

## « Vivre la ville à la campagne »

Lettre d'information à la population n° 6 janvier 2010

[www.agglod.ch](http://www.agglod.ch)

Ce journal a été réalisé par la Direction politique de l'agglomération, en collaboration avec le bureau RWB Jura SA (mandaté pour l'étude de l'urbanisation et la conception directrice du plan directeur), le Service cantonal des transports et Car postal Jura.

## Améliorations dans les transports publics

Depuis le 13 décembre, le réseau des transports publics de l'agglomération s'est encore une fois développé, en réponse à une demande toujours croissante.

Citons en exemple:

- Tous les Regio Express Delle-Porrentruy-Courgenay-Bassecourt-Delémont sont systématiquement prolongés jusqu'à Bienne.
- Courtételle, Courfaivre et Glovelier sont maintenant desservies deux fois par heure par le train.
- Les vendredis et samedis soirs, une nouvelle paire de train circule tard le soir entre Bienne et Delémont. Quitter par exemple Lausanne à 23 h. 45 et rejoindre son domicile devient possible.
- Dans l'agglomération de Delémont, l'offre est rendue plus lisible en direction de la Communance. Des bus supplémentaires sont introduits aux heures creuses en direction de quelques villages.
- La nouvelle ligne 3 "Mexique – Gros Pré – Hôpital" des TUD (Transports Urbains Delémontains) assure une liaison directe et sans changement entre le quartier du Mexique, la Vieille Ville et l'Hôpital, via le parking gratuit du Gros Pré.
- Des améliorations sensibles sont encore apportées au Noctambus.

Vous trouverez toutes les informations utiles dans l'Horaire Jurassien et sur le site [www.levagabond.ch](http://www.levagabond.ch)

S

Sur la ligne ferroviaire S3 Bâle - Delémont - Porrentruy, la fréquence de 2 trains par heure est systématisée en semaine entre Delémont et Glovelier. Entre 7h et 20h, on trouve donc 2 relations chaque heure entre Courtételle, Courfaivre et Glovelier et Delémont, avec correspondance pour Bâle (ICN) et Bienne (RE). L'offre devient systématique dans la vallée de Delémont !

A noter toutefois que l'exception de cadence vers midi (départ à Delémont à 12h04 au lieu de 11h46 et 12h46) est maintenue pour les besoins internes durant la pause de midi.

Le même niveau de desserte est assuré pour Bassecourt mais par combinaison entre la ligne S3 Porrentruy-Bâle et le RE Delle-Porrentruy-Bienne.

RE

Le Regio Express Delle – Porrentruy – Delémont – Moutier – Granges Nord – Bienne circule maintenant à cadence horaire également sur le tronçon Delémont – Bienne. En combinaison avec l'ICN, 2 trains par heure circulent jusqu'à 19h. En fin de semaine, une relation tardive supplémentaire est à disposition.

Sur ce tronçon, la limitation de la fréquence de 2 trains/heure aux heures de pointe appartient désormais au passé. Elle est désormais assurée tous les jours entre 6h et 19h (trains ICN et RE en alternance). Six relations supplémentaires sont introduites pour compléter la cadence entre le canton du

Jura, Bienne et Berne en correspondance. Aux temps de parcours très attractifs s'ajoute désormais la liaison systématique et directe en direction de Moutier, Granges Nord et Bienne.

En fin de semaine, un dernier train supplémentaire permet aussi de rentrer de Bienne à 0h49. Tous les vendredis et samedis soir, dernier départ possible de Berne (0h12), de Neuchâtel (00h27), de Lausanne (23h45) et encore par exemple de Genève-Aéroport (22h47). Ce train donne la correspondance à Delémont sur les lignes du Noctambus jurassien permettant de rentrer dans la majorité des communes du canton.

# Améliorations du réseau des bus autour de Delémont



Compte tenu des difficultés d'exploitation et de communication rencontrées durant la première année d'exploitation (2009), des adaptations ont été apportées. Elles visent une meilleure systématicité et une communication simplifiée, tout en maintenant globalement le niveau d'offre introduit en décembre 2008.

## La nouvelle ligne 3 des TUD: accessibilité améliorée à l'Hôpital

La ligne 3 baptisée "Mexique – Gros Pré – Hôpital" améliore très nettement l'accessibilité de la Vieille Ville, du quartier "Migros – Aldi" et de l'Hôpital.

Avec 15 courses par jour, aux "heures de pointe", cette nouvelle ligne garantit un accès direct à l'Hôpital, sans changement de bus, pour l'ensemble des usagers concernés (habitants, clients, visiteurs). Elle offre la possibilité d'accéder plus facilement au centre-ville, en Vieille Ville et dans le secteur de la rue du Stand en particulier, pour y travailler ou y faire ses achats.

Ces nouvelles prestations sont le résultat d'un partenariat mis en place avec le Canton et l'Hôpital du Jura dans le cadre d'un plan de mobilité qui concerne les employés travaillant dans les services concernés, au Faubourg des Capucins en particulier. Cette collaboration vise à offrir aux employés, mais aussi aux clients des commerces et aux visiteurs de la Vieille Ville des liaisons directes entre le parking gratuit du Gros Pré et l'Hôpital, toutes les 10 minutes, aux heures de pointe, grâce aux synergies mises en place avec la ligne 1.



Le plan de réseau depuis le 13 décembre 2009 (extrait)



La navette qui assure les prestations de la nouvelle ligne 3 "Mexique – Gros Pré – Hôpital"

## Secteur Sud des voies / Emile Boéchat

La desserte du secteur est assurée 15 fois par jour. La ligne **18 Rebeuvelier** circule systématiquement par le quartier sud de Delémont et assure ainsi l'accessibilité de la zone (centres commerciaux et halle des expositions notamment). En conséquence, la ligne **11 Moutier** circule maintenant systématiquement via Morépoint et la ligne **18 Rebeuvelier** systématiquement par le quartier sud de Delémont.

De nouveaux arrêts sont créés pour améliorer encore la couverture du territoire (par exemple sur la ligne **12 Lucelle**), nouveaux arrêts Pré Mochel, Jolimont et Rue de l'Hôpital).

## Secteur Morépoint / Ticle / Avenue de la Gare

La desserte est assurée plus de 35 fois par jour. Ainsi, le quartier de Morépoint en particulier a retrouvé une offre attractive, comme par le passé, avec une desserte à destination de la Gare CFF. Les lignes **13 Pleigne**, **14 Roggenburg**, **11 Moutier** assurent conjointement une liaison avec la gare de Delémont (rabattement et correspondances train/bus). La ligne **17 Montsevelier** complète la cadence et assure une liaison sans changement avec le Val Terbi et la Communance (10 fois par jour).

## Secteur Communance

La zone de la Communance est en pleine expansion. Sa desserte est assurée 36 fois par jour ouvrable. La ligne **16 Châtillon** assure la liaison avec la gare de Delémont (rabattement et correspondances train/bus). La ligne **17 Montsevelier** assure en plus une liaison sans changement avec Morépoint et le Val Terbi (10 fois par jour).



Le nouveau panneau d'affichage des prochains départs des cars postaux à la gare de Delémont, depuis une année : plus simple, plus fonctionnel.

# Les résultats de l'étude « urbanisation »

Le journal no 2 (août 2008) expliquait la nécessité de coordonner le développement économique et démographique de l'agglomération dans les plans d'aménagement locaux.

## Habitat

D'après les tendances démographiques observées, le nombre de logements supplémentaires nécessaires pour satisfaire la demande au niveau de l'agglomération est évalué à 2'150 logements à l'horizon 2030.



Gabarits pour la construction de maisons individuelles: toujours la priorité de la population pour la réalisation de nouveaux logements.

(photo source: RWB Jura SA)

Les mois qui ont suivi ont permis de définir un calendrier dont la première étape a été l'établissement d'un inventaire de la capacité d'accueil de la zone à bâtir des communes de

Selon les inventaires réalisés en 2008, le potentiel d'accueil des zones à bâtir est estimé à 1'831 logements, soit 847 logements en surfaces libres et 984 logements dans le patrimoine déjà bâti.

En regard des besoins théoriques estimés à l'horizon 2030, le potentiel d'accueil recensé dans l'enquête ne suffit donc pas à satisfaire quantitativement ces besoins.

D'un point de vue qualitatif, ce potentiel d'accueil est d'autant plus insuffisant étant donné que :

- les surfaces libres effectivement disponibles ne représentent qu'un potentiel de 452 logements ;
- les surfaces libres totalement équipées, et donc immédiatement constructibles, ne représentent qu'un potentiel de 359 logements ;
- les surfaces libres affectées à la zone à bâtir avant 1998, qui ne correspondent peut-être plus aux critères actuels du marché foncier, représentent un potentiel de 982 logements;

Néanmoins, ces surfaces présentent un faible degré de disponibilité (35%), qui s'explique par la thésaurisation de terrains par des entreprises établies sur des parcelles voisines (aisances pour une éventuelle extension). D'un point de vue quantitatif et qualitatif, ce potentiel d'accueil (sans Innodel) n'est pas forcément suffisant étant donné que :

- les surfaces libres effectivement disponibles ne représentent qu'un potentiel de 11.6 hectares ;

Par conséquent, il semble fondamental de trouver des moyens pour favoriser la mise à disposition des surfaces libres. Il s'agit également de définir le développement souhaité de l'urbanisation de l'Agglomération pour satisfaire les besoins à l'horizon 2030 par la densification du bâti voire l'extension de la zone à bâtir. Dans cette perspective, il est nécessaire que l'Agglomération de Delémont développe une politique commune d'urbanisation. Il s'agit de définir un programme d'intervention contenant différents projets planifiés à une certaine échéance. Parmi les projets urbanistiques fondamentaux, figurent :

l'agglomération (disponible sur le site internet, dans sa version courte : « note synthétique de l'urbanisation »). En voici les principaux résultats.

- plusieurs logements estimés dans le potentiel d'accueil du patrimoine bâti (potentiel de réhabilitation, logements occupés par des personnes de 75 ans et plus) demeurent occupés actuellement ou ne feront peut-être jamais l'objet d'un processus de réhabilitation.



Bâtiment en processus de réhabilitation à Courroux, création d'appartements dans des volumes existants (grange). C'est une bonne illustration d'un objectif souhaité.

(Source: RWB Jura SA)

## Activités économiques

Les surfaces libres affectées en zone d'activités s'élevaient à près de 50 hectares. Toutefois, toutes ces surfaces ne possèdent pas la même vocation. En effet, les surfaces libres situées sur la zone d'activités (ZARD Innodel, 10.8 ha) ont une vocation de zone d'activités intercommunale d'intérêt cantonal. Cette zone d'activités est destinée aux nouvelles technologies et aux sciences de la vie. De ce fait, il subsiste près de 39 hectares pour les autres activités économiques.

## Conclusions

L'analyse de la capacité d'accueil des zones à bâtir des communes de l'Agglomération a démontré que les réserves actuelles ne sont pas capables de satisfaire pleinement les besoins en logements à l'horizon 2030 (2'150 logements). Par ailleurs, les besoins en surfaces libres affectées à la zone d'activités (Innodel non compris) posent de sérieux problèmes dans de nombreuses communes étant donné le manque au niveau de l'offre et l'indisponibilité des terrains, alors que des demandes pressantes se font autour des secteurs stratégiques de développement (échangeurs A16 en particulier).

- les surfaces libres totalement équipées, et donc immédiatement constructibles, ne représentent qu'un potentiel de 21.3 hectares ;
- les surfaces libres affectées à la zone à bâtir avant 1998 (28.5 hectares) ne correspondent plus, pour certaines d'entre elles, aux critères actuels du marché foncier ;
- plusieurs friches actuelles demeureront encore inoccupées ou ne feront peut-être jamais l'objet d'un processus de réhabilitation.

- la création d'une nouvelle zone d'activités intercommunale complémentaire à Innodel ;
- la définition du développement de l'habitat avec une clé de répartition du développement de l'habitat dans le temps et la localisation des secteurs de développement prioritaires dans chaque commune ;
- l'élaboration d'un programme d'encouragement à la réhabilitation du bâti, avec notamment le subventionnement des projets et l'accompagnement du requérant dans les procédures ;
- la réalisation d'un plan directeur régional, instrument stratégique de coordination et de planification.



# Enjeux et perspectives de développement de l'agglomération

L'enjeu principal de l'Agglomération de Delémont s'inscrit dans une perspective de développement durable, par l'application d'une politique coordonnée et concertée à une échelle territoriale fonctionnelle. Les principaux enjeux et perspectives identifiés à ce jour en matière d'aménagement du territoire sont les suivants :

- tirer profit des infrastructures routières et ferroviaires mises en place ces dernières années, de l'ouverture complète de l'A16 et d'une nouvelle liaison routière vers Bâle afin de mettre en place une politique d'offre de terrains disponibles et équipés attractive, gérée de manière commune;

- mettre en valeur et en commun toutes les ressources disponibles, matérielles (terrains), humaines et financières afin d'assurer la promotion des terrains en général;
- valoriser et développer les zones stratégiques qui répondent aux exigences d'un développement durable du territoire et aux besoins du marché, le cas échéant en dézonnant les terrains qui ne présentent plus d'intérêts.



Les photos aériennes permettent de mieux voir les espaces non construits dans le tissu bâti ainsi que l'importance de la maison individuelle. (Source: RWB Jura SA)

A long terme, cette politique d'agglomération se traduira par un instrument d'aménagement du territoire concret : le plan directeur régional. L'élaboration d'un tel instrument constitue une excellente opportunité pour évaluer les atouts spécifiques d'une entité territoriale et initier une dynamique de valorisation dans différents domaines (urbanisation, transports et communications, nature et paysage, environnement, approvisionnement et gestion des déchets).

**A la suite de la phase 1 qui établissait les inventaires nécessaires, la Direction politique a décidé en automne 2009 de passer à la phase 2 (conception directrice du plan directeur). Le comité opérationnel de l'agglomération a débuté la réflexion à ce sujet en automne 2009. Elle sera présentée dans un prochain numéro du journal de l'agglomération.**

## L'heure des questions



Question à M. P. Kohler, maire de Delémont, président de la direction politique



Question à Mme F. Collarin, conseillère communale à Delémont, présidente du comité opérationnel

### **Vous avez succédé à M. Jean-Louis Chételat à la présidence. Quelles seront vos priorités ?**

*M. Jean-Louis Chételat a présidé avec efficacité la Direction politique de l'agglomération pendant 4 ans, les 2 activités principales ont été le dépôt du projet d'agglomération auprès de la Confédération (cette démarche a obtenu un succès certain) et la préparation des bases légales permettant la création du syndicat d'agglomération.*

*Mes priorités seront logiquement la création du syndicat et le projet d'agglomération de deuxième génération.*

*Celui-ci devra reprendre les propositions du premier programme, les mettre à jour et concrétiser plus fortement les objectifs de la Confédération (densification, transports publics, etc.) Il permettra*

*de confirmer la deuxième étape des subventions fédérales, estimées pour l'instant à 5,5 millions de francs.*

*La direction politique a également décidé de mettre la priorité sur la création du syndicat.*

*Il s'agira de définir comment il s'organisera et quelles seront ses tâches, avec toute la phase de discussions et d'approbations dans les communes.*

*Au nom de la population et des autorités des communes de l'agglomération, je me permets encore de remercier très sincèrement M. Jean-Louis Chételat pour l'important travail qu'il a accompli.*

### **Quelles sont les tâches du comité opérationnel ?**

*Le comité opérationnel est composé en principe des conseillers communaux responsables du dicastère de l'urbanisme ou des travaux publics, mais ce n'est pas une obligation. Il est ouvert aux autres conseillers communaux en fonction des thèmes qui sont débattus.*

*Ses tâches sont nombreuses. Tout d'abord, il est chargé de d'accompagner à la fois les démarches de l'agglomération en matière d'urbanisation et de transports, par exemple l'inventaire de la capacité d'accueil, réalisé il y a quelques mois. Il participe concrètement à la préparation de la conception directrice du plan directeur.*

*Concrètement, des ateliers de réflexion permettent de définir le contenu de la conception directrice dont les objectifs seront rendus publics dans quelques semaines.*

*En outre, il faut accompagner la préparation des rapports dans le cadre de la politique fédérale des agglomérations, sous la responsabilité du Service de l'aménagement du territoire. Le projet d'agglomération de deuxième génération devra s'inscrire encore plus dans une perspective de développement durable en valorisant la qualité de vie urbaine à travers la mobilité douce et les transports publics.*