

DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION ET TRANSPORTS PUBLICS

U.01.1

CONTEXTE

Le canton du Jura dispose d'infrastructures de transports publics de bonne qualité qui répondent de manière efficace aux besoins liés aux échanges avec l'extérieur mais aussi aux besoins internes du canton. Ce niveau de qualité se verra encore renforcer dans les années futures grâce à la concrétisation des principes et objectifs de la conception directrice des transports publics (CDTP). Il s'agit notamment d'organiser et de promouvoir le niveau de desserte ferroviaire dans une logique de « RER Jura », d'articuler la desserte urbaine et d'agglomération et d'assurer une offre de transports publics équitable sur l'ensemble du territoire cantonal.

Une classification cantonale de la qualité de desserte des arrêts de transports publics a été établie dans le but de mesurer leur qualité pour l'urbanisation. Les niveaux de qualité de desserte ont été définis selon trois critères. Le moyen de transport (train, bus), la distance euclidienne jusqu'à l'arrêt et la cadence, c'est-à-dire l'intervalle entre les départs d'un moyen de transport vers une destination. Elle peut être semi-horaire, horaire ou ponctuelle. Une gare offre davantage de confort (salle d'attente) et de services (restaurants, commerces, centralité) qu'un arrêt de bus et permet généralement d'atteindre plus rapidement des destinations éloignées. A cadence équivalente, une gare est donc plus attractive qu'un arrêt de bus. De plus, la qualité d'une desserte est proportionnelle à la cadence des transports publics, et inversement proportionnelle à la distance à parcourir jusqu'à l'arrêt le plus proche. En somme, plus un arrêt est desservi par un bon moyen de transport et à une cadence élevée, plus le niveau de service de l'arrêt est élevé, l'accessibilité de la zone environnante est grande et la desserte est bonne.

Sur cette base, quatre niveaux de desserte par les transports publics (bonne, satisfaisante, faible et marginale ou inexistante) ont été déterminés en s'inspirant de la méthodologie de calcul de l'ARE et de la norme VSS 640 290, adaptés à la situation cantonale (principe d'aménagement n°2).

Les espaces situés entre 0 et 500 m d'une gare et entre 0 et 300 m d'un arrêt de bus, profitant globalement d'une cadence semi-horaire durant au moins 7 heures par jour, disposent d'une bonne desserte. Pour les espaces situés entre 500 et 750 m d'une gare profitant d'une cadence semi-horaire ou entre 300 et 500 m d'un arrêt de bus profitant d'une cadence semi-horaire, ainsi que pour ceux situés entre 0 et 300 m d'un arrêt de bus desservi à la cadence horaire, la desserte est qualifiée de satisfaisante. La desserte est moins attractive pour les espaces situés entre 500 et 750 m d'une gare ou entre 300 et 500 m d'un arrêt de bus disposant d'une cadence horaire, ainsi que pour ceux situés entre 0 et 300 m d'une gare ou d'un arrêt de bus disposant d'au moins cinq paires de courses par jour (mais pas de cadence horaire), raison pour laquelle la desserte est qualifiée de faible. Pour cette dernière catégorie d'arrêts, le service minimal permet de satisfaire les besoins de mobilité des personnes ne disposant pas de voiture. L'offre minimale peut comporter 8 à 10 paires de courses par jour ou un système conventionnel réduit (environ 5-6 paires de courses). Pour le reste du territoire, desservi ponctuellement avec une cadence inférieure à 5 paires de courses par jour, par un système de type Publicar ne bénéficiant d'aucune offre en transports publics, la desserte est marginale, respectivement inexistante.

Près de 85 % de la population, des équivalents plein-temps (EPT) et des zones centre, mixte et d'habitation (CMH) (respectivement 84 %, 85 % et 83 %) se localisent dans des secteurs bénéficiant au moins d'une desserte satisfaisante. Par contre, 10 % des surfaces libres en zones CMH disposent d'une desserte marginale, voire d'aucune desserte.

ENJEUX

Concentration de l'urbanisation dans les secteurs les mieux desservis par les transports publics

Les secteurs situés à proximité des gares et des arrêts de bus sont des espaces à privilégier, particulièrement ceux disposant au moins d'une desserte satisfaisante. Le développement de l'urbanisation doit se concentrer prioritairement dans ces secteurs en mobilisant et en valorisant les

DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION ET TRANSPORTS PUBLICS

U.01.1

secteurs stratégiques et les surfaces libres légalisées ainsi qu'en densifiant le tissu bâti existant. Tout particulièrement, il est judicieux de densifier les secteurs disposant d'une bonne desserte, en premier lieu dans les pôles régionaux, ceci afin de favoriser l'utilisation efficiente des infrastructures de transports existantes. La demande en transports publics a connu une croissance remarquable ces dernières années, à l'instar de l'offre. Ainsi, cette dernière possède la capacité nécessaire pour absorber les besoins prévisibles pour ces prochaines années.

Afin de stopper la tendance au développement résidentiel en périphérie des communes, les zones à bâtir libres de construction localisées dans des secteurs ayant une desserte faible, marginale ou inexistante en transports publics sont examinées en priorité pour une restitution à la zone agricole. L'objectif est d'encourager le développement de l'urbanisation vers l'intérieur mais également de réduire les frais des collectivités liés à l'équipement et l'entretien des infrastructures.

Limitation de l'usage de la voiture

La voiture est le mode de transport principal pour la population résidant en périphérie des communes. L'utilisation de ce mode de transport engendre de nombreux coûts (construction et entretien des routes) et nuisances (pollutions, congestion du trafic). Afin de les limiter, il est nécessaire de privilégier un développement de l'habitat dans les secteurs déjà bâtis et possédant une bonne accessibilité par les transports publics. Cette réflexion doit également être engagée concernant l'implantation des entreprises, des équipements (publics, culturels, touristiques et sportifs) et des installations à forte fréquentation, notamment les centres commerciaux.

Rabattement du réseau de bus

La localisation des équipements et installations à forte fréquentation à proximité des arrêts de transports publics bénéficiant d'une bonne accessibilité doit être couplée à un rabattement efficace des bus vers les gares des pôles régionaux et des pôles industriels relais.