

Message du Conseil de Ville au Corps électoral

Le Corps électoral est invité à se prononcer, par la voie des urnes, les 5, 6 et 7 mars 2010, sur la

Modification de l'aménagement local - Plan de zones 1 « Bâti » et art. 3.1.7 du RCC - Extension de la zone AB « Communance Sud - Etape 1 »

1. PREAMBULE

Dans le cadre de la dernière révision du plan d'aménagement local (1997) et de l'adoption de la Conception directrice en particulier (1993), le principe d'une mise en valeur prioritaire des réserves foncières disponibles (terrains libres) avait été retenu, afin notamment de rentabiliser au mieux les investissements et les équipements réalisés et veiller à une utilisation judicieuse et rationnelle du sol. Les nouvelles implantations qui se sont mises en place et les réserves de terrains effectuées en vue du développement d'entreprises existantes ont progressivement consommé les terrains libres identifiés en 1997 et mis en zone en 2004, date de la dernière modification du plan de zones. La planification d'une nouvelle extension de la Communance, au Sud de la route intercommunale Delémont - Courtételle est dans ce sens nécessaire, sur une surface de 100'000 m² environ. Ce projet s'inscrit parfaitement dans les principes d'urbanisation du plan directeur communal.

Le projet d'extension de la zone d'activités de la Communance vise les **objectifs** suivants :

- permettre l'implantation de petites et moyennes entreprises à vocation locale et régionale, dans un secteur de la ville qui se prête particulièrement bien à ce genre de constructions ;
- tirer profit des plans de relance de la Confédération et du Canton, afin de bénéficier d'aides financières importantes : des subventions sont déjà promises à hauteur de 23.53 %, représentant Fr. 400'000.-, pour l'équipement du premier secteur (ABc), dont le coût est évalué à 1.7 million de francs environ ;
- bénéficier de prix attractifs pour la réalisation des équipements et donner du travail aux bureaux d'études et aux entreprises de génie civil, conformément aux objectifs du plan de relance de la Ville de Delémont ;
- tirer profit des accès directs privilégiés depuis l'échangeur « Delémont Ouest » de l'A16 et depuis la nouvelle halte ferroviaire CFF, prévue sous le viaduc de l'A16, dans le cadre du projet d'agglomération (horizon 2015-2018).

Le besoin d'extension de la zone à bâtir est justifié étant donné que les réserves de terrain dans ce secteur sont devenues très faibles, suite à plusieurs implantations importantes qui se sont réalisées ces dernières années (notamment les entreprises Simon & Membrez et Willemin-Macodel sur plus de 32'000 m²).

2. STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT COMPLEMENTAIRE DES ZONES D'ACTIVITES COMMUNALES ET DE LA ZONE D'ACTIVITES REGIONALE DE DELEMONT (ZARD)

D'une manière générale, l'opportunité de mettre en valeur les terrains compris à l'intérieur du périmètre

concerné est évidente. En effet, la Bourgeoisie de Delémont, qui est le seul propriétaire concerné, a accepté de mettre à disposition ces terrains afin de permettre l'implantation de nouvelles entreprises, selon les principes définis pour les secteurs qui ont été valorisés ces dernières années (droit de superficie). Cette extension de la zone d'activités, planifiée sur deux secteurs, devrait permettre de répondre aux besoins des 5 à 10 prochaines années. Elle s'inscrit dans une vision de développement complémentaire des zones d'activités communales (Communance - Sud des voies - Ballastière - Rondez) et de la Zone d'activités régionale de Delémont (ZARD) - Innodel.

Dans le cadre de la dernière révision du plan d'aménagement local, une stratégie de développement complémentaire des zones d'activités communales a en effet été développée avec un double objectif : d'une part, répondre à l'ensemble des besoins potentiels des entreprises intéressées, d'autre part, éviter une concurrence entre les différents secteurs et, dans ce sens, des problèmes d'incompatibilité liés aux nuisances susceptibles d'être produites par certaines activités.

La réglementation communale en vigueur (plans de zones et règlement communal sur les constructions) prévoit ainsi les affectations suivantes :

- **Communance** : entreprises artisanales et industrielles, à la recherche d'un environnement pauvre en nuisances et créatrices d'emplois ;
- **Ballastière et Von Roll / Rondez** : entreprises pouvant provoquer des nuisances, ayant besoin d'importantes surfaces et de la présence du rail pour leurs activités ;
- **Sud des voies** : centres d'achat en priorité et autres activités ;
- **Zone d'activités régionale de Delémont (ZARD) - Innodel** : orientation "parc technologique", à vocation régionale et cantonale, destiné à accueillir des entreprises "haut de gamme", orientées vers les sciences de la vie et les nouvelles technologies industrielles et de services notamment.

Dans ce sens, le projet d'extension « Communance Sud » est destiné à jouer un rôle complémentaire à la ZARD, soit pour des entreprises à vocation locale, soit pour des industries à vocation régionale qui souhaitent s'implanter dans ce secteur de la ville en raison de leur type de production ou des effets de synergie recherchés avec des activités existantes.

3. ETAT ACTUEL DES RESERVES FONCIERES DE LA COMMUNANCE

Les disponibilités réelles des surfaces de la Communance sont insuffisantes pour répondre aux besoins des 5 à 10 prochaines années et ne permet-

traient pas de faire face à des demandes importantes qui pourraient se manifester dans le cadre d'une reprise de la conjoncture. En effet, la quasi-totalité des surfaces encore libres - non construites à ce jour - sont déjà réservées, soit pour des entreprises existantes qui envisagent de s'agrandir, soit pour l'implantation de nouvelles entreprises avec lesquelles des accords informels ont déjà été passés.

Compte tenu de ce qui précède, les **terrains réellement disponibles** dans le secteur de la Communance côté A16 se limitent à deux petites parcelles privées (de 4'000 m² environ chacune) et à une parcelle de grandeur moyenne (6'300 m² environ). En réalité, si l'on ne compte que les surfaces qui sont en mains de la Bourgeoisie, qui est le principal partenaire de la Commune, il ne reste donc qu'une parcelle à disposition. Si une demande, comparable à celle des sociétés qui se sont dernièrement installées à la Communance (plus de 10'000 m² par entreprise), était aujourd'hui présentée, elle ne pourrait pas être satisfaite. La Municipalité de Delémont est donc bien en situation précaire s'agissant des terrains sis en zone d'activités B dans le secteur de la Communance.

4. CONTENU DE LA MODIFICATION DU PLAN DE ZONES ET ETAPES DE MISE EN ŒUVRE

Il est proposé de procéder à une extension de la Communance du côté Sud de l'A16 et de la route intercommunale Delémont-Courtételle, sur une surface de 100'000 m² environ. Conformément au schéma directeur intercommunal qui a été étudié en collaboration avec les communes de l'agglomération - Courtételle en particulier, une seconde extension serait possible, à plus long terme, sur une surface supplémentaire de 50'000 m² environ, située sur la commune de Courtételle.

La surface retenue dans le cadre de la présente modification du plan de zones a été définie en tenant compte des critères suivants :

- urbanisation d'un espace cohérent, tenant compte des qualités de desserte du site et de la topographie du terrain en particulier ;
- limitation de l'extension à 100'000 m² afin de répondre aux besoins des 5 à 10 prochaines années (selon l'évolution de la conjoncture) ;
- définition du périmètre en tenant compte du nouvel état des propriétés foncières liées aux remaniements parcellaires et aux nouvelles limites communales.

Le périmètre d'extension a été défini afin d'assurer une urbanisation prioritaire des terrains situés du côté Ouest (étape 1) et de bénéficier au maximum des équipements qui ont déjà été réalisés dans la route intercommunale Delémont-Courtételle et dans l'accès Willemin-Macodel.

La Bourgeoisie et la Commune souhaitent que les étapes de développement soient clairement planifiées de manière à assurer une occupation rationnelle et modérée du sol, de la même manière que lors des dernières mises en zone à bâtir. Deux secteurs de développement sont ainsi prévus :

- secteur ABe, à développer par plan spécial obligatoire dès fin 2010 ;

- secteur ABf, à développer par plan spécial obligatoire dès fin 2013.

Les prescriptions du Règlement communal sur les constructions seront complétées dans ce sens (texte à droite du plan en annexe). Elles visent à assurer un **développement durable** de la nouvelle zone d'activités dans le cadre de la mise en œuvre des principes suivants :

- **degré d'utilisation du sol (art. AB2)** : afin d'assurer une utilisation rationnelle et économe du sol, un indice de masse minimum sera défini dans le cadre du plan spécial obligatoire ; il sera au minimum de 3.5 m³/m²; afin d'assurer l'accueil d'entreprises créatrices d'emplois et garantir une utilisation rationnelle et économe du sol, un emploi (équivalent plein temps) pour 130 m² au minimum de surface occupée par l'entreprise est exigé;
- **plan spécial obligatoire (art. AB3)** : des normes seront fixées afin de respecter toutes les exigences nécessaires concernant notamment la protection contre le bruit (et en conséquence la protection de l'air), les dangers naturels, les transports publics et la mobilité douce, la préservation et la mise en valeur du patrimoine archéologique et paléontologique ;
- **stationnement (art AB10)** : afin de réduire la consommation du sol pour les besoins liés au stationnement et encourager le recours aux mobilités douces, les entreprises de plus de 15 employés devront présenter un plan de mobilité qui sera joint à la demande de permis de construire.

5. CONCLUSION ET PROPOSITION AU CORPS ELECTORAL

La modification de l'aménagement local proposée a été acceptée par le Canton, suite à l'examen préalable du dossier, et la Bourgeoisie de Delémont. Le dépôt public a fait l'objet de trois oppositions qui sont en cours de traitement.

Le projet d'extension de la zone AB « Communance Sud - Etape 1 » présente un intérêt public évident étant donné qu'il permettra, d'une part, d'assurer l'accueil de nouvelles entreprises et la création d'emplois, d'autre part, de tirer un meilleur profit de la Transjurane, du nouvel accès réalisé à partir de la jonction Delémont Ouest de l'A16 et de la future halte ferroviaire prévue dans le cadre du projet d'agglomération.

Dans sa séance du 25 janvier 2010, sur proposition du Conseil communal, sur préavis favorable de la Commission de l'urbanisme et de l'environnement, le Conseil de Ville a accepté la modification de l'aménagement local - plan de zones 1 "Bâti" et art. 3.1.7 du Règlement communal sur les constructions (RCC) en vue de l'extension de la zone AB « Communance Sud - Etape 1 ». Le Conseil de Ville invite le Corps électoral à accepter l'extension de la zone d'activités.

AU NOM DU CONSEIL DE VILLE

Le président :

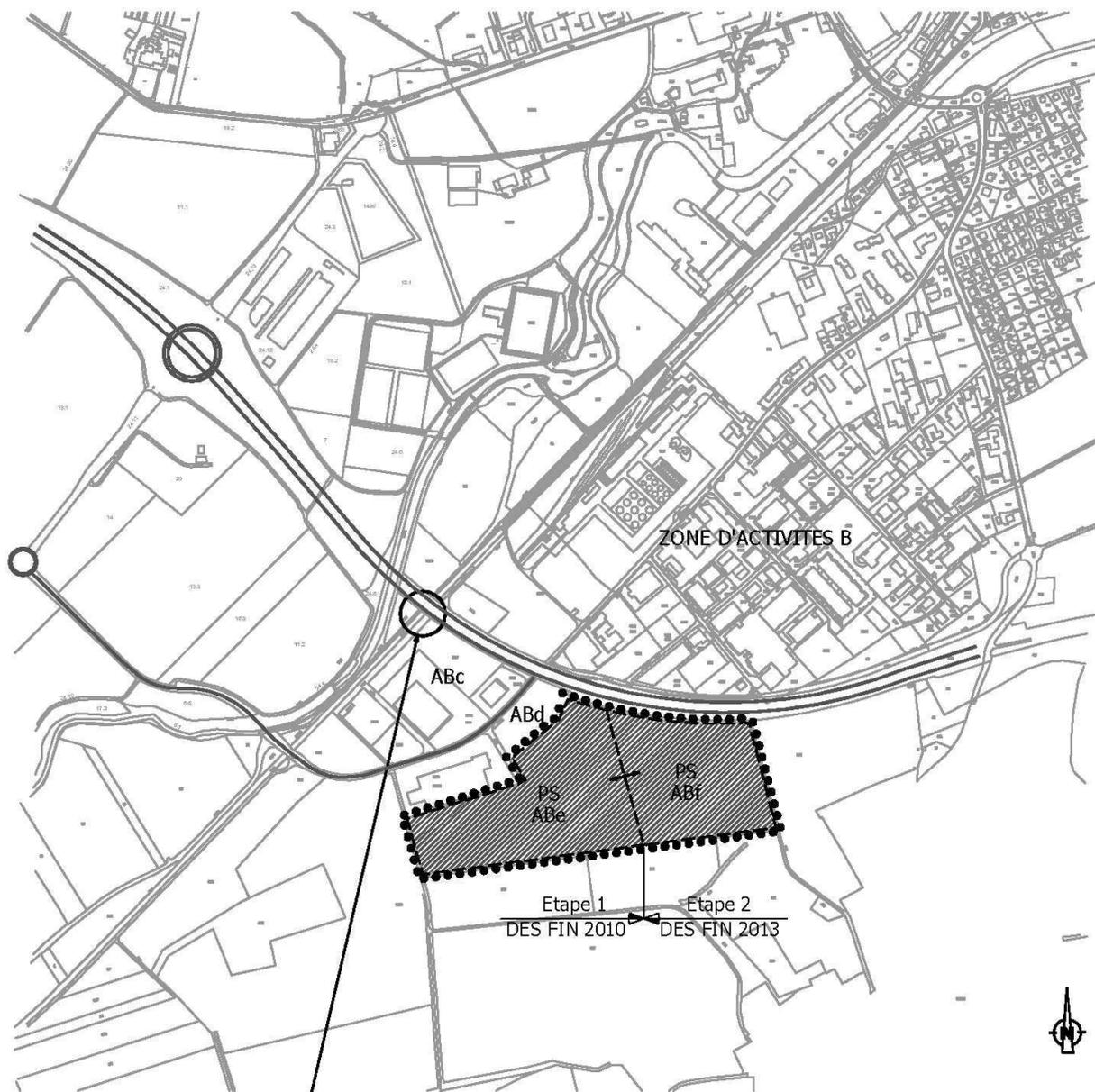
La secrétaire :

David Asséo

Edith Cuttat Gyger

Delémont, le 25 janvier 2010

Modification du plan de zones 1 "Bâti" Extension de la zone AB "Communance Sud - Etape 1"



FUTURE HALTE FERROVIAIRE CFF
(PROJET D'AGGLOMERATION 2015 - 2018)

LEGENDE

- PERIMETRE DE LA MODIFICATION DU PLAN DE ZONES 1 "BATI" ET ART. 3.1.7 DU RCC
- ▨ ZONE D'ACTIVITES B (ZONE AB), EXTENSION "COMMUNANCE SUD - ETAPE 1"
 - e : secteur ABe
 - f : secteur ABf
- ▭ SECTEURS A DEVELOPPER PAR PLAN SPECIAL OBLIGATOIRE (LIMITE SUD = NOUVELLE LIMITE COMMUNALE)
- ↕ LIMITE DE SECTEUR A PRECISER DANS LE CADRE DU PLAN SPECIAL OBLIGATOIRE

PRESCRIPTIONS COMPLEMENTAIRES A L'ART. 3.1.7 ZONE D'ACTIVITES B (ZONE AB)

Art. AB2 Degré d'utilisation du sol

¹Afin d'assurer une utilisation rationnelle et économe du sol, un indice de masse minimum sera défini dans le cadre du plan spécial obligatoire.

²L'indice de masse est le rapport entre le volume hors terre d'une construction et la surface de la parcelle occupée par l'entreprise.

³Les futurs indices de masse seront au minimum de 3.5 m³/m².

⁴Afin d'assurer l'accueil d'entreprises créatrices d'emplois et garantir une utilisation rationnelle et économe du sol, 1 emploi (équivalent plein temps) pour 130 m² au minimum de surface occupée par l'entreprise est exigé.

Art. AB3 Plan spécial obligatoire

⁴ Les secteurs ABe et ABf sont soumis à « plan spécial obligatoire ». Leur développement doit s'appuyer sur les principes du schéma directeur « Communance Sud ». Ils doivent notamment traiter et prendre en compte les domaines particuliers suivants :

- a. Bruit : assainir la rue de la Communance et prévoir les mesures de régulation de la circulation sur ladite rue avec les travaux d'aménagement de la nouvelle zone AB.
- b. Dangers naturels : prendre les dispositions et mesures nécessaires permettant de gérer l'écoulement des eaux superficielles.
- c. Equipements : prendre en compte les réseaux existants en lien avec l'A16.
- d. Transports publics et mobilité douce : prendre les dispositions et les mesures nécessaires afin d'assurer une gestion cohérente des réseaux et des arrêts des transports publics, ainsi que des itinéraires piétonniers et cyclables qui leurs sont liés.
- e. Patrimoine archéologique et paléontologique : prévoir et réaliser des sondages préalables aux travaux de viabilisation du secteur, ainsi qu'assurer un suivi de la section d'archéologie et paléontologie de l'Office de la culture.

⁵ En fonction de la volonté de gérer le développement progressif de ce secteur de la ville, l'entrée en vigueur des plans spéciaux se fera en deux phases. Le secteur ABe (phase 1) ne pourra entrer en vigueur avant le 31 décembre 2010 et le secteur ABf (phase 2) avant le 31 décembre 2013.

Art. AB10 Stationnement

¹ Les dispositions prévues aux articles 2.7.1 et suivants sont applicables.

² Dans les secteurs ABe et ABf, les dispositions particulières suivantes sont également à considérer :

- a. Afin de réduire la consommation du sol pour les besoins liés au stationnement et encourager le recours aux mobilités douces (déplacements en transports publics, à vélo et à pied), les entreprises de plus de 15 employés présenteront un plan de mobilité qui sera joint à la demande de permis de construire.
- b. Le plan de mobilité doit permettre de justifier les facteurs de réduction des besoins limites en stationnement, en fonction notamment de la qualité de la desserte en transports publics.