

MISE EN ŒUVRE DU PLAN
DIRECTEUR CANTONAL
**GUIDE POUR LA DELIMITATION
DES PERIMETRES DE CENTRE**

Impressum

GUIDE POUR LA DELIMITATION DES PERIMETRES DE CENTRE

Editeur

Service du développement territorial, SDT

rue des Moulins 2

CH-2800 Delémont

Tél : +41 32 420 53 10

Fax : +41 32 420 53 11

sam.sdt@jura.ch

www.jura.ch/sdt

Rédaction

Section de l'aménagement du territoire, SAM

Novembre 2018

La reproduction des textes et figures est autorisée moyennant la mention de la source. © SDT 2017

TABLE DES MATIERES

1.	INTRODUCTION	4
1.1.	REVISION DE LA LOI SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE.....	4
1.2.	CONTEXTE JURASSIEN.....	4
1.3.	OBJECTIF DU PLAN DIRECTEUR CANTONAL.....	4
2.	PERIMETRE DE CENTRE ET NOYAU DE BASE.....	5
2.1.	DEFINITIONS	5
2.2.	CRITERES D'IDENTIFICATION	5
2.3.	PROCESSUS ET PROCEDURE DE DELIMITATION.....	6
3.	ANNEXES	7
3.1.	ANNEXE 1 : REPRESENTATION SCHEMATIQUE DU NOYAU DE BASE ET DU PERIMETRE DE CENTRE	7
3.2.	ANNEXE 2 : NIVEAUX DE QUALITE DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS PUBLICS.....	38

1. INTRODUCTION

1.1. REVISION DE LA LOI SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

L'entrée en vigueur, le 1^{er} mai 2014, de la révision de la loi sur l'aménagement du territoire (LAT) vise prioritairement à réduire le gaspillage du sol et donne un délai de cinq ans aux cantons pour adapter leur planification directrice aux nouvelles exigences de la LAT. Des mesures sont à introduire dans le plan directeur cantonal afin, notamment, de :

- favoriser le développement de l'urbanisation vers l'intérieur ;
- créer un milieu bâti compact ;
- garantir une meilleure utilisation des réserves en terrains à bâtir ;
- réduire les zones à bâtir surdimensionnées ;
- coordonner le développement de l'urbanisation avec les transports publics.

1.2. CONTEXTE JURASSIEN

Depuis plusieurs décennies, le canton du Jura, à l'instar de nombreux cantons, connaît un étalement urbain important. Il se caractérise par un développement de l'urbanisation en périphérie de la zone à bâtir, aux dépens des surfaces agricoles, paysagères et naturelles. Ce développement, tant résidentiel qu'industriel ou artisanal, se distingue par une faible densité des constructions. Par conséquent, le canton du Jura dispose d'une surface d'habitat et d'infrastructure par habitant élevée en comparaison nationale et arrive en queue de classement, en compagnie des cantons alpins des Grisons et du Valais.

L'étalement continu des surfaces urbanisées engendre de nombreuses conséquences contraires au mandat constitutionnel d'une utilisation mesurée et rationnelle du sol ainsi qu'aux principes économiques, sociaux et environnementaux du développement durable du territoire. Le desserrement du tissu urbain se fait au détriment des surfaces agricoles, bien souvent sur les meilleures d'entre elles les surfaces d'assolement (SDA). Il induit également un usage accru des transports individuels motorisés en raison de la mauvaise accessibilité en transports publics des zones à bâtir périphériques. La réalisation et l'entretien des infrastructures routières ont un coût important pour les collectivités et contribuent au morcellement des surfaces agricoles et naturelles. Les territoires ont tendance à se dissocier (lieu d'habitation, lieu de travail, lieu d'achat et lieu de loisirs) en raison de la croissance de la mobilité individuelle, mettant à l'écart les personnes les moins mobiles. Les quartiers centraux des villes et villages perdent ainsi de leur vitalité et de leur attractivité.

1.3. OBJECTIF DU PLAN DIRECTEUR CANTONAL

Un des objectifs du canton du Jura, en matière de développement territorial, est de concentrer les habitants et les emplois dans les secteurs centraux, à proximité des services, commerces, équipements publics et des arrêts de transports publics. Cet objectif se traduit dans les lignes directrices et les principes de la conception directrice du développement territorial (CDDT) ainsi que dans les fiches du plan directeur cantonal.

Plusieurs mesures introduites dans les fiches du plan directeur cantonal concourent à atteindre cet objectif, il s'agit, en particulier, de l'identification, dans les communes concernées, d'un ou plusieurs périmètres de centre. Cette réflexion doit se réaliser, comme indiqué dans la **fiche U.01.2** au niveau de la planification directrice communale.

2. PERIMETRE DE CENTRE ET NOYAU DE BASE

2.1. DEFINITIONS

Un **périmètre de centre** comprend un ou plusieurs quartiers disposant d'une offre en transports publics, services, commerces et équipements publics attractive et facilement accessible pour l'ensemble de la population. Il correspond au centre fonctionnel et social de la commune.

Il vise à concentrer les habitants, les services et les commerces aux cœurs des localités afin de favoriser l'utilisation des transports publics, de mettre en valeur le patrimoine bâti et de faciliter les rencontres et les échanges sociaux. Le périmètre de centre traduit les intentions des autorités communales d'affirmer et de renforcer les espaces centraux de leur territoire. Dans ce sens, il représente un état de la situation de la commune à un instant donné ainsi que la vision du développement souhaité de leur territoire.

Au cœur du périmètre de centre se trouve le **noyau de base** de la localité. Celui-ci se distingue par une diversité en services, commerces ou équipements publics proches les uns des autres. C'est dans ce secteur que les réflexions en matière de densification et valorisation des espaces publics doivent être menées et soutenues prioritairement par les autorités communales.

2.2. CRITERES D'IDENTIFICATION

L'identification des périmètres de centre se fonde sur deux critères. Il s'agit, d'une part, de **la qualité de la desserte en transports publics** et, d'autre part, de **la diversité offerte en services, commerces et équipements publics** au sein d'un noyau de base.

2.2.1. QUALITE DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS PUBLICS

La qualité de la desserte en transports publics du noyau de base doit être **au moins satisfaisante**. Celle-ci se détermine selon les principes énoncés dans la fiche U.01.1 - Développement de l'urbanisation et transports publics du plan directeur cantonal (cf. annexe 2).

2.2.2. DIVERSITE OFFERTE EN SERVICES, COMMERCES ET EQUIPEMENTS PUBLICS

La diversité offerte en services, commerces et équipements publics est identifiée grâce à la statistique structurelle des entreprises (STATENT) de l'Office fédéral de la statistique¹. Il s'agit d'une donnée géolocalisée où chaque point représente un établissement caractérisé par son activité économique et son nombre de place de travail. Ainsi, elle fournit les informations nécessaires pour identifier et localiser les services (Poste, agence de placement, etc.), les commerces (supermarché, boucherie, papeterie, etc.) ou les équipements publics (administration publique, école, hôpital, etc.).

Le noyau de base doit comprendre **au minimum trois** services, commerces ou équipements publics², dont **au moins un commerce de détail alimentaire** (boulangerie, boucherie, supermarché, etc.) et **un service de base** (école, administration publique, poste, banque ou pharmacie).

¹ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/industrie-services/enquetes/statent.html>

² Les trois services, commerces ou équipements publics doivent être distants au maximum de **100m**. Cette distance est réduite dans les trois cœurs de pôle (Delémont, Porrentruy et Saignelégier) en raison d'un nombre plus élevé en services, commerces et équipements publics dans ces communes et de leur plus faible éloignement les uns par rapport aux autres.

Le périmètre de centre correspond à l'aire d'influence du noyau de base, soit **300m** (environ 5 minutes à pied) autour des services, commerces et équipements publics situés dans ce dernier.

2.3. PROCESSUS ET PROCEDURE DE DELIMITATION

La délimitation finale du noyau de base et du périmètre de centre est le résultat d'une collaboration étroite entre le canton et les communes. Plusieurs étapes sont nécessaires pour y parvenir.

- a) Le canton, via la Section de l'aménagement du territoire (SAM) du Service du développement territorial, tient à disposition des autorités communales le présent guide et la représentation schématique du noyau de base et du périmètre de centre (cf. annexe 1).
- b) Les autorités communales transmettent à la SAM une proposition de délimitation finale du noyau de base et du périmètre de centre.
- c) Le canton et les communes se mettent d'accord sur la délimitation finale du noyau de base et du périmètre de centre.
- d) Le noyau de base est délimité précisément dans le rapport d'opportunité et sert à l'évaluation de la capacité d'accueil des zones CMH.
- e) Le périmètre de centre définitif est intégré à la planification directrice communale (plan directeur communal, conception directrice).
- f) Les prescriptions relatives à la délimitation du périmètre de centre sont reprises dans le règlement communal sur les constructions (indice minimal d'utilisation du sol pour les zones centre, mixte et d'habitation, localisation des surfaces commerciales, etc.).

Les communes répondant aux critères (cf. annexe 1) doivent réaliser ce travail dans le cadre de la **révision de leur plan d'aménagement local**. Les autres communes ont également la possibilité de délimiter un noyau de base ainsi qu'un périmètre de centre en collaboration avec les autorités cantonales.

La délimitation finale du noyau de base et du périmètre de centre doit tenir compte des limites existantes, soit les **limites parcellaires**, la **topographie du terrain** et les **voies de communication**. Le noyau de base et le périmètre de centre sont des **ensembles cohérents de quartiers** et leur tracé doit **éviter d'être trop complexe**.

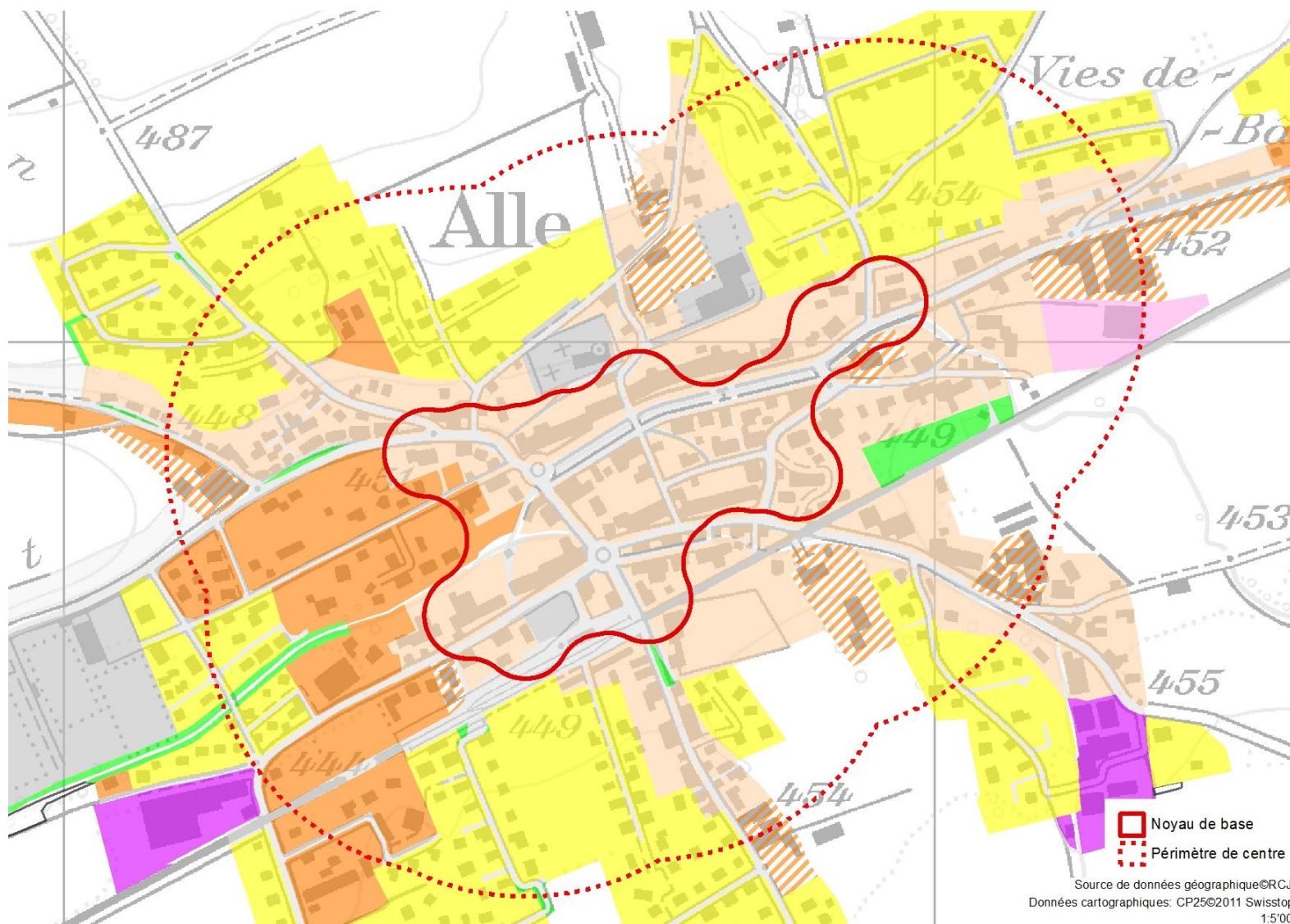
3. ANNEXES

3.1. ANNEXE 1 : REPRESENTATION SCHEMATIQUE DU NOYAU DE BASE ET DU PERIMETRE DE CENTRE

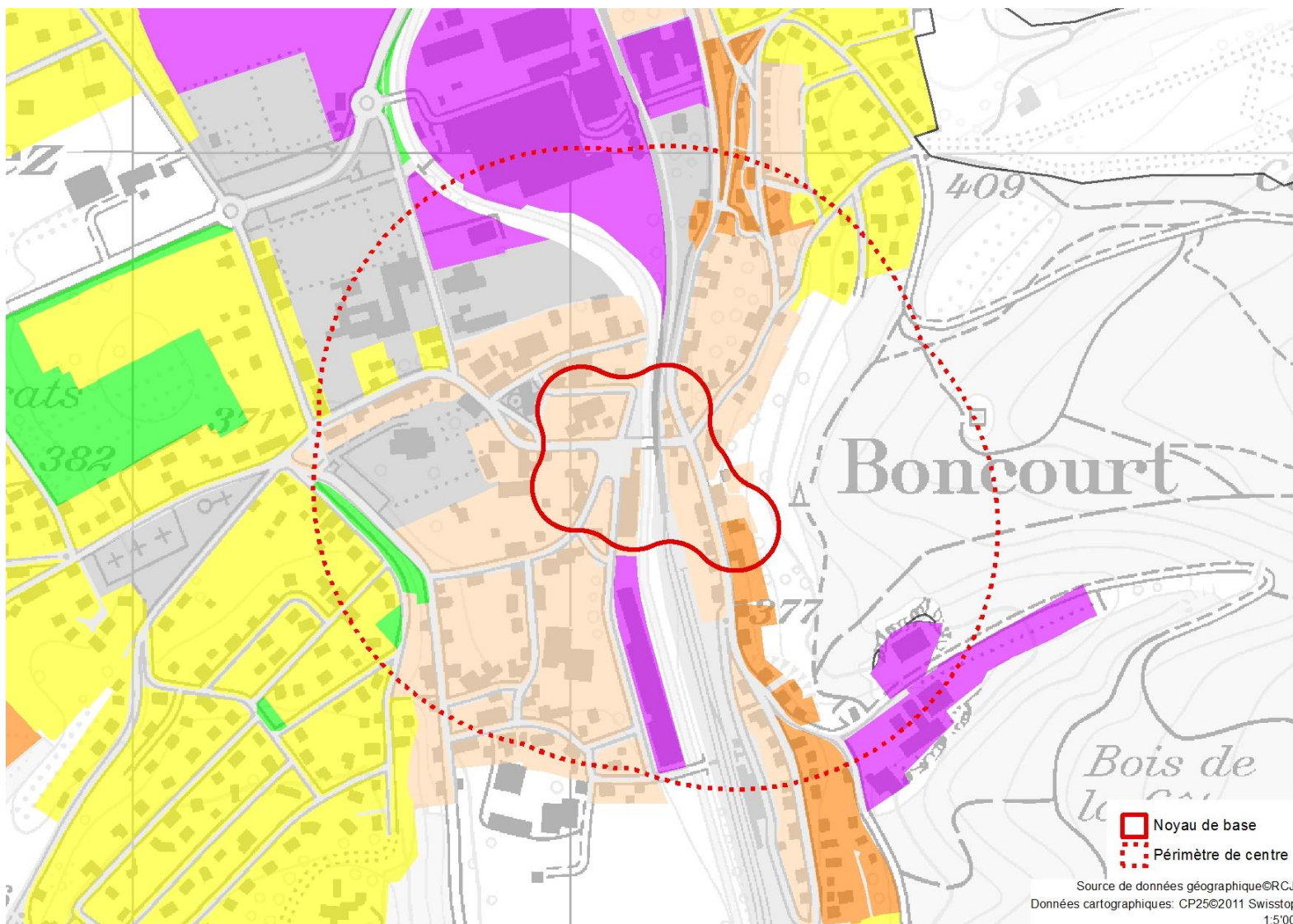
Communes/Localités répondant aux critères

Alle
Boncourt
Bonfol
Bure
Clos du Doubs (Saint-Ursanne)
Cornol
Courgenay
Courrendlin
Courroux
Courroux (Courcelon)
Courtételle
Delémont
Develier
Fahy
Fontenais
Grandfontaine
Haute-Ajoie (Chevenez)
Haute-Sorne (Bassecourt)
Haute-Sorne (Courfaivre)
Haute-Sorne (Glovelier)
Le Noirmont
Les Bois
Les Breuleux
Les Genevez
Mervelier
Montfaucon
Porrentruy
Saignelégier
Val Terbi (Vicques)
Vendlincourt

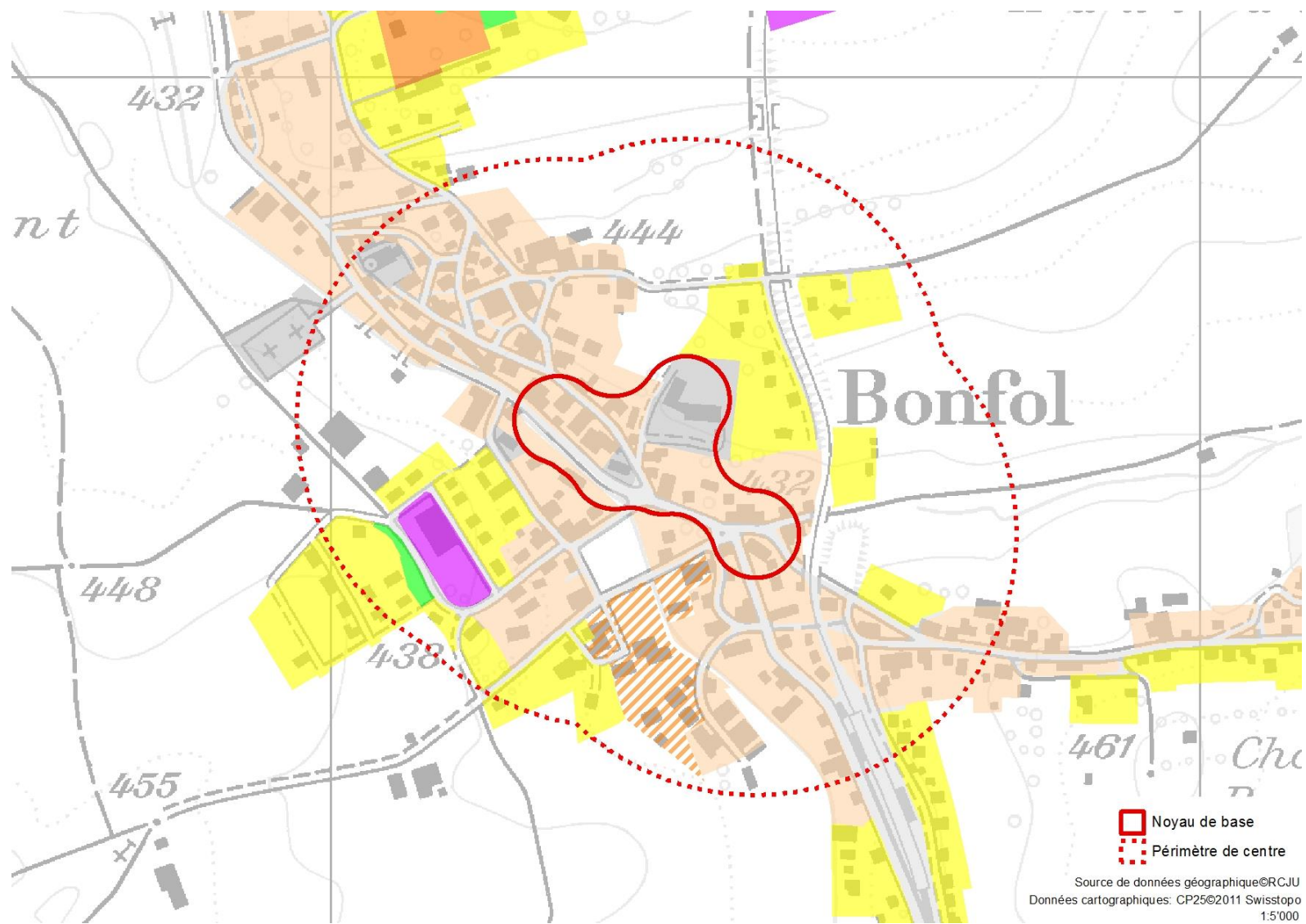
ALLE



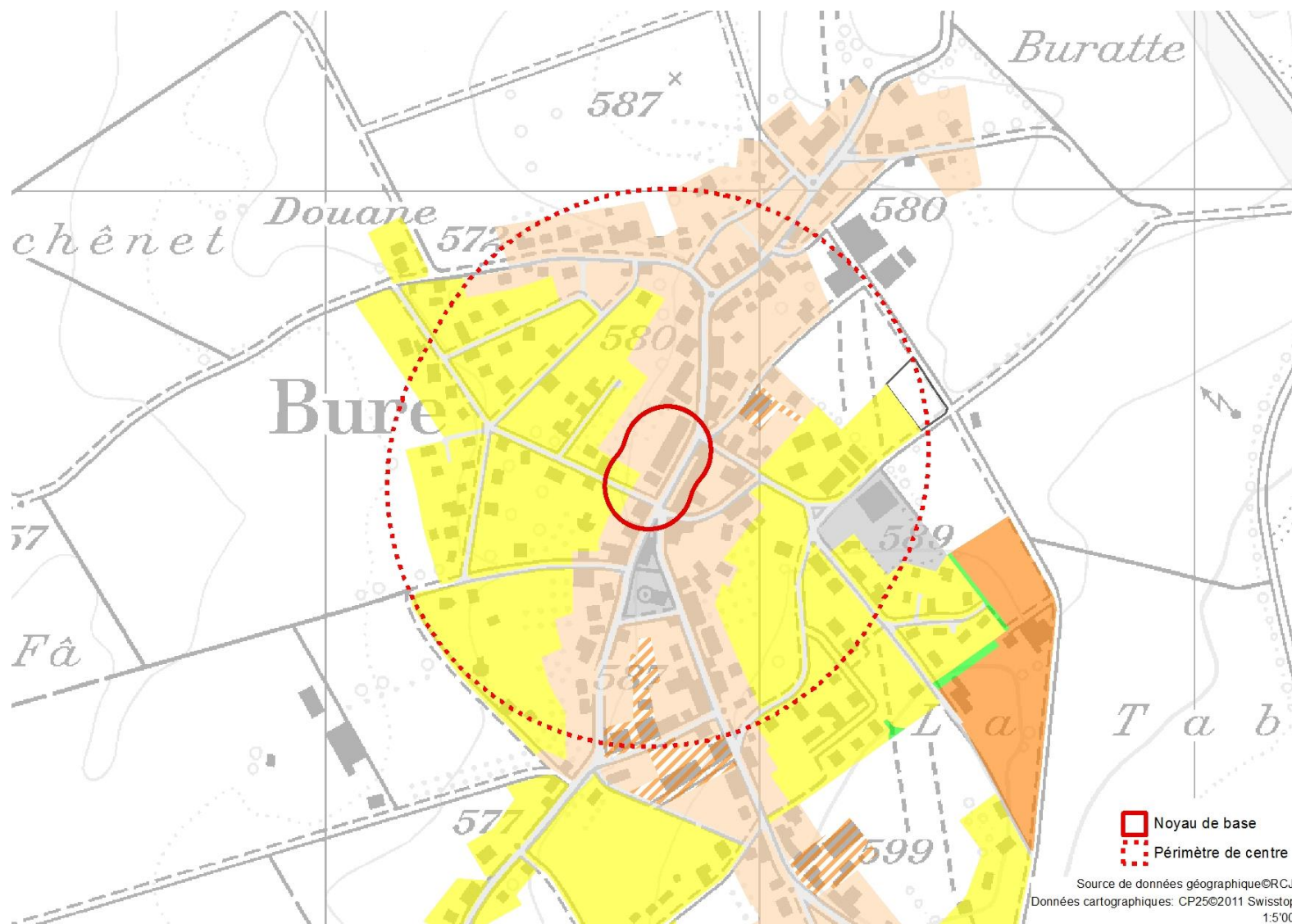
BONCOURT



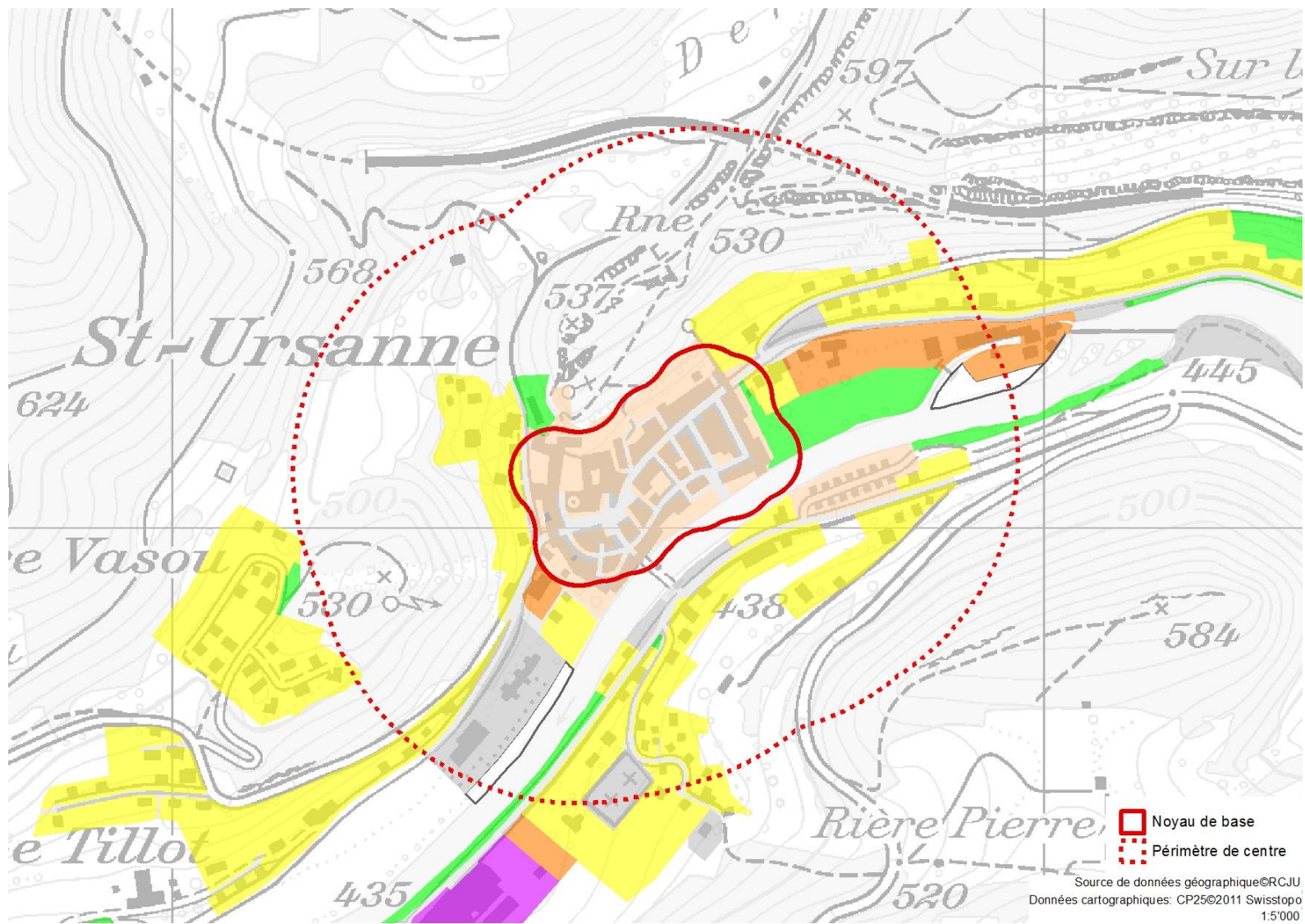
BONFOL



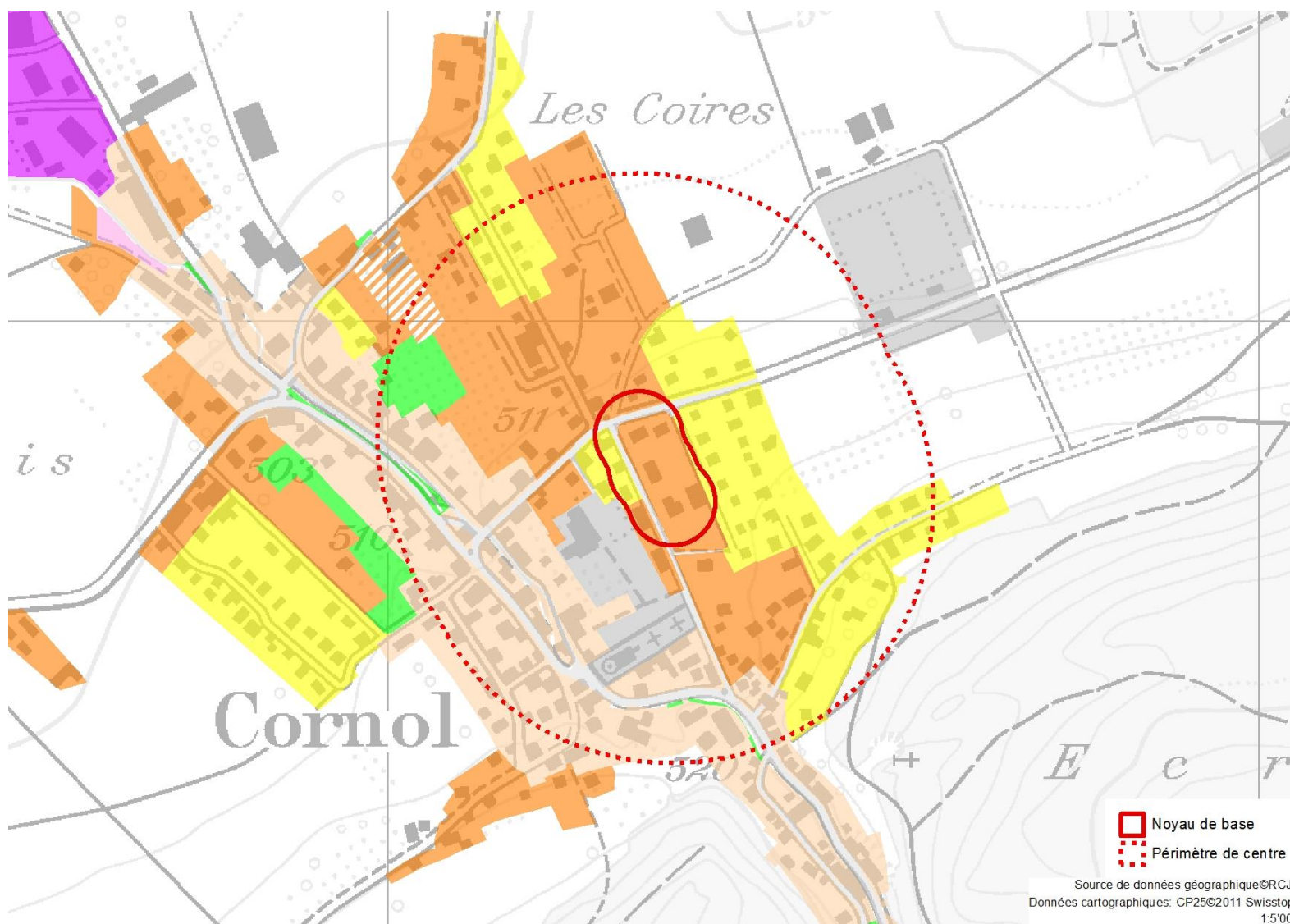
BURE



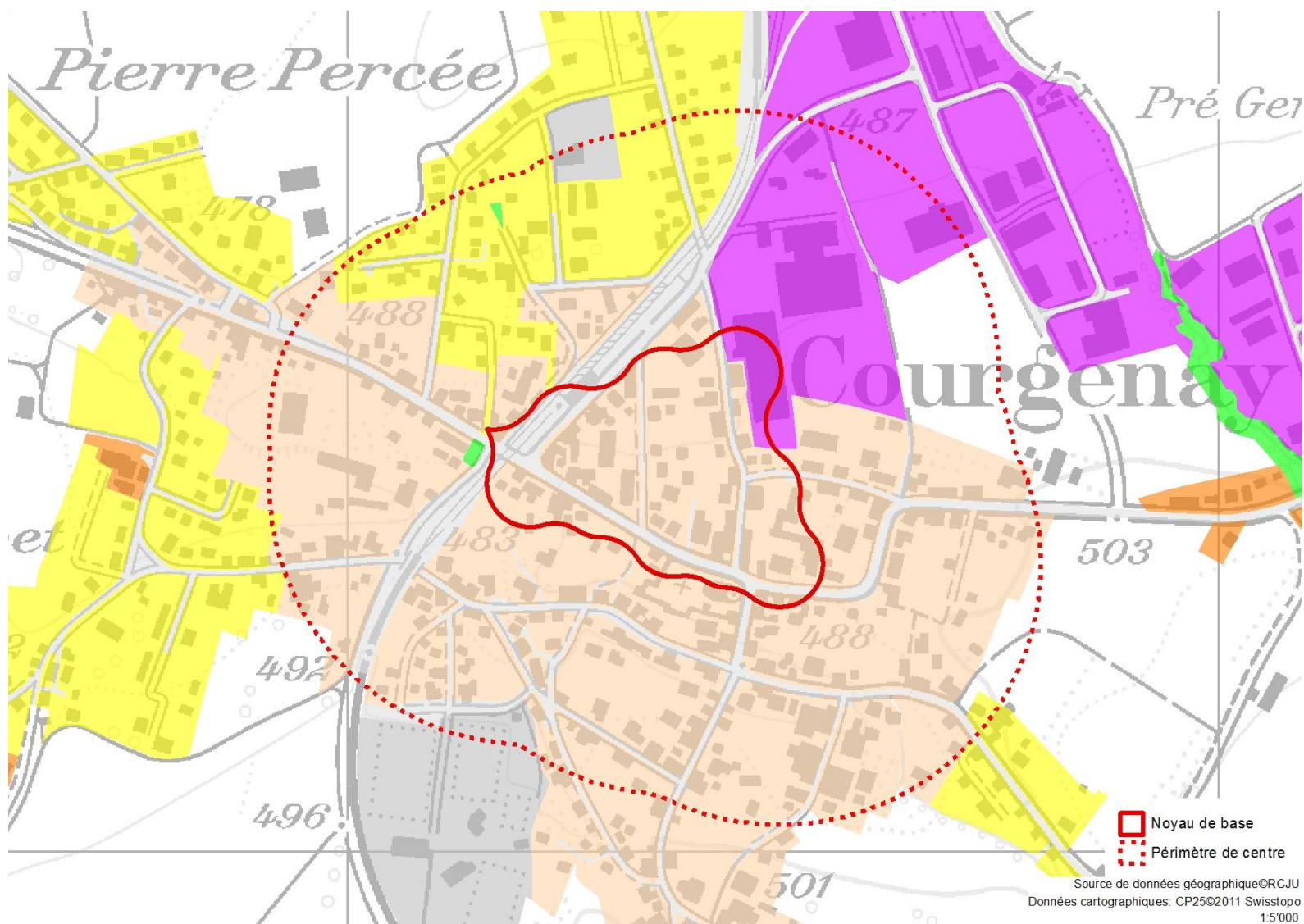
CLOS DU DOUBS (Saint-Ursanne)



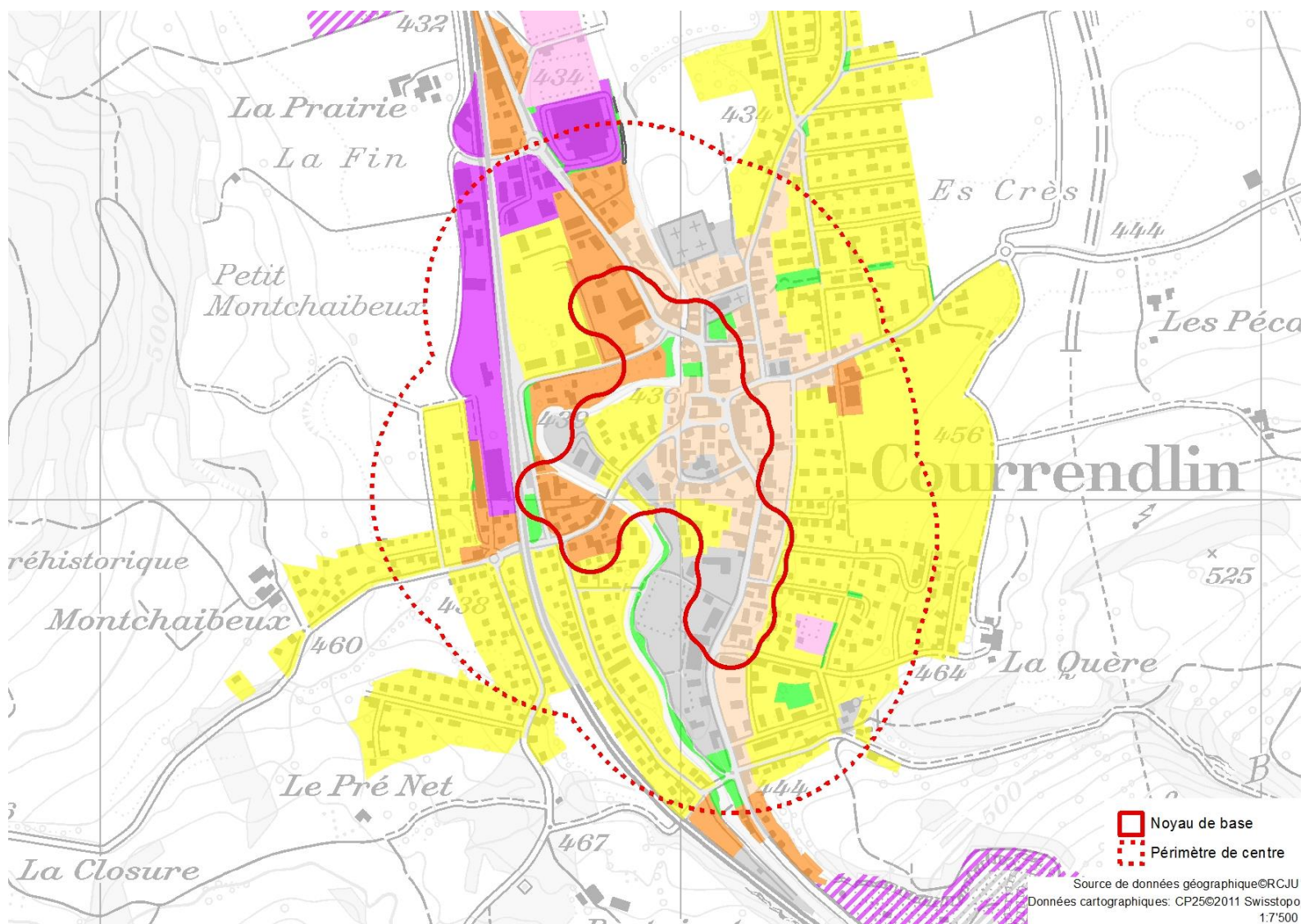
CORNOL



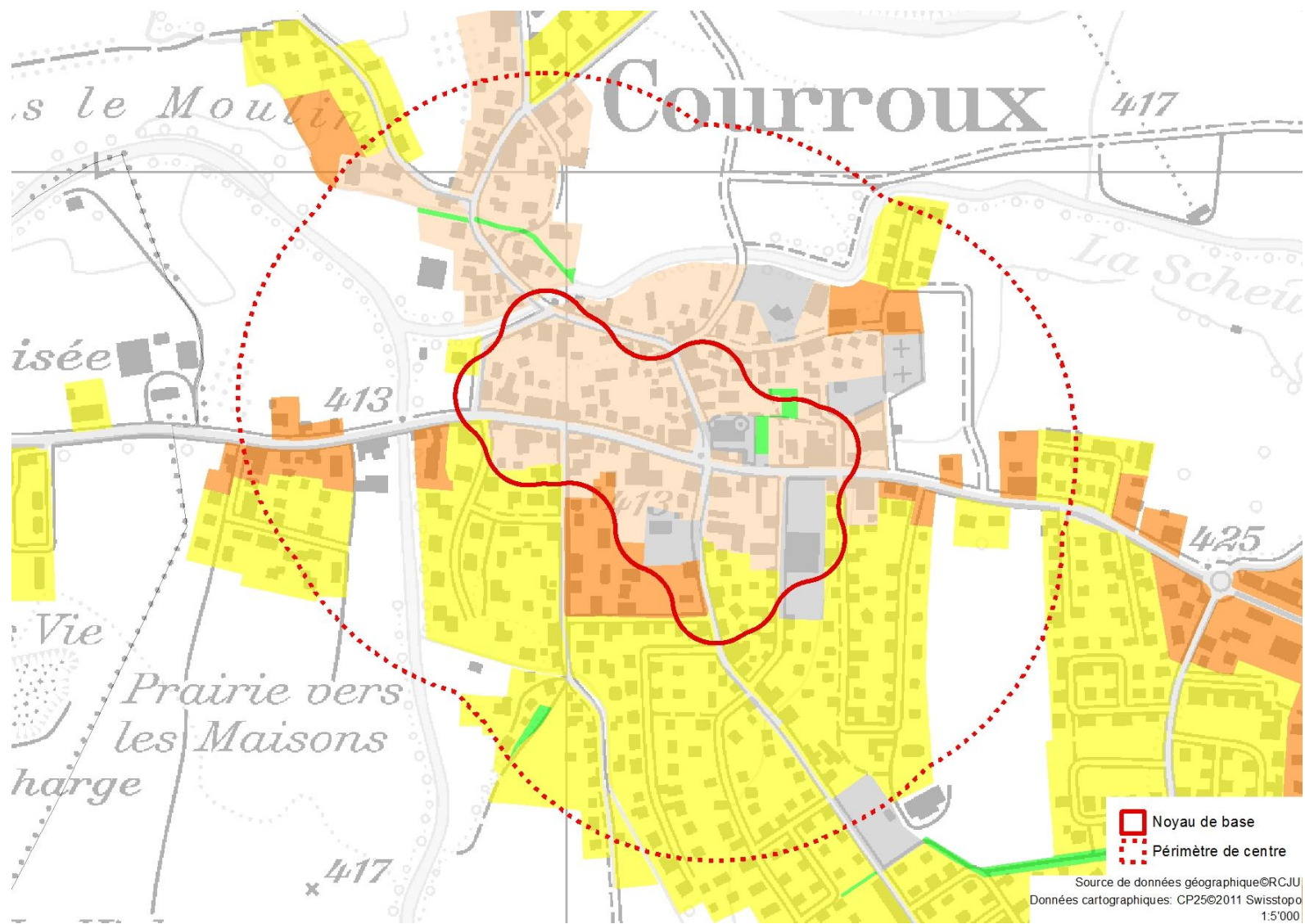
COURGENAY



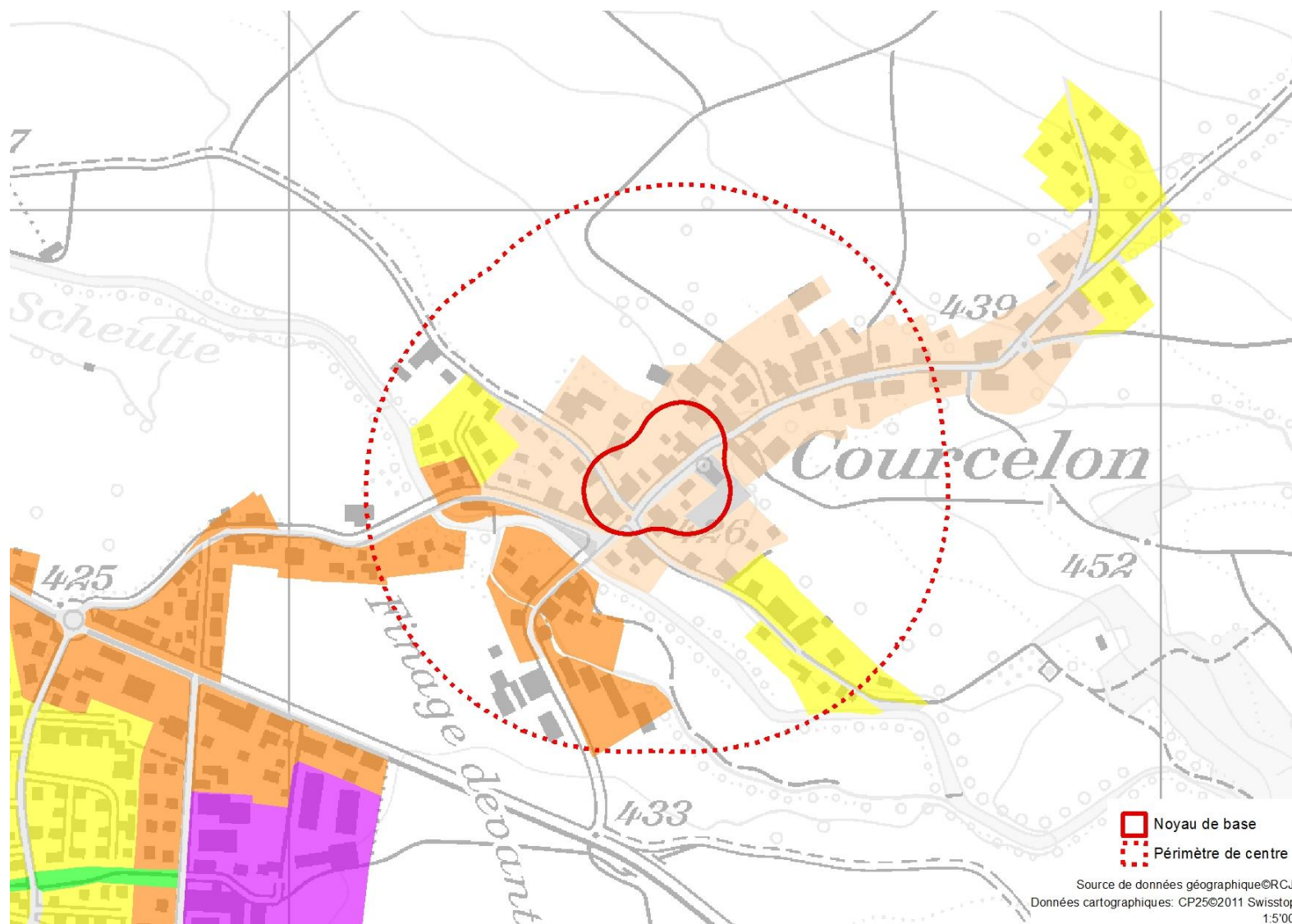
COURRENDLIN



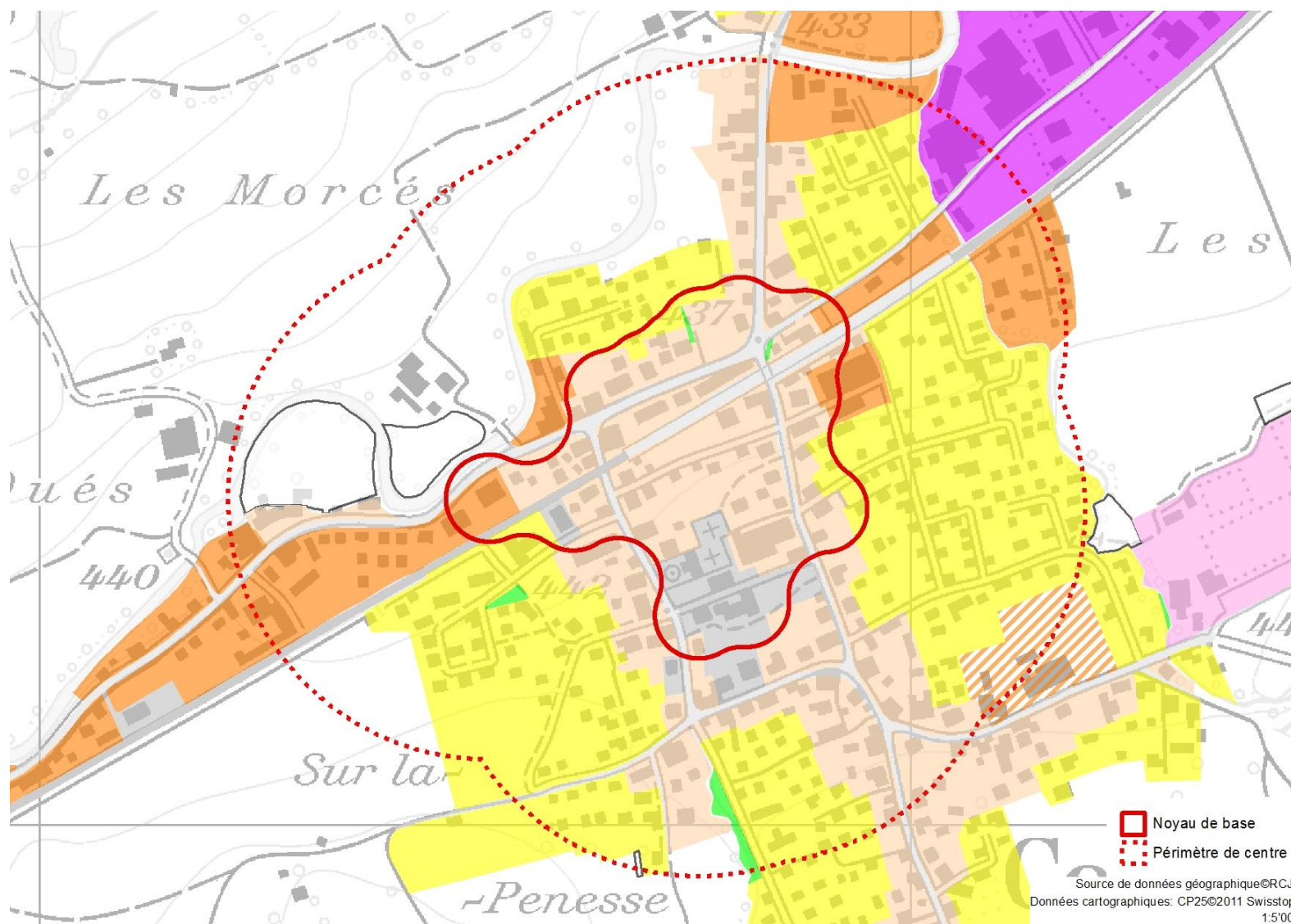
COURROUX



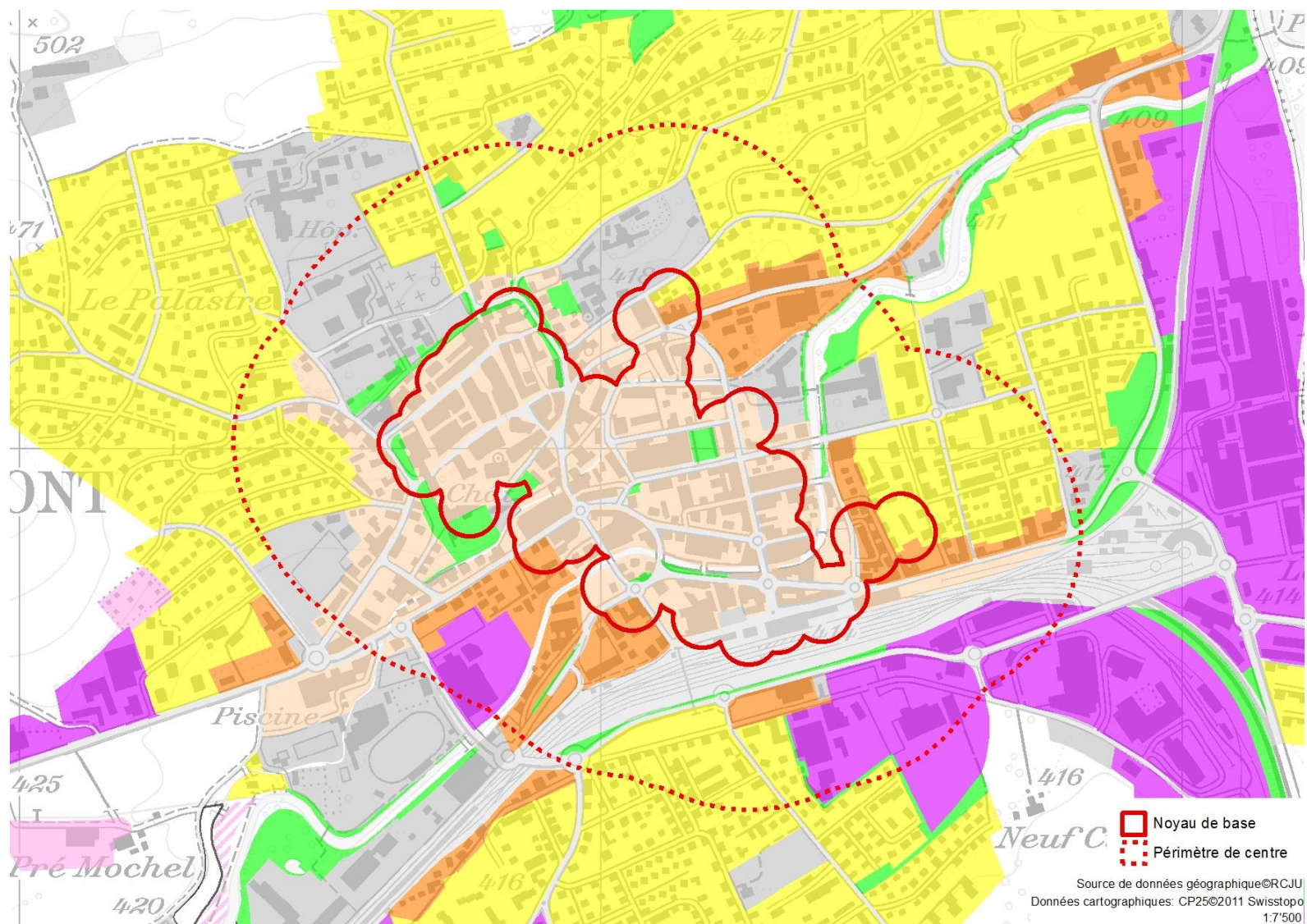
COURROUX (Courcelon)



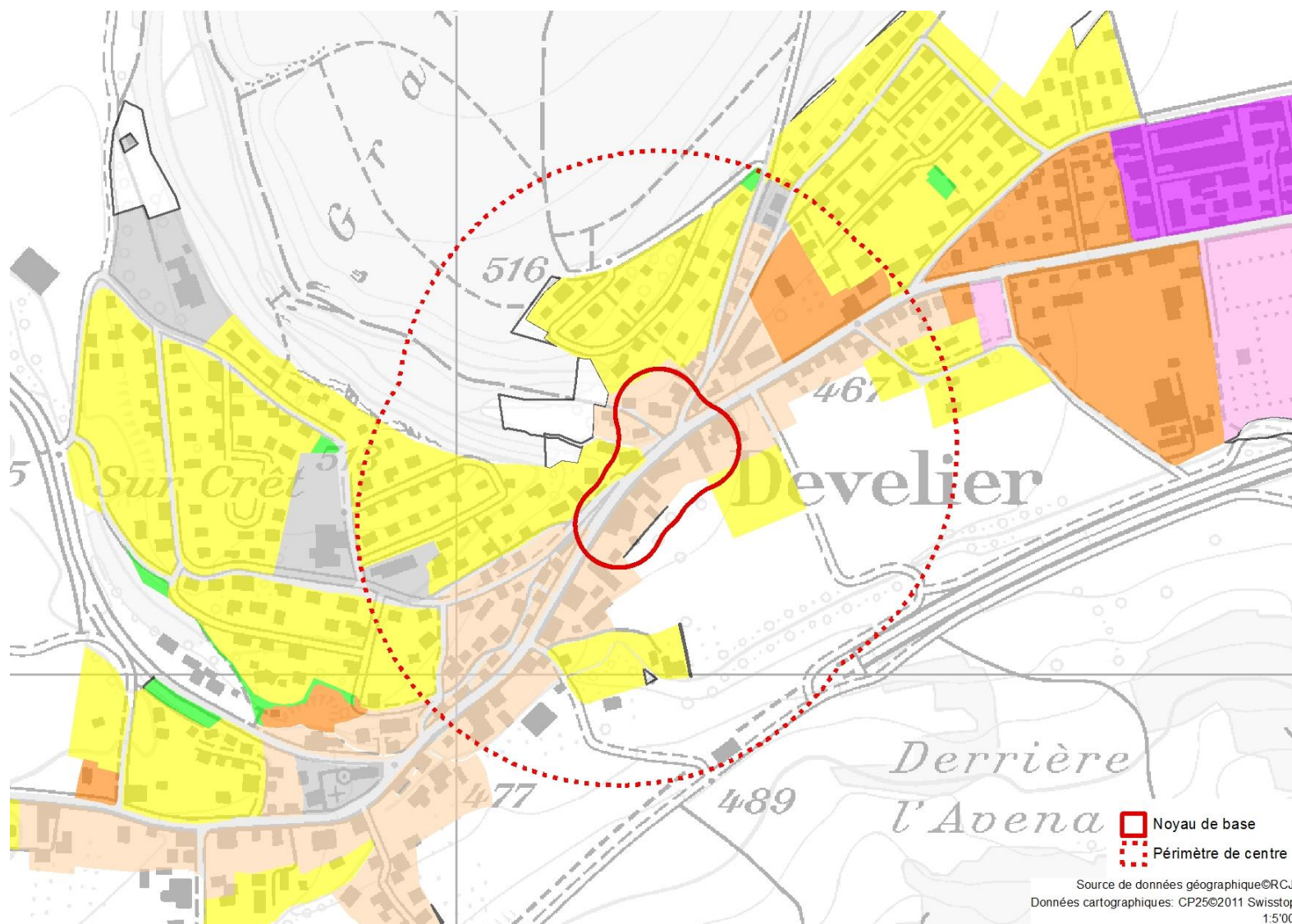
COURTETELLE



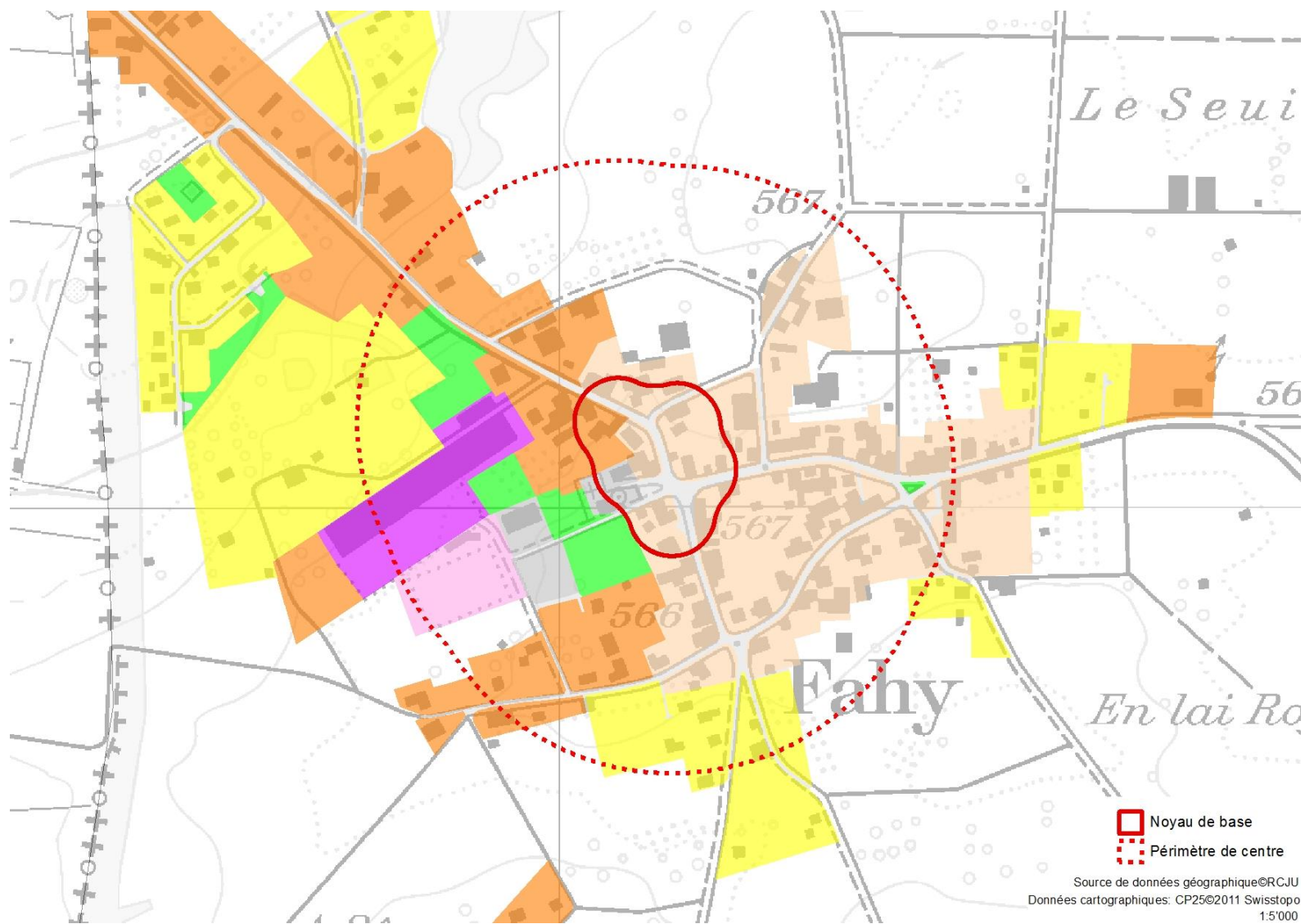
DELEMONT



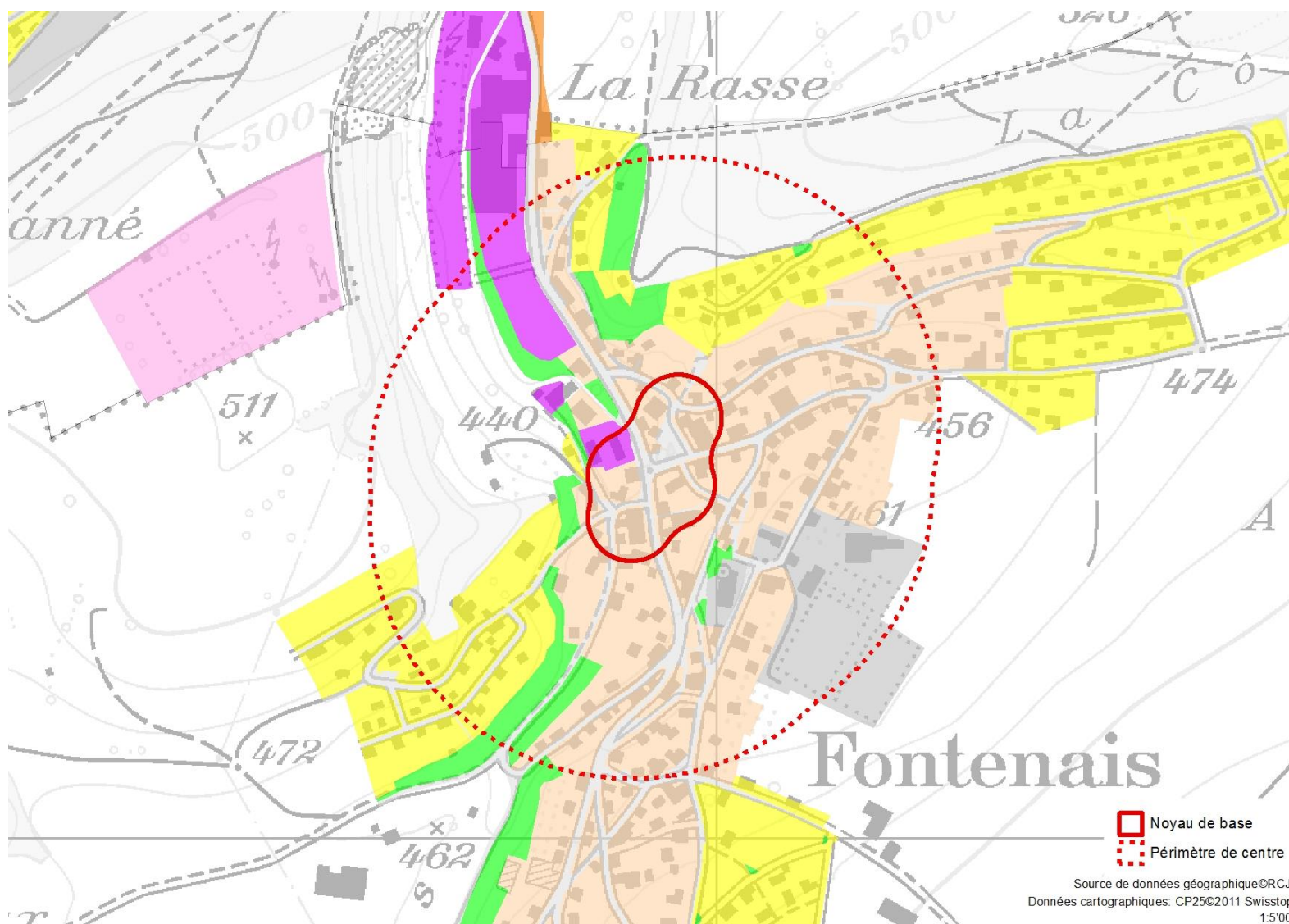
DEVELIER



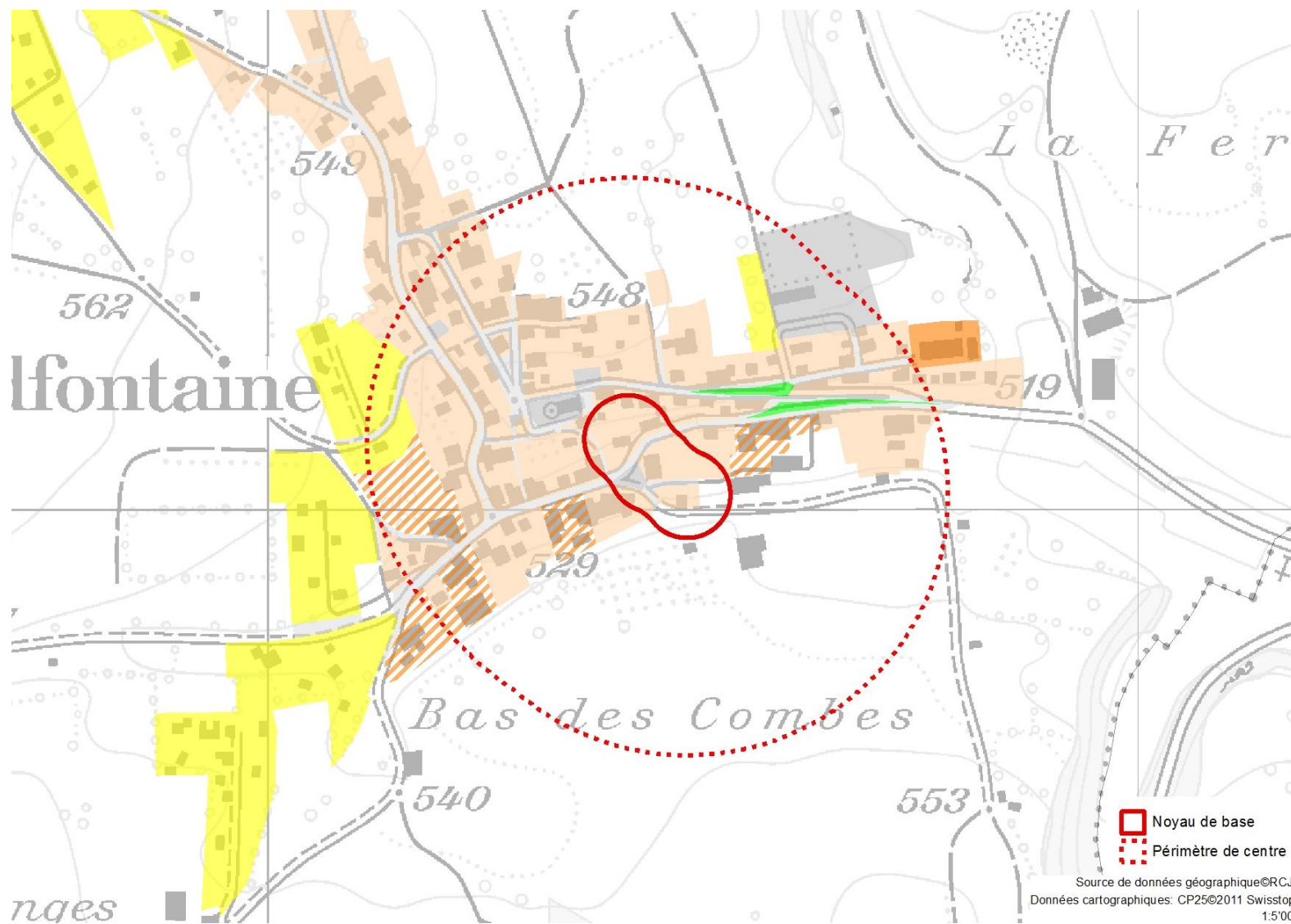
FAHY



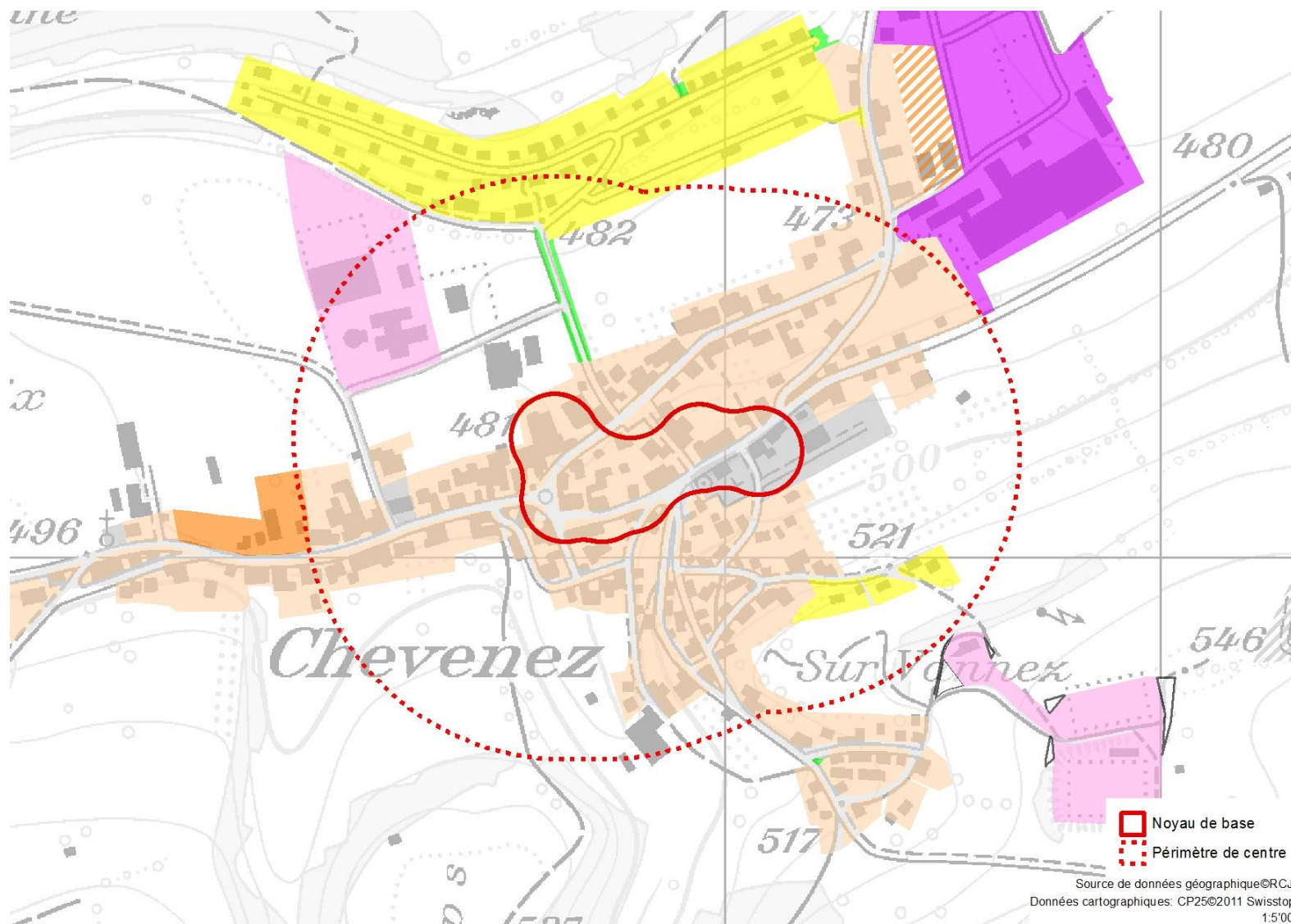
FONTENAIS



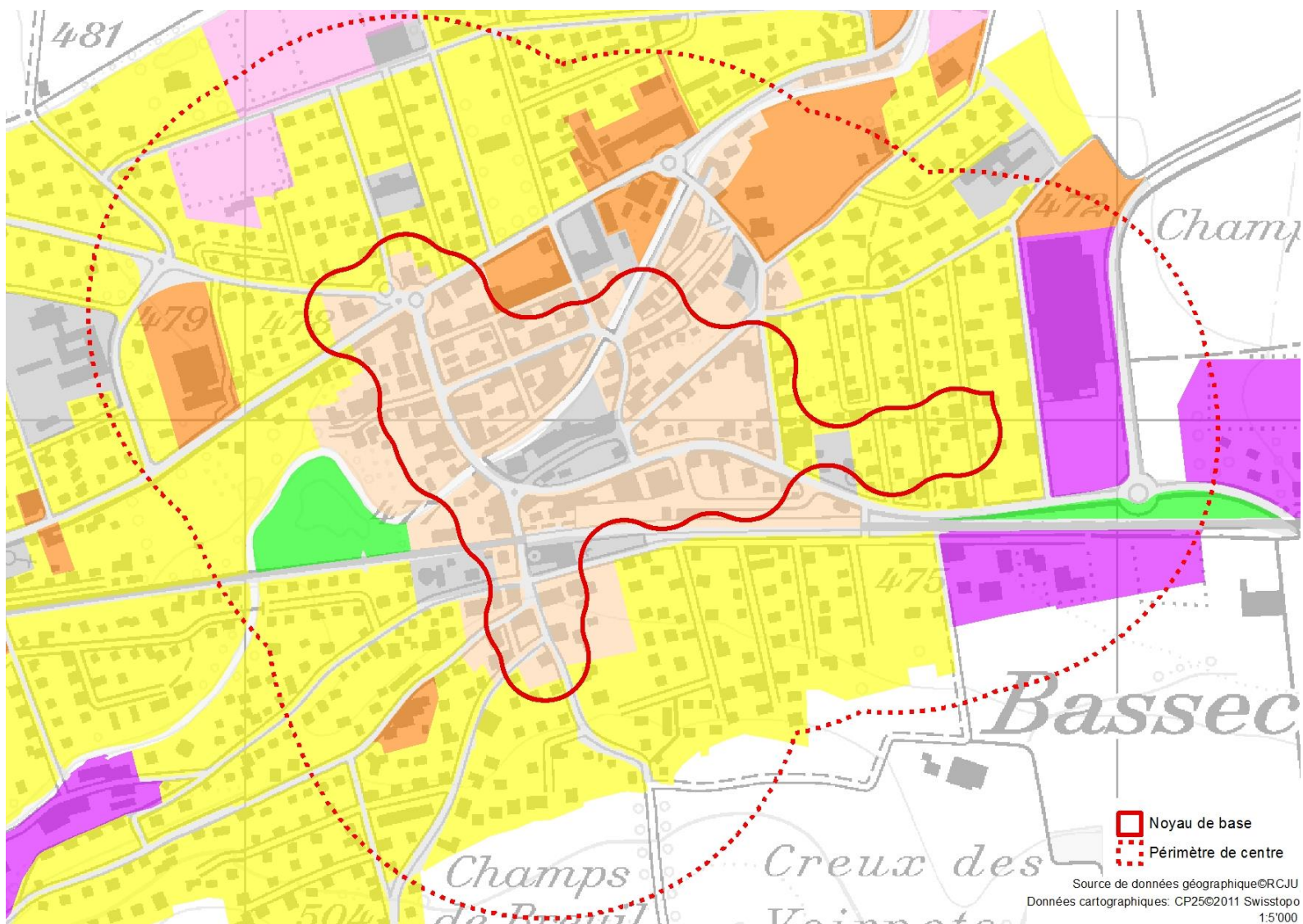
GRANDFONTAINE



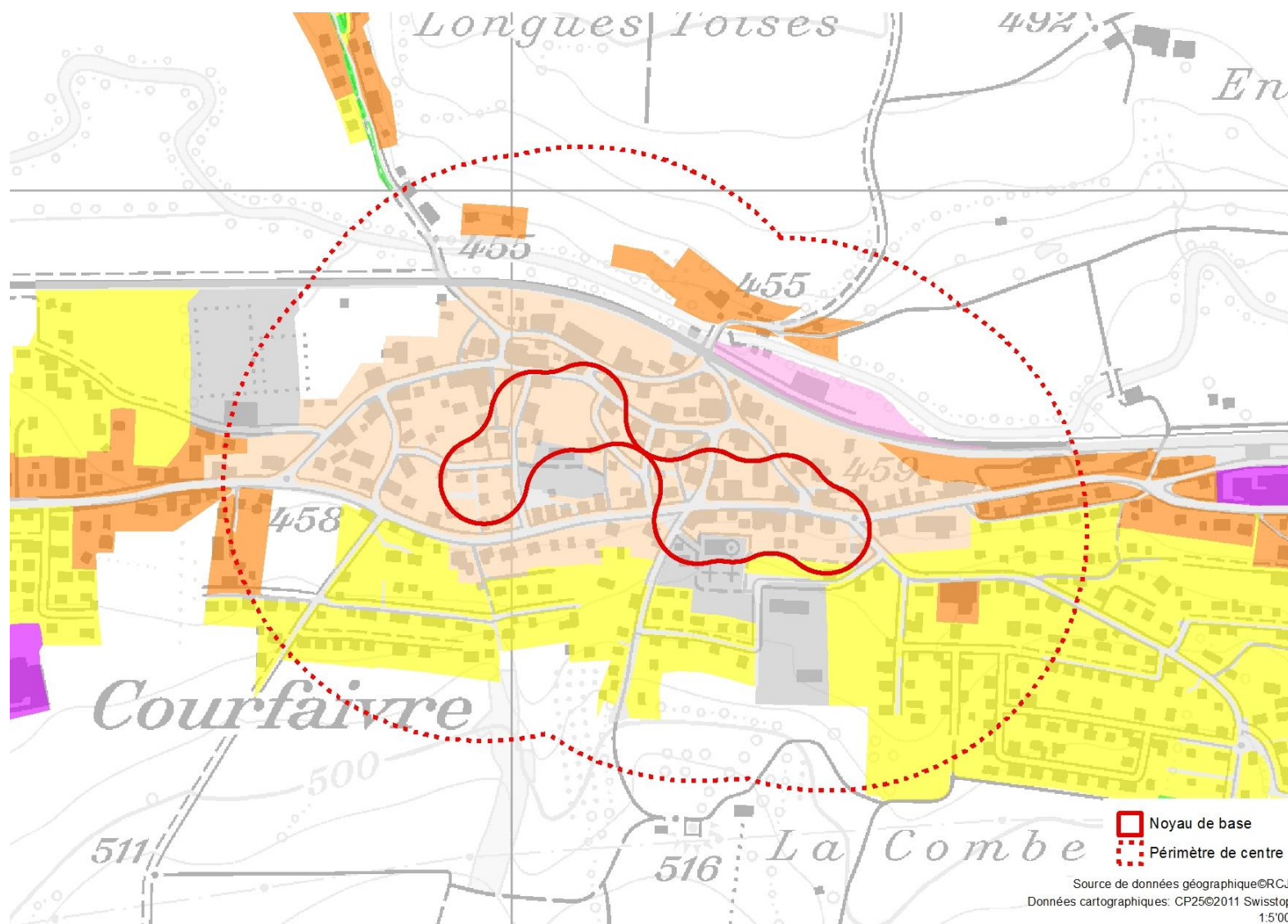
HAUTE-AJOIE (Chevenez)



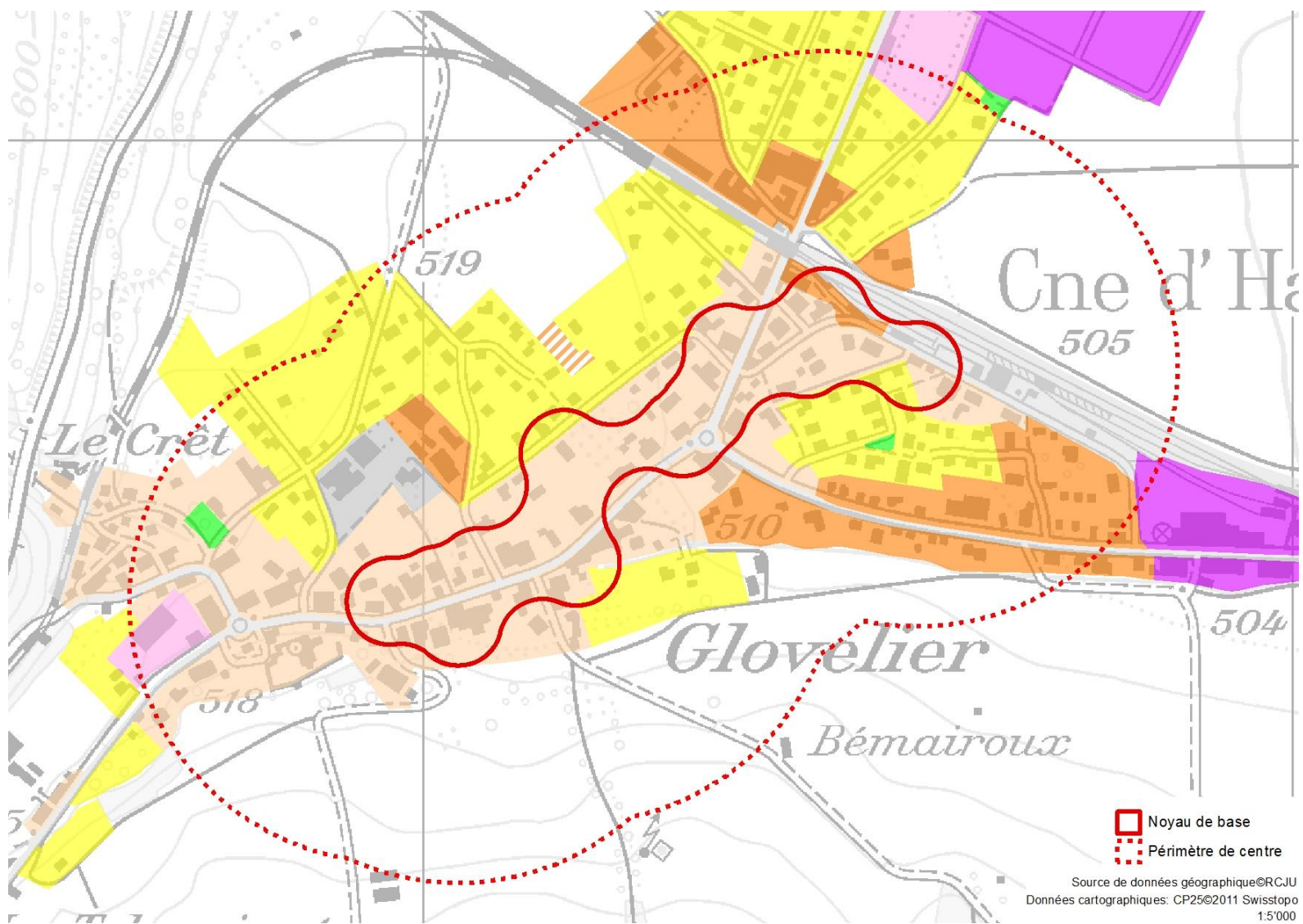
HAUTE-SORNE (Bassecourt)



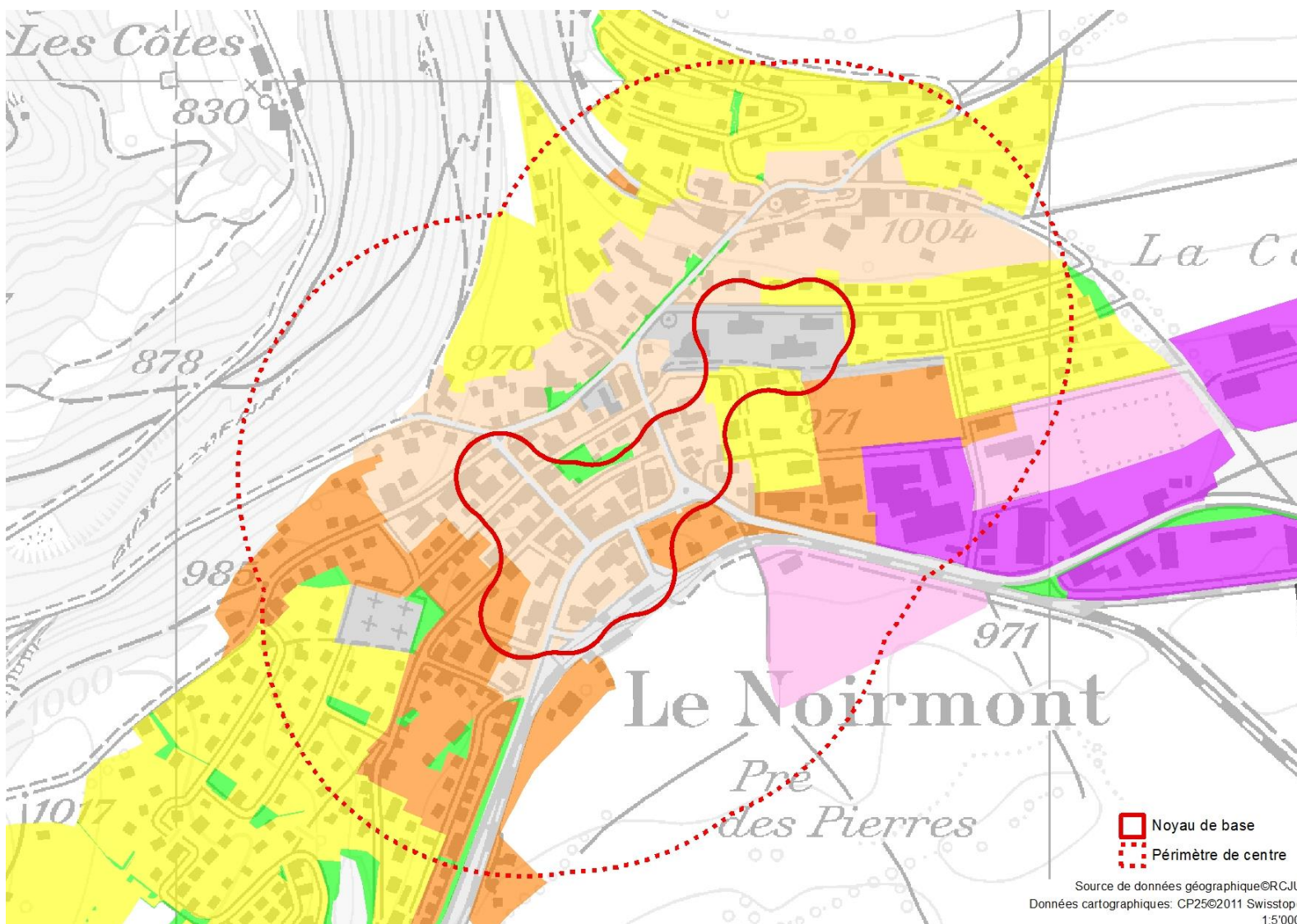
HAUTE-SORNE (Courfaivre)



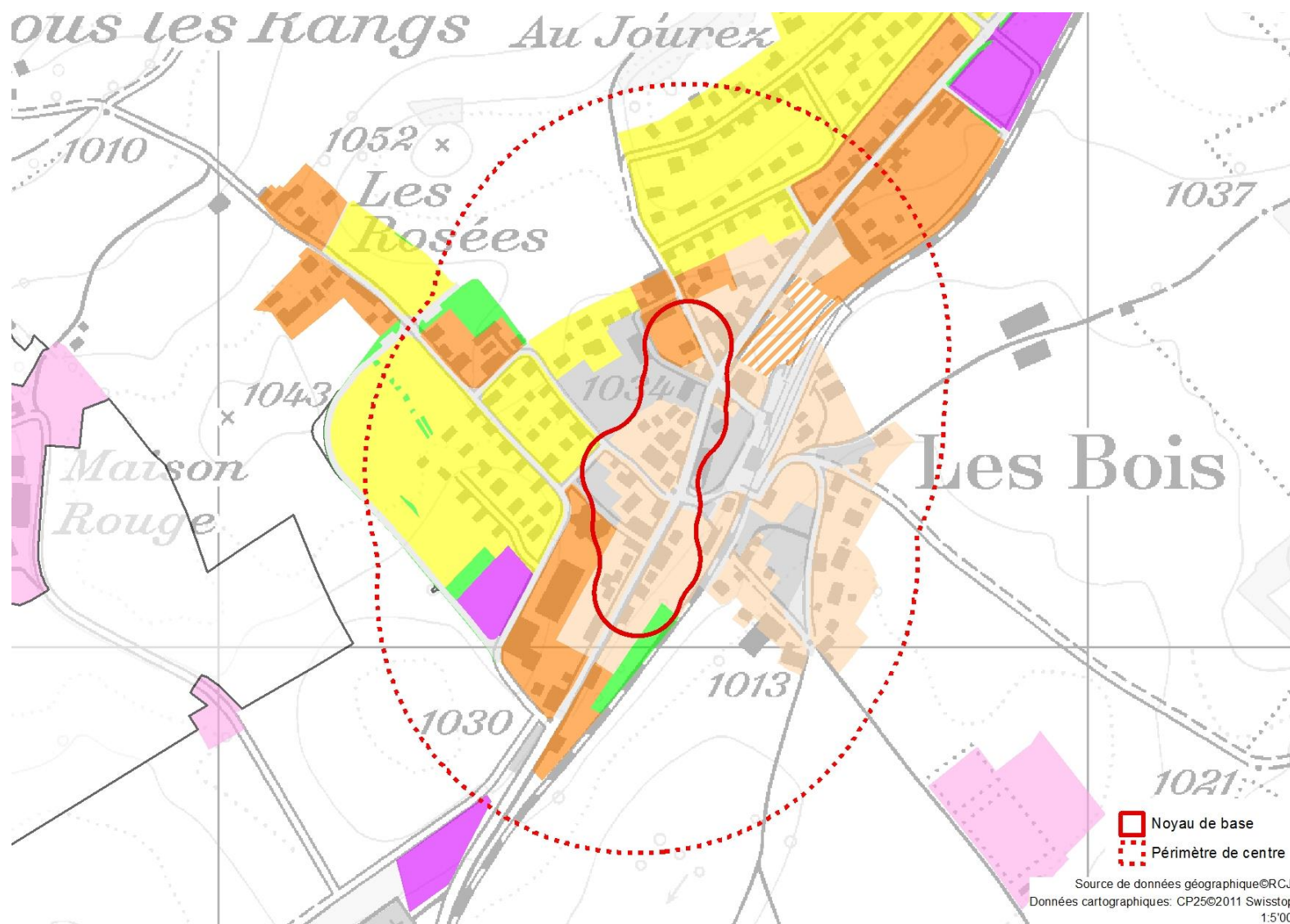
HAUTE-SORNE (Glovelier)



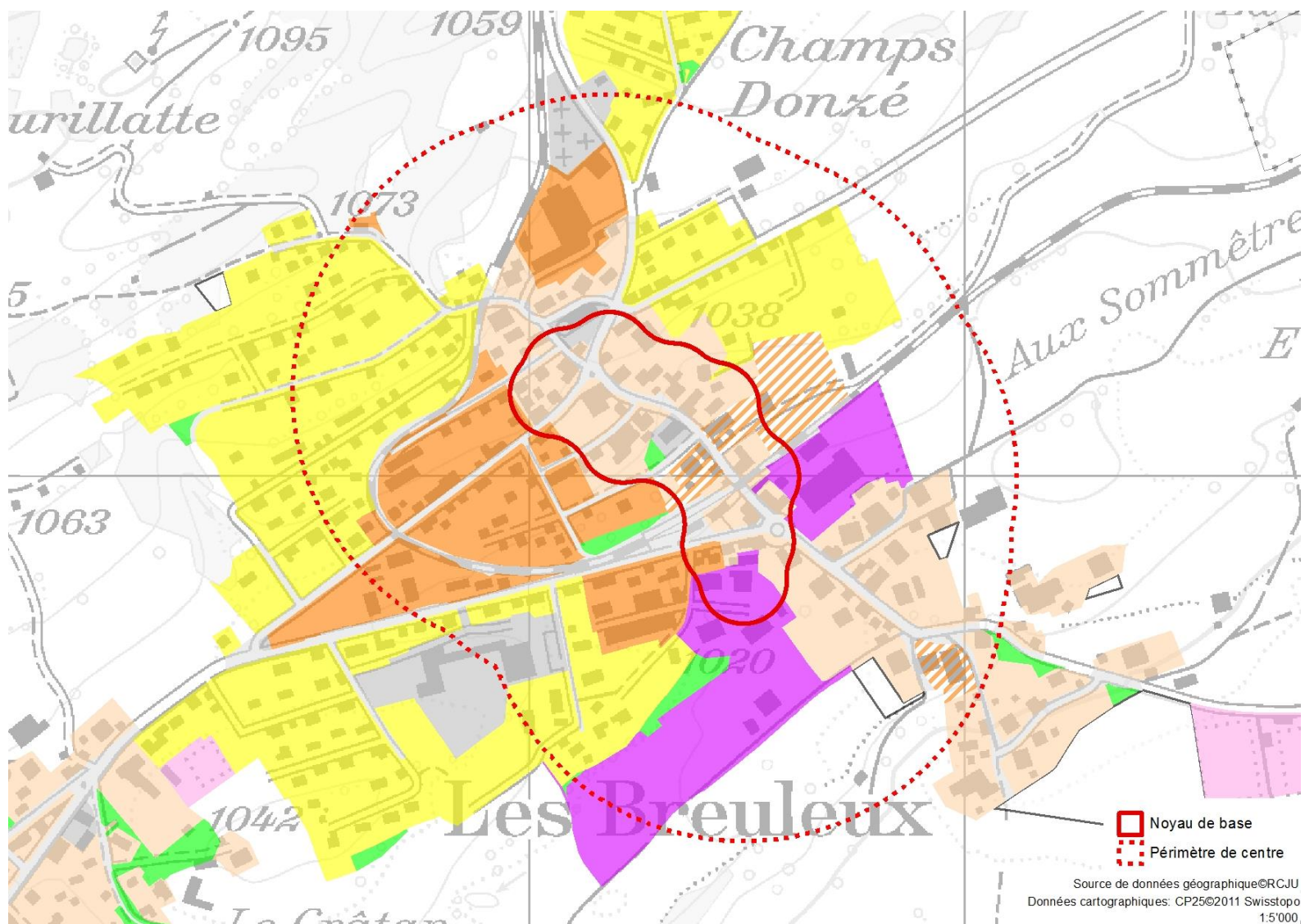
LE NOIRMONT



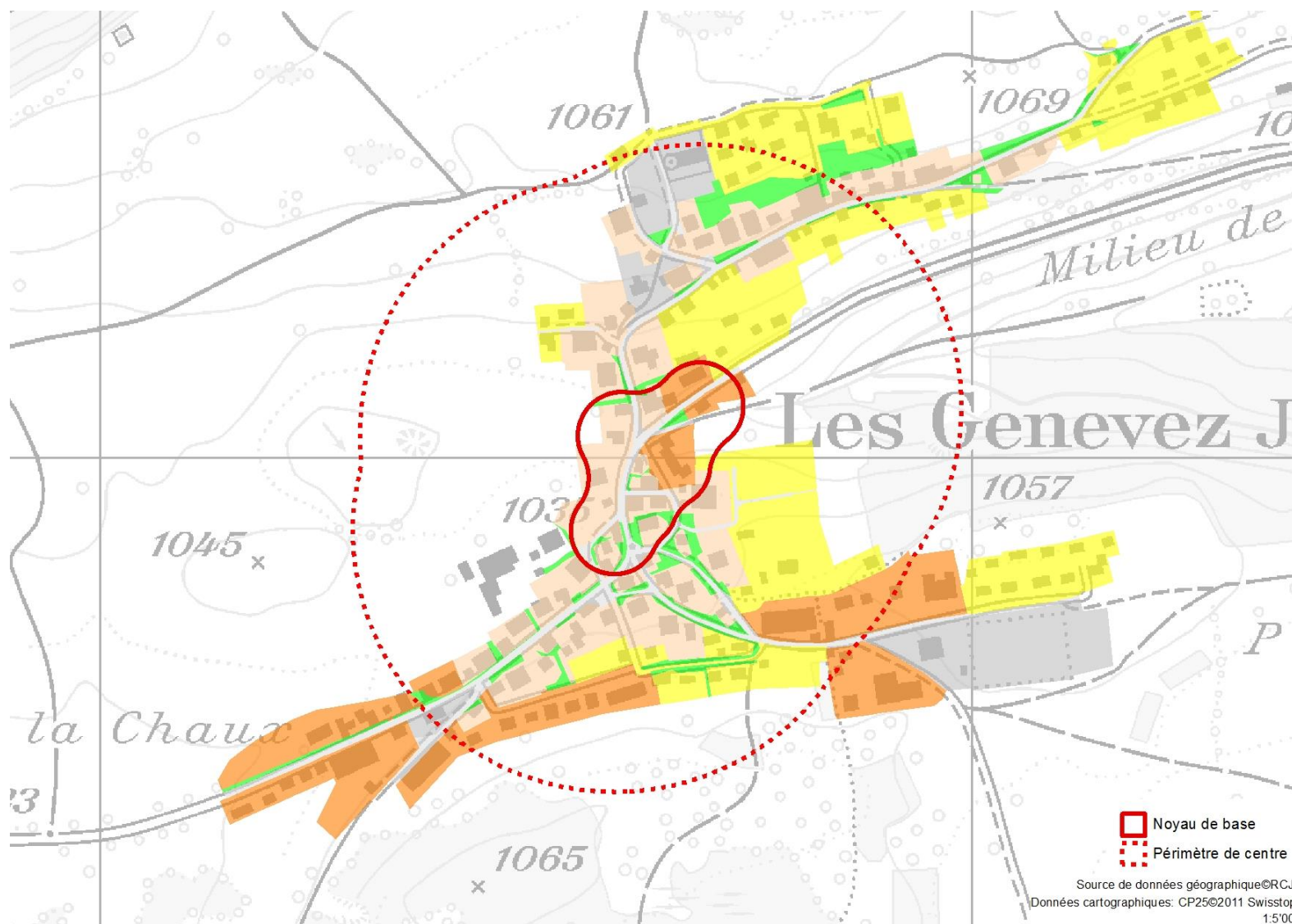
LES BOIS



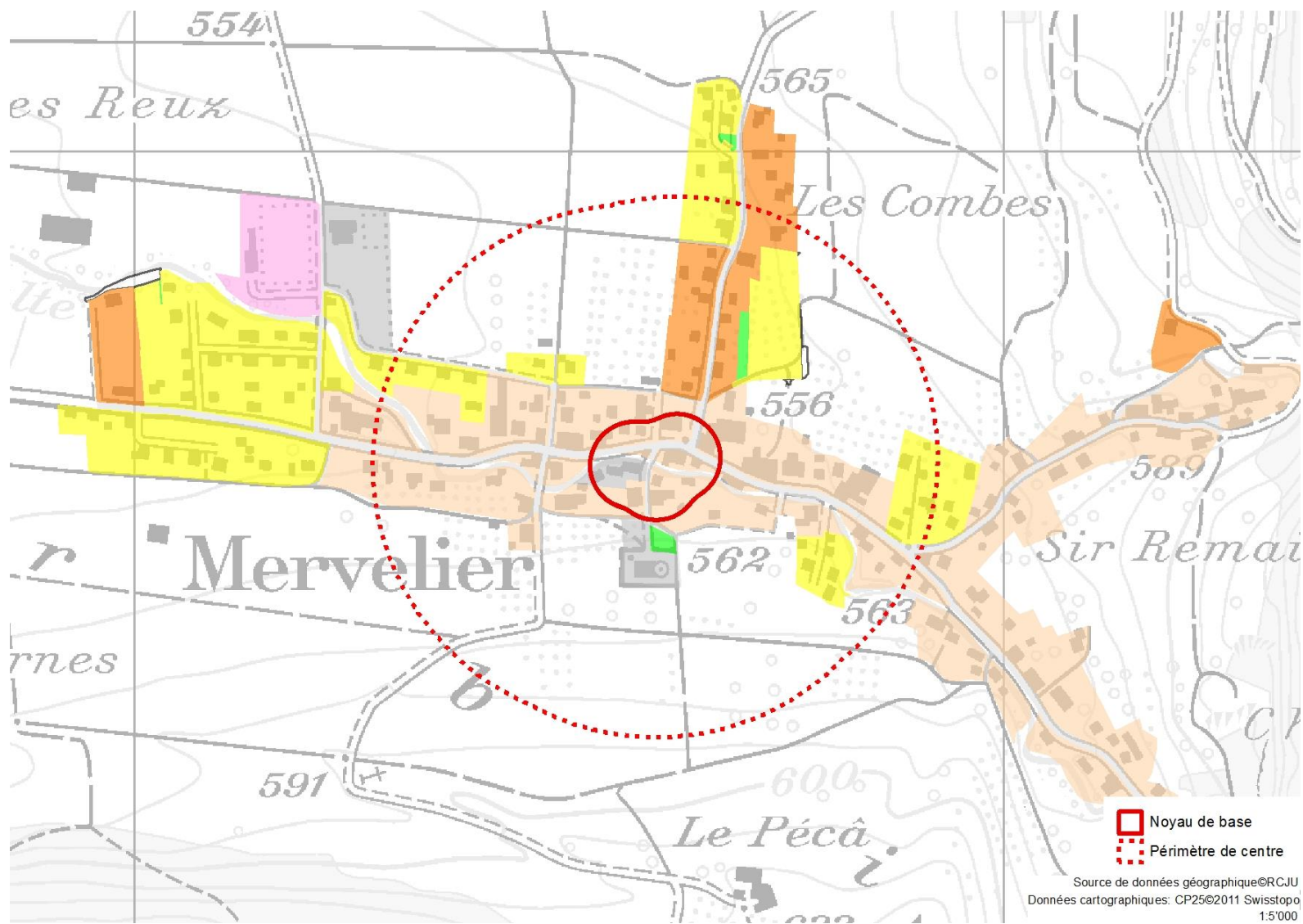
LES BREULEUX



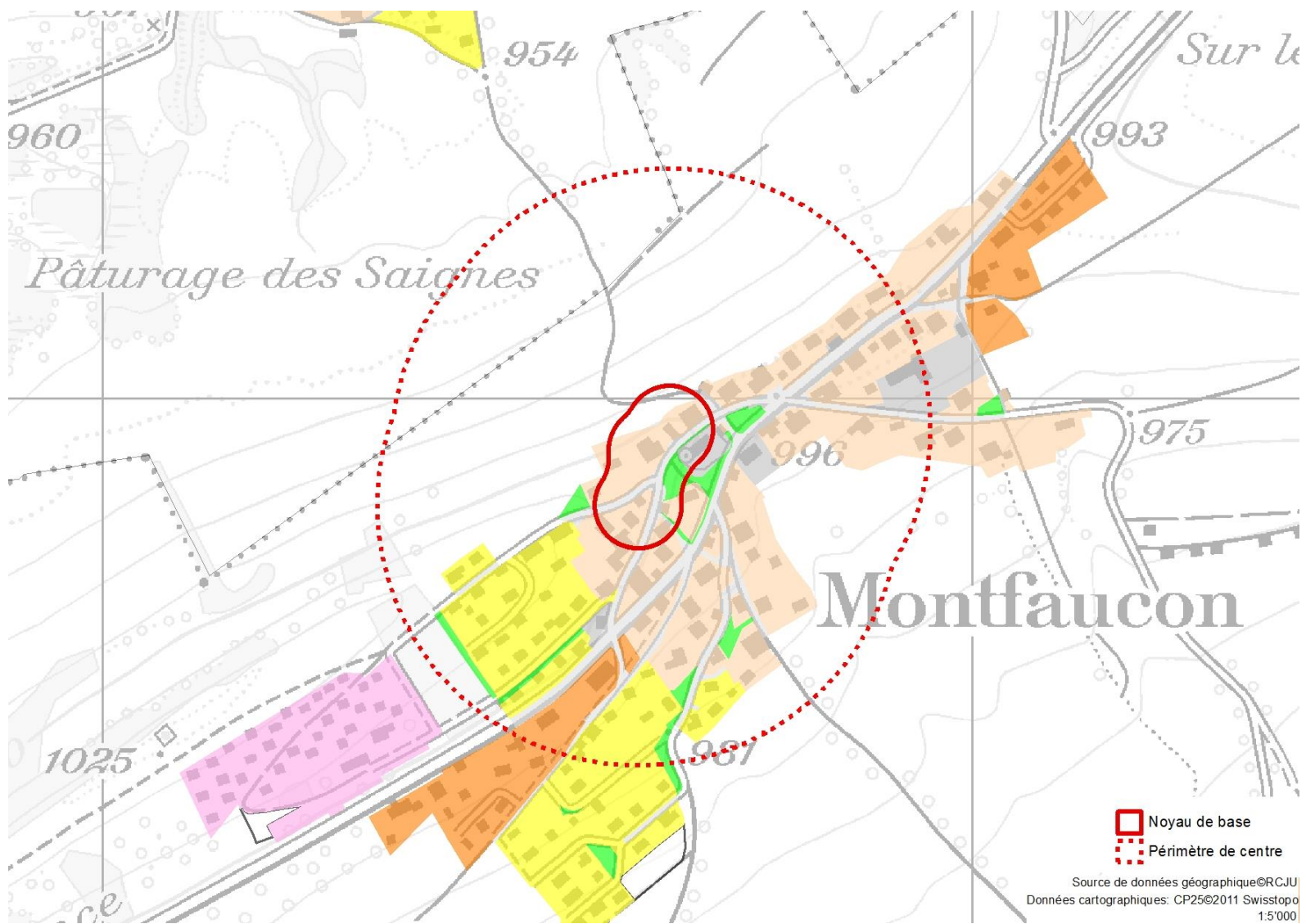
LES GENEVEZ



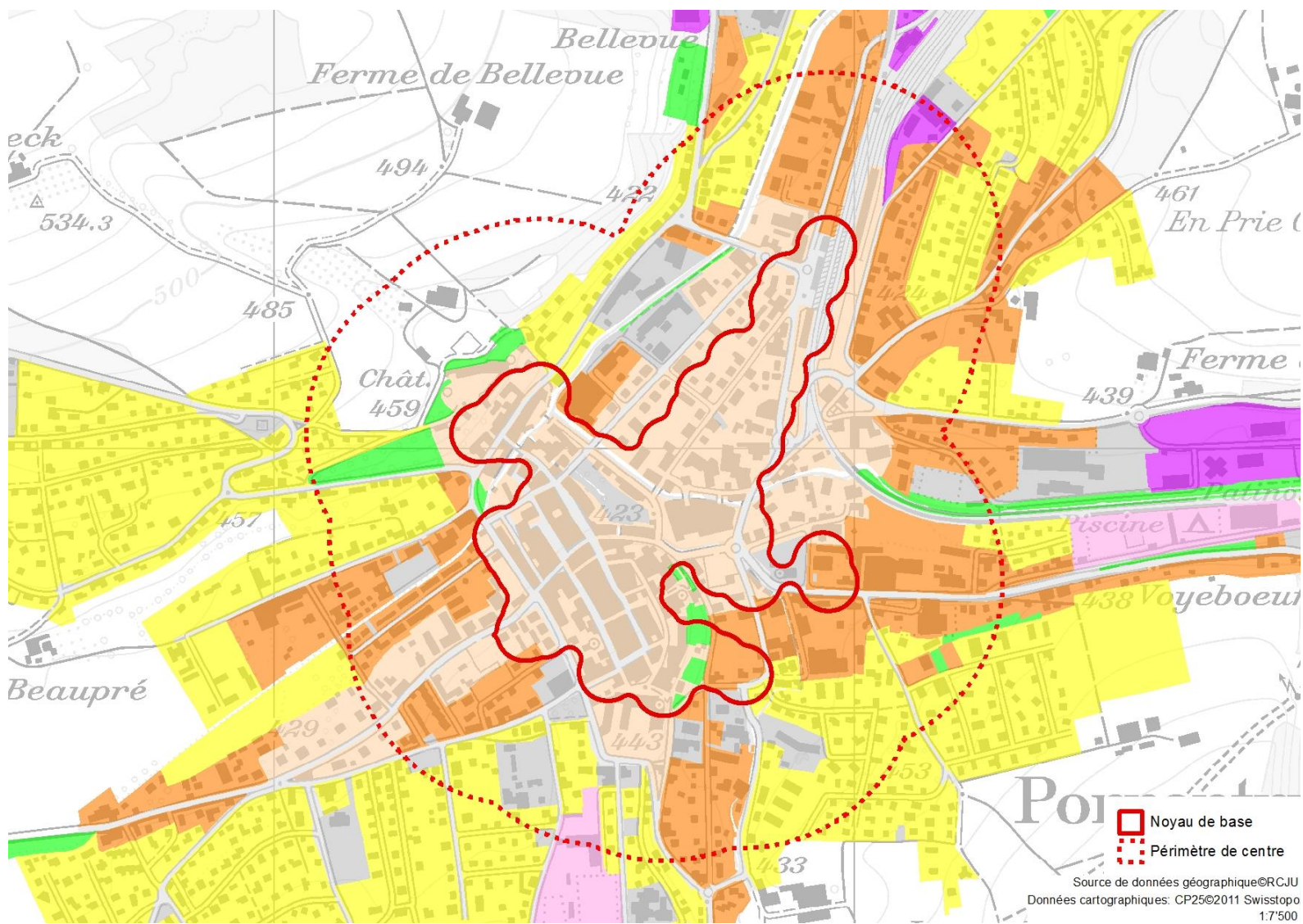
MERVELIER



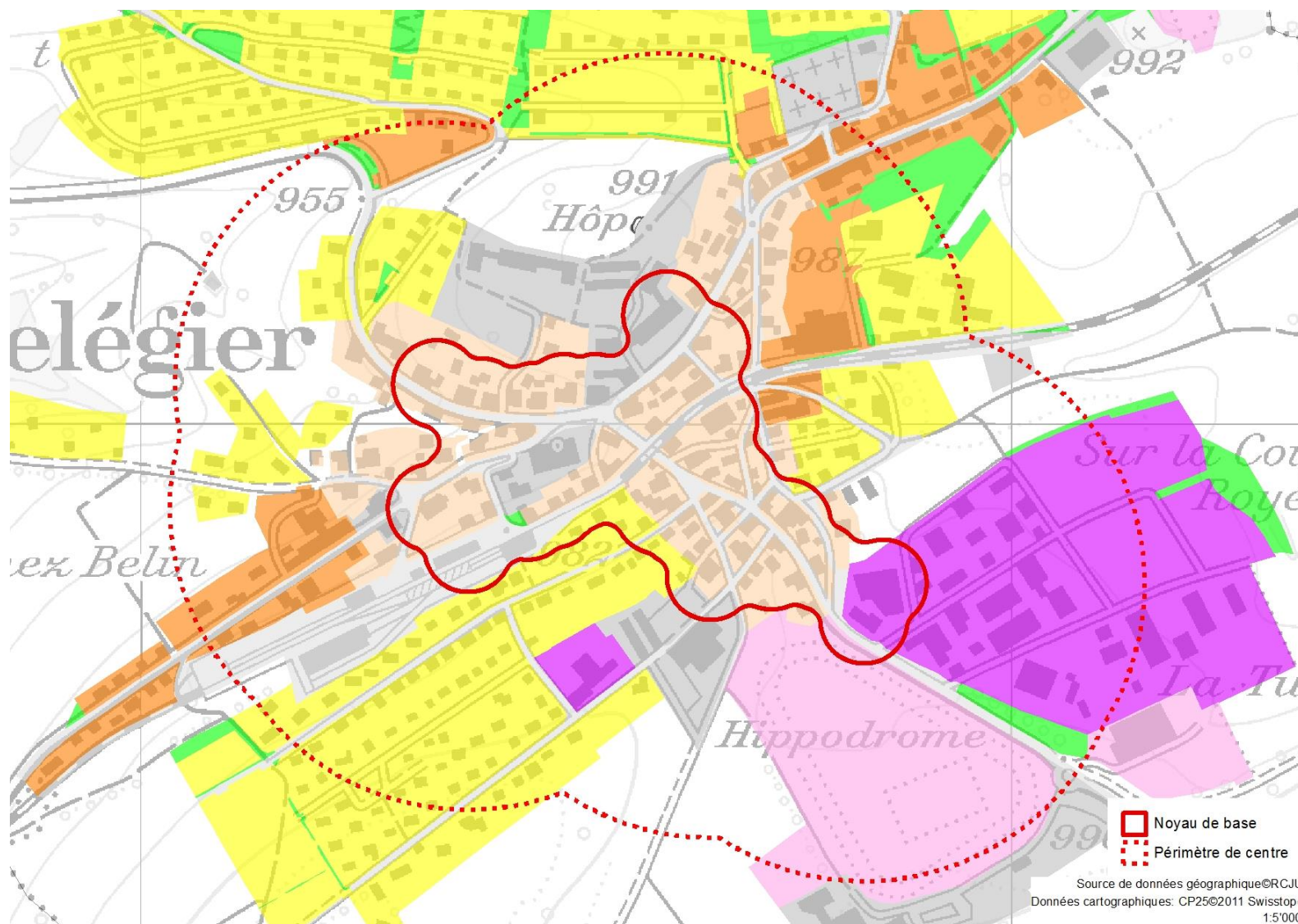
MONTFAUCON



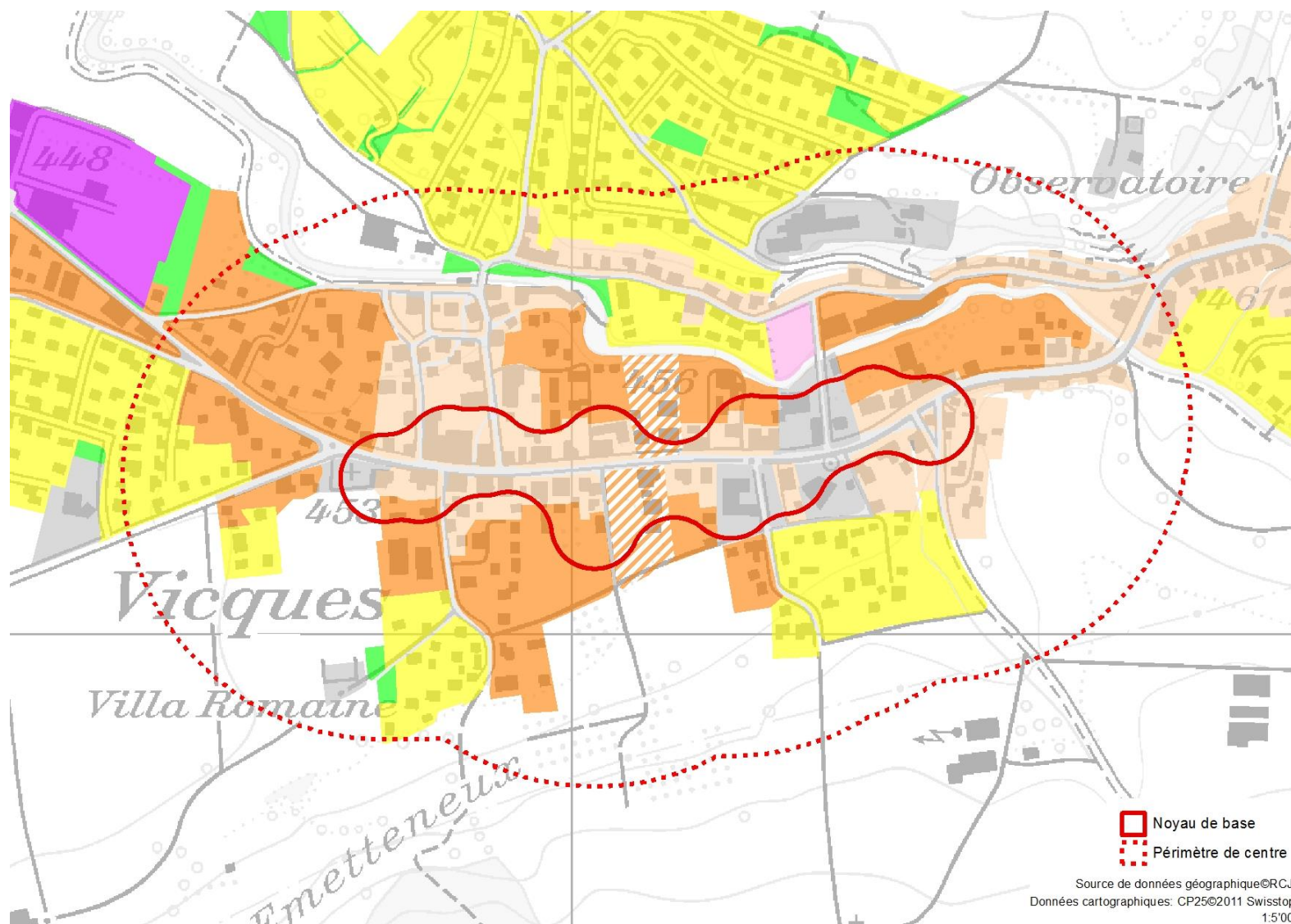
PORRENTROY



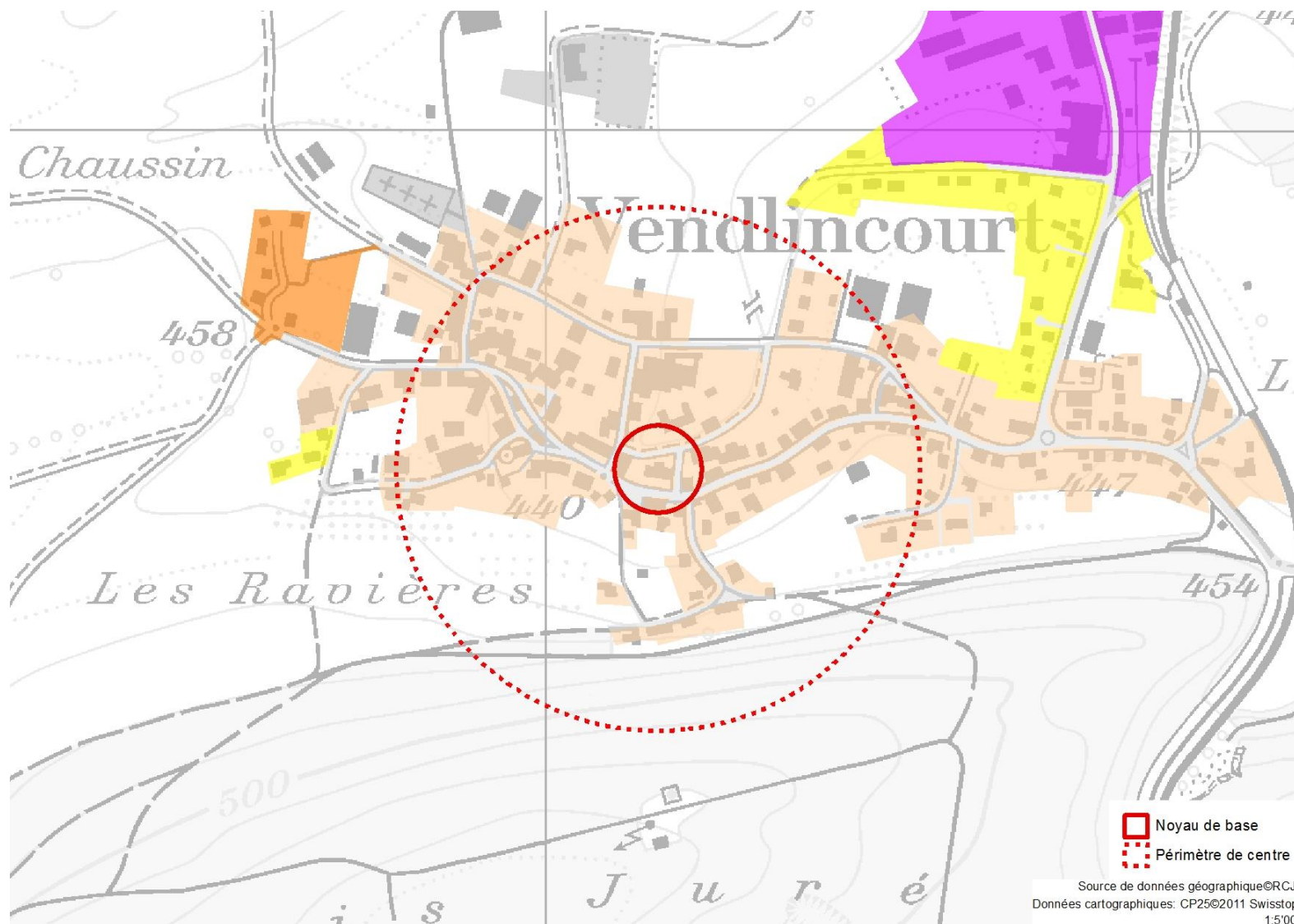
SAIGNELEGIER



VAL TERBI (Vicques)



VENDLINCOURT



3.2. ANNEXE 2 : NIVEAUX DE QUALITE DE LA DESSERTE EN TRANSPORTS PUBLICS

Niveau de service de l'arrêt correspondant aux niveaux du plan directeur cantonal	Moyen de transport et cadence	Accessibilité de l'arrêt (distance à vol d'oiseau)	Niveau de qualité de la desserte en transports publics
1a	Train, cadence semi-horaire	0 à 500 m	Bonne desserte
		500 à 750 m	Desserte satisfaisante
1b	Bus, cadence semi-horaire	0 à 300 m	Bonne desserte
		300 à 500 m	Desserte satisfaisante
2a	Train, cadence horaire	0 à 500 m	Desserte satisfaisante
		500 à 750 m	Desserte faible
2b	Bus, cadence horaire	0 à 300 m	Desserte satisfaisante
		300 à 500 m	Desserte faible
3	Train ou bus, ≥ 5 paires de courses par jour	0 à 300 m	Desserte faible
4	Bus, < 5 paires de courses par jour ou desserte à la demande (Publicar) ou aucune desserte	-	Desserte marginale ou inexistante

La cadence semi-horaire doit exister, globalement, durant au moins 7 heures par jour pour que les secteurs à moins de 500m d'une gare et à moins de 300m d'un arrêt de bus puissent bénéficier d'une desserte en transports publics qualifiée de bonne.

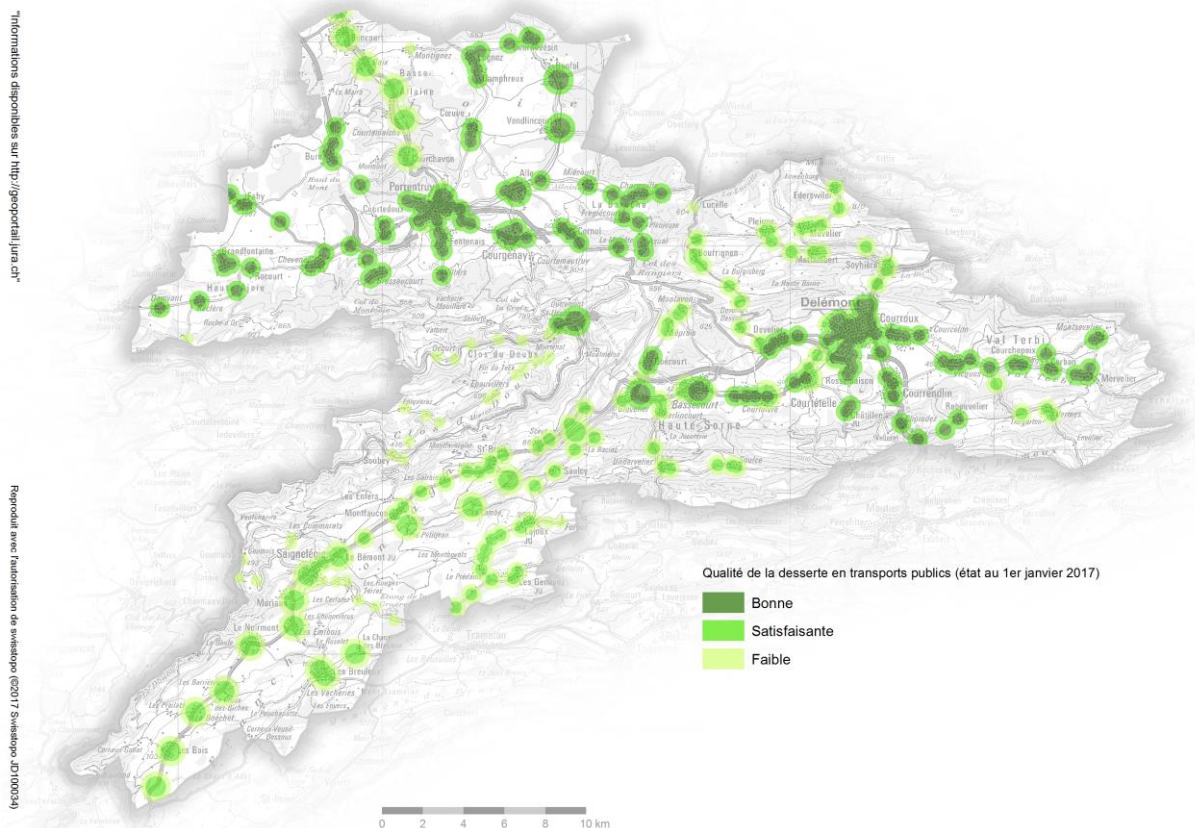


Figure 1 : Fiche U.01.1 - Développement de l'urbanisation et transports publics - Cartographie