mesures nécessaires pourront être prises afin d'orienter le projet en fonction de la pollution du site

### Principes

1. Pour les sites nécessitant investigation, réaliser les études de base nécessaires en cas de projet à proximité
2. Lors de nouvelles constructions ou rénovation sur des sites pollués, procéder à la dépollution selon les standards définis par l'Office cantonal de l'environnement



## 12 PROGRAMME D'ÉQUIPEMENT – EQUIPEMENTS PUBLICS

En application des articles 87, 87a et 87b de la Loi cantonale sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT), un programme d'équipement pour les 15 années à venir a été établi. Dans ce cadre, les besoins de la Municipalité en termes d'infrastructures et d'équipements publics ont été définis, en collaboration avec l'ensemble des services communaux afin, notamment, d'anticiper les demandes en lien avec l'accroissement démographique prévu et de réserver suffisamment de terrains en zone d'utilité publique aux endroits les plus pertinents.

Les principaux équipements publics qui seraient nécessaires à court terme (échéance 2022) sont les suivants :

- 2 pôles de crèches pour la Maison de l'Enfance, dans le secteur de la Mandchourie et aux Archebusiers
- locaux administratifs pour les Services ASJEL et Culture et sports
- centre Wellness et SPA au Centre sportif
- terrain de football en synthétique
- bâtiment scolaire pour 10 classes aux Archebusiers
- construction d'un nouveau réservoir afin de répondre aux besoins des quartiers Nord et Est notamment

A moyen terme (échéance 2027), les besoins seraient les suivants :

- halle de gymnastique triple (en collaboration avec le Canton)
- locaux mieux adaptés pour l'Espace Jeunes
- nouveau centre de voirie

A long terme, échéance 2032, il s'agirait encore de réfléchir à la réalisation d'une piscine couverte dédiée aux écoles et aux clubs, l'infrastructure actuelle ne permettant plus de répondre à tous les besoins.

D'autres besoins de moindre envergure ont également été mis en évidence par les services : espaces supplémentaires pour la Bibliothèque des jeunes, locaux administratifs et de formation pour le Centre de renfort, d'incendie et de secours, locaux de stockage pour la Ludothèque, agrandissement des vestiaires et aménagement d'une tribune aux Prés-Roses, implantations de stations de recharge pour les vélos électriques.