

Inventaire des friches urbaines et des parcelles libres destinées aux activités industrielles et artisanales



Version 2 juillet 2011
Bureau Rolf Eschmann SA



Avertissement

Les friches identifiées et les commentaires relatifs aux parcelles libres sont basés sur des entretiens réalisés avec les représentants des Autorités communales et non sur des contacts directs avec les propriétaires fonciers. Les résultats et analyses qui en découlent donnent ainsi une appréciation générale de la situation.

Avant de publier le détail de chacun des sites identifiés, il y a lieu de contacter les propriétaires concernés afin de leur faire valider les éléments mentionnés.

Il en va de même pour les secteurs proches des gares. Les secteurs ont été identifiés par l'auteur du rapport sans contact préalable avec les propriétaires fonciers (généralement les CFF et CJ).

Courrendlin, juillet 2011

Rolf Eschmann SA, Bernard Studer, ing. EPF, membre de la FSU

TABLE DES MATIÈRES

0	INTRODUCTION	2
1	DÉMARCHE	3
	Définition des critères	3
	Mode de gestion et de collecte des données	4
	Sites occupés	4
	Complément : Secteurs proches des gares	5
2	FRICHES IDENTIFIÉES	6
	Synthèse	6
	Zone d'affectation	7
	Appréciation de l'état des bâtiments	8
	Sites pollués	8
	Evaluation de l'accessibilité	9
	Affectation future	11
	Pistes pour la mise en valeur des sites	12
3	SITES LIBRES	14
	Synthèse	14
4	SECTEURS PROCHES DES GARES	17
	Contexte	17
	Caractéristiques des sites	18
	Contraintes	20
	Secteurs à valoriser	22

Liste des annexes

1. Liste des sites occupés analysés
2. Liste des friches industrielles : synthèse
3. Friches industrielles : détails par site
4. Parcelles libres
5. Cartes de synthèse
6. Secteurs proches des gares

0 INTRODUCTION

La problématique de la reconversion des friches urbaines n'est pas l'apanage exclusif des grandes agglomérations du pays. Le Canton du Jura est également touché par ce phénomène, même si les enjeux et les surfaces concernés sont à l'échelle du tissu économique jurassien.



Ancienne usine Willemine à Bassecourt (6701-1069)

L'importance des friches urbaines et les enjeux liés à leur reconversion dans le contexte cantonal sont plutôt méconnus. Le Service de l'aménagement du territoire (SAT) a souhaité ainsi lancer une étude sur ce phénomène en établissant un inventaire exhaustif sur l'ensemble du territoire cantonal.

Les problématiques des surfaces libres d'une certaine importance destinées à accueillir des activités et des secteurs à valoriser à proximité des gares sont venues se greffer à la démarche initiale.

Le présent rapport porte sur la première phase. Il comporte 4 parties :

- Le premier chapitre explique la démarche définie par le cahier des charges ainsi que la liste des sites occupés ;
- Le deuxième chapitre présente et analyse la liste des friches retenues ;
- Le troisième chapitre présente et analyse les sites libres de plus de 3'000 m² destinés aux activités ;
- Le quatrième chapitre traite des secteurs situés à proximité des gares présentant un potentiel à valoriser.

1 DÉMARCHE

DÉFINITION DES CRITÈRES

Avant le lancement des études, nous avons établi un cahier des charges qui a été discuté, complété puis accepté par le SAT¹.

Afin d'établir une première typologie des friches urbaines caractéristiques du canton du Jura, un inventaire des anciens ateliers, usines et ruraux du village d'Alle² a été établi.

Le SAT a décidé de centrer l'étude uniquement sur les sites d'une certaine importance pouvant être valorisés par des mesures de planification (plan spécial). Les Autorités communales et cantonales n'ayant pas de prise sur la reconversion de petits ateliers souvent contigus à des maisons d'habitation, il a été décidé de renoncer à intégrer ce type de sites à l'inventaire. Ils représentent toutefois un certain potentiel à valoriser qui devrait être analysé lors de la révision des plans d'aménagement local.



Exemples de sites non retenus pour l'inventaire

Les critères quantitatifs et qualitatifs ont été fixés pour définir clairement les sites devant figurer à l'inventaire :

- Affectation : zones d'activités (A), zones mixtes (M), zones centre (C)
- Surface min. : 3'000 m²
- Terrains libres : terrains artisanaux, industriels, militaires ou liés à l'exploitation ferroviaire
- Terrains construits : terrains avec bâtiments selon la typologie du Registre foncier (bâtiment industriel, entrepôt, fabrique, atelier, ...) non-occupés ou nettement sous-occupés

Le critère de la surface minimale de 3'000 m² écarte de l'inventaire des bâtiments d'une certaine importance présentant un potentiel non-négligeable.

¹ Inventaire des friches urbaines, cahier des charges de la phase I, Bureau Rolf Eschmann SA, 15 octobre 2010

² Cet inventaire a été établi sur la base des connaissances de l'auteur, il ne se veut pas exhaustif.



Fabrique Céramique d'Ajoie à Bonfol

On trouve également des sites industriels d'une certaine importance en-dehors des zones C, M et A :



Site de la Cantine en zone agricole à Soyhières

MODE DE GESTION ET DE COLLECTE DES DONNÉES

L'établissement d'un tel inventaire nécessite une connaissance très fine du territoire que seules les Communes disposent.

Plutôt que de partir d'un questionnaire vierge, un plan et une liste des sites potentiels ont été envoyés aux communes disposant d'une mensuration numérique en décembre 2010. Ce premier inventaire a été établi sur la base des données de la mensuration officielle, du registre foncier et des données du SIT.

Des entretiens réalisés entre janvier et avril 2011 ont permis de compléter et d'affiner ces listes de base.

SITES OCCUPÉS

Au total, parmi les sites soumis aux Communes, 324 ont été identifiés comme étant clairement occupés. La liste de ces sites avec leur utilisation actuelle figure à l'annexe 1.

Il faut noter que les Communes ne disposent pas toujours d'informations claires sur l'utilisation actuelle de certains sites. Certaines nous ont demandé de prendre contact

avec les propriétaires. D'une manière générale, les Communes ont une vision plutôt optimiste du taux d'occupation et de l'utilisation qui est faite des sites existants.

COMPLÉMENT : SECTEURS PROCHES DES GARES

En cours de mandat, le SAT a demandé d'analyser plus particulièrement les secteurs situés à proximité des gares et qui constituent des endroits privilégiés pour le développement de l'urbanisation. Ces secteurs échappent en effet à la méthodologie proposée puisqu'ils ne figurent en général pas dans les zones à bâtir et sont considérés dans les plans de zones comme des équipements de base.

D'entente avec le SAT, seules les gares situées le long des lignes Delémont-Porrentruy-Boncourt et Porrentruy-Bonfol ont été retenues pour l'analyse. La gare de Delémont où plusieurs projets ont été réalisés ou sont actuellement à l'étude a également été exclue de l'analyse.

Pour chacune des gares, une fiche descriptive a été établie (cf. annexe 6). Elle comprend :

- un schéma représentant l'utilisation actuelle du sol établi sur la base d'une visite de terrain et des données de la mensuration officielle ;
- une évaluation de la qualité de la desserte ;
- une représentation du cadastre du bruit ferroviaire ;
- une analyse de l'affectation des surfaces concernées ;
- l'identification des secteurs pouvant être valorisés ;
- la liste des contraintes fixées dans l'aménagement local ;
- une analyse des parcelles concernées et des propriétaires fonciers.

2 FRICHES IDENTIFIÉES

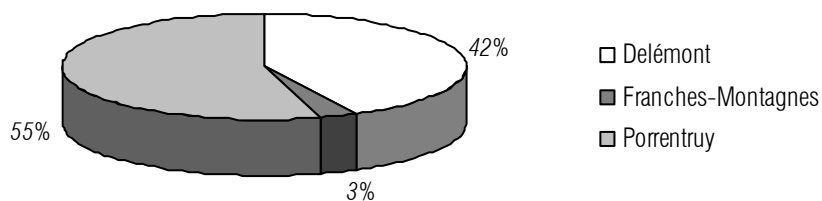
SYNTHÈSE

Au total, l'inventaire a permis d'identifier 33 sites répondant aux critères fixés. L'annexe 2 présente une liste de synthèse de ces sites et l'annexe 3 fournit les caractéristiques de chacun d'entre eux. Au total, ces 33 sites représentent une surface de 26.4 ha.

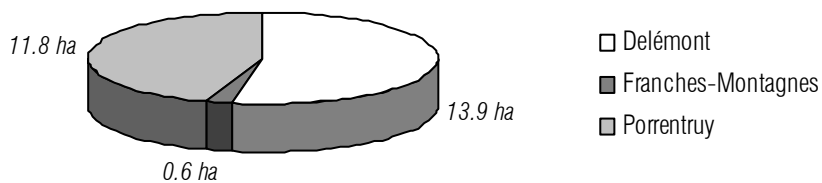


Ancien dépôt Warteck à Porrentruy (6800 774) se prêtant à une transformation pour de l'habitat collectif

Les districts de Porrentruy et de Delémont présentent un nombre de sites pratiquement équivalent (18 respectivement 14). Les surfaces concernées sont toutefois plus importantes dans le district de Delémont. Les Franches-Montagnes semblent nettement moins concernés, puisque seul un site a été identifié.

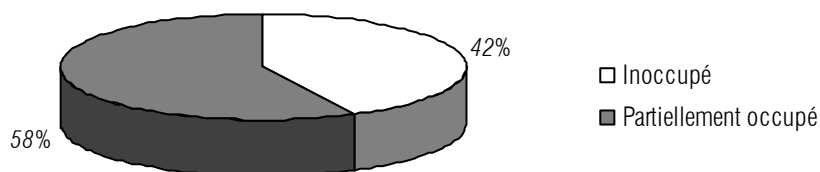


Répartition par district du nombre de sites



Répartition par district de la surface des sites

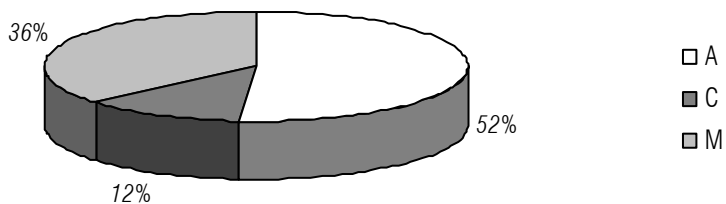
Certains sites identifiés sont actuellement partiellement occupés. D'autres sont par contre totalement libres :



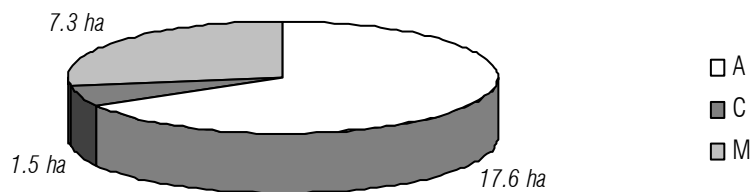
Répartition des sites inoccupés et partiellement occupés

ZONE D'AFFECTATION

Les sites inventoriés sont essentiellement localisés en zone d'activités. Une faible part se trouve encore en zone centre :



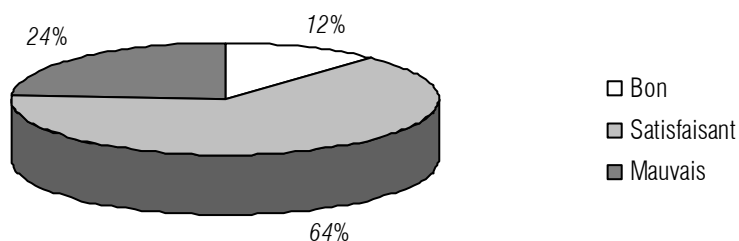
Répartition par zone des sites identifiés



Répartition par zone de la surface des sites identifiés

APPRÉCIATION DE L'ÉTAT DES BÂTIMENTS

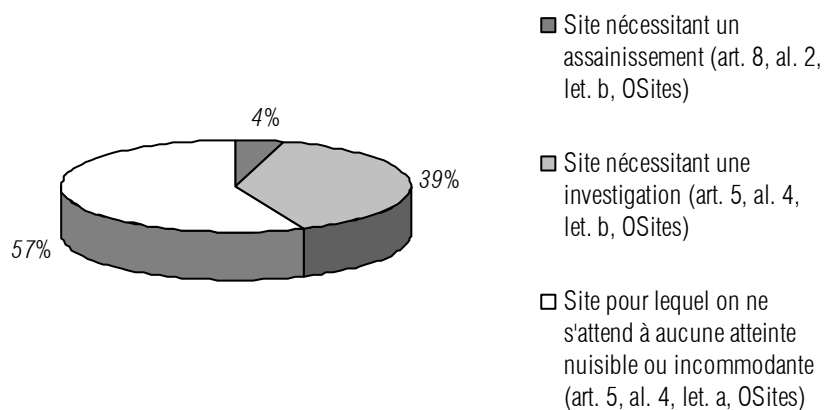
Les 33 sites identifiés totalisent 58 bâtiments. Une appréciation sommaire de leur état a été réalisée. La grande majorité nécessiterait des travaux d'entretien relativement conséquents :



Appréciation de l'état général des bâtiments

SITES POLLUÉS

La grande majorité des sites est inscrite au cadastre des sites pollués (25 sites, soit 76%). Pour les 25 sites inventoriés, la grande majorité ne devrait causer aucune atteinte nuisible ou incommode :



Types de mesures à prendre pour les sites inscrits au cadastre des sites pollués

EVALUATION DE L'ACCESSIBILITÉ

L'accessibilité des sites a été évaluée pour les différents modes de transports :

- Transports publics : distance à la gare et à l'arrêt de bus les plus proches ;
- Transports motorisés : distance à la route cantonale la plus proche ;
- 2 roues : distance à l'itinéraire cyclable le plus proche ;
- Piétons : distance au cheminement piétonnier le plus proche.

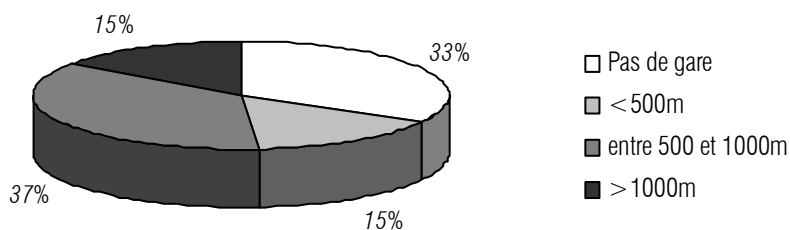
Si la majorité des sites dispose d'une bonne accessibilité par les différents modes de transports, certains, pour des raisons historiques (p. ex. force hydraulique), se retrouvent perdus au milieu de nulle part :



Usine Blanches-Fontaines à Undervelier

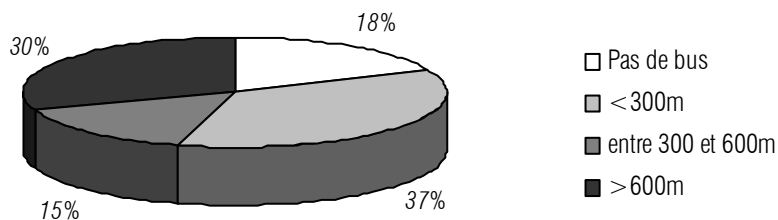
TRANSPORTS PUBLICS

Un tiers des sites (11) ne se trouvent pas dans des localités desservies par le rail. Pour les autres, seuls 5 se trouvent à moins de 500m d'une gare :



Desserte par le rail : distance à la gare la plus proche

Seuls 6 sites ne sont pas desservis par une ligne de bus. Ils se trouvent toutefois dans des localités desservies par le rail. 12 sites se trouvent à moins de 300m d'un arrêt de bus.

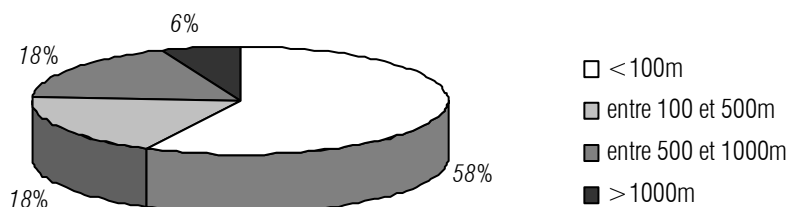


Desserte par les lignes de bus : distance à l'arrêt le plus proche

L'étude pourrait être affinée en analysant la fréquence des lignes de transports publics desservant les différents sites.

**TRANSPORTS INDIVIDUELS
 MOTORISES**

La grande majorité des sites se trouve à proximité immédiate d'une route cantonale.

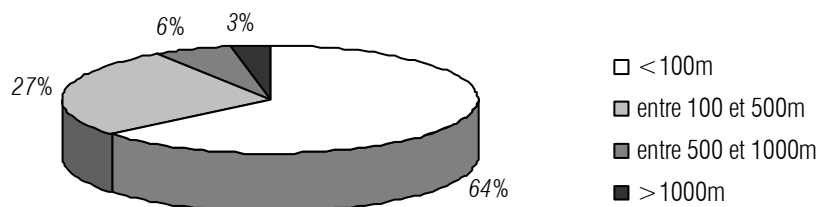


Desserte par les transports individuels motorisés, distance à la route cantonale la plus proche

L'étude pourrait être affinée en évaluant la proximité à une jonction de l'A16 et en analysant le transit à travers des localités.

2 ROUES

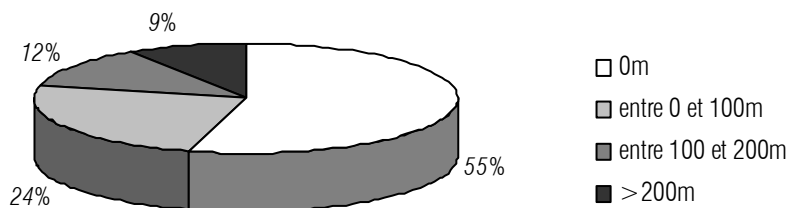
La qualité de la desserte par les 2 roues est relativement difficile à évaluer. La distance à un itinéraire inscrit au plan sectoriel a été retenue comme critère pour cette analyse. La plupart des itinéraires concernés se trouve sur des routes partagées avec le trafic automobile (pas de site propre).



Desserte par les 2 roues : distance à l'itinéraire inscrit au plan sectoriel le plus proche

PIETONS

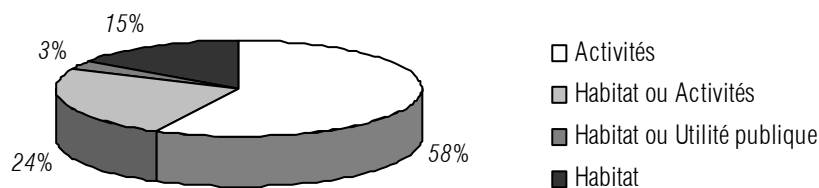
La plupart des sites sont accessibles par les piétons grâce à des trottoirs :



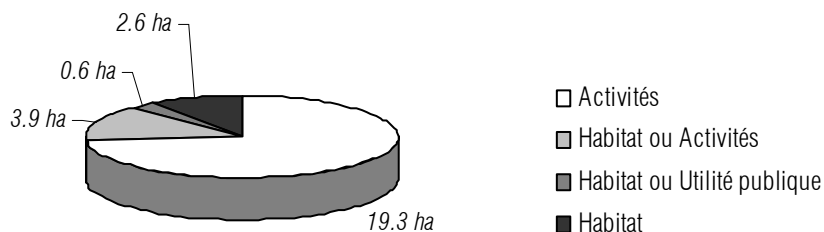
Desserte pour les piétons : distance au trottoir ou au sentier le plus proche

AFFECTATION FUTURE

Dans le cadre des entretiens avec les représentants des communes et après analyse des emplacements, nous avons évalué l'affectation future la plus probable pour chacun des sites. La grande majorité devrait ainsi être dévolue aux activités. Une part toutefois non négligeable pourrait être affectée à de l'habitat (entre 2.6 ha et 7.1 ha) ce qui représente jusqu'à 300 logements³. Pour certains sites, plusieurs affectations futures peuvent être envisagées.



Affectation future selon le nombre de sites



Affectation future selon la surface des sites

³ Habitat collectif, IU de 0.5 avec une surface brute de plancher moyenne de 120 m²

PISTES POUR LA MISE EN VALEUR DES SITES

L'inventaire a permis de mettre en évidence plusieurs exemples de transformation d'anciens sites industriels :

A Cornol, un ancien garage et un atelier ont été démolis. A la place, un nouveau bâtiment comprenant une surface commerciale et un atelier au rez-de-chaussée ainsi que des appartements dans les étages a été construit.



Cornol : nouveau bâtiment à la place d'un garage et d'une usine

A Bassecourt, une ancienne grande usine d'horlogerie a été transformé en usine relais qui accueille plusieurs PME. Selon les Autorités communales, elle est occupée à 50-70%.



Bassecourt, usine relais

A Courroux, le site de l'ancienne usine Unitemp a été morcelé en 3 parcelles afin de créer trois ateliers totalement indépendants. :



Courroux : ancienne usine Unitemp

Dans son édition du 24 mars 2011, l'Hebdo présentait également un exemple de création de loft dans une ancienne usine de la Chaux-de-Fonds :

TRANSFORMATION

Le loft à l'usine

Un nouveau style de vie se développe à La Chaux-de-Fonds, ville inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco depuis 2009. Construites dans l'euphorie de l'industrialisation triomphante, les anciennes usines horlogères se transforment peu à peu en lofts. Généralement vendus en propriété par étage (PPE), ces nouveaux lieux de vie à l'américaine font le bonheur des amateurs de grands espaces. A la rue de la Paix, l'ancienne fabrique des montres Vulcain abrite neuf appartements. Acquis et rénovés par un spécialiste du loft à l'usine, l'entrepreneur chaux-de-fonnier Raffaello Radicchi, les appartements transformés avaient tous été vendus sur plan avant le début des travaux. Un lot de dix lofts situés à la rue du Tertre est actuellement en rénovation. Cinq de ces objets doivent encore trouver acquéreurs. Il faut compter entre 400 000 et 450 000 francs pour un 120 m², finitions comprises. Pour la première fois, le bâtiment devrait décrocher le label Minergie. ◦

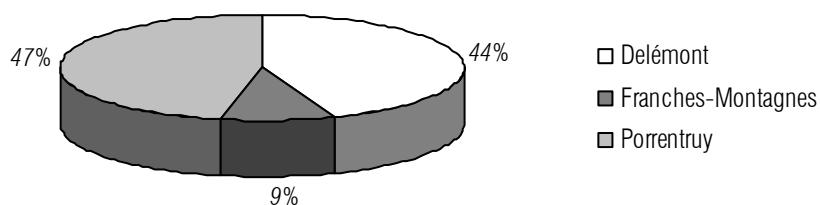


3 SITES LIBRES

SYNTHÈSE

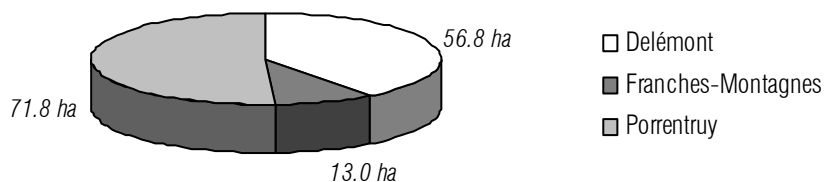
L'inventaire comprenait également une analyse des sites libres de plus de 3'000 m² situés en zone d'activités, en zone mixte ou en zone centre (cf. annexe 4). 161 sites respectant ces critères et représentant 142 ha sur 41 communes ont été identifiés.

Les sites sont approximativement aussi nombreux dans le district de Porrentruy que dans le district de Delémont :



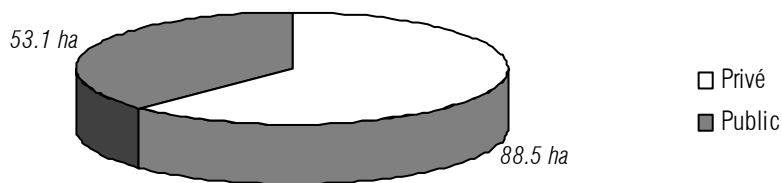
Répartition par district des sites libres de plus de 3'000 m²

En terme de surface, les terrains libres sont par contre nettement plus importants dans le district de Porrentruy :



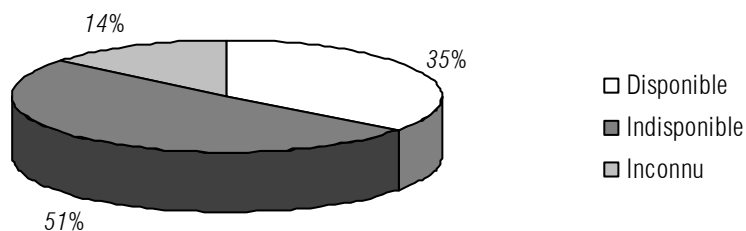
Répartition par district des surfaces libres de plus de 3'000 m²

La part de ces surfaces appartenant à des collectivités publiques est relativement faible :



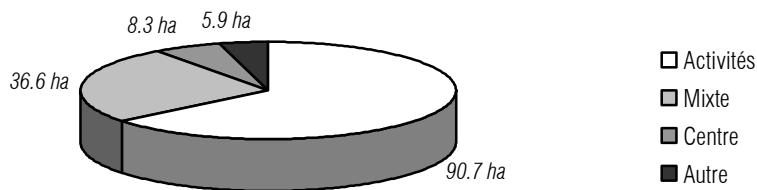
Statut de la propriété des parcelles libres de plus de 3'000 m2

Sur la base des entretiens avec les représentants des communes, la disponibilité des sites a pu être évaluée. Ceux-ci ne disposaient toutefois pas toujours des informations requises. Pour affiner l'analyse, il conviendrait d'adresser un questionnaire aux propriétaires afin de connaître leurs intentions. Il y a toutefois fort à parier que les terrains figurant sous la rubrique « inconnu » soient également indisponibles. En effet, si un propriétaire souhaite vendre son terrain, il en informe la Commune !



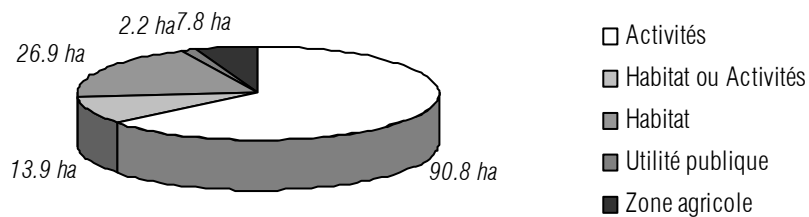
Disponibilité des terrains libres de plus de 3'000 m2

Selon les plans de zones actuellement en vigueur, la grande majorité des surfaces libres analysées se trouve en zone d'activités ou en zone mixte :



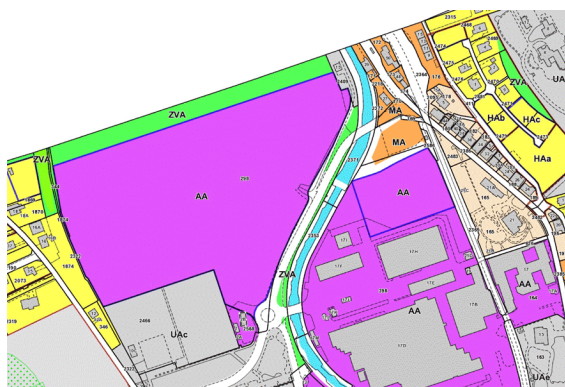
Affectation actuelle des terrains libres de plus de 3'000 m2

Les terrains situés en zone C, M ou A sont destinés à différentes affectations : activités, habitat, utilité publique ou exploitation agricole. Nous avons évalué pour chacun des sites libres l'affectation future la plus probable compte tenu du contexte local. La grande majorité des surface est destinée aux activités :



Affectation probable des terrains libres de plus de 3'000 m²

Parmi les 90.8 ha destinés aux activités, 36.0 ha, soit près de 40% sont constitués de réserves pour le développement futur d'entreprises qui pour la plupart sont propriétaires des terrains concernés.



BAT à Boncourt : réserve pour extension future

Cette part de terrains libres réservés pour des développements futurs est difficilement compressible.

Plusieurs communes nous ont indiqué que des entreprises avaient étudié des projets d'extension et réservé les terrains nécessaires avant la crise survenue en 2008-2009. Certains de ces projets ont redémarré, d'autres sont actuellement toujours gelés.

4 SECTEURS PROCHES DES GARES

CONTEXTE

L'arrivée du chemin de fer à la fin du 19^{ème} siècle a radicalement modifié le visage des villes de Delémont et de Porrentruy. L'urbanisation s'est alors orientée vers les secteurs situés à proximité des gares. Cette tendance est également apparue dans une moindre mesure dans les villages traversés par le chemin de fer.



Gare de Delémont peu après sa construction en 1875⁴

Aujourd'hui encore plus qu'hier, les secteurs situés à proximité des arrêts de transports publics en général et des gares en particulier constituent des secteurs privilégiés pour le développement de l'urbanisation.

Au cours des 15 dernières années le Canton du Jura a mené une politique active en améliorant qualitativement et quantitativement l'offre en transports publics. Le succès est au rendez-vous avec une fréquentation en hausse. La communauté tarifaire Vagabond lancée en juin 2001 compte après 10 ans près de 5'000 abonnés⁵. Entre 2004 et 2008, la fréquentation totale des transports publics dans le canton du Jura a augmenté de 45.5%⁶. Cette progression a même atteint 77% sur la ligne Bienne-Delémont-Delle entre 2004 et 2010⁷.

Les secteurs proches des gares représentent ainsi un intérêt manifeste pour un développement coordonné de l'urbanisation et d'une mobilité durable basée sur un usage accru des transports publics.

⁴ Source : Delémont 1875-1975 : Urbanisme et habitat, Philippe Daucourt et al., Editions Delibro, 2010

⁵ Source : www.levagabond.ch, communiqué de presse du 9 juin 2011

⁶ La fréquentation des transports publics jurassiens, Service des transports et de l'énergie, 14 avril 2009

⁷ Evolution de la fréquentation du trafic régional sur l'axe Bienne-Delémont-Delle (RE et S3) entre 2004 et 2010 (voyageurs-km), Service des transports et de l'énergie, 27 septembre 2010

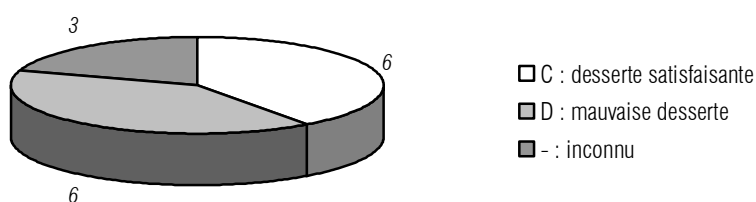
CARACTÉRISTIQUES DES SITES

Qualité de la desserte

L'ODT a établi 4 classes de desserte définies conformément à la norme VSS 640 290 basées sur 3 critères :

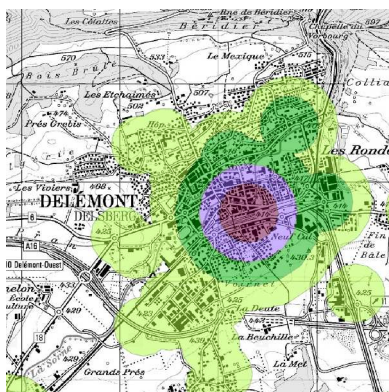
- le moyen de transport ;
- la cadence ;
- l'accessibilité des arrêts.

Aucune gare analysée ne se situe dans une classe supérieure à C (desserte satisfaisante).



Niveaux de qualité de la desserte en TP selon VSS 640 290 des gares analysées

Le secteur proche de la gare de Delémont se trouve toutefois en classe A :



Gare de Delémont : Niveaux de qualité de la desserte en TP selon VSS 640 290

Projets de réaménagement des gares

L'intégration du canton du Jura au réseau du RER bâlois a nécessité d'importants travaux d'aménagement dans les gares concernées.

Une première phase de travaux dont la part cantonale était dévisée à 3.6 millions de francs a consisté à prolonger et à rehausser les quais des gares de Courtételle, Bassecourt, Glovelier et Saint-Ursanne. Les travaux ont été réalisés en 2005⁸.

La seconde phase portait sur le réaménagement des gares de Courfaivre et de Courgenay dont les travaux ont été réalisés en été 2008. A Courgenay, le quai de chargement des grumes a été supprimé et les Autorités communales ont profité pour réaménager complètement la rue de la Petite Gilberte.

⁸ Message du 19 juin 2007 du Gouvernement au Parlement relatif à l'octroi d'un crédit destiné à financer la part jurassienne à l'aménagement des gares de Courfaivre et Courgenay (2^{ème} phase de l'infrastructure RER)

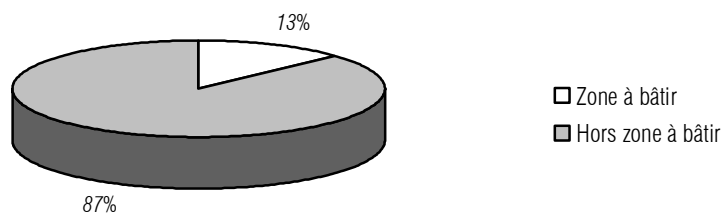


La gare de Courgenay après les travaux de réaménagement (2008)

Dans le cadre des travaux réalisés à Courgenay et à Bassecourt, il est intéressant de relever qu'une grande part des surfaces « valorisables » à proximité de ces deux gares ont été transformées en places de stationnement pour assurer l'intermodalité des transports. A l'heure actuelle, cette offre en places de stationnement dépasse largement la demande.

Affectation

La grande majorité de la surface des périmètres d'étude se trouve en-dehors de la zone à bâtir. Même s'ils sont généralement situés dans des zones largement bâties, les secteurs proches des gares sont considérés comme des équipements de base par les PAL.



Part des secteurs étudiés situés en / hors zone à bâtir

La situation varie fortement d'un plan de zones à un autre. A Bassecourt et Glovelier, une part importante du périmètre d'étude se trouve affecté à la zone à bâtir. A l'inverse, à Boncourt, Bonfol, Courgenay et Vendlincourt, l'intégralité du périmètre d'étude n'est pas affectée à la zone à bâtir. Si des projets devaient voir le jour autour de ces gares, des changements d'affectation devraient probablement être envisagés.

Quai de chargement des grumes en Ajoie

La majorité des gares comprennent des quais destinés en particulier au chargement de grumes de bois. En Ajoie, 4 sites peuvent encore être exploités à l'heure actuelle : Porrentruy, Vendlincourt, Alle et Boncourt. Les sites d'Alle et de Vendlincourt ne respectent toutefois plus les normes fixés par l'Office fédéral des transports⁹.

L'Association jurassienne d'économie forestière (AJEF) a proposé la construction d'un quai à proximité de Centre Ajoie à Alle. Ce projet est devisé à plus d'un million de francs. En fonction de l'évolution de ce dossier, la problématique du chargement des grumes devra être prise en considération si des projets de construction et de réaménagement

⁹ Source : RFJ, 16 octobre 2007, « Un projet pour que le bois ajoutot ne reste pas à quai »

devaient voir le jour dans les 4 gares concernées en Ajoie.



Quai de chargement des grumes à la gare de Boncourt

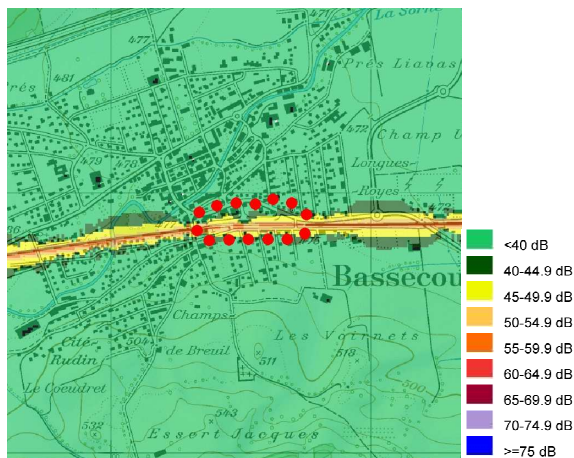
CONTRAINTES

Les sites proches des gares qui présentent des avantages évidents en termes d'accessibilité sont toutefois soumis à des contraintes importantes limitant les possibilités de mise en valeur :

- Bruit
- Rayonnement non-ionisant
- Alignements à respecter par rapport aux axes des voies
- Forme souvent allongée et étroite
- Propriété foncière

Bruit

Les secteurs longeant les voies de chemin de fer sont exposés au bruit généré par le trafic ferroviaire. Selon le cadastre du bruit établi par l'OFEV, la grande majorité des secteurs se trouvant à proximité des gares analysées sont exposés à des niveaux de bruit inférieurs à 50 dBA en journée, correspondant à la valeur limite de planification pour le degré de sensibilité au bruit II (DS II habitat).



Bruit ferroviaire (Lr_jour) selon l'OFEV

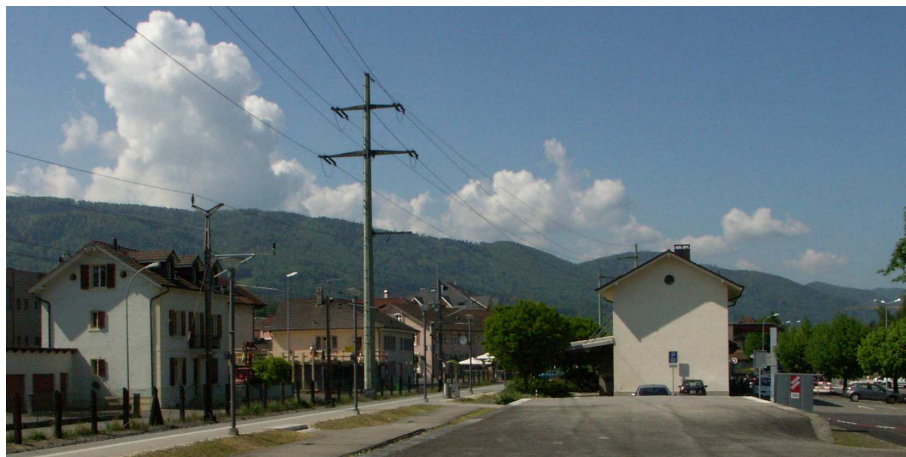
En fonction des projets qui pourraient voir le jour à proximité des gares, le cadastre du

bruit établi par l'OFEV devra au besoin être affiné.

Rayonnement non-ionisant

Plusieurs gares sont traversées par des lignes à haute-tension soumettant les secteurs voisins à un rayonnement non-ionisant.

Une analyse détaillée des distances à respecter pour des lieux à utilisation sensible et non-sensible au sens de l'ORNI n'a pas été opérée. Le calcul relativement complexe est généralement réalisé sur demande par l'exploitant de la ligne. Cette composante devra toutefois être évaluée lors de l'étude des projets qui pourraient voir le jour à proximité des gares.



Ligne à haute tension à la gare de Courtételle

La question de la protection contre le rayonnement non-ionisant limite sensiblement les possibilités de valorisation des secteurs proches des gares.

A Courrendlin par exemple, dans le cadre du plan spécial « Rue du Stand », une distance de 21.5m doit être respectée pour des constructions d'une hauteur de 10m comprenant des lieux à utilisation sensible au sens de l'art. 3 al.3 de l'ORNI.

D'une manière générale, la distance à respecter est de « 10 à 20 m de l'axe des lignes de chemins de fer en fonction du courant moyen sur 24 heures qui passe dans la ligne [...] ». Seul un calcul de la valeur des champs de l'installation concernée permet de déterminer la distance exacte »¹⁰.

L'affectation du sol au moment de l'entrée en vigueur de l'ORNI est également un critère déterminant sur les mesures à prendre.

Alignement à respecter

Plusieurs règlements communaux sur les constructions imposent des alignements à respecter par rapport à l'axe des voies de chemin de fer. A Bassecourt, dont le PAL est relativement récent, cet alignement est de 7.50m.

Ces prescriptions fixées dans l'aménagement local limitent les possibilités de valorisation des secteurs situés à proximité des gares. Elles pourraient toutefois être revues dans le cadre de l'établissement d'un plan spécial.

Certains plans de zones comprennent à titre indicatif un périmètre d'exploitation ferroviaire. Les prescriptions y relatives renvoient à la législation sur les chemins de fer¹¹.

¹⁰ Manuel ORNI – Pôle de développement, p. 23, Bureau d'aménagement du territoire J.-D. Urech Lausanne, octobre 2000

¹¹ Loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF) et Ordonnance fédérale du 23 novembre 1983 sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (OCF)

Propriété foncière

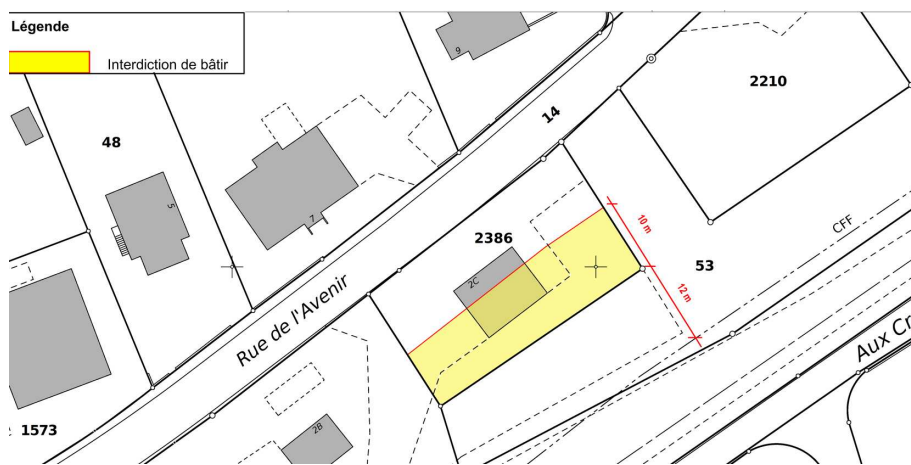
Les terrains situés à proximité des gares, y compris parfois les accès, appartiennent essentiellement aux compagnies ferroviaires. Dans les périmètres étudiés, plus de 90% de la surface appartient aux CFF et aux CJ.



Part des terrains compris dans les périmètres d'étude appartenant aux exploitants ferroviaires

Tout projet visant à valoriser les terrains situés à proximité des gares devra ainsi faire l'objet de négociation avec les exploitants ferroviaires. Les centres de décision pour les questions foncières relatives au domaine CFF se trouvent dans l'Arc lémanique ou sur le plateau. Les responsables de la régie ne savent pas toujours évaluer la valeur des biens-fonds dans le contexte jurassien.

Comme récemment à Courtételle¹², les CFF assortissent parfois la vente d'un terrain à l'inscription d'une servitude limitant les possibilités de construire. De telles contraintes de droit privé, si elles devaient se généraliser, limiteraient également les possibilités de valoriser les terrains à proximité des gares.



Servitude d'interdiction de construire sur la parcelle 2386 de Courtételle

SECTEURS À VALORISER

Dans chacune des gares analysées, les possibilités de valorisation ont été évaluées. Des secteurs présentant un certain potentiel à valoriser ont été identifiées. Le tableau ci-dessous présente la surface totale de ces secteurs ainsi qu'une surface brute de plancher théorique basée sur un indice d'utilisation du sol de 0.5 en zone mixte :

¹² Cette interdiction de construire est semble-t-il liée à la ligne électrique à haute tension (22m)

Gare	Secteur	Surf. Tot.	SBP
Alle	A	1'476 m ²	738 m ²
Alle	B	651 m ²	326 m ²
Bassecourt	A	1'848 m ²	924 m ²
Boncourt	A	2'029 m ²	1'015 m ²
Bonfol	A	1'393 m ²	697 m ²
Buix	-	0 m ²	0 m ²
Courchavon	-	0 m ²	0 m ²
Courrendlin	A	1'200 m ²	600 m ²
Courrendlin	B	1'716 m ²	858 m ²
Courfaivre	A	2'175 m ²	1'088 m ²
Courgenay	A	1'494 m ²	747 m ²
Courtemaîche	A	1'940 m ²	970 m ²
Courtételle	A	3'209 m ²	1'605 m ²
Glovelier	A	1'483 m ²	742 m ²
Porrentruy	A	5'483 m ²	2'742 m ²
Porrentruy	B	6'271 m ²	3'136 m ²
Saint-Ursanne	A	1'203 m ²	602 m ²
Vendlincourt	A	1'492 m ²	746 m ²
Total		35'063 m ²	17'532 m ²

Liste des secteurs à valoriser identifiés

Les secteurs présentés pour chacune des gares à l'annexe 6 constituent des surfaces maximales à valoriser. Il n'a pas été tenu compte des différents alignements et distances à respecter.

Les secteurs à valoriser les plus intéressants et les plus importants en terme de surface se trouvent à l'est des voies à Porrentruy. Avec la construction du sous-voies, ces secteurs se prêteraient à l'aménagement de surfaces commerciales ou destinées à d'autres activités de services (bureaux, cabinets médicaux, etc.).

En-dehors de Porrentruy, le secteur le plus important en terme de surface se trouve à Courtételle. Il présente a priori un potentiel intéressant. Toutefois, la présence de la ligne à haute-tension, la servitude d'interdiction de construire imposée par les CFF et l'alignement de 3.60m à respecter le long de la rue de l'Avenir restreignent la largeur exploitable.

A Bassecourt, la majeure partie des secteurs présentant un intérêt ont été aménagés récemment en places de stationnement. Il subsiste encore un petit secteur à valoriser à l'est de la gare. La largeur disponible est réduite en raison de la présence de la ligne électrique qui se trouve au nord des voies.

A Courgenay, le long secteur s'étirant à l'est de la gare vient d'être réaménagé en places de stationnement et en éco-point. La largeur disponible est restreinte. Il faut par ailleurs tenir compte de la ligne électrique ainsi que d'un alignement à respecter le long de la rue de la Petite Gilberte.

A Courfaivre, un réaménagement du secteur identifié pourrait être envisagé parallèlement à la réhabilitation de l'usine Condor.

A Glovelier, le secteur identifié est relativement étroit. Il sert actuellement au chargement des containers d'ordures ménagères acheminés par les CJ à la Chaux-de-Fonds. Les possibilités de valorisation sont pratiquement inexistantes.

A Boncourt, le secteur à valoriser est encore utilisé actuellement pour le chargement de

grumes. Son réaménagement est conditionné par la solution retenue au niveau du district pour le chargement de bois sur les wagons.

La gare de Courtemâche, enclave urbanisée en zone agricole, se trouve très éloignée du centre de la localité. Une longue bande étroite entre les 2 paires de voies pourrait toutefois être utilisée pour des activités artisanales.

Les secteurs identifiés à Alle, Bonfol, Courrendlin, Saint-Ursanne et Vendlincourt représentent un potentiel relativement modeste.