

"Juragglomération" un défi majeur pour la région de Delémont et les villes interjurassiennes

Autor(en): **Jaquier, Hubert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Défis / proJURA**

Band (Jahr): **1 (2003)**

Heft 4: **Visions communes**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-823915>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

«Juragglomération»

Un défi majeur pour la région de Delémont et les villes interjurassiennes

Perspectives de collaboration intercommunale vues sous l'angle de la politique des agglomérations de la Confédération

La collaboration intercommunale dans les zones urbaines a, depuis le 19 décembre 2001, pris une nouvelle dimension. C'est en effet à cette date que le Conseil fédéral a adopté les lignes directrices de la Politique des agglomérations de la Confédération.

Sa mise en œuvre à l'échelle jurassienne est devenue particulièrement pressante : en effet, la publication de la nouvelle définition des agglomérations suisses du 15 mai 2003 a permis de promouvoir officiellement la région de Delémont au rang d'agglomération. Ce nouveau statut offre des perspectives de développement particulièrement réjouissantes qui, si elles sont saisies rapidement et efficacement, permettront à l'ensemble de la région de renforcer son image et de bénéficier d'appuis techniques et financiers de la part de la Confédération.

La politique des agglomérations de la Confédération contient des enjeux stratégiques

Les résultats du dernier recensement de la Confédération ont démontré que plus de 73% de la population suisse vit dans les villes et les agglomérations, qui regroupent 979 communes et 82% des personnes actives, d'où émanent des impulsions de développement économiques et socioculturelles stratégiques. Ces résultats permettent également de redéfinir, tous les dix ans, le nombre et les limites des agglomérations, au moyen d'une formule basée sur des critères tenant compte à la fois de la structure économique et sociale des communes, des flux des pendulaires, de la densité

de peuplement et de la continuité des structures bâties. C'est sur la base de ces éléments que Delémont et sa région ont été reconnus officiellement comme agglomération.

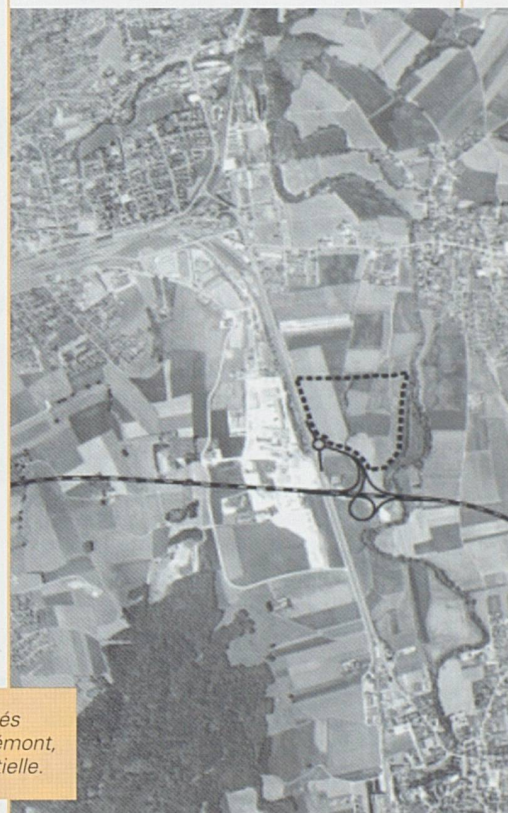
Afin d'intégrer davantage la problématique des agglomérations dans ses politiques sectorielles, la Confédération a notamment défini un objectif principal, à savoir développer un réseau polycentrique de villes et d'agglomérations travaillant en complémentarité dans un esprit de coopération. La mise en œuvre de ces objectifs passe obligatoirement par un renforcement de la collaboration intercommunale afin de viser une utilisation optimale des espaces et des ressources disponibles et une organisation rationnelle des infrastructures.

Les problèmes actuels des agglomérations doivent être résolus par la collaboration

Les problèmes auxquels sont confrontées les agglomérations, qu'elles soient petites, moyennes ou grandes, sont devenus particulièrement préoccupants : d'une part, une urbanisation continue, qui a notamment comme corollaire une consommation effrénée de terrain ; d'autre part, une suburbanisation croissante, soit une augmentation de la population des communes situées à la périphérie immédiate des centres urbains, qui crée notamment :

- une dispersion des constructions (source de coûts croissants tant en termes d'investissement que de fonctionnement) ;
- une différenciation fonctionnelle (séparation spatiale des activités d'habitat, de travail et de loisirs elle-même source d'une augmentation du trafic pendulaire et de nuisances pour l'environnement) ;
- et, enfin une certaine différenciation sociale dans le sens où les classes les plus défavorisées ont tendance à se concentrer dans les centres urbains.

Tous ces problèmes créent d'importantes augmentations de charges pour les communes centres qui doivent dimensionner l'ensemble de leurs in-



La Zone d'activités régionale de Delémont, vue aérienne partielle.

**Par
Hubert Jaquier**

Urbaniste FSU/SIA, Dipl. MPA Idheap



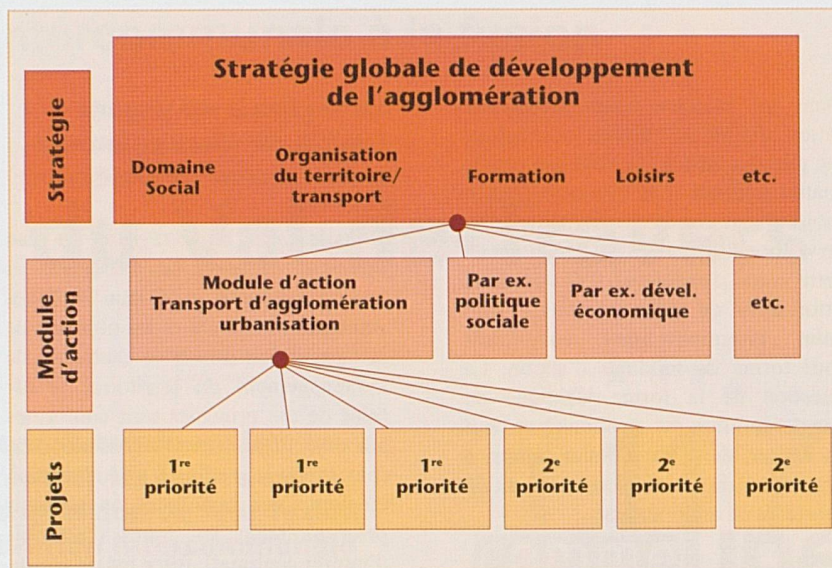
frastructures – de transport, socioculturelles, sportives, etc. – pour les besoins de l'agglomération et plus seulement pour leurs besoins propres. La ville de Delémont, comme d'autres villes centres, a ainsi dû s'équiper et doit assumer des charges de fonctionnement pour plus de 20'000 habitants alors que ses résidents ne sont que 11'500.

Or, actuellement, les communes ne collaborent souvent que dans certains domaines techniques (eaux usées ou déchets, par exemple). Le mode et l'ampleur de la coopération sont parfois aléatoires et il n'existe souvent pas de coordination générale des différentes politiques sectorielles. Une telle approche ne permet pas de trouver des solutions efficaces aux problèmes et d'exploiter pleinement les potentiels des agglomérations. Elle se traduit aussi par un décalage toujours plus important entre les territoires institutionnel, fonctionnel et relationnel.

Les conséquences de ces problèmes sont particulièrement préoccupantes dans le sens où personne ne se sent responsable d'un développement global coordonné (les plans directeurs cantonaux essaient tant bien que mal de jouer ce rôle). C'est dans ce but que la Confédération a soutenu, en 2002 déjà, une série de projets-modèles afin de donner une impulsion à des projets de collaboration horizontale et verticale novateurs : le projet de la Zone d'activités régionale de Delémont (ZARD) a ainsi été officiellement reconnu et soutenu par la Confédération.

Le projet d'agglomération est soumis à certaines conditions impératives

L'engagement prioritaire que la Confédération envisage, tant sur le plan technique que financier, porte sur le trafic d'agglomération : en effet, les autorités fédérales, dans le cadre du



(stratégie – modules – projet : schéma)

contre-projet à l'initiative Avanti, prévoit d'injecter dès 2006 entre 300 et 350 millions de francs par année en faveur de mesures permettant de résoudre les problèmes de trafic actuels pour la réalisation de projets touchant aussi bien le transport public que privé.

Deux conditions impératives sont toutefois fixées à toutes les agglomérations intéressées pour l'obtention de subventions fédérales: d'une part, démontrer que les transports sont coordonnés de manière optimale avec le développement urbain et, d'autre part, mettre en place une entité qualifiée responsable de la mise en œuvre des mesures retenues, sous la forme d'une structure de collaboration intercommunale représentative. Ces deux conditions doivent être remplies dans le cadre de la mise au point d'un projet d'agglomération, soit un nouvel instrument de planification et de gestion situé à mi-chemin entre le plan directeur cantonal et les plans d'aménagement locaux.

Les décisions de principe concernant le versement d'une contribution fédérale à un projet d'agglomération suivront la procédure suivante :

- examen de la conformité générale du projet aux deux conditions de base susmentionnées (évolution coordonnée de l'urbanisation et du trafic jusqu'en 2020 au moins, mise en place d'une structure opérationnelle) ;
- prise en compte de tous les moyens de transport, mesures envisagées tant du côté de l'offre que de la demande ;
- transparence des effets et des coûts ;
- mise en œuvre planifiée et assurée.

Des critères d'efficacité seront évalués afin de déterminer le montant de la contribution fédérale, notamment : amélioration de la qualité du système des transports, encouragement de la densification des constructions, accroissement de la sécurité des transports, réduction de la pollution et de la consommation des ressources, frais d'investissement et d'exploitation supportables. La part de la Confédération se montera au maximum à 50% des coûts imputables du programme et sera déterminée en fonction du principe de subsidiarité.

Le contenu doit être traité en priorité, puis la forme institutionnelle peut être abordée

En terme de contenu, le projet d'agglomération est ouvert à tous les domaines politiques qui nécessitent une coordination au-delà des limites communales ou cantonales. En tant que plan d'action, il se concentre sur les problèmes reconnus comme prioritaires et fixe les conditions d'organisation, de financement et de modalités de mise en œuvre des mesures retenues. Le projet d'agglomération doit être le résultat d'un processus participatif assurant la représentation des communes concernées. En tant qu'instrument de planification et de gestion, il doit avoir force obligatoire pour les autorités cantonales et communales, à l'image d'un plan directeur cantonal ou communal.

Dans un premier temps, l'agglomération définit au niveau stratégique les grandes lignes du développement spatial souhaité. Les instances responsables fixent ensuite les domaines d'intervention prioritaires qui découlent de cette vision d'ensemble. Ces domaines prioritaires de mise en œuvre sont enfin progressivement concrétisés sous forme de modules d'action. La question de la forme juridique de l'agglomération est secondaire et peut se limiter, dans un premier temps, à une forme de convention-cadre ou de charte de développement.

La collaboration doit être à géométrie variable: un périmètre fixe et absolu est trop rigide

La délimitation des agglomérations faite par l'Office fédéral de la statistique n'a pas force de loi: elle découle en effet d'une approche basée sur des critères scientifiques. Ainsi, l'agglomération de Delémont, définie par la ville centre du même nom et les communes de Courroux, Vicques, Courrendlin, Rossemaison, Develier et Soyhières, ne doit en aucun cas se figer sur ce périmètre, bien au contraire. «Juragglomération», soit le projet d'agglomération de Delémont et de sa région, devrait se constituer sous l'égide d'une collaboration à géométrie variable qui pourrait avoir deux niveaux de référence.

Le premier niveau, celui de «Juragglomération» au sens large, devrait permettre d'instituer des collaborations générales entre les principales villes constitutives de l'espace interjurassien, soit Delémont, Porrentruy et Moutier. Une stratégie de développement coordonné et complémentaire des trois villes centres pourrait être mise en place autour de thèmes adaptés à cette échelle soit, par exemple, les transports publics, les équipements socioculturels et sanitaires ou encore la politique de promotion économique.

Le deuxième niveau, celui des communes de la région de Delémont, devrait permettre de mettre en place les collaborations les plus étroites dans la plupart des autres politiques sectorielles, notamment celles de l'aménagement du territoire, des transports ou encore des infrastructures techniques.

La région a un urgent besoin de «Juragglomération» autour de Delémont

Dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal, le Parlement jurassien a adopté, le 22 mai 2002, les principes directeurs et les objectifs de la Conception directrice cantonale de l'aménagement du territoire. Si certains de ces principes sont conformes aux objectifs fixés par la Confédération (par exemple, veiller à une allocation efficace des ressources ou soutenir prioritairement les zones d'activités d'intérêt cantonal), force est de constater que le principe général de développement retenu ne répond pas aux enjeux et défis posés par la politique des agglomérations de la Confédération. Le scénario de développement cantonal est en effet trop «mou» et trop «lisse»: la poursuite d'une politique de dispersion des efforts en matière de développement économique et de saupoudrage des moyens financiers disponibles est en effet en contradiction avec la nouvelle politique de la Confédération. Dans ce sens, la politique retenue devrait conduire à une poursuite de la tendance actuelle de développement axée sur une faible densité et une forte dispersion de la population qui engendrent un coût particulièrement élevé des infrastructures de base. Dans ce contexte, seule une volonté politique de développement orientée sur un axe fort «Delémont – Porrentruy – Moutier» pourrait sortir la région du «maldéveloppement» actuel. Il faut dans ce sens revenir à un scénario

plus conforme aux exigences de la nouvelle politique fédérale et s'inspirer, en particulier, de la solution recommandée en 2000 par le Professeur Cunha de l'Université de Neuchâtel, à savoir mettre en place une politique de développement axée sur la «revitalisation urbaine».

Ce scénario devrait se traduire, dans un premier temps, par un renforcement de l'agglomération de Delémont qui est le seul centre urbain capable de concurrencer les choix de localisation externes et, dans un deuxième temps, par une redynamisation des villes et des régions voisines qui bénéficieraient ainsi directement des effets d'entraînement de l'amélioration de l'image et de la centralité delémontaine. La mise en œuvre de ce développement devrait forcément s'articuler le long de la Transjurane qui fonctionnera comme la véritable «colonne vertébrale du développement de l'espace interjurassien».

La reconnaissance de l'agglomération de Delémont est une occasion majeure à saisir: elle offre en effet la chance de profiler la région de Delémont et l'espace interjurassien autour d'un projet solide «Juragglomération». Elle permettra d'en redynamiser l'image au niveau suisse, afin de se profiler non plus comme une région périphérique qui survit péniblement, mais comme un espace urbain qui crée un pôle perçu de manière forte au-delà des frontières cantonales et qui vise sa pleine intégration au réseau des villes suisses. ■

Agglomérations et villes isolées suisses (2000)

Communes urbaines étrangères incluses

Etat: septembre 2003

