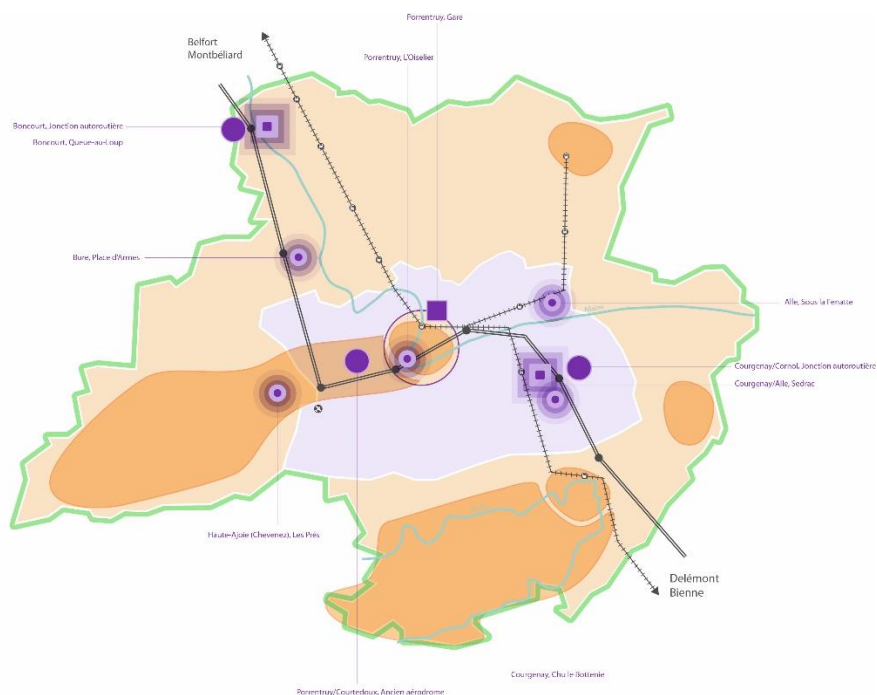


Rapport explicatif et de conformité (REC)

Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SidP) Plan directeur régional



18N053 – Version 06 du 6 octobre 2022



TABLE DES MATIERES

1.	RÉSUMÉ	4
2.	CADRE GÉNÉRAL DE LA PLANIFICATION	5
2.1	But du rapport	5
2.2	Objet de la planification	5
2.3	Objectifs recherchés	7
2.4	Organisation du projet	9
2.5	Déroulement de la procédure	11
3.	CONTEXTE GÉNÉRAL	12
3.1	Gouvernance	12
3.2	Urbanisation	12
3.3	Tourisme	15
3.4	Mobilité	17
3.5	Nature et paysage	20
4.	CHOIX OPÉRÉS ET JUSTIFICATIONS	23
4.1	Gouvernance (G)	23
4.2	Urbanisation (U)	24
4.3	Tourisme (T)	31
4.4	Mobilité (M)	33
4.5	Nature et paysage (NP)	34
5.	CONCORDANCE AVEC LE PLAN DIRECTEUR CANTONAL	35
6.	COORDINATION AVEC LE CONTRAT D'AXE « AVENIR DE LA LIGNE CJ 238 PORRENTRUUY-BONFOL »	38
7.	INFORMATION ET PARTICIPATION	39
8.	PROCÉDURE	42
8.1	Examen préalable du 1 ^{er} mars 2022	42
9.	CONCLUSION	55
	ANNEXES	57

Auteurs :

Arnaud Macquat
Steven Quiquerez, RWB
Aurore Schär, RWB
Anthony Morin, RWB
Julien Lovey, Citec
Céline Delomenède, Citec
Gilles Bütikofer, BIOTEC
Pauline Guillemin, BIOTEC
Emilie Moreau, TalentsLAB

Coordination générale
Chef de projet
Urbanisme
Urbanisme
Expert mobilité
Ingénieure Mobilité
Expert nature et paysage
Nature et paysage
Responsable de service

Géographe UNINE – Urbaniste FSU
Géographe UNIL- Urbaniste FSU
Géographe UNIGE
Géographe UFC
Géographe
Ingénieur Transports Ecole des Mines
Ingénieur en gestion de la nature HEPIA
Biologiste UNIL
Juriste – Université Clermont 1

TABLEAU DES ABRÉVIATIONS

Abréviation	Signification
CEP	Conception d'évolution du paysage
DEN	Département de l'environnement
EIE	Etude d'impact sur l'environnement
EPT	Equivalent plein-temps
LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire (RS 700)
LCAT	Loi sur les constructions et l'aménagement du territoire (RSJU 701.1)
OAT	Ordonnance sur l'aménagement du territoire (RS 700.1)
OCAT	Ordonnance sur les constructions et l'aménagement du territoire (RSJU 701.11)
PAL	Plan d'aménagement local
PDCn	Plan directeur cantonal
PDR	Plan directeur régional
PRP	Pôle régional de Porrentruy
REC	Rapport explicatif et de conformité
SEDRAC	Société d'équipement de la région d'Ajoie et du Clos-du-Doubs
SidP	Syndicat intercommunal du district de Porrentruy
SDA	Surface d'assolement
SDT	Service du développement territorial
ZAIC	Zone d'activités d'intérêt cantonal
ZAIR	Zone d'activités d'intérêt régional

1. RÉSUMÉ

Afin de répondre aux nouvelles exigences fédérales et cantonales en matière d'aménagement du territoire, le SidP a lancé, en 2017, des démarches pour élaborer un plan directeur régional. Dans le but de faire adhérer toutes les communes du district, des entretiens individuels préliminaires ont été menés. Toutes les communes ont souhaité faire partie du périmètre concerné par le plan directeur régional. Ainsi, celui-ci constitue véritablement un projet régional.

Le plan directeur régional est un instrument de planification territoriale qui traite de multiples domaines : gouvernance, urbanisation, tourisme, mobilité, nature et paysage. La thématique environnementale étant transversale, elle est traitée à travers chacune des cinq thématiques principales.

Sur la base d'un diagnostic territorial, les points forts et les points faibles du district ont été identifiés ainsi que les menaces et les opportunités. Des principes d'aménagement (Où ? Combien ? Quoi ? Comment ?) et des mandats de planification (Qui ? Quand ? Quoi ? Comment ?) ont été définis afin de déterminer le développement régional souhaité.

De manière générale, la volonté des autorités régionales est de renforcer, de valoriser et de mettre en réseau l'existant. Quelques nouveaux secteurs, idéalement localisés, ont été retenus en vue d'y accueillir de nouveaux projets à vocation résidentielle, mixte, économique ou touristique. Ces nouvelles infrastructures doivent venir soutenir et compléter les atouts de la région.

A travers l'élaboration du plan directeur régional, ainsi que les tâches qui lui incomberont à l'avenir, le SidP renforce son rôle d'organe de coordination pour les projets d'intérêt régional. Les exécutifs communaux ainsi que la population ont également pu contribuer à l'élaboration de ce projet à travers la tenue de séance de présentation et discussion auprès des autorités communales, respectivement une consultation publique.

2. CADRE GÉNÉRAL DE LA PLANIFICATION

2.1 BUT DU RAPPORT

Les planifications territoriales constituent le résultat d'un long processus. Afin que ce processus soit compréhensible pour tous (autorités d'approbation et population) et que les plans puissent être vérifiés du point de vue de leur légalité et de leur opportunité par les autorités compétentes, un rapport explicatif et de conformité (REC) doit être élaboré au sens de l'article 47 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT). Ce rapport doit expliquer comment les autorités ont pris en compte les éléments essentiels et critiques du projet de planification. Comme il n'existe pas de solution unique en aménagement du territoire, les autorités de décision doivent également y exposer leurs objectifs, leurs appréciations et leurs pesées d'intérêts et démontrer que la solution retenue est adéquate et en conformité avec les bases légales en vigueur et les planifications de rang supérieur.

En conclusion, le REC doit permettre de vérifier en particulier les éléments suivants du projet de planification :

Nécessité	Est-ce que le projet est justifié ?
Opportunité	Est-ce que le projet répond à un besoin avéré ?
	Est-ce que les circonstances sont favorables au développement du projet ?
	Est-ce que le projet arrive au bon moment ?
Conformité	Est-ce que le projet est planifié au bon endroit (localisation) ?
	Est-ce que le projet est correctement dimensionné ?
	Est-ce que le projet respecte les bases légales et les principes d'aménagement du plan directeur cantonal ?

2.2 OBJET DE LA PLANIFICATION

La révision de la LAT entrée en vigueur le 1^{er} mai 2014 définit un nouveau cadre au développement territorial. Certaines pratiques adoptées par les cantons et les communes au cours des dernières décennies sont clairement remises en question. Cette révision renforce le rôle des plans directeurs cantonaux et des planifications régionales.

Afin de répondre aux objectifs de la LAT et du plan directeur cantonal (PDCn), les régions ont pour mission d'élaborer un plan directeur régional au sens de l'art. 75a LCAT.

Il s'agit par conséquent de dimensionner les surfaces affectées à l'urbanisation de manière cohérente avec les autres domaines de l'aménagement du territoire, tels que la mobilité le paysage, le patrimoine bâti et non-bâti, les équipements et services, l'énergie et les communications ainsi que le développement économique et la gestion administrative de la région.

Dans ce contexte, le Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SidP) a mandaté le bureau RWB pour élaborer le plan directeur régional, en partenariat avec les bureaux Citec (transports et communication), Biotec (nature et paysage) et TalentsLab (tourisme).

Le plan directeur régional (PDR) se situe entre le plan directeur cantonal et le plan d'aménagement local. L'objectif du plan directeur régional est d'établir une réflexion sur une région, au-delà des frontières communales et coordonner ainsi le développement territorial. Il propose un aperçu global des défis à relever et des tâches à accomplir dans une région et prend en compte toutes les thématiques ayant des impacts sur le territoire (urbanisation, transports, nature et paysage, environnement, tourisme, gestion et approvisionnement des déchets) ainsi que toute autre planification régionale jugée pertinente. Le PDR est liant pour les autorités et n'est pas opposable aux tiers.

Le PDR identifie les principes et objectifs d'aménagements fondamentaux par thématique/objet spécifique (projet de territoire – voir chapitre « Vision stratégique »). Il se compose d'un schéma qui spatialise sur le

territoire les lignes directrices définies et de fiches thématiques qui déterminent les mesures concrètes ainsi que les mandats de planification. Le contenu grisé des fiches constitue le contenu liant du plan directeur régional.

Selon l'art 75a LCAT, il incombe aux régions d'établir un plan directeur régional (PDR). Le canton a identifié les contours des pôles régionaux pour l'établissement des plans directeurs régionaux. Le pôle régional de Porrentruy se compose ainsi de la commune de Porrentruy comme cœur de pôle et des communes de Alle, Courgenay, Courtedoux et Fontenais comme communes satellites. La commune de Cornol a demandé à être également considérée comme commune satellite et a obtenu ce statut. En effet, conformément à la fiche U.10 du plan directeur cantonal, « d'autres communes peuvent faire partie [du pôle régional] en raison de leur proximité géographique et du lien plus ou moins étroit qu'elles entretiennent avec le cœur de pôle. Cornol se trouve relativement proche de la commune de Porrentruy. Elle y est connectée par l'autoroute ou par la ligne de bus 76.

Dans le but de développer un projet fédérateur, les 15 autres communes du district ont, quant à elles, souhaité se joindre l'élaboration d'un plan directeur régional commun, bien que ne faisant pas partie du périmètre du pôle régional.

Si le PDR offre un outil commun aux 21 communes, il revient à chacune d'entre elles d'en appliquer les principes par le biais de leurs outils d'aménagement du territoire communaux (notamment, les plans d'aménagement local).

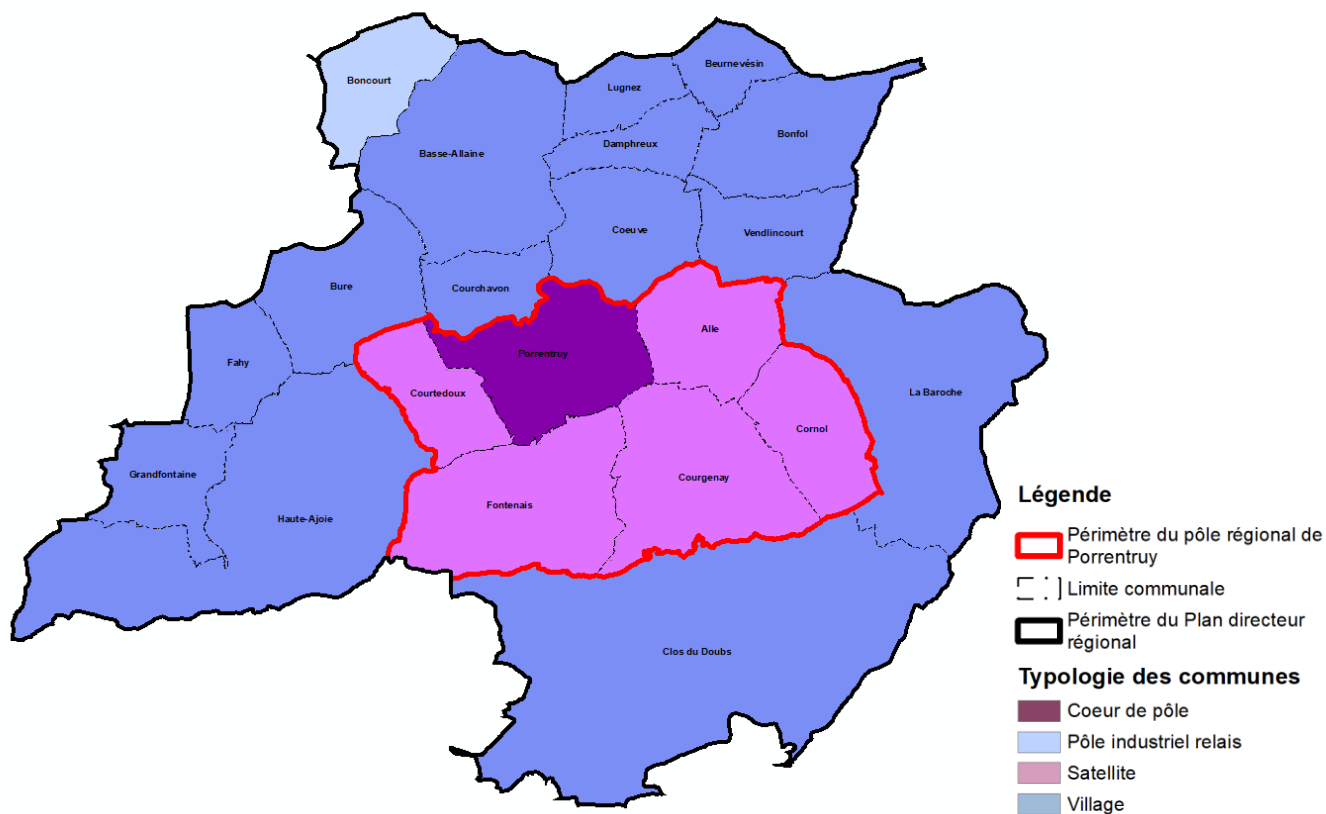


Figure 1: Périmètres du PDR, du PRP et typologie des communes

2.3 OBJECTIFS RECHERCHÉS

L'un des objectifs du PDR est de répartir la croissance démographique et économique dans les communes comprises dans le pôle régional de Porrentruy (PRP). Pour chaque pôle régional (cœur de pôle et communes satellites) et chaque pôle industriel relais, le canton a fixé des objectifs quantitatifs en termes d'accueil de la croissance cantonale en habitants et en emplois équivalents plein-temps (EPT) à l'horizon 2015-2030 et 2030-2040. C'est à partir de ces perspectives que découlera le dimensionnement de la zone à bâtir de chaque commune réalisé dans le cadre du plan d'aménagement local. Les communes identifiées comme villages ne font pas partie de la répartition de la croissance en habitants/emplois EPT.

Selon l'article 75f de la LCAT, les plans directeurs régionaux traitent des cinq domaines du Plan directeur cantonal, soit :

- a) Urbanisation et mise en valeur du milieu bâti ;
- b) Transports et communications ;
- c) Nature et paysage ;
- d) Environnement ;
- e) Approvisionnement et gestion des déchets.

Une étude de faisabilité a été établie en amont du projet de PDR auprès des 21 communes du SidP sous la forme d'entretiens. Sur la base de cette étude, les thèmes à traiter dans le cadre du PDR ont été précisés.

Les principaux thèmes traités dans le cadre du PDR sont présentés dans le tableau ci-dessous. Le plan directeur régional s'étendant sur l'ensemble du district de Porrentruy, une fiche « Gouvernance » a été élaborée afin de déterminer les compétences dans certains domaines (développement économique, énergie, etc.) entre l'échelon régionale (SidP) et l'échelon communal. La thématique « Environnement, approvisionnement et gestion des déchets » ne fait pas l'objet d'une fiche particulière. En effet, dans le cadre de l'étude de faisabilité préalable, la grande majorité des communes a reconnu que la gestion par les syndicats intercommunaux existants des problématiques relatives aux PGEE, à l'approvisionnement en eau potable et aux déchets donnait satisfaction.

Urbanisation

Développement de l'urbanisation

- Mesures favorisant le développement de l'urbanisation vers l'intérieur
- Valorisation des centres anciens : mise en place d'un soutien à l'échelle régionale et/ou d'un dispositif unifié au sein du district
- Identification de secteurs stratégiques et définition d'objectifs et de principes d'aménagement
- Impacts du développement de l'urbanisation sur les SDA

Zones à bâtir destinées à l'habitat

- Stratégie de redimensionnement des zones à bâtir destinées à l'habitat
- Répartition de la croissance démographique à l'échelle du PRP (prestations spécifiques au PRP)

Zones d'activités

- Evaluation des besoins et planification de zones d'activités intercommunales
- Coordination avec le projet d'aménagement d'une nouvelle zone AIC (SEDRAC)

Friches

- Identification des friches urbaines/industrielles et proposition de mesures visant leur valorisation

Equipements publics

- Coordination de la répartition et des besoins futurs en matière d'équipements sportifs d'importance régionale

Mobilité

Transports publics

- Propositions d'amélioration de la desserte à l'intérieur du PRP (rabattement sur la gare de Porrentruy) et sur l'ensemble du district
- Etude des lacunes identifiées en matière d'aménagements en lien avec la mobilité

Stationnement

- Gestion du stationnement public à l'échelle régionale
- Gestion du stationnement d'entreprise : identification de parkings présentant un potentiel de mutualisation, opportunité d'introduire l'obligation d'établir des plans de mobilité à partir d'une certaine taille

Nature et paysage

Eléments naturels et paysagers

- Mise en réseau régionale des éléments dignes d'intérêt et valorisation pour les loisirs et le tourisme
- Protection des paysages caractéristiques et mitage du territoire

Thèmes complémentaires

Sites stratégiques

- Identification de sites stratégiques à l'échelle du district pour les thématiques habitat, activités économiques, équipements publics et infrastructures touristiques

Tourisme

- Traitement des questions d'hébergement, de réseaux touristiques et d'infrastructures hors hébergement en adoptant une approche territoriale et sans doublon

Marketing territorial

- Ebauches quant aux possibilités de valorisation des résultats du PDR sous l'angle du marketing territorial

2.4 ORGANISATION DU PROJET

L'établissement du PDR s'est étendu sur trois ans et a comporté de nombreuses étapes :

- La première phase de travaux préparatoires a consisté essentiellement en la constitution d'un groupe de suivi qui soit représentatif des communes incluses dans le périmètre du PDR ;
- La deuxième étape a concentré la plus grande partie des efforts à fournir et s'est étendue sur une longue période. Il s'agit de l'élaboration du plan. Celle-ci a impliqué un travail de fond particulièrement exigeant et a comporté de nombreuses sous-étapes, telles que le diagnostic territorial et la définition des principes, objectifs et concepts ;
- Une fois le projet de PDR suffisamment étoffé, les autorités communales ont été invitées à faire part de ses propositions et suggestions par différents moyens tels que des séances d'information auprès des exécutifs communaux ;
- Le projet de PDR est transmis au SDT pour consultation des instances de l'Etat concernées ;
- Parallèlement à l'examen préalable, le projet de PDR a fait l'objet d'une consultation publique ;
- Le DEN valide le rapport d'examen préalable et le transmet aux autorités régionales et au mandataire ;
- En fonction des remarques émises dans le cadre de l'examen préalable, une adaptation des documents est effectuée ;
- L'assemblée du SidP adopte formellement le PDR qui sera signé par les personnes compétentes puis envoyé au canton pour approbation par le DEN ;
- La décision d'approbation par le DEN est notifiée à l'organe régional compétent et aux instances de l'Etat concernées ;

Acteurs	Composition	Responsabilité dans le projet
Maître d'ouvrage (MO)	Le Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SidP) est le maître d'ouvrage.	Le comité du SidP n'a pas véritablement de rôle opérationnel dans le cadre du PDR. Il désigne les mandataires sur délégation de compétences de l'Assemblée. L'Assemblée du SidP adopte formellement le PDR.
Commission d'aménagement (ComA)	La ComA est formée d'une délégation de trois personnes par commune membre du SidP, soit le maire, le conseiller communal en charge du dicastère de l'aménagement du territoire et le secrétaire.	La ComA constitue le relais entre les instances du SidP et les exécutifs communaux. Ses membres alimentent les réflexions et préavisent les options retenues dans le cadre de l'élaboration du PDR.
Comité de pilotage (CoPil)	Le CoPil se compose de 12 personnes désignées par le comité du SidP. La composition du CoPil vise une représentation équilibrée des différents types de communes et une juste répartition géographique.	Le CoPil pilote le projet et décide des orientations stratégiques.
Commission technique (ComTech)	La ComTech comprend le président du CoPil, le représentant du service UEI de Porrentruy et le coordinateur technique du SidP.	La ComTech rapporte au MO, coordonne les mandataires et l'équipe de projet, conseille et guide le CoPil.
Mandataires	RWB Jura SA est le mandataire principal pour l'élaboration du plan directeur régional. Il est accompagné de Citec SA, expert dans le domaine « Mobilité » et de Biotec SA, expert dans le domaine « Nature et paysage ».	Les mandataires accompagnent et conseillent le CoPil et la ComTech. Ils élaborent également les documents qui composent le dossier du PDR.
Population et acteurs locaux		Le projet de PDR a été présenté aux autorités communales au cours de trois soirées d'information. A la suite de ces séances, elles ont eu également la possibilité d'émettre, par écrit, leurs remarques à la ComTech. En parallèle à l'examen préalable, le projet de PDR sera mis à disposition de la population dans le cadre de la phase d'information et de participation. La population sera invitée à émettre leurs remarques concernant le projet de PDR.

2.5 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE

Étapes	Commentaires	Calendrier
Elaboration du dossier	-	Juillet 2018 – Octobre 2021
Information et participation aux conseils communaux	<p>Trois séances ont été organisées afin de présenter le projet aux exécutifs communaux du district.</p> <p>Il a été souhaité par les autorités régionales que le PDR fasse l'objet d'une importante coordination entre les instances régionales responsables de son élaboration et les exécutifs communaux de tout le district.</p>	Avril – Septembre 2021
Information et participation de la population	La phase d'information et de participation de la population aura lieu en parallèle à l'examen préalable du dossier par les services cantonaux.	Novembre - Décembre 2021
Examen préalable	<p><i>Le dossier a été transmis pour examen préalable durant le mois de novembre au Service du développement territorial (SDT), respectivement à la Section de l'aménagement du territoire (SAM).</i></p> <p><i>Le Département de l'environnement a transmis son rapport d'examen préalable le 1^{er} mars 2022.</i></p>	Novembre 2021 – Mars 2022
Mise au point du dossier et clôture de l'examen préalable	La clôture de l'examen préalable a été validée par la SAM le 19 août 2022	Août 2022
Adoption	L'Assemblée du SidP a validé le plan directeur régional lors de sa séance du 29 juin 2022 et a donné délégation au Comité pour adopter le PDR.	Juin - Septembre 2022
Approbation	Le Département de l'environnement a approuvé le plan directeur régional le 6 octobre 2022.	Octobre 2022

3. CONTEXTE GÉNÉRAL

Le diagnostic territorial ci-dessous donne le contexte général et fournit une vision synthétique du territoire mettant en évidence les tendances marquantes de son évolution récente. Il repose sur l'évaluation objective d'indicateurs statistiques et de données existantes et disponibles. Il brosse un portrait objectif du district et permet de cerner les enjeux qui ont conditionné son développement passé et qui pourront influencer son développement futur. Une analyse SWOT (voir annexe 1) a été réalisée afin d'obtenir un aperçu des différents éléments saillants du diagnostic, par thématique, au niveau des forces, faiblesses, opportunités et menaces liés au développement actuel et futur de la région.

3.1 GOUVERNANCE

Le district de Porrentruy est un des trois districts du canton du Jura. Il regroupe 21 communes autour du chef-lieu Porrentruy. Depuis 2009, plusieurs localités ont fusionné pour former de nouvelles communes :

- 1^{er} janvier 2009 : Basse-Allaine (Buix, Courtemaiche, Montignez) ; Clos du Doubs (Epauvillers, Epiquerez, Montenol, Montmelon, Ocourt, Saint-Ursanne, Seleute) ; Haute-Ajoie (Chevenez, Damvant, Réclère, Roche d'Or) ; La Baroche (Asuel, Charmoïlle, Fregiécourt, Miécourt, Pleujouse) ;
- 1^{er} janvier 2013 : Fontenais (Bressaucourt, Fontenais) ;
- 1^{er} janvier 2018 : Haute-Ajoie (Haute-Ajoie, Rocourt).

Des discussions ont lieu actuellement pour éventuellement procéder à de nouvelles fusions à l'avenir (Dampfreux et Lugnez ; Beurnevésin et Bonfol ; Fontenais et Porrentruy).

Dans tous les domaines, en particulier en matière d'aménagement du territoire, les tâches administratives se complexifient. Afin de répondre aux exigences de plus en plus élevées, tant des autorités (fédérales et cantonales) que de la population (associations, privés), il est nécessaire de regrouper les forces et de professionnaliser certaines tâches.

Le SidP est l'instance de représentation régionale des communes du district de Porrentruy. Par ailleurs, il dispose de compétences dans certaines thématiques (gestion des déchets, approvisionnement en eau, etc.) qui permettent d'apporter une expertise professionnelle dans ces domaines.

Conformément à l'article 46 LCAT, les communes sont responsables de l'aménagement local. Toutefois, les nouvelles dispositions légales en la matière exigent que le développement de l'urbanisation soit coordonné au-delà des frontières communales. Avec l'élaboration du plan directeur régional, le SidP vise à répondre à cette exigence et à renforcer son rôle d'organe de coordination en matière de projets intercommunaux.

3.2 URBANISATION

3.2.1 Démographie

Le district de Porrentruy compte 24'398 habitants au 1^{er} janvier 2020¹, ce qui représente près du tiers de la population du canton (district de Delémont : 38'739 habitants et district des Franches-Montagnes : 10'447 habitants). Le poids démographique de la région est donc important par rapport à l'entier du canton. Au sein du district, la moitié de la population est concentrée à Porrentruy, Alle, Courgenay et Fontenais (51 %). La région a connu une baisse démographique durant les années 2000 – 2010. Depuis 2012, la population augmente légèrement. Cette croissance est inférieure à la croissance cantonale et à celle des deux autres districts. Globalement, une relative stabilité de la population a pu être observée durant les 15 dernières années, oscillant entre environ -1 % et + 2 %.

En revanche, trois communes du pôle régional de Porrentruy (PRP) enregistrent une croissance bien supérieure à la moyenne du district. Il s'agit d'Alle (+ 13%), Cornol (+ 26%), et Courgenay (+ 7%).

Le cœur de pôle, Porrentruy, n'a connu qu'une croissance d'environ 3 % durant ces 15 dernières années. Hors du périmètre du pôle régional, les communes de Grandfontaine et Dampfreux ont également connu

¹ Source : OFS - STATPOP

une croissance démographique importante (+ 15% et + 6%). Cependant, plusieurs communes hors PRP connaissent une déprise démographique.

A partir de 2017, le canton du Jura a participé à un projet INTEREG intitulé « INTESI » qui avait pour but d'améliorer la coordination entre les offres de base en services à la population. En effet, cette offre a tendance à diminuer dans les régions périphériques entraînant une déprise démographique, et réciproquement. La concrétisation de ce projet INTESI a pris la forme de l'élaboration d'une stratégie « personnes âgées » sur cinq communes (Courtedoux, Fontenais, Grandfontaine, Haute-Ajoie, Porrentruy). Cette stratégie, par une approche intégrée, vise à améliorer la coordination des différents services conçus pour les personnes âgées, afin de leur assurer une bonne qualité de vie au sein de leur tissu social

Quatre principes ont été retenus dans le cadre de cette stratégie :

- « Logement » : les cinq communes soutiennent des concepts de logement qui tiennent compte de valeurs telles que l'individualité, l'autonomie et le libre choix des personnes âgées, ainsi que le respect de la sphère privée, la volonté de conserver les standards de vie antérieurs, la vie en communauté, de même qu'au sein de l'espace public.
- « Santé et soins médicaux » : la santé physique et psychique sont des prémisses primordiales pour le bien être de tout le monde. Les cinq communes s'engagent pour des offres concernant la constitution, le maintien ou le recouvrement de la forme physique et mentale. Les cinq communes veillent à ce que la bonne qualité de l'accompagnement et des soins médicaux soit maintenue et accessible à tout le monde et soutienne les proches aidants.
- « Services à la population » : les communes sont attentives au fait que des services à la population, comme les transports publics, les services de proximité et les services de la commune soient accessibles pour les personnes âgées.
- « Engagement et participation sociale » : les communes s'efforcent pour que les aînés souhaitant s'engager puissent le faire au mieux et le plus longtemps possible. Les contacts et relations intergénérationnels seront encouragés, parce qu'ils renforcent la cohésion de la population, ainsi que la solidarité entre les générations.

3.2.2 Economie

Porrentruy, en tant que cœur de pôle, concentre la majorité des emplois du district (5'442 EPT en 2018)². Ces emplois se situent principalement dans le secteur tertiaire (73% des EPT totaux).

La commune de Boncourt, en tant que « pôle industriel relais » accueille également un nombre important d'emplois (1'466 EPT) ce qui la place juste après la ville de Porrentruy. La majorité de ces emplois occupent le secteur secondaire (60 % des EPT totaux).

Les emplois frontaliers sont particulièrement présents dans plusieurs communes du district, principalement celles étant proches de la France.

D'après les données cantonales de 2019, près de 80 % des zones d'activités communales du district sont construites. Les réserves sont donc faibles, mais aussi réparties inégalement sur le territoire et ne répondent pas nécessairement aux attentes des entreprises ainsi qu'aux buts et principes de l'aménagement du territoire. Certaines communes ne disposent plus d'aucune zone d'activités. La commune bénéficiant des plus grandes réserves en zone d'activités est Boncourt (15 ha environ). Viennent ensuite Porrentruy et Courgenay avec respectivement près de 5 ha de réserves. Toutefois, il est encore à noter que ces réserves sont indicatives, certains terrains étant déjà réservés par des entreprises.

Conformément à la fiche U.03 du plan directeur cantonal, respectivement au concept cantonal de gestion des zones d'activités, les réserves en zones d'activités devront être redistribuées afin de permettre le développement des zones AIR (cf. principe de compensation).

Le plan directeur régional localisé de la zone AIC SEDRAC récemment entré en vigueur (site de Courgenay) prévoit un développement à long terme pour l'accueil d'entreprises à haute valeur ajoutée. Ce projet exerce une influence certaine sur la planification du district (notamment, la thématique des zones d'activités régionales). Parallèlement, le secteur de « La Queue au Loup » à Boncourt a été est comme zone AIC potentielle selon le plan directeur cantonal. L'acquisition du statut AIC implique une réflexion

² Source : OFS - STATENT

commune à l'échelle cantonale et régionale. Des enjeux économiques, mais également au niveau du développement des transports publics sont donc à relever.

L'agriculture joue également un rôle important dans le district. En effet, de nombreuses petites entreprises agricoles sont présentes sur l'ensemble du territoire régional (en particulier dans les villages). En 2018, environ 880 emplois – équivalent plein-temps³ travaillaient dans le secteur primaire, soit environ 7 % des EPT de la région.

3.2.3 Développement de l'urbanisation

L'urbanisation se concentre principalement au sein du périmètre du PRP, avec Porrentruy comme cœur de pôle. Boncourt comprend également un tissu bâti important, en contact direct avec Delle au-delà de la frontière communale. Les autres localités sont de taille plus modeste et réparties au sein du district de manière ponctuelle. La commune de Clos-du-Doubs comprend une urbanisation plus dispersée en raison de la topographie du site, avec comme localité principale Saint-Ursanne, ville historique.

De manière générale, le district de Porrentruy dispose de réserves importantes en zones centre, mixte ou d'habitation (zones CMH). Cela s'explique, en partie, par le fait que les communes du district, notamment les villages, disposent de plans d'aménagement local relativement anciens et connaissent une faible croissance, voire une déprise démographique depuis plusieurs années. Ainsi, en proportion, les villages ont plus de réserves en zones CMH que les communes du pôle régional de Porrentruy.

3.2.4 Infrastructures et équipements

Alors que les écoles secondaires I et II et les écoles professionnelles sont centralisées à Porrentruy, les centres médicalisés, EMS et hôpitaux sont répartis de façon plutôt homogène dans le district. La ville de Porrentruy accueille quant à elle certaines infrastructures d'importance cantonale, telles que le lycée et les écoles de la Division technique.

L'ensemble du district bénéficie d'une grande diversité d'activités culturelles, de sports et de loisirs. Alors que l'offre culturelle est essentiellement concentrée en ville de Porrentruy, les activités sportives (terrains de sport, piscines, etc.) sont réparties de manière relativement homogène dans le reste du district.

Bien que les centres commerciaux et supermarchés soient bien répartis dans le district (Boncourt/Porrentruy et Alle/Clos-du-Doubs), la ville de Porrentruy se distingue tout de même comme pôle commercial, en raison de sa plus grande diversité de son offre.

Les services de base à la population (bureaux de Poste, banques et bancomats) sont relativement bien préservés dans les communes. Plusieurs épiceries et artisans (boulangeries, boucheries, fromageries, etc.) y sont encore également présents. Toutefois, certains services de base comme les guichets postaux tendent à disparaître dans les petites localités.

3.2.5 Friches

Selon l'inventaire cantonal des friches établi au début de l'année 2019 par le Service du développement territorial, le district de Porrentruy compte 29,5 ha de friches (cf. tableau ci-dessous). Parmi celles-ci, 22,3 ha sont d'anciennes industries, 5,9 ha sont des bâtiments ou terrains anciennement destinés à de l'habitat ou du commerce et 1,3 ha sont des friches rurales. Les communes du pôle régional concentrent à elles seules 16,5 ha du total des friches, les plus grands potentiels en termes de surface se trouvant à Alle et Porrentruy.

Communes	Industrielle ou artisanale	Habitat et commerces	Rural	Total
Alle	7,8	1,2	0	9
La Baroche	0,5	0,4	0,7	1,6
Boncourt	2,6	0	0	2,6
Bonfol	1,1	0,2	0	1,3

³ Source : OFS - STATENT

Basse-Allaine	0,4	0,3	0	0,7
Coeuve	0	0,2	0	0,2
Cornol	0,4	0,2	0,4	1
Courchavon	0,5	0	0	0,5
Courgenay	0,2	0	0	0,2
Courtedoux	0,4	0,2	0	0,6
Damphreux	0	0	0,2	0,2
Fahy	0	1	0	1
Fontenais	0,2	0	0	0,2
Porrentruy	4,2	1,3	0	5,5
Vendincourt	0	0,7	0	0,7
Haute-Ajoie	0	0,2	0	0,2
Clos-du-Doubs	4	0	0	4
Total	22,3	5,9	1,3	29,5

Tableau 1: Friches (ha) par communes et par type (source : SDT, 2019)

3.2.6 Pôle régional de Porrentruy : potentiel d'accueil théorique en habitants et emplois EPT

Dans les communes du pôle régional, 13'919 personnes habitaient en zone CMH (zones centre, habitat et mixte) et 4'184 EPT y étaient localisés en 2016⁴. Dans ce cadre, il est intéressant de constater que le nombre d'EPT était plus élevé dans les zones CMH que dans les zones d'activités du pôle régional en 2016.

La capacité d'accueil théorique des terrains non construits affectés en zone CMH a été estimée⁵. Pour le calcul, les densités attendues et données dans le plan directeur cantonal et la directive pour l'élaboration du rapport d'opportunité par typologie de communes et d'affectation du sol ont été utilisées. Selon les résultats, il en ressort que le PRP possède théoriquement des terrains en suffisance pour l'habitat en regard des perspectives démographiques attribuées au PRP, mais il y a un manque au niveau des emplois.

Ces résultats sont toutefois à nuancer. En effet, depuis l'établissement de l'inventaire des terrains non construits (SDT, 2018), des constructions sont d'ores et déjà venues diminuer les réserves en terrains à bâtir. De plus, il convient d'ajouter à la réflexion les potentiels se trouvant dans les logements vacants, dans les friches et dans des secteurs à densifier (droits à bâtir encore disponibles sur des terrains partiellement construits). Malgré le caractère mouvant de ces estimations, celles-ci ont été importantes dans la stratégie de répartition de la croissance des habitants et emplois en zone CMH au sein du PRP.

3.3 TOURISME

3.3.1 En général

Le district de Porrentruy est caractérisé par la présence de plusieurs pôles d'importance en matière touristique : les villes de Porrentruy et de Saint-Ursanne, le Préhisto-Parc à Réclère et plus globalement la région géographique de la Haute-Ajoie⁶ ainsi que Bonfol et le Col des Rangiers (site des Malettes / La Caquerelle). Par ailleurs, le district se distingue par la présence de manifestations importantes (Médiévales à Saint-Ursanne, Marché de la Saint-Martin à Porrentruy) qui constituent de véritables vitrines à l'extérieur des frontières régionales, cantonales, voire nationales. Le district dispose également de nombreux atouts paysagers, en particulier la vallée du Doubs.

⁴ Source : OFS – STATPOP/STATENT ; Données SIT-JU

⁵ Les membres du CopilPRP et du CopilPDR n'ont pas souhaité calculer le dimensionnement théorique de la zone à bâtir selon la méthode de calcul donnée dans le guide sur l'élaboration du Rapport d'opportunité. Ce calcul sera établi par les communes lors du processus de révision du PAL.

⁶ La région géographique de la Haute-Ajoie se compose des communes de Courtedoux, Haute-Ajoie, Grandfontaine, Fahy et Bure.

3.3.2 Nuitées

A l'instar de la tendance cantonale, les nuitées sont en hausse dans le district de Porrentruy pour atteindre 103'548 nuitées en 2018. Plus de la moitié de ces nuitées sont concentrées dans les deux pôles d'importance régionale voire cantonale, Porrentruy et Saint-Ursanne, qui totalisent respectivement 26'050 et 26'799 nuitées.

Le secteur hôtelier continue de souffrir. Il y a trop de petites structures non rentables et en dehors des standards de confort et de qualité attendus par les clients. Seules les communes disposant d'hôtels de plus grande capacité et classifiés (classification FST) se démarquent. À noter que l'ouverture de l'Auberge du Mouton à Porrentruy a nettement « boosté » les nuitées hôtelières à Porrentruy (20 % entre 2015 et 2018). Cela prouve que sans offre, il n'est pas possible de satisfaire la demande. De plus, avec l'Auberge du Mouton, c'est aussi le positionnement *Swiss Historic Hotel* qui draine une clientèle spécifique qui choisit son séjour pour ce type d'hôtels. Autrement dit, un bon positionnement est la clé de la réussite dans une destination comme le district de Porrentruy.

La parahôtellerie tire profit de cette situation et voit ses nuitées en constante évolution positive. Petites structures plus agiles, les chambres d'hôtes appréhendent mieux les nouveaux canaux de distribution digitaux et offrent des niveaux d'équipements très satisfaisants, pour un rapport qualité/prix imbattable par les hôteliers.

3.3.3 Contacts aux bureaux d'accueil

Lieu d'accueil pour les touristes de passage qui viennent chercher des idées pour agrémenter leur séjour, ces bureaux d'accueil sont aussi des points relais importants pour les indigènes qui savent qu'ils pourront aussi trouver de nombreuses informations sur la vie culturelle locale. Ces vitrines physiques restent à ce jour importantes pour la promotion touristique et pourtant, leur fréquentation tend à stagner voire à baisser sur les trois dernières années.

Le marché touristique jurassien reste prioritairement axé sur le marché suisse, en particulier suisse alémanique. L'intérêt pour le Jura de la région lémanique est de plus en plus manifeste. Pour ce qui est de l'étranger, la France représente un réservoir important, spécialement pour le district de Porrentruy. A noter que la prépondérance du marché intérieur reste déterminante (JU et J3L).

3.3.4 Indice de saisonnalité

Le tourisme de la région a subi une profonde mutation ces cinq dernières années. D'un tourisme d'excursionisme et d'opportunité, le tourisme du district de Porrentruy présente aujourd'hui une véritable haute saison touristique estivale (mi-juin à fin août) et deux entrées de saisons fortes au printemps (dès les vacances de Pâques et jusqu'en juin) et en automne (septembre octobre et novembre) avec de véritables séjours touristiques de loisirs.

On constate une évolution très nette depuis 2013 à Porrentruy entre une année touristique quasi-linéaire sans saisonnalité, pour atteindre des pics de fréquentation plus marqués en 2018 avec des saisons touristiques qui se détachent et qui permettent de travailler les différents segments de clientèle de manière ciblée.

Le printemps et l'automne attirent aussi de nombreux visiteurs, avec respectivement les vacances de Pâques qui s'étalent sur presque cinq semaines (tous cantons confondus) et des vacances d'automne propices aux courts séjours en Suisse. Ces deux saisons ont un potentiel d'évolution encore important et de nouveaux produits touristiques et/ou grands événements pourraient venir renforcer leur attractivité.

3.3.5 Infrastructures de mobilité douce

Les communes ont un rôle essentiel pour permettre la mise en place d'itinéraires de mobilité douce à pied à vélo, en VTT, à cheval ou encore en roulotte. Elles doivent veiller à favoriser l'accès à des parcours de qualité sur les chemins les mieux appropriés en matière de revêtement et de variété du paysage. L'entretien des chemins agricoles et forestiers sont primordiaux. Les communes doivent prendre en compte les réseaux de mobilité douces dans leurs projets d'améliorations foncières ou de dessertes.

Le district de Porrentruy est relativement bien doté en matière d'infrastructure de mobilité douce. La commune de Clos du Doubs dispose de certains itinéraires nationaux qui sont les seuls à avoir un impact touristique direct, c'est-à-dire qu'ils sont liés à des produits touristiques d'itinérance (séjours Eurotrek par

exemple). Le district est également par certains itinéraires SuisseMobile qui bénéficient d'une large diffusion au niveau national et international :

- La Suisse à pied N°2 Porrentruy, Fontenais, Clos du Doubs
- La Suisse à vélo N°7 La Baroche, Cornol, Courgenay Clos du Doubs
- La Suisse à VTT N°3 La Baroche, Clos du Doubs.

Certains axes cyclables majeurs comme l'axe reliant Porrentruy à Réclère et l'achèvement de la Francovélosuisse en site propre, sont encore des chantiers à mener pour satisfaire une clientèle grandissante. L'enjeu étant également de pouvoir drainer une partie des cyclotouristes de l'EuroVélo 6, jusqu'à Porrentruy.

Il ne s'agit donc pas de multiplier les infrastructures mais plutôt de développer les produits liés, par exemple pour la Francovélosuisse.

Véritable atout différenciateur sur le marché des cavaliers, les réseaux équestres de la région, couplés aux Chemins du Bio, constituent un véritable atout de positionnement pour le district de Porrentruy.

3.3.6 Manifestations principales

Sans surprise, les principales manifestations d'envergure se concentrent également dans les deux grands pôles, à savoir Les Médiévales (une année sur deux) à Saint-Ursanne et le Marché de Saint-Martin (chaque année) ainsi que la Braderie (une année sur deux) à Porrentruy. Véritables vitrines à l'extérieur des frontières régionales, elles sont un excellent support de promotion pour la région et elles sont pourvoyeuses de nombreuses nuitées. Elles représentent des moments forts d'une saison touristique.

3.4 MOBILITÉ

3.4.1 Transports individuels motorisés

À l'aide d'isochrones, représentant la distance atteignable à partir d'un certain point avec un mode de transport donné, il est possible de constater que le réseau routier permet de rejoindre un bout à l'autre du district dans un laps de temps minime. En effet, de Porrentruy ou Saint-Ursanne, l'ensemble du district peut être atteint en 30 minutes en voiture (voir carte ci-dessous).

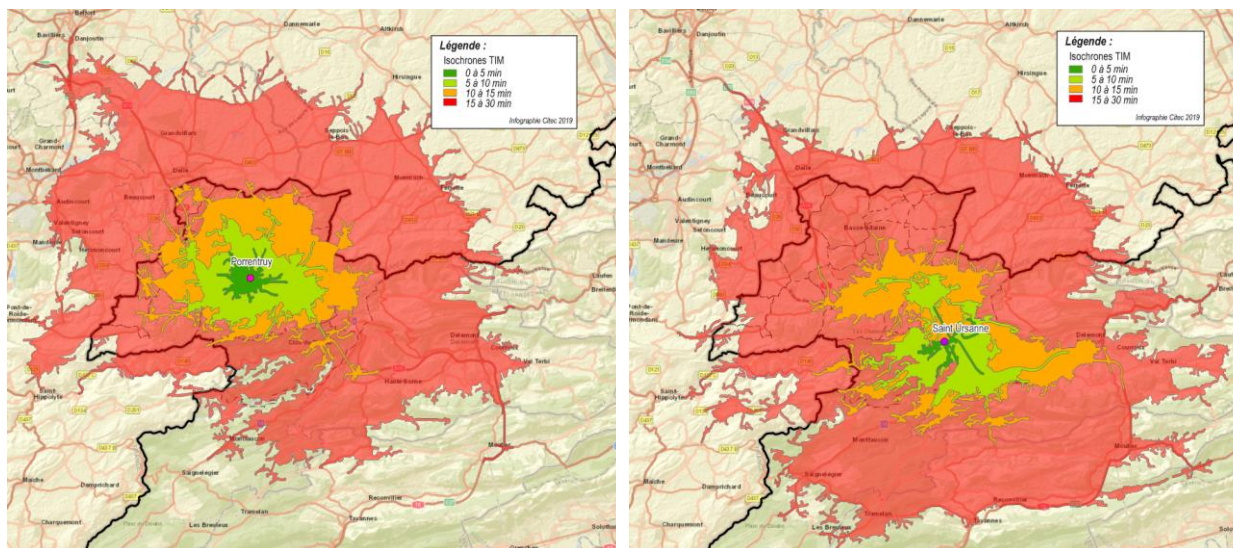


Figure 2 : isochrones TIM Porrentruy / Saint-Ursanne (source : Citec, 2019)

L'ouverture des derniers tronçons de l'autoroute A16 (Boncourt - Bure en 2011 et Porrentruy-Ouest - Bure en 2014) s'est accompagnée d'une diminution du trafic sur certaines routes cantonales, notamment sur l'axe adjacent, reliant Porrentruy à Boncourt, dont le rabattement sur l'autoroute présente une diminution de 11 % des charges de trafic journalier. Toutefois, aucune mesure d'accompagnement en lien avec cette diminution n'a été entreprise.

D'autre part, une légère augmentation s'observe sur quelques axes, notamment du côté de Chevenez ou Fahy, mais reste d'importance relative.

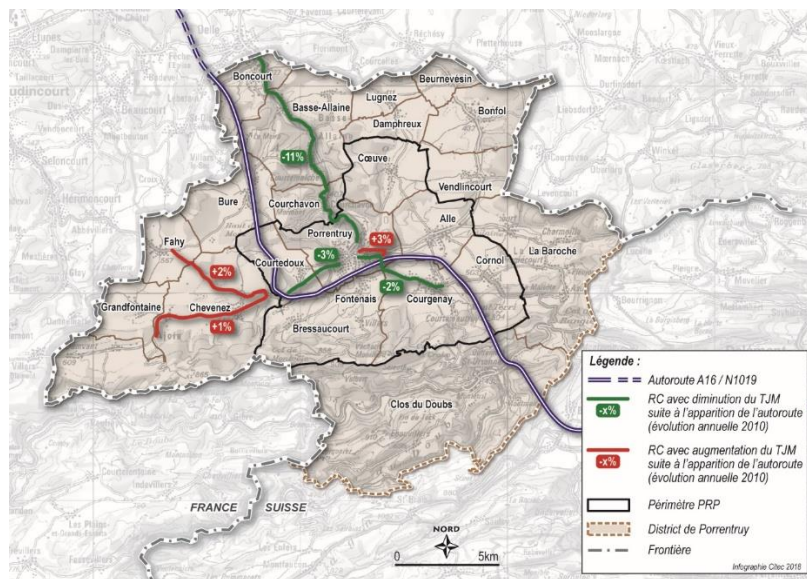


Figure 3 : évolution des charges de trafic journalières entre 2010 et 2015 (Citec, 2018)

Afin de prendre connaissance de la gestion du stationnement à l'échelle du district, l'offre publique a été relevée de manière non exhaustive, sur la base de photos aériennes essentiellement. Sur cet échantillon, les résultats font ressortir des éléments intéressants. Ainsi, concernant le stationnement des pendulaires, on notera l'existence de quatre parkings-relais (P+R), offrant 130 cases, réparties entre les gares de Boncourt, Saint-Ursanne, Courgenay et Porrentruy. En supplément sont proposés deux parkings de rabattement pour d'éventuels covoitureurs, au niveau des jonctions autoroutières de Porrentruy-Ouest (Malavau – 40 places) et Porrentruy-Est (Voyeboeuf – 20 places). De nombreuses poches de stationnement sont encore disponibles pour une potentielle reconversion en parkings de covoiturage.

Du point de vue de la gestion du stationnement, parmi les cases relevées, seules 10 % sont soumises à une tarification, moins de 10 % de l'offre est limitée dans le temps, généralement en dehors de Porrentruy, et environ 20 % des emplacements relevés correspondent à des parkings privés (commerces, restaurants, banques, etc.) avec une gestion qui leur est propre.

On notera donc que sur le périmètre du district et du pôle régional, le stationnement à usage public est encore majoritairement gratuit et illimité dans le temps. Il existe donc un potentiel d'action pour encourager la diminution des déplacements en voiture au profit de ceux en modes alternatifs.

3.4.2 Transports publics

Au niveau ferroviaire, la région est desservie par le RegioExpress Bienne–Delémont–Delle–Meroux (Belfort-Montbéliard TGV) et la ligne S3 du Regio S-Bahn Basel entre Porrentruy-Bâle-Olten, qui ont tous deux une cadence horaire, et une offre combinée à la demi-heure entre Porrentruy-Delémont / Bienne / Bâle. Ces lignes CFF sont complétées par la ligne CJ qui dessert les localités de Bonfol, Vendlincourt et Alle depuis Porrentruy.

En complément de cette desserte ferroviaire, 13 lignes de bus régionales du réseau MOBIJU sont présentes sur le territoire du district de Porrentruy. 9 d'entre elles, centrées sur Porrentruy, constituent le réseau Ajoie, avec également la ligne 78 (Grandfontaine – Damvant) et la ligne 81 (Courtemaîche – Montignez) (voir Figure 4) et offre des cadences uniformes (semi-horaire en périodes de pointe et horaire en heures creuses). Deux lignes routières viennent compléter cette offre sur la commune de Clos-du-Doubs (la ligne 61 St-Ursanne gare-Ville-Ocourt-La Motte et la ligne 62 St-Ursanne-Soubey).

La couverture territoriale en transports publics est satisfaisante à l'échelle du district (80 % des hab./emplois à moins de 300m d'un arrêt de bus ou 750m d'une gare et 90 % à moins de 500m d'un arrêt de bus ou 750m d'une gare). La qualité de la desserte en transports publics au sens du plan directeur cantonal est qualifiée de bonne, voire satisfaisante (sur la ligne CFF entre Courchavon et Delle), pour les secteurs situés le long des lignes de transports publics (voir Figure 5).

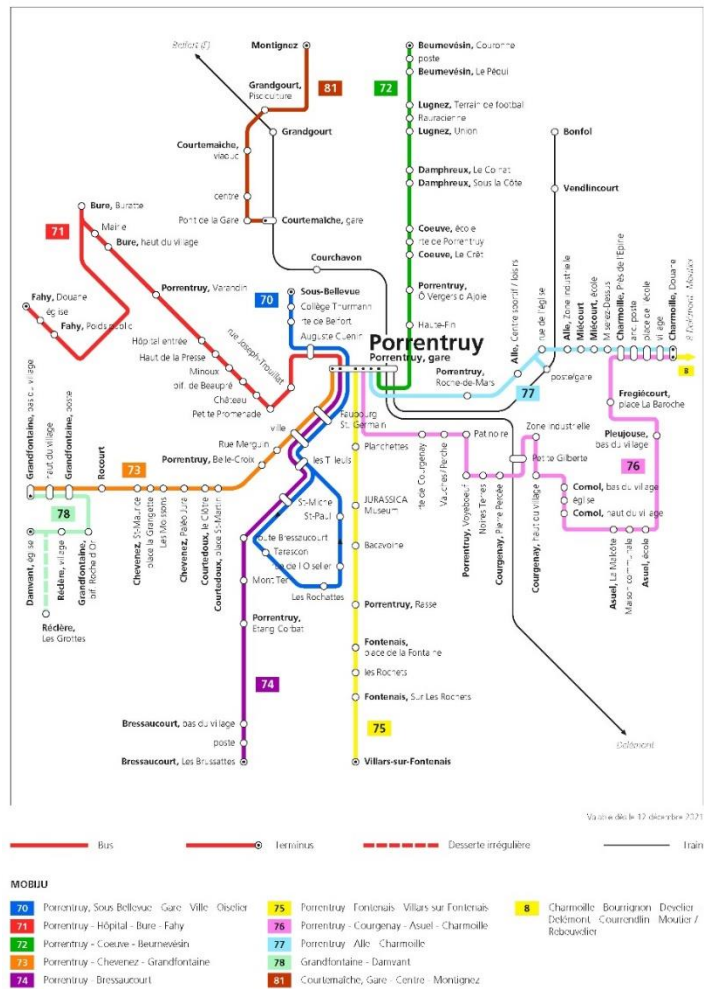


Figure 4 : plan du réseau MOBILU - Ajoie (CarPostal, 2021)

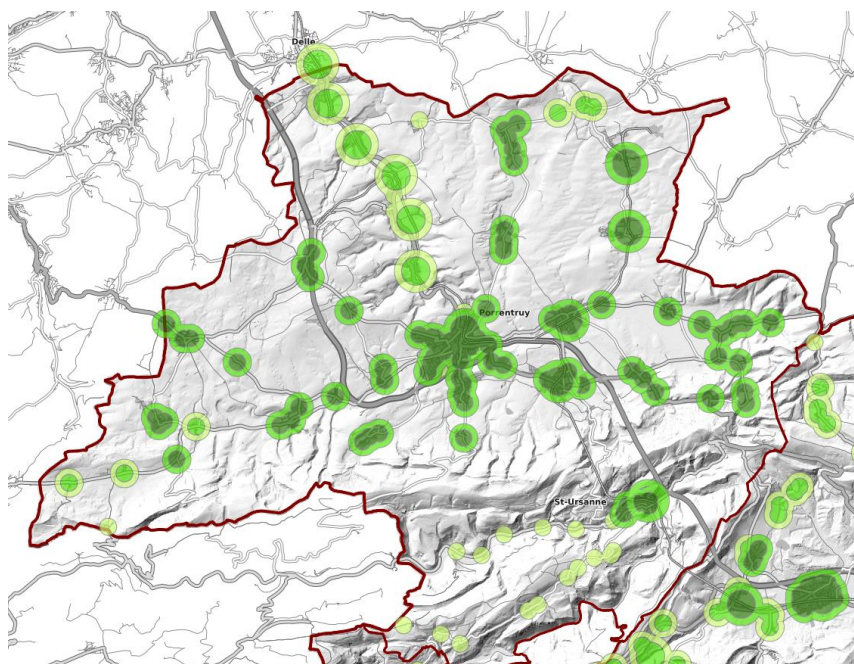


Figure 5 : qualité de la desserte en transports publics (source : Géoportail SIT-JU, 2022)

3.4.3 Mobilité douce

Le district jouit de nombreuses liaisons cyclables intercommunales sur les routes principales. Comme le réseau de transports publics, le réseau est en étoile centré sur Porrentruy et sa couronne. L'opportunité d'affiner le maillage de l'infrastructure entre les localités via des itinéraires moins circulants est ainsi relevée.

En raison de sa topographie, le potentiel de desserte cyclable est plus limité à Saint-Ursanne, contrairement au secteur du PRP où la desserte est homogène et favorable à la pratique du cyclisme. Le tracé des isochrones vélos met en évidence ces différences et le fait que le bassin de « chalandise » du vélo est très intéressant depuis le cœur de Porrentruy (voir ci-dessous).

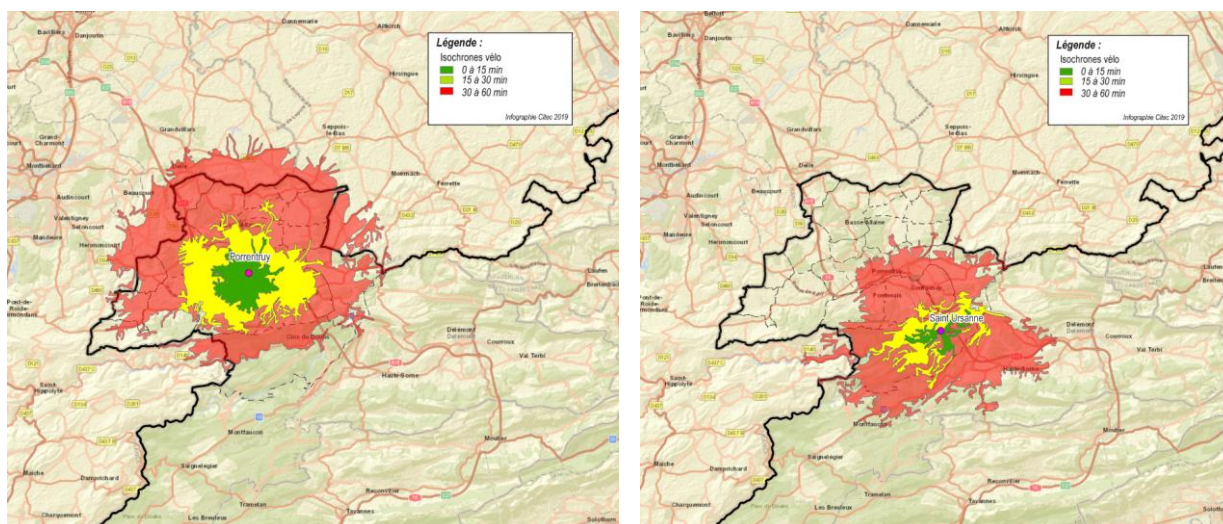


Figure 6 : isochrones vélo Porrentruy / Saint-Ursanne (source : Citec, 2019)

3.5 NATURE ET PAYSAGE

3.5.1 En général

Le district de Porrentruy est caractérisé par une nature et des paysages remarquables : vallée du Doubs, plaines agricoles, vergers, etc. Toutefois, il est également marqué par la présence de l'A16 et d'importantes zones d'activités. Le développement de l'urbanisation entraîne des conséquences sur la nature et le paysage mais également sur le climat : pollution atmosphérique, artificialisation des sols, banalisation des paysages, rupture des corridors écologiques, etc.

Aujourd'hui, la thématique du changement climatique prend de plus en plus d'ampleur dans la société civile (manifestation pour le climat par exemple) mais également au niveau des politiques publiques (élaboration de « plan climat » aux niveaux fédéral, cantonal et communal). L'aménagement du territoire doit donc répondre aux enjeux actuels et futurs en matière environnementale et climatique.

3.5.2 Cours d'eau et milieux humides

Les cours d'eau principaux du district sont l'Allaine et le Doubs. De nombreux affluents de plus petite taille relient les différentes parties du territoire du district. Au total, environ 300 km de rivières et ruisseaux sont recensés. Ils forment un véritable réseau pour les espèces animales aquatiques et terrestres. Sur les 150 km de réseau hydrographique ayant fait l'objet d'une analyse écomorphologique détaillée, 34 % des tronçons sont fortement influencés par l'homme (très atteint, non naturel/artificiel ou mis sous terre). Seul 13 % des tronçons sont naturels/semi-naturel, ne subissant pas de perturbations anthropiques au niveau de leur écomorphologie.

Près de 180 plans d'eau sont répertoriés dans le district pour une surface totale d'un peu plus de 50 ha. Les milieux humides marquent également le paysage et forment des écosystèmes remarquables dans le secteur « Vendline-Coeuvatte » pour les bas-marais et dans le secteur « Clos du Doubs » pour les zones alluviales. Les bas-marais d'importance nationale sont au nombre de quatre dans le district pour une surface totale d'environ 22 ha. Il y a également 24 bas-marais dans l'inventaire cantonal, dont cinq

d'importance régionale, 15 d'importance locale et deux potentiels. Les zones alluviales d'importance nationale sont au nombre de deux dans le district pour une surface totale d'environ 47 ha. En revanche, le district ne comporte aucun haut-marais d'importance nationale, ni sites marécageux d'importance nationale. Le réseau écologique national (REN) indique plusieurs continuums de zones humides dans les secteurs où il y a beaucoup de plans d'eau et de bas-marais.

Une procédure cantonale est en cours afin de mettre en place le périmètre réservé aux eaux (PRE) sur tous les cours d'eau du canton. La plupart des cours d'eau ne possédant pas de PRE est déjà actuellement protégée par un périmètre de protection de la nature (PN).

3.5.3 Eléments bocagers et arborisés

Les éléments bocagers sont composés des haies et bosquets, des vergers ainsi que des arbres isolés. Les données sur ces éléments proviennent des différents plans d'aménagement local (PAL), qui ne sont pas systématiquement à jour. Les haies et bosquets couvrent une surface de 184 ha. Les vergers comptaient environ 50'000 arbres fruitiers en 2006. Dans le district, La Baroche compte encore beaucoup de vergers, alors que le Clos du Doubs n'en compte que très peu du fait de sa topographie. Dans certaines régions, les vergers sont en déclin. Les autres arbres isolés recensés dans les plans de zones sont au nombre de 5'000 environ dans tout le district.

Tous ces éléments forment la base d'un réseau écologique et paysager reliant différents secteurs du territoire. Le paysage bocager est de grande valeur esthétique et écologique dans le secteur « Haute-Ajoie », à l'Est du secteur « Baroche » ainsi que la partie Nord du secteur « Basse-Allaine ». En revanche, il y a un manque important de petites structures dans le paysage agricole cultivé intensivement dans le secteur « Vendline », à l'Ouest du secteur Baroche ainsi que dans le secteur « couronne de Porrentruy ».

3.5.4 Terrains secs

Les prairies et pâturages secs d'importance nationale sont au nombre de 18 dans le district, pour une surface totale de 65.6 ha. Ils sont essentiellement réunis dans les secteurs Clos du Doubs, La Baroche et Haute-Ajoie. L'inventaire cantonal recense 139 objets dans le district, dont 49 prairies et pâturages secs d'importance régionale (surface totale 50.5 ha) et 90 d'importance locale (surface totale 125 ha). Ces objets, ainsi que de vastes continuums du REN, sont présents dans les secteurs Clos du Doubs, Haute-Ajoie, sud de La Baroche et Fontenais.

3.5.5 Espèces

Le district totalise 52 espèces qui sont à la fois très menacées (catégorie en danger ou en danger critique d'extinction selon les listes rouges suisses) et possédant une priorité nationale élevée ou très élevée pour la conservation des populations suisses dans le contexte européen ou mondial. Le district compte également plusieurs sites de reproduction de batraciens d'importance nationale. Au total, 11 sites sont inscrits à l'inventaire fédéral, sur une surface totale d'un peu moins de 572 ha.

La faune sauvage utilise tout un réseau de corridors faunistiques pour effectuer ces déplacements. Dans le district de Porrentruy, huit corridors faunistiques d'importance nationale ont été identifiés, ainsi que neuf d'importance régionale et six d'importance locale. Parmi les corridors faunistiques d'importance nationale, seulement trois sont considérés comme intacts. Les autres sont considérés comme perturbés, le plus souvent à cause des voies de communication à fort trafic comme l'autoroute A16 ou les routes cantonales qui créent une barrière à la migration animale. Les axes principaux utilisés par la faune au niveau national dans le district sont Montignez – Courtedoux – Bressaucourt - Ocourt et Bonfol - Mont-Terri.

3.5.6 Nature urbaine

Le district étant principalement une région rurale, des éléments naturels sont encore présents dans le tissu bâti, en particulier dans les villages. En revanche, ces éléments sont sous pressions notamment à la suite de la nouvelle politique fédérale de densification du bâti vers l'intérieur. Les quartiers les plus densément construits génèrent, en lien avec le réchauffement climatique en cours, des îlots de chaleur accentuant l'effet des canicules sur l'humain.

3.5.7 Forêts

Les forêts représentent une surface de 15'877 ha, ce qui correspond à 39.5 % de la surface du territoire régional. Elles constituent donc un élément très important du paysage naturel et jouent un rôle essentiel dans le maintien de la biodiversité.

Le district abrite également 74 réserves forestières qui s'étalent sur 653 ha, ce qui représente environ 4 % de la surface forestière du district. Les réserves forestières sont des périmètres à l'intérieur desquelles on renonce à une exploitation conventionnelle du bois, au profit d'un développement naturel de la forêt ou de coupes effectuées en faveur d'espèces ou d'habitats particuliers.

Le plan de gestion forestier en vigueur définit des tendances et des vocations à suivre ainsi que les types d'interventions à mener. Plusieurs secteurs à tendance ou à vocation nature et paysage sont présents, principalement la zone des étangs de Bonfol et Vendlincourt, à proximité de sous les Roches en Haute-Ajoie et à proximité du Doubs.

De nombreuses forêts sont dégradées par des plantations pures et l'absence de lisières structurées dans le secteur « Haute-Ajoie ». Dans le secteur « couronne de Porrentruy », les forêts comportent une trop forte proportion de résineux et ne possèdent pas de lisières structurées.

3.5.8 Agriculture

Les surfaces d'assolement (SDA) s'élèvent à 11'356 ha dans le district, ce qui représente 67 % du total des SDA inventoriées au niveau cantonal. Le nombre d'exploitations agricoles était au nombre de 391 en 2018, ce qui représente une diminution de près de 50 % depuis 1975.

La surface agricole utile (SAU) est de 17'351 ha. La part exploitée en culture ou en agriculture intensive représente 80 % du total de la SAU. Les pratiques agricoles actuelles ont parfois engendré la banalisation du paysage par la suppression de certains éléments naturels isolés en plein champs ou par la multiplication des dessertes agricoles en dures. Ainsi, en zone de culture, les surfaces de promotion de la biodiversité (SPB) mises en place par les agriculteurs constituent des éléments naturels importants pour le maintien de la diversité et de la qualité du paysage de la commune. Les SPB se répandent sur une surface de 2'967 ha, ce qui représente environ 17 % de la SAU. Il s'agit principalement de prairies extensives, pâturages extensifs et de haies, bosquets champêtres et berges boisées. 40 % des surfaces de SPB sont annoncées en niveau de qualité 2 au sens de l'Ordonnance sur les paiements directs (OPD).


La mise en réseau de ces surfaces assure la pérennité et l'entretien de ces éléments naturels. Le district abrite sept réseaux écologiques, qui permettent la mise en valeur des SPB ainsi que leur mise en place de façon plus intéressante pour la faune.

Dans le secteur « Haute-Ajoie », les vastes zones agricoles ouvertes manquent de petites structures et nuisent à l'harmonie du secteur. Dans le secteur « Basse-Allaine », la vigne de Buix est un élément diversifiant. Les zones agricoles ouvertes du secteur « couronne de Porrentruy » et de la partie Ouest du secteur « Baroche » manquent d'éléments structurels. Dans le secteur « Clos du Doubs », les mutations du monde agricole ont une double conséquence négative sur la structure paysagère : intensification dans les zones propices et manque d'entretien dans les zones difficilement accessibles (déprise agricole). Le REN indique de vastes zones d'extension pour l'agriculture extensive dans l'Ouest du district, en particulier dans le secteur « Haute-Ajoie ». Cette région possède un grand potentiel d'extensification.

4. CHOIX OPÉRÉS ET JUSTIFICATIONS

Les thématiques traitées par les fiches du plan directeur régional reprennent, en partie, celles traitées dans le plan directeur cantonal, conformément à l'article 75f LCAT. Les thèmes abordés dans les fiches du plan directeur régional sont les suivants :

- Gouvernance
- Urbanisation
- Tourisme
- Mobilité
- Nature et paysage

Il a été renoncé d'établir une fiche spécifique relative à l'environnement ainsi qu'à l'approvisionnement et la gestion des déchets. En effet, la gestion par les syndicats intercommunaux existants des problématiques relatives aux PGEE, à l'approvisionnement en eau potable et aux déchets donne satisfaction. La thématique « environnement » est toutefois traitée de manière transversale à travers certains principes d'aménagement des différentes fiches. Le cas échéant, le symbole suivant est indiqué : 

Ce chapitre vise à donner les explications, respectivement les justifications, nécessaires du contenu liant des fiches du plan directeur régional.

4.1 GOUVERNANCE (G)

Soutien du SidP envers les communes

Les compétences décisionnelles relatives aux dossiers « ordinaires » sont conservées par les communes (cf. art. 46 LCAT). Cependant, celles-ci peuvent désormais bénéficier d'un accompagnement et de conseils de la part du SidP dans le cadre de l'élaboration de leurs projets. Les compétences professionnelles du SidP mises à disposition des communes permettent de répondre aux exigences accrues de l'aménagement du territoire mais également d'avoir une vision coordonnée du développement de la région, au bénéfice de celle-ci dans son ensemble.

Dans le domaine de la réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens, un centre de compétences est développé au niveau du SidP. L'objectif est de favoriser les synergies, de partager les expériences et les bonnes pratiques ainsi que de bénéficier d'une expertise professionnelle en vue de répondre aux exigences, parfois contradictoires, du développement vers l'intérieur et de la protection du patrimoine bâti. Grâce à une connaissance pointue du contexte local, le centre de compétences apportera les solutions adéquates au requérant, notamment en facilitant l'acceptation des projets par la population ou les associations professionnelles.

Répartition des rôles au niveau du développement économique

Dans le domaine du développement économique, la répartition des rôles est clarifiée entre le SidP et la SEDRAC. Le SidP a pour mission de planifier le développement économique au niveau de la région, notamment en ce qui concerne les zones d'activités d'intérêt cantonal (AIC) et les zones d'activités d'intérêt régional (AIR). Le SidP s'occupe du « volet stratégique » du développement économique régionale. La mise en œuvre de la politique économique régionale est quant à elle confiée à la SEDRAC. Celle-ci a pour rôle d'acheter, d'équiper et de mettre à disposition les terrains situés dans ces zones d'activités. La SEDRAC s'occupe du « volet opérationnel » du développement économique régional.

En complément aux zones d'activités, un incubateur d'entreprises, géré par le SidP, est développé dans le secteur de la gare à Porrentruy. Cet incubateur vise à diversifier le tissu économique de la région en proposant des locaux et des services à des entreprises innovantes et à des « start-up ». Il s'agit également de créer une émulation avec les établissements de formation situés à proximité.

La planification et la mise en œuvre d'une politique économique commune au niveau régional, concrétisées par le développement de zones AIC et AIR visent, entre autres, à diminuer la concurrence entre les communes et à mettre à disposition des entreprises les terrains présentant les meilleurs potentiels de développement. Afin de poursuivre dans cette direction, le SidP souhaite mener des réflexions en matière de fiscalité sur l'ensemble du district. Le développement d'une stratégie intercommunale permettrait d'accroître l'attractivité du district et de faire rayonner la région à l'échelle nationale et internationale.

Réflexion régionale au niveau énergétique

Dans le domaine de l'énergie, les enjeux dépassent également largement les frontières communales. Ainsi, afin de favoriser les synergies et d'éviter une multitude de visions locales non coordonnées, une réflexion est lancée à l'échelle du district. Il s'agit de d'appréhender cette thématique qui prend de plus en plus d'importance à une échelle adéquate afin que les résultats escomptés soient bénéfiques à l'ensemble des communes.

4.2 URBANISATION (U)

Répartition géographique de la croissance des habitants et des emplois

Conformément à la fiche U.01 du plan directeur cantonal, la croissance démographique et économique allouée pour le pôle régional de Porrentruy est à répartir entre les communes concernées dans le cadre du plan directeur régional. La répartition de la croissance estimée des habitants et des emplois est réalisée de manière proportionnelle à la part de chaque commune au sein du pôle régional. L'objectif poursuivi par cette répartition est de maintenir le poids du cœur de pôle, Porrentruy, en tant que locomotive du pôle régional, respectivement du district, sans affaiblir les communes satellites. En tant que pôle industriel relais, la commune de Boncourt bénéficie également d'une part de la croissance cantonale prévue, conformément aux principes d'aménagement 7 et 11 de la fiche U.01 du plan directeur cantonal.

Développement résidentiel ou à vocation mixte

Conformément au plan directeur cantonal, les communes du PRP bénéficient d'une part de la croissance cantonale estimée (population et emplois). Le développement résidentiel ou à vocation mixte s'orientera prioritairement dans les zones à bâtir légalisées. Une diversité dans la typologie de logements est visée afin d'accueillir divers types de ménage (jeunes actifs, couples avec enfants, personnes âgées, etc.). Parmi les communes du PRP, cinq secteurs de développement résidentiel ou à vocation mixte (extension de la zone à bâtir destinée à l'habitat - CMH) sont retenus pour répondre aux éventuels besoins des communes concernées :

Commune	Nom / Lieu-dit	Justification	Commentaires
Cornol	Vers le Breuille	Le secteur bénéficie d'une bonne desserte en transports publics au sens du plan directeur cantonal. Il s'inscrit dans la continuité du développement résidentiel réalisé à travers les plans spéciaux (Le Breuil 2 et 3). Le centre du village, respectivement les établissements publics, se trouvent à environ 200 m. Le développement de ce secteur contribuera à la vitalité du centre du village de Cornol.	Ce secteur est actuellement hors de la zone à bâtir et est répertorié dans l'inventaire cantonal des SDA. Une partie du secteur est situé en zone de protection des vergers et zone de protection du paysage figurant au PAL de Cornol. Les périmètres de protection des vergers sont potentiellement intéressants pour la Chouette chevêche. Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte de ces périmètres et des intérêts liés à la Chouette chevêche.
Courgenay	Rière-les-Vergers	Le secteur bénéficie d'une bonne desserte (partie Nord-Est) et d'une desserte satisfaisante (partie Sud-Ouest) en transports publics au sens du plan directeur cantonal. Il se situe à environ 500 m (soit environ 5 min à pied) de la gare de Courgenay mais également à proximité du centre du village et des infrastructures de sports et de loisirs de la commune. Ce secteur permet de combler une	Ce secteur est actuellement hors de la zone à bâtir et est répertorié dans l'inventaire cantonal des SDA. Ce secteur empiète sur une zone favorable à la Chouette Chevêche. Cette problématique sera à prendre particulièrement en compte lors de la révision du PAL concerné pour une éventuelle extension sur ce secteur.

		importante dent creuse au Sud-Ouest de la commune.	
Fontenais (Fontenais)	Sous le Banné	Le secteur bénéficie majoritairement d'une desserte satisfaisante en transports publics au sens du plan directeur cantonal et est déjà viabilisé. Il se situe en continuité des zones d'habitation et ne morcelle pas les terres agricoles. Il permet de répondre à l'objectif de diversification du type de logements (habitat collectif ou groupé).	Ce secteur est actuellement hors de la zone à bâtir et est répertorié dans l'inventaire cantonal des SDA. Les parties inférieures de la parcelle 395 et Est de la parcelle 568 figurent comme « Propositions d'extensions à l'inventaire des prairies et des pâturages secs ». La délimitation précise du secteur dans le cadre du PAL devra tenir compte de cette problématique.
Fontenais (Fontenais)	Aux Champs Rusés	Le secteur bénéficie d'une desserte en transports publics satisfaisante au sens du plan directeur cantonal (la partie Sud-Est du secteur bénéficie d'une bonne desserte en transports publics). Par ailleurs, il est situé à proximité du centre de la localité. Ainsi, un développement résidentiel sur ce secteur favoriserait le renforcement de la vitalité du centre de la localité de Fontenais.	Ce secteur est actuellement hors de la zone à bâtir et est répertorié dans l'inventaire cantonal des SDA. Ce secteur empiète sur un secteur favorable à la Chouette chevêche. Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte des intérêts liés à la Chouette chevêche.
Porrentruy	Haute-Fin	Le secteur bénéficie d'une bonne desserte en transports publics au sens du plan directeur cantonal. Il se situe à environ 500 m (soit 5 m à pied) de la gare ferroviaire et routière de Porrentruy. Ce secteur est reconnu dans le plan directeur d'aménagement de la commune comme secteur d'extension de l'habitat. Il bénéficie également de la proximité des zones d'activités « En Roche-de-Mars » et « Voyeboeuf » ainsi que des infrastructures de loisirs (piscine et patinoire notamment). Ce secteur est identifié dans le plan directeur d'aménagement de la commune de Porrentruy comme secteur d'habitat à développer.	Ce secteur est actuellement hors de la zone à bâtir et est répertorié dans l'inventaire cantonal des SDA. Ce secteur empiète sur un secteur favorable à la Chouette chevêche et renferme des arbres isolés figurant au PAL de Porrentruy. Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte des intérêts liés à la Chouette chevêche.
Porrentruy	Voyeboeuf	Le secteur bénéficie d'une bonne desserte en transports publics au sens du plan directeur cantonal et est situé à proximité immédiate de la jonction autoroutière « Porrentruy-Ouest ». Ce secteur est destiné à un usage mixte, voire d'utilité publique, plutôt qu'uniquement résidentiel. Selon les projets actuellement en discussion, sa situation, à proximité d'un nœud de communication important, est idéale dans une optique d'atteindre les différentes parties du district en un temps restreint et d'éviter le transit dans la ville de Porrentruy. La Municipalité de Porrentruy complète les études relatives au projet prenant en compte les éléments du préavis de ENV. Un dossier complet est en cours	Ce secteur est actuellement hors de la zone à bâtir. Le secteur se situe en périmètre de protection archéologique. Le secteur retenu est constitué d'une forêt et d'une compensation A16. La forêt est protégée par le droit fédéral et l'implantation d'un ouvrage n'est pas imposée par sa destination à cet endroit. La compensation A16 présente des caractéristiques naturelles remarquables. L'Office de l'environnement a récemment préavisé négativement un projet d'implantation d'un centre dans ce secteur en raison des aspects juridiques et écologiques du lieu.

d'élaboration, prenant en compte des possibilités d'alternatives.

A l'instar des autres régions du canton, le district de Porrentruy connaît un vieillissement de sa population. Afin de permettre aux personnes âgées de continuer à habiter au sein du tissu social, il est prévu de réaliser des appartements adaptés au sein de chaque commune. Il s'agit également de favoriser l'accueil dans ces logements de personnes nécessitant peu de soins au lieu de les accueillir en EMS. Cette volonté exprimée ici s'inscrit pleinement dans la politique cantonale en la matière.

Développement économique

La région bénéficie de deux zones AIC potentielles reconnues par le plan directeur cantonal : « La Queue-au-Loup » à Boncourt et la « SEDRAC » à Courgenay. Ces sites, qui visent le renforcement et la diversification du tissu économique, sont destinés à accueillir des entreprises créatrices d'emplois. Les autorités régionales souhaitent mettre tout en œuvre pour obtenir le plus rapidement possible le label « AIC » pour ces deux zones. Le plan directeur régional prévoit également le développement, en tant que zone AIC, de ces deux sites afin d'accueillir de nouvelles entreprises, notamment à forte valeur ajoutée.

Commune	Nom / Lieu-dit	Justification	Commentaires
Boncourt	Queue-au-Loup	Zone AIC potentielle reconnue par le plan directeur cantonal.	<p>Ce secteur empiète sur un périmètre de protection des vergers figurant au PAL de Boncourt. Ce périmètre de protection des vergers est à prendre en compte dans les planifications ultérieures.</p> <p>Des déplacements de la faune terrestre sont observés sous le viaduc des Grand'Combes en direction de la France voisine. Le réseau important de clôtures (barrière autoroutière, élevage de Bisons et parcelles industrielles) sur le secteur conduit à un effet d'entonnoir problématique à la protection de la faune sauvage et potentiellement à la sécurité des lieux. Cette problématique est à prendre en compte dans les planifications ultérieures. Des points de fuite suffisamment larges et libres d'obstacles seront à prévoir en concertation avec les différents propriétaires concernés par les autorités locales</p>
Courgenay / Alle	SEDRAC	Zone AIC potentielle reconnue par le plan directeur cantonal	<p>Ce secteur empiète sur un secteur favorable à la Chouette chevêche. Les intérêts liés à la Chouette chevêche sont à prendre en compte dans les planifications ultérieures.</p> <p>L'extension vers l'Ouest de la Sedrac s'approcherait de plusieurs sondages archéologiques qui ont livré des traces d'une occupation de l'âge du Bronze.</p>

En complément aux deux zones AIC présentes sur le territoire régional, cinq secteurs sont retenus pour développer des zones AIR dans la région. Ces cinq sites, situés en couronne du pôle régional, permettent de faire le lien entre celui-ci et les régions « périphériques ». L'objectif est de favoriser les synergies et les complémentarités entre le cœur de pôle, accueillant les établissements de formation notamment, les zones

AIC et les zones d'activités communales existantes dans plusieurs localités de la région. Afin de garantir un bon suivi du « pot commun » (compensation) des zones d'activités, les communes sont invitées à transmettre à titre informatif leur projet de révision de PAL au SidP lors de son envoi en examen préalable.

Commune	Nom / Lieu-dit	Justification	Commentaires
Alle	Sous la Fenatte	Le secteur est actuellement affecté à la zone d'activités. En raison du projet en cours de la réalisation d'une place de transbordement au sein de la zone d'activités (entre les routes de Vendlincourt et de Miécourt), ce secteur occupera un rôle particulier et unique au sein du district. Le secteur dispose également d'une bonne desserte en transports publics au sens du plan directeur cantonal (desserte satisfaisante pour la partie Est).	<p>Le développement du secteur ne pourra se faire dans le secteur forestier, l'emplacement en forêt n'étant pas imposé par sa destination. Il doit également être relevé qu'un biotope humide est présent de part et d'autre de la route cantonale, à l'endroit où celle-ci croise la voie ferrée qui mène à Bonfol. Cette zone humide devra impérativement être préservée de toute atteinte en cas de développement du secteur.</p> <p>Un corridor faunistique d'importance locale se trouve à proximité et qui est déjà fortement perturbé par les infrastructures industrielles présentes. Il s'agira d'éviter un empiètement sur les zones boisées et d'éventuellement mettre en place des mesures renforçant la fonctionnalité du corridor.</p> <p>Le secteur se trouve en zone de dangers faibles et moyens en ce qui concerne les inondations. Cependant, un projet communal de protection contre les crues et contre le ruissellement est à l'étude</p>
Bure	Place d'Armes	Le secteur est actuellement déjà artificialisé avec la présence de la place d'Armes. Il est également situé à proximité d'une jonction autoroutière, ce qui évite l'augmentation du trafic au sein des localités, et dispose majoritairement d'une bonne desserte en transports publics (une partie dispose d'une desserte satisfaisante) au sens du plan directeur cantonal.	Ce secteur est actuellement hors de la zone à bâtir et est répertorié, en partie, dans l'inventaire cantonal des SDA. Le secteur se situe en zone indicative de dangers en ce qui concerne les inondations. Un aléa de ruissellement important est également présent.
Courgenay	Chu le Bottenie	Le secteur se situe à proximité d'une zone d'activités et d'une zone AIC existantes. Des complémentarités et des synergies pourront être développées avec les entreprises existantes. Ce secteur est situé à proximité d'une jonction autoroutière, ce qui évite l'augmentation du trafic au sein des localités, et dispose, pour sa partie Ouest, d'une desserte en transports publics satisfaisante au sens du plan directeur cantonal. La commune ne dispose plus de terrains en mains publiques pour accueillir les entreprises qui ne seront pas localisées dans la zone AIC.	Ce secteur est actuellement hors de la zone à bâtir et est répertorié dans l'inventaire cantonal des SDA. Ce secteur empiète sur une zone favorable à la Chouette chevêche et renferme des arbres isolés figurant au PAL de Courgenay. Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte des intérêts liés à la Chouette chevêche.
Haute-Ajoie (Chevenez)	Les Prés	Le secteur se situe en contiguïté d'une zone d'activités existantes. Des complémentarités et des synergies	Ce secteur est actuellement hors de la zone à bâtir et est répertorié dans l'inventaire cantonal des SDA. Le

		pourront être développées avec les entreprises existantes. Ce secteur est situé relativement proche (env. 1 km) d'une jonction autoroutière, ce qui évite l'augmentation du trafic au sein des localités, et dispose d'une bonne desserte en transports publics au sens du plan directeur cantonal. Il permet de répondre à la demande des entreprises souhaitant s'installer dans la région géographique de la Haute-Ajoie.	secteur se situe à proximité du site archéologique Chevenez-Au Breuille, site de catégorie 1 (occupations de l'âge du Fer et de l'époque romaine) et dans une zone de dangers faibles en ce qui concerne les inondations. Un aléa de ruissellement important est également présent.
Porrentruy	L'Oiselier	Il bénéficie d'une bonne desserte (partie Nord) et d'une desserte satisfaisante (partie Sud) en transports publics au sens du plan directeur cantonal- Ce secteur est identifié dans le plan directeur d'aménagement de la commune de Porrentruy comme secteur d'activités à développer. Il est situé à proximité d'une jonction autoroutière, ce qui évite l'augmentation du trafic au sein des localités. Ce secteur permet également au cœur de pôle de bénéficier d'une zone d'activités à son entrée Ouest.	Ce secteur est actuellement hors de la zone à bâtir et est répertorié dans l'inventaire cantonal des SDA. Ce secteur empiète sur un périmètre de protection de la nature figurant au PAL de Porrentruy. Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte de ce périmètre. Le secteur recoupe le site paléontologique Porrentruy-Oiselier, site de catégorie 2 (site sédimentologique du Rupélien)

A l'instar des zones AIC, les zones AIR sont planifiées par un plan spécial régional, voire lorsque cela est nécessaire par un plan directeur localisé régional. Ces zones bénéficient d'un statut régional, ainsi le recours au plan spécial régional est cohérent. Une coordination étroite avec les plans d'aménagement local (PAL) est toutefois à prévoir, notamment en lien avec les zones d'activités communales existantes.

Elaboration d'un concept régional de gestion des zones d'activités

Conformément aux exigences du plan directeur cantonal, un concept régional relatif à la planification des zones d'activités sera élaboré et reprendra les orientations et prescriptions fixées par le concept cantonal.

Dans le cadre du diagnostic, le SidP a analysé les disponibilités en terrains destinés aux activités économiques. Il ressort, notamment, que les réserves en zone d'activités sont parfois mal situées. Les réflexions concernant la redistribution des zones d'activités au sein du district, et en corollaire le principe de compensation, seront traitées dans le concept régional. La question de la répartition fiscale sera également abordée dans ce document.

Les friches industrielles sont prises en considération dans les réflexions menées et seront valorisées par le SidP pour celles présentant un intérêt régional.

Autres secteurs stratégiques de développement

D'autres secteurs stratégiques de développement sont retenus afin d'accueil des installations d'importance régionale. En matière d'installations de sport et de loisirs, elles sont reconnues d'importance régionale lorsqu'elles répondent à un de ces trois critères :

- Plus-value économique
- Problème en matière d'aménagement du territoire
- Gestion intercommunale

Commune(s)	Nom / Lieu-dit	Vocation	Justification	Commentaires
Alle	Pré Domont	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir (zone d'utilité publique) et des infrastructures sont	Le secteur se trouve en zone de dangers faibles et moyens en ce qui concerne les inondations.

Commune(s)	Nom / Lieu-dit	Vocation	Justification	Commentaires
			existantes. Il bénéficie d'une bonne desserte (partie Est) et d'une desserte satisfaisante (partie Ouest) en transports publics au sens du plan directeur cantonal.	Cependant, un projet communal de protection contre les crues et contre le ruissellement est à l'étude.
Boncourt	Jonction autoroutière	Aire de ravitaillement	<p>. Ce secteur, situé à proximité d'une jonction autoroutière et de la plateforme douanière, constitue la porte d'entrée du canton et du pays depuis l'Europe de l'Ouest et du Nord-Ouest. A l'heure actuelle, le secteur ne dispose d'aucune desserte en transports publics au sens du plan directeur cantonal.</p> <p>Le projet d'aire de ravitaillement a déjà fait l'objet de nombreuses réflexions tant au niveau cantonal que régional.</p> <p>Il est à noter également que le projet devra veiller à répondre aux nouvelles considérations environnementales en matière de mobilité individuelle.</p>	Ce secteur est actuellement hors de la zone à bâtir. Il n'est répertorié dans l'inventaire cantonal des SDA Ce secteur empiète sur un périmètre de protection des vergers figurant au PAL de Boncourt. Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte de ce périmètre.
Boncourt	Piscine des Hémionées	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir (zone d'utilité publique) et des infrastructures sont existantes. Il bénéficie d'une desserte en transports publics qualifiée de faible au sens du plan directeur cantonal. Par ailleurs, en raison de statut de « pôle industriel relais », Boncourt a un rôle reconnu dans l'offre en activités, commerces et services à sa population et celle des villages voisins.	Le secteur se situe en zone de dangers moyens en ce qui concerne les inondations. Un aléa de ruissellement important est également présent.
Boncourt	Halle polyvalente	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir (zone d'utilité publique) et des infrastructures sont existantes. Il bénéficie d'une desserte en transports publics qualifiée de faible au sens du plan directeur cantonal. La halle polyvalente permet d'accueillir des événements d'envergure, tant sportif que dans d'autres domaines (par ex. remise de diplôme). Par ailleurs, en raison de statut de « pôle industriel relais », Boncourt a un rôle reconnu dans l'offre en activités, commerces et services à sa population et celle des villages voisins.	Le secteur se situe en zone de dangers moyens en ce qui concerne les inondations. Un aléa de ruissellement important est également présent.

Commune(s)	Nom / Lieu-dit	Vocation	Justification	Commentaires
Cornol - Courgenay Courtedoux - Porrentruy	Jonction autoroutière Ancien aérodrome	Projet à fort impact territorial	<p>Les secteurs répondent à la nécessité de planifier en amont l'accueil de projet ayant un fort impact sur le territoire et l'environnement. Ils se situent hors de la zone à bâtir et sont répertoriés dans l'inventaire cantonal des SDA. Ces secteurs présentent une grande surface disponible d'un seul tenant et sont localisés dans le pôle régional de Porrentruy. Ils sont situés en contiguïté du tissu bâti existant et attenants à une ligne existante de transports publics (de qualité satisfaisante à bonne au sens du plan directeur cantonal). Leur localisation à proximité d'une jonction autoroutière évite le transit dans les localités. Ils bénéficient d'excellentes conditions topographiques, n'ont pas ou peu d'emprise sur des milieux naturels protégés et ne sont pas concernés par des zones de protection des eaux ou de site pollué.</p> <p>Une étude mandatée par le SidP a été menée ces dernières années pour identifier les secteurs les plus propices pour répondre à l'accueil de ce type de projet dans le district de Porrentruy. Les conclusions de cette étude démontreraient que ces secteurs présentent les meilleures caractéristiques.</p>	<p><i>Jonction autoroutière Cornol-Courgenay</i></p> <p>Le secteur se situe dans un secteur de dangers indicatifs en ce qui concerne les inondations. Un aléa de ruissellement important est également existant.</p> <p>Les limites précises du développement de ce secteur seront à définir en veillant à garantir une bonne perméabilité au déplacement de la faune terrestre entre le corridor faunistique du Bois de la Croix, le Bois d'Essertio et le massif forestier du Mont Terri.</p> <p><i>Ancien aérodrome (Courtedoux-Porrentruy)</i></p> <p>Le secteur se situe en zone de dangers faibles et moyens en ce qui concerne les inondations. Un aléa de ruissellement important est également présent.</p> <p>Le secteur empiète sur un périmètre de protection du paysage et sur une zone favorable à la Chouette chevêche. Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte du périmètre de protection du paysage et des intérêts liés à la Chouette chevêche. Les limites précises du développement de ce secteur seront également à définir en veillant à garantir une bonne perméabilité au déplacement de la faune entre le massif du Grand Fahy et le passage à faune de Porrentruy Ouest.</p>
Haute-Ajoie (Chevenez)	Centre équestre	Sport et loisirs	<p>Le secteur est affecté à la zone à bâtir (zone de sports et de loisirs) et des infrastructures sont existantes. Il bénéficie d'une bonne desserte (partie Sud) et d'une desserte satisfaisante (partie Nord) en transports publics au sens du plan directeur cantonal. Il constitue par ailleurs, un centre d'importance cantonale, voire nationale, dans le domaine équestre. Il permet de valoriser le sport et le tourisme équestre.</p>	<p>Le secteur se situe en zone de dangers faibles et moyens en ce qui concerne les inondations. Un aléa de ruissellement important est également présent.</p>
Porrentruy	Au Voyeboeuf	Sport et loisirs	<p>Le secteur est affecté à la zone à bâtir (zone de sports et de loisirs) et des infrastructures sont existantes. La patinoire (deux champs de glace) est reconnue au niveau cantonal</p>	

Commune(s)	Nom / Lieu-dit	Vocation	Justification	Commentaires
			et national. Le secteur dispose d'une bonne desserte en transports publics au sens du plan directeur cantonal et est situé à proximité d'établissements de formation.	
Porrentruy	La Maltière	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir (zone d'utilité publique) et des infrastructures sont existantes. Il dispose d'une bonne desserte en transports publics au sens du plan directeur cantonal et est situé à proximité d'établissements de formation.	Le secteur se trouve en zone de dangers faibles, moyens et élevés en ce qui concerne les inondations. Un aléa de ruissellement important est également présent. Cependant, un projet communal de protection contre les crues est à l'étude.
Porrentruy	Le Banné – L'Oiselier	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir (zone de sports et de loisirs) et des infrastructures sont existantes. Il dispose d'une bonne desserte (partie Est) et d'une desserte satisfaisante (partie Ouest) en transports publics au sens du plan directeur cantonal et est situé à proximité d'établissements de formation.	
Porrentruy	Sous Bellevue	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir (zone d'utilité publique) et des infrastructures sont existantes. Il dispose d'une bonne desserte (partie Sud) et d'une desserte satisfaisante (partie Nord) en transports publics au sens du plan directeur cantonal et est situé à proximité d'établissements de formation.	Le secteur se trouve en zone de dangers faibles, moyens et élevés en ce qui concerne les inondations. Un aléa de ruissellement important est également présent. Cependant, un projet communal de protection contre les crues est à l'étude.

Valorisation du potentiel des friches

Le périmètre du PDR présente un potentiel important en matière de valorisation de friches. Une réflexion autour de la réhabilitation de certains bâtiments, de la mise en valeur du patrimoine et de la mobilisation des dents creuses et terrains libres devrait être menée afin de garantir une utilisation rationnelle du sol. La requalification des friches s'inscrit d'une logique de développement vers l'intérieur. Le SidP, en tant qu'organe de coordination au niveau régional, est le porteur de projet pour les friches ayant un intérêt régional.

4.3 TOURISME (T)

Positionnement du district comme une destination touristique

Face à la concurrence existante en matière de tourisme, tant au niveau cantonal que national, le district de Porrentruy se profile, dans son ensemble, comme une destination touristique. Il s'agit de mettre en réseau les atouts touristiques régionaux afin d'offrir une plus grande visibilité de la région à l'échelon national et international. Dans ce contexte, des activités, produits ou événements en lien avec les marqueurs forts de l'identité touristique régionale (le Doubs, le patrimoine des villes de Porrentruy et Saint-Ursanne, la Saint-Martin, la Braderie, etc.) sont à développer.

Ancrage des pôles touristiques régionaux

Le plan directeur régional reconnaît quatre pôles d'importance régionale en matière touristique : les villes de Porrentruy et de Saint-Ursanne (et la Vallée du Doubs dans son ensemble), les étangs (et de manière générale les milieux naturels) et les lieux historiques (circuit du KM 0 par exemple) à Bonfol ainsi que la région géographique de la Haute-Ajoie.

Les villes de Porrentruy et Saint-Ursanne sont sans conteste les deux principaux pôles touristiques de la région.

La ville de Porrentruy se caractérise par un patrimoine culturel et historique reconnu au niveau national voire international : château, vieille-ville, thématique de la paléontologie, etc. De nombreuses activités touristiques sont présentes en ville de Porrentruy. Afin de renforcer l'offre touristique, de nouvelles activités sont à développer en vieille-ville mais également autour de celle-ci, par exemple des activités touristiques en forêt. En effet, ce type d'activités touristiques est à localiser prioritairement dans le cœur de pôle (accessibilité, promotion et valorisation, synergies, etc.).

La vallée du Doubs constitue, pour de nombreux aspects, la vitrine du Clos du Doubs, voire de la région dans son ensemble. Dans ce contexte, l'ensemble de la commune du Clos du Doubs est reconnu comme pôle d'importance régionale dans le sens où elle doit se profiler comme la véritable colonne vertébrale de la mobilité douce touristique de la région (principalement le long du Doubs) et accueillir dans les villages ou fermes existants certaines activités (agritourisme, hébergement, etc.) afin de diminuer la pression existante le long du Doubs en accord avec les orientations souhaitées par le PNRD dans le cadre de son plan d'actions pour la gestion de la pression et des opportunités touristiques. Dans ce paysage remarquable, il est souhaité que la notion de tourisme « écoresponsable » prenne tout son sens. Dans ce contexte, il ne s'agit pas de promouvoir un développement déraisonné : le développement de nouvelles infrastructures se concentre dans les deux sites retenus (Maison du Tourisme et Bellefontaine – voir chapitre suivant « Secteurs stratégiques pour le développement des activités touristiques liées à l'accès à l'eau ») et les infrastructures existantes sont maintenues.

Par la présence des étangs, Bonfol bénéficie déjà d'une renommée touristique certaine. Cette renommée, combinée à la présence de lieux historiques (circuit du KM 0 par exemple) permettent de confirmer le statut de pôle touristique régional de la commune.

Le col des Rangiers, en particulier le site de La Caquerelle / Les Malettes, est reconnu d'importance régionale en raison des infrastructures existantes et des projets qui sont en cours de développement dans le secteur. Il s'agit, en particulier, du développement d'itinéraires de mobilité douce et de la refondation et la mise en valeur du patrimoine historique du verrou des Rangiers (notamment en lien avec le musée du Mont-Repais).

La région Haute-Ajoie dispose de nombreuses infrastructures touristiques d'importance régionale, voire cantonale ou nationale. Il s'agit notamment du patrimoine paléontologique (traces de dinosaures, Préhisto-Parc), des grottes de Réclère, du paysage particulier à la région. Ces infrastructures touristiques sont complétées par un réseau de mobilité douce relativement développé. Le projet « Vallée des Dinosaures » contribuera également au rayonnement de la région Haute-Ajoie et du district dans son ensemble.

Les nouvelles infrastructures touristiques d'importance régionale sont orientées dans ces pôles afin de renforcer leur rôle de « locomotives » du développement touristique régional et de bénéficier de leur visibilité en-dehors de la région.

Secteurs stratégiques pour le développement des activités touristiques liées à l'accès à l'eau

Commune(s)	Nom / Lieu-dit	Justification	Commentaires
Clos du Doubs (Saint-Ursanne)	Maison du Tourisme	L'objectif est de canaliser l'accès au Doubs. Ce secteur jouit de la proximité de la Maison du Tourisme et de la vieille-ville de Saint-Ursanne. Des complémentarités et des synergies pourront être développées avec les infrastructures existantes, notamment en lien avec un type de tourisme « citoyen ». Ce secteur est par ailleurs situé à proximité d'une jonction autoroutière et de la gare CFF.	Ce secteur empiète sur des périmètres de protection de la nature, sur une zone alluviale d'importance nationale, sur un site de reproduction de batraciens d'importance nationale et sur une réserve naturelle cantonale. Les limites précises de ce périmètre seront à définir en tenant compte des périmètres susmentionnés et des enjeux de protection de la nature
Clos du Doubs (Saint-Ursanne)	Bellefontaine	L'objectif est de canaliser l'accès au Doubs. Ce secteur jouit de la proximité du camping. Des complémentarités et des synergies pourront être développées avec les infrastructures existantes, notamment en lien avec un type de tourisme « nature ». Ce secteur est par ailleurs situé à proximité d'un arrêt de bus. Le projet souhaité dans ce secteur n'est pas de développer un projet ex nihilo (type nouveau camping ou autre) mais de réhabiliter, transformer et valoriser l'existant, notamment les bâtiments, conformément aux orientations soutenues par le Parc dans le cadre de son plan d'actions pour la gestion de la pression et des opportunités touristiques.	Ce secteur empiète sur des périmètres de protection de la nature, sur une zone alluviale d'importance nationale, sur un site de reproduction de batraciens d'importance nationale et sur une réserve naturelle cantonale. Les limites précises de ce périmètre seront à définir en tenant compte des périmètres susmentionnés et des enjeux de protection de la nature. Par ailleurs, dans ce secteur, le seuil de Bellefontaine doit également faire l'objet d'une étude en vue de son assainissement et de son éventuelle réhabilitation pour la force hydroélectrique. Il est nécessaire d'en tenir compte par rapport à tout développement éventuel dans ce secteur.

4.4 MOBILITÉ (M)

Renforcement des transports publics

Les autorités régionales souhaitent renforcer l'usage des transports publics sur les lignes régionales et interrégionales en augmentant les cadences et les liaisons directes ainsi qu'en aménageant deux nouveaux arrêts (secteur de la patinoire à Porrentruy et secteur de « La Fenatte » à Alle). Les objectifs poursuivis par les autorités régionales sont, d'une part, d'encourager l'utilisation des transports publics par les pendulaires et ainsi de diminuer les effets induits par les transports individuels motorisés (nuisances sonores, pollution, congestion du trafic, emprise des aires de stationnement, etc.) et, d'autre part, d'améliorer l'ancrage de la région au niveau des réseaux de transports publics nationaux et internationaux.

La desserte en transports publics des zones AIC est une des conditions-cadres pour laquelle la zone bénéficie ou non du « label AIC ». Ces zones bénéficiant d'un statut régional et constituant les « locomotives » du développement économique régional, voire cantonal, le financement de leur desserte en transports publics fait l'objet d'une participation régionale.

Véritable pôle multimodal de la région, le secteur de la gare à Porrentruy fait l'objet d'une attention particulière et de plusieurs projets. Il convient de rappeler que ce site est identifié comme un secteur stratégique de développement au niveau cantonal et régional. En parallèle au développement du secteur et afin de renforcer son rôle de nœud des transports publics pour le district, il est prévu de réaménager la gare routière et de réaliser une vélostation en gare de Porrentruy. Ces différents projets relatifs à l'urbanisation et la mobilité répondent aux enjeux du développement vers l'intérieur et à la nécessaire coordination entre urbanisation et transports publics.

Politique de stationnement

En complément aux différents projets dans le domaine des transports publics, une politique de stationnement au niveau régional est initiée. Il s'agit, d'une part, de favoriser l'usage des transports publics et, d'autre part, de garantir une utilisation mesurée du sol, notamment dans les zones d'activités. Ainsi, la mutualisation et la centralisation des aires de stationnement sont encouragées dans les zones AIC, les zones AIR et les zones de sport et de loisirs d'intérêt régional. La planification des parkings d'échange et de rabattement, coordonnée au niveau régional, poursuit également ces objectifs, notamment en visant une diminution du nombre de voitures à destination.

Déploiement d'un réseau de voies vertes

Le territoire régional est favorable aux déplacements à pied ou à vélo. Ainsi, un réseau de voies vertes est planifié. Ces voies vertes sont des itinéraires en site propre réservés aux modes actifs. Le développement de voies vertes permettra de répondre aux attentes de la population de plus en plus soucieuse face aux problèmes environnementaux et désireuse de pratique sportive. Ces axes sont concurrentiels par rapport aux axes traditionnels situés sur les routes en raison du sentiment accru de sécurité qu'ils procurent ainsi que des temps de trajets comparables qu'ils offrent (moins de « stop and go » que sur la route ; développement de l'usage du vélo électrique ; etc.).

Les axes de mobilité douces prioritaires et secondaires constituent l'armature de base du réseau MD à l'échelle régionale. Véritables « colonnes vertébrales » de ce réseau, les axes prioritaires prennent si possible la forme de « voies vertes », à savoir des itinéraires en site propre aménagés de manière intégrée, dans un souci de valorisation de l'environnement, du patrimoine, de la qualité de vie et de la convivialité. En complément de cette première trame développée en étoile autour de Porrentruy, les axes secondaires MD permettent de relier les polarités périphériques du district entre elles. Selon le contexte, la matérialisation de ces axes secondaires se fait via des infrastructures dédiées (pistes/bandes cyclables, cheminements piétons en site propre) ou la simple pose d'un jalonnement spécifique.

Actuellement, un axe Nord-Sud existe avec la « francovélosuisse ». En complément, un axe Est-Ouest entre Grandfontaine et La Baroche, inscrit au plan sectoriel des itinéraires cyclables (PSIC), est en partie déjà réalisé. Par ailleurs, des axes secondaires sont prévus pour relier les villages situés en périphérie de la région. Ainsi, un maillage complet du territoire régional est visé à travers le développement de ces voies vertes.

4.5 NATURE ET PAYSAGE (NP)

Adaptation aux changements climatiques

Face aux préoccupations environnementales, une stratégie régionale en matière d'écologie urbaine est développée. Il s'agit notamment de réduire les îlots de chaleur dans le tissu urbain en végétalisant les toitures et les façades, d'aménager plus d'espaces verts, de favoriser les revêtements clairs, etc.

En complément, et dans l'optique de développer des poumons verts en milieu bâti, la (re)création de surfaces arborisées, composées d'essences indigènes, est encouragée. Ces espaces ont pour vocation, d'une part, à contribuer à la réduction des gaz à effet de serre et, d'autre part, d'offrir des espaces de rencontre et de respiration à la population. Ces espaces sont également bénéfiques pour la faune locale.

Développement de l'infrastructure écologique

Dans le cadre de la révision de leur plan d'aménagement local (PAL), les communes élaborent une conception d'évolution du paysage (CEP). Ce document stratégique donne une vision de l'évolution souhaitée des paysages de la commune. A travers ces documents, il s'agira de garantir la qualité des milieux naturels existants mais également de rétablir les connexions ayant subi des perturbations, notamment en raison du développement de l'urbanisation.

5. CONCORDANCE AVEC LE PLAN DIRECTEUR CANTONAL

Les différentes planifications territoriales (plan directeur cantonal, plan directeur régional et plan d'aménagement local) doivent être coordonnées entre elles. Les fiches du plan directeur cantonal formulent une série de mandats de planification à respecter au niveau régional. Le tableau suivant montre dans quelle mesure le plan directeur régional répond à ces mandats de planification :

Fiche du plan directeur cantonal	Mandat de planification	Prise en compte dans le plan directeur régional	Voir
U.01 – Développement de l'urbanisation	La répartition de la croissance démographique et économique programmée est traitée dans les plans directeurs régionaux à l'échelle des pôles régionaux. Les orientations et prescriptions fixées par le concept cantonal de gestion des zones d'activités sont reprises dans les planifications régionales.	La répartition de la croissance démographique et économique programmée dans les zones CMH est réalisée entre les communes du pôle régional de Porrentruy pour les périodes 2015-2030 et 2030-2040. Un concept régional relatif à la planification des zones d'activités sera élaboré et reprendra les orientations et prescriptions fixées par le concept cantonal.	<i>Fiche U – PA 3 à 6</i> <i>Fiche U – MP régional c</i>
U.01.1 – Développement de l'urbanisation et transports publics	Les régions prennent en considération les transports publics dans l'élaboration des planifications régionales.	Les projets de développement (résidentiel, mixte, économique, etc.) sont coordonnés avec la desserte en transports publics (voir chapitre du REC « Enjeux par fiche »).	<i>Fiches U et T</i>
U.01.2 – Développement de l'urbanisation vers l'intérieur	Les régions prévoient des mesures favorisant le développement de l'urbanisation vers l'intérieur dans le cadre de leur planification régionale	Le développement résidentiel prévu dans les communes du PRP s'oriente prioritairement dans les zones à bâtir légalisées favorisant ainsi un développement de l'urbanisation vers l'intérieur.	<i>Fiche U – PA 9</i>
U.01.3 – Développement de l'urbanisation dans les centres anciens	Les régions intègrent la problématique de la valorisation des centres anciens dans les planifications régionales.	Un centre de compétences est développé au niveau du SidP en matière de réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens.	<i>Fiche G – PA 3</i>
U.01.4 – Développement de l'urbanisation et surfaces d'assolement	Les régions recourent à une planification agricole pour tout projet ayant un impact important sur les surfaces agricoles, en particulier les SDA (amélioration structurelle d'envergure, projet d'installations soumises à l'étude d'impact sur l'environnement (EIE), emprise sur la zone agricole supérieure à 3 ha et d'un seul tenant, etc.)	Lors d'un projet d'importance régionale ayant un impact important sur les surfaces agricoles, la région recourra à une planification agricole. Cette disposition du plan directeur cantonal n'est pas reprise dans le PDR afin d'éviter les redondances.	
U.02 – Zones à bâtir destinées à l'habitat	Les pôles régionaux ont jusqu'au 31 décembre 2021 pour disposer d'un plan directeur régional en vigueur, dans lequel ils précisent la répartition, le dimensionnement de la zone à bâtir destinée à l'habitat et la localisation des friches, des secteurs stratégiques et les éventuelles extensions de la zone à bâtir. Les pôles régionaux indiquent dans leur planification directrice régionale comment ils valorisent, par le biais de plans directeurs localisés ou de plans spéciaux, les secteurs stratégiques notamment en matière d'utilisation du sol et d'objectif d'accueil. Les pôles industriels relais et les villages coordonnent le dimensionnement des zones à bâtir destinées à l'habitat à l'échelle régionale. Ils peuvent établir un plan directeur régional dans un périmètre à déterminer.	Le présent plan directeur régional devrait être approuvé au début de l'année 2022. Le plan directeur régional fixe la répartition démographique et économique entre les communes du PRP, identifie les secteurs stratégiques ou prioritaires à vocation résidentielle, économique ou touristiques et mentionne six secteurs potentiels de développement à vocation résidentielle ou mixte Le secteur stratégique de la gare de Porrentruy fait déjà l'objet d'un plan directeur localisé. Le PDR comprend l'ensemble des communes du district (pôle régional, pôle industriels relais et villages).	<i>Fiche U – PA 7 à 10</i>
U.03 – Zones d'activités	Les régions traduisent dans leurs planifications régionales les orientations et prescriptions fixées par le concept cantonal de gestion des zones d'activités. Les régions évaluent, dans le cadre de l'élaboration de la planification régionale, les besoins potentiels en terrains des entreprises qui exercent leurs activités sur le territoire au regard des surfaces disponibles dans la région. Les régions tiennent compte des disponibilités en terrains situés dans les zones d'activités, les zones centres et mixtes légalisées, ainsi que le potentiel dans les friches industrielles et artisanales.	Un concept régional relatif à la planification des zones d'activités sera élaboré et reprendra les orientations et prescriptions fixées par le concept cantonal. Dans le cadre du diagnostic, le SidP a analysé les disponibilités en terrains destinés aux activités économiques. Il ressort, notamment, que les réserves en zone d'activités sont parfois mal situées. Les réflexions concernant la redistribution des zones d'activités au sein du district, et en corollaire le principe de compensation, seront traitées dans le concept régional. Les friches industrielles sont prises en considération dans les réflexions menées et seront valorisées par le SidP pour celles présentant un intérêt régional.	<i>Fiche U – MP régional c</i> <i>Fiche G – PA 5</i>
U.03.1 – Zones d'activités d'intérêt cantonal (AIC)	Les régions identifient les besoins en termes de développement économique sur leur territoire. Les régions établissent, si la zone AIC s'étend sur plusieurs communes, un plan directeur localisé et un plan spécial régional. Les régions complètent si nécessaire les conditions-cadres définies au principe d'aménagement 2 afin d'obtenir le statut de zone AIC.	Les secteurs de « La Queue au Loup » à Boncourt et « Sedrac » à Courgenay sont identifiés comme zones d'activités d'intérêt cantonal (AIC). Le plan directeur régional localisé de la Sedrac est en vigueur. Les études relatives au plan spécial, menées en parallèle à l'élaboration du plan directeur régional, ont été initiées. Située sur la seule commune de Boncourt, il est renoncé à établir un plan directeur régional localisé pour le site de « La Queue au Loup ». Par ailleurs, afin de bénéficier du label « AIC », un concept de desserte en transports publics de la zone d'activités est développé est coordination entre la commune, le SidP et le canton.	<i>Fiche U – PA 11 et MP régional c</i> <i>Fiche M – MP communal c</i>
U.04 – Installations commerciales	Les plans directeurs régionaux définissent les secteurs destinés à l'approvisionnement de la population en biens et en services en fonction des exigences du plan directeur cantonal.	Les secteurs « jonction autoroutière Cornol-Courgenay » et « Plaine de Courtedoux » sont identifiés pour accueillir des projets ayant un fort impact sur le territoire. Ces secteurs pourraient accueillir, si nécessaire, des installations	<i>Fiche U – PA 13</i>

Fiche du plan directeur cantonal	Mandat de planification	Prise en compte dans le plan directeur régional	Voir
		commerciales de grande importance. Par ailleurs, des installations commerciales pourraient également trouver place dans les zones à bâtir actuelles.	
U.05 – Equipements d'hébergement et touristiques	<p>Les régions mènent une réflexion sur l'opportunité de développement de nouveaux équipements d'hébergement et touristiques nécessitant une inscription au plan directeur cantonal et identifient leurs effets sur l'organisation de leur territoire dans la planification directrice régionale.</p> <p>Les régions règlent, par le biais d'un plan spécial régional, la planification de détail des terrains accueillant les nouveaux équipements d'hébergement et touristiques</p>	<p>Les infrastructures touristiques d'importance sont orientées dans les pôles existants. Deux secteurs sont retenus afin d'accueillir des infrastructures en lien avec la présence du Doubs à proximité.</p> <p>La localisation et la planification de ces infrastructures sont coordonnées au niveau régional par le SidP</p>	<i>Fiche TL – PA 2 et 4 / MP régionale a</i>
U.06 – Friches urbaines, industrielles et artisanales	Les régions prennent en compte le potentiel des friches urbaines, industrielles ou artisanales dans les planifications régionales.	Les friches urbaines ou industrielles sont prises en considération dans les réflexions menées et seront valorisées par le SidP pour celles présentant un intérêt régional	<i>Fiche G – PA 5</i>
U.07 – Constructions et installations publiques	<p>Les planifications régionales, en particulier celles des pôles régionaux, prévoient les secteurs destinés à accueillir les constructions et installations publiques. Les pôles régionaux, notamment les cœurs de pôles, collaborent dans une logique de complémentarités et de synergies.</p> <p>Les régions contrôlent les effets des projets sur leur territoire.</p>	Aucun besoin spécifique n'a été identifié lors de l'élaboration du PDR.	
U.07.3 – Equipements sportifs	Les planifications régionales coordonnent la répartition et les besoins futurs en matière d'équipements sportifs.	Les nouvelles infrastructures de sports et de loisirs d'intérêt régional sont orientées dans les communes du pôle régional. Plusieurs sites prioritaires qui sont existants ont été identifiés. Trois secteurs, comprenant des installations existantes, situés hors du pôle régional ont également été retenus.	<i>Fiche U – PA 14</i>
U.10 – Planifications régionales	<p>Les pôles régionaux de Delémont, Porrentruy et Saignelégier ont jusqu'au 31 décembre 2021 pour disposer d'un plan directeur régional en vigueur.</p> <p>Les orientations et prescriptions fixées par le concept cantonal de gestion des zones d'activités sont reprises dans les planifications régionales.</p> <p>Les régions recourent à une planification agricole lorsque l'impact agricole est important (amélioration structurelle d'envergure, projet d'installations soumises à l'étude d'impact sur l'environnement (EIE), emprise sur la zone agricole supérieure à 3 ha et d'un seul tenant, etc.).</p>	<p>Le présent plan directeur régional devrait être approuvé au début de l'année 2022.</p> <p>Un concept régional relatif à la planification des zones d'activités sera élaboré et reprendra les orientations et prescriptions fixées par le concept cantonal.</p> <p>Lors d'un projet d'importance régionale ayant un impact important sur les surfaces agricoles, la région recourra à une planification agricole. Cette disposition du plan directeur cantonal n'est pas reprise dans le PDR afin d'éviter les redondances.</p>	<i>Fiche U – MP régionale f</i>
M.02 – Liaisons internes par les transports publics	<p>Les régions évaluent l'offre en transports publics et formulent des propositions pour l'amélioration de leur desserte.</p> <p>Les régions déclinent les principes définis dans la présente fiche dans leurs planifications régionales.</p>	Plusieurs propositions sont émises afin d'améliorer la connectivité de la région mais également de renforcer la desserte en transports publics.	<i>Fiche M – PA 2</i>
M.06 – Gestion du stationnement	<p>Les planifications régionales intègrent un volet consacré à la gestion du stationnement. A l'appui d'un recensement préalable du stationnement public (et privé, si possible), elles :</p> <ol style="list-style-type: none"> déterminent les secteurs nécessitant une limitation de la durée et/ou une tarification généralisées (gare, centre, installation de loisirs, installation à forte fréquentation); précisent l'emplacement des parkings-relais pour automobiles et cycles; précisent les espaces publics à requalifier. 	<p>Le diagnostic a permis d'établir un recensement du stationnement public et privé.</p> <p>Le SidP souhaite lancer une réflexion afin d'harmoniser, au niveau régional, les principes de gestion et de tarification de l'offre en stationnement</p>	<i>Fiche M – MP régionale b</i>
M.06.1 – Gestion du stationnement d'entreprise	<p>Les planifications régionales intègrent un volet consacré à la gestion du stationnement des entreprises. De plus, elles :</p> <ol style="list-style-type: none"> précisent les parkings publics sur fonds privé existants ou à développer, qui présentent un potentiel de mutualisation pour les entreprises et les installations à forte fréquentation; prennent en compte la gestion de la mobilité des entreprises lors du choix de nouvelles implantations; intègrent une obligation de réaliser un plan de mobilité pour les entreprises de plus de 20 équivalents plein-temps. 	<p>Les principes de la mutualisation et de la centralisation dans les zones AIC et AIR sont encouragés. Des réflexions sont également entreprises pour coordonner et développer, au niveau régional, l'offre en parkings d'échange et de rabattement.</p> <p>L'obligation de réaliser un plan de mobilité pour les entreprises de plus de 20 EPT étant fixée déjà au niveau du plan directeur cantonal (liant pour les autorités), il a été renoncé de reprendre cette disposition dans le PDR afin d'éviter les redondances.</p>	<i>Fiche M – PA 5 et 6</i>

6. COORDINATION AVEC LE CONTRAT D'AXE « AVENIR DE LA LIGNE CJ 238 PORRENTROY-BONFOL »

En 2016, les communes d'Alle, Bonfol, Porrentruy et Vendlincourt, le canton du Jura et la Compagnie des chemins de fer du Jura ont signé une charte, sous la forme d'un Contrat d'axe, afin d'affirmer la volonté commune de pérenniser la ligne ferroviaire CJ 238 Porrentruy-Bonfol. Cette ligne revêt en effet une importance économique, sociologique et identitaire pour la région. Dans ce contexte, des lignes directrices et des objectifs, contraignants pour les autorités, ont été fixés. En outre, différentes mesures ont été établies afin d'atteindre les résultats escomptés. Dans le cadre de l'élaboration du plan directeur régional, une coordination a été réalisée avec le Contrat d'axe :

Ligne directrice du Contrat d'axe	Coordination avec le plan directeur régional	Voir
Densification dans la zone d'influence des haltes et gares ferroviaires	Le secteur de la gare de Porrentruy est reconnu comme un secteur stratégique au niveau cantonal et régional. Un centre de compétences est mis en place au niveau du SidP pour accompagner, conseiller et expertiser les porteurs de projets dans le domaine de la réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens.	<i>Fiche U</i> <i>Fiche G</i>
Organisation urbaine attractive et favorable aux transports publics et modes doux	Le développement du secteur de la gare de Porrentruy et le réaménagement de la gare routière renforcent le rôle de ce secteur en tant que nœud principal des transports publics du district. Les solutions innovantes en la matière, par exemple des vélos en libre-service, sont encouragées au niveau régional.	<i>Fiche M</i>
Incitation à une mobilité intermodale	La planification des parkings d'échange et de rabattement ainsi que les réflexions sur l'harmonisation de la gestion et de la tarification du stationnement sont coordonnées au niveau régional par le SidP.	<i>Fiche M</i>
Amélioration ferroviaire	Les liaisons régionales et interrégionales sont renforcées, notamment, par la planification de deux nouveaux arrêts : « Porrentruy-Est » et « Alle-La Fenatte ».	<i>Fiche M</i>
Maîtrise de la gestion du transport de marchandises	La reconnaissance du secteur de « La Fenatte » à Alle comme zone d'activités d'intérêt régional et la création d'une plateforme de transbordement sur ce site visent à centraliser l'ensemble des activités liées au transport de marchandises.	<i>Fiche U</i>
Valorisation de l'offre touristique régionale	La commune de Bonfol, en particulier le site « LAND ART », est reconnue comme un pôle touristique d'importance régionale.	<i>Fiche T</i>
Renforcement de la coordination entre les parties concernées	De manière générale, le plan directeur régional a pour objectif de renforcer la coordination entre les différents acteurs en vue de réaliser des synergies dans différents domaines. Dans ce contexte, le SidP, en tant qu'organe régional de coordination, joue un rôle prépondérant.	<i>Fiche G</i>

7. INFORMATION ET PARTICIPATION

Processus	Description du processus	Identification des remarques	Prise de position des autorités régionales	Implications sur le projet
Présentation aux exécutifs communaux	Trois séances de présentation ont été effectuées ⁷ : <ul style="list-style-type: none"> - 30 avril 2021 : communes de Basse-Allaine, Boncourt, Bure, Courchavon, Haute-Ajoie, Grandfontaine et Fahy - 7 mai 2021 : communes du pôle régional de Porrentruy et commune de Clos du Doubs - 28 mai 2021 : Beurnevésin, Bonfol, Coeuve, Damphreux, La Baroche, Lugnez, Vendlincourt <p>A la suite de ces séances, les communes ont eu la possibilité de transmettre leurs remarques/questions par écrit durant l'été 2021.</p>	Gouvernance Le SidP est identifié comme « organe de coordination pour les projets d'intérêt régional » : la charge de travail a-t-elle été identifiée et quantifiée ?	Il s'agit de questions organisationnelles qui seront étudiées par les instances concernées.	Pas d'implication sur le PDR.
		« Centre de compétences » au niveau du SidP pour accompagner, conseiller et expertiser les porteurs de projet : est-ce que cette formulation à soulever des interrogations à la suite de la consultation des communes ?	Aucune remarque n'a été émise à ce sujet.	Pas d'implication sur le PDR.
		Urbanisation Prendre en considération les secteurs/bâtiments sous ou non occupés ; d'une manière générale, les friches sont une thématique importante à mettre en œuvre dans le PDR.	La question des friches industrielles est prioritaire pour le SidP. Le projet de PDR traite déjà de cette thématique.	Pas d'implication sur le PDR.
		Identifier des secteurs prioritaires pour la RHCA.	A l'instar du soutien cantonal, l'accompagnement prioritaire sera donné aux villages.	Le principe d'aménagement a été précisé afin de spécifier cet aspect (accompagnement prioritaire des villages (communes situées hors PRP et hors pôle industriel relais).
		Reconnaitre l'entier du centre sportif (halle polyvalente) de Boncourt comme d'importance régionale	Le secteur de la halle polyvalente répond effectivement à un des critères relatifs à la reconnaissance des infrastructures de sport et de loisirs d'importance régionale.	Le secteur du centre sportif/halle polyvalente (hormis les terrains de football et de tennis) de Boncourt a été ajouté à la fiche « Urbanisation ».
		Intégrer un secteur de développement résidentiel ou à vocation mixte : <ul style="list-style-type: none"> • Cornol (« Sur le Breuille ») • Courgenay (« Rière-les-Vergers ») • Fontenais (« Aux Champs Rusés » et « Sous le Banné ») • Porrentruy (« Haute-Fin » et « Voyeboeuf ») 	Les différentes demandes relatives aux secteurs de développement à vocation résidentielle ou mixte sont acceptées.	Ces secteurs sont listés et cartographiés (de manière schématique) dans la fiche « Urbanisation ».
		Ne pas orienter tout le développement dans le PRP.	Des exigences légales sont à respecter. Par ailleurs, le PDR a la volonté de développer des appartements adaptés dans les villages (cf. conclusion du projet INTESI). L'objectif est d'orienter les personnes âgées (qui n'ont pas nécessairement le besoin d'aller en EMS) dans ces logements afin de mettre à disposition ces maisons à des jeunes couples ou familles.	Pas d'implication sur le PDR.

⁷ Voir présentation en annexe 2

Processus	Description du processus	Identification des remarques	Prise de position des autorités régionales	Implications sur le projet
		Le secteur stratégique de la gare de Porrentruy est défini au niveau du plan directeur cantonal mais son périmètre pourrait être redimensionné à la suite d'une pesée des intérêts. Il est demandé que le SidP donne compétence à la commune de Porrentruy pour cette question.	La délimitation de ce périmètre découle du plan directeur localisé « Quartier de la Gare », qui est de la compétence de la commune.	Un mandat de planification est ajouté à la fiche « Urbanisation ».
		Economie Mettre en avant la filière « bois »	La question de la filière « bois » sera traitée dans la stratégie d'accueil économique du district qui viendra à la suite du PDR	Pas d'implication sur le PDR.
		Soutenir politiquement le développement de la zone AIC « Queue au Loup » à Boncourt.	Une rencontre a eu lieu entre les autorités régionales et cantonales durant l'été 2021. La question de la zone AIC doit être étroitement coordonnée entre le PDR et la révision du PAL de Boncourt.	Pas d'implication sur le PDR.
		Ajouter une zone AIR à Courgenay (secteur « Chu le Bottenie »)	La demande est acceptée.	Ce secteur est ajouté à la fiche « Urbanisation ».
		Prolonger la zone AIR « La Fenatte » en direction de Miécourt.	Ce secteur n'est pas retenu car la présence de la forêt limite un éventuel développement vers Miécourt. Il s'agit plutôt de s'orienter en direction de la plateforme de transbordement.	Pas d'implication sur le PDR.
		Quid de la répartition fiscale dans les zones AIR ?	La répartition fiscale dans les zones AIR suivra le même principe que les zones AIC. Les modalités sont toutefois à définir.	Pas d'implication sur le PDR.
		Tourisme Reconnaitre l'entier de la région « Haute-Ajoie » et non pas uniquement la « Vallée des Dinosaurés » comme pôle touristique d'importance régionale.	Il ne faut effectivement pas se limiter à un terme « marketing » ou lié à un projet spécifique. Le secteur de pôle touristique d'importance régionale sera étendu à la région géographique de Haute-Ajoie.	Le terme (région géographique Haute-Ajoie et non « Vallée des Dinosaurés ») a été adapté dans la fiche « Tourisme ».
		Coordonner le développement des infrastructures touristiques d'importance régionale avec les transports publics.	La coordination entre le développement de ces infrastructures et les transports publics est primordiale.	Une phrase est a été ajoutée au principe d'aménagement n° 2 de la fiche « Tourisme ».
		Reconnaitre l'entier de la Vallée du Doubs comme pôle touristique d'importance régionale	La Vallée du Doubs est effectivement une vitrine de la région. La question de la mobilité douce touristique dans ce secteur est primordiale. Le développement doit toutefois être raisonné (maintien des infrastructures existantes et développement de nouvelles infrastructures dans les deux sites identifiés : Maison du Tourisme et Bellefontaine).	Le PDR est adapté en conséquence. La « Vallée du Doubs » dans la fiche « Tourisme » et les explications y relatives sont intégrées au présent REC.
		Reconnaitre la commune de La Baroche comme pôle d'importance conformément aux fiches du plan directeur cantonal.	A la suite d'une rencontre entre les autorités régionales et communales dans le cadre de la consultation publique, il a été décidé de reconnaître le col des Rangiers (en particulier le site de la Caquerelle / Les Malettes) comme pôle d'importance régionale.	La fiche « Tourisme » a été adaptée en conséquence.

Processus	Description du processus	Identification des remarques	Prise de position des autorités régionales	Implications sur le projet
		Reconnaitre le secteur de Montvoie comme « hotspot » touristique.	Ce secteur ne répond pas aux critères définis par les autorités régionales pour ce type d'infrastructures.	Pas d'implication sur le PDR.
		Rôle du SidP au niveau des activités touristiques : existe-t-il un risque de surcharge ? Quel est l'organisme en charge de la promotion touristique ? Des mandats pourraient-ils être donnés à TalentisLab étant donné son implication dans l'élaboration du projet.	L'organisme en charge de la promotion touristique est aujourd'hui Jura Tourisme. TalentisLab pourrait être en effet mandaté pour accompagner le SidP sur certaines réflexions en lien avec le développement touristique dans le cadre de la mise en œuvre du PDR.	Pas d'implication sur le PDR.
		Mobilité Solutionner la liaison de mobilité douce entre Saint-Ursanne et Les Rangiers.	Bien que ce sujet soit problématique, cette question n'est pas du ressort du PDR.	Pas d'implication sur le PDR.
		Assurer une liaison en transports publics entre Courgenay et Courtemaury.	La gestion des lignes locales de transports publics n'est pas du ressort du PDR.	Pas d'implication sur le PDR.
		Intégrer le projet d'itinéraire de mobilité douce reliant la Haute-Ajoie au Clos du Doubs par la France.	Les autorités régionales saluent ce projet.	Ce projet a été intégré au PDR (axe secondaire de mobilité douce).
		Autres thématiques Quel est le développement envisagé en matière de politique énergétique ?	Beaucoup d'initiatives sont en cours. Le PDR précise que cette thématique doit être réfléchie au niveau régional.	Pas d'implication sur le PDR.
Information de la population	Une consultation publique a été réalisée en parallèle à l'envoi en examen préalable du dossier. Le rapport de consultation a été transmis dès sa finalisation au SDT afin d'être pris en considération dans le cadre de la clôture l'examen préalable.	Le rapport de consultation (annexe 3) récapitule les différentes réponses reçues et présente la prise de positions des autorités régionales ainsi que les implications sur le projet.		

8. PROCÉDURE

8.1 EXAMEN PRÉALABLE DU 1^{ER} MARS 2022

		Réponse
Introduction		
Information et participation		
Demande 1 Page 4	Le chapitre 7 du REC parle uniquement d'information, mais une consultation est sous-entendue sous « description du processus ». Cela est à clarifier et à compléter le cas échéant. En outre, au chapitre 1 du REC, la dernière phrase laisse penser que cette information à la population (avec discussion) a déjà eu lieu. A adapter.	Le REC a été adapté.
Demande 2 Page 4	Suite à la consultation publique, transmettre à la SAM les modifications du PDR et du REC, accompagnées du rapport de consultation.	Le rapport de consultation (et les modifications du PDR y relatives) sont transmis dans le cadre de la clôture de l'examen préalable.
Rapport explicatif et de conformité		
Préambule		
Proposition 3 Page 6	Il est suggéré de clarifier l'analyse SWOT.	L'analyse SWOT détaillée a été annexée au REC.
Remarque 4 Page 6	Parallèlement au PDR, au début de l'année 2020, le SEE a proposé au SidP de mener un projet en matière de développement économique avec un financement au titre de la politique régionale de la Confédération. A ce jour, le SidP n'a pas encore fait parvenir ses propositions au canton. Mais il est souhaité qu'elles s'inscrivent en cohérence avec le PDR.	Les intentions du SidP à ce sujet ont été transmises dernièrement au canton.
Cadre général de la planification		
Demande 5 Page 6	Au chapitre 2.2, les 6e et 7e paragraphes se répètent. A corriger.	Le REC a été corrigé.
Demande 6 Page 6	Donner des précisions au chapitre 2.2 sur la commune de Cornol qui a obtenu le statut de commune satellite.	Le REC a été complété.
Demande 7 Page 6	Au chapitre 2.3, il est indiqué que « les thèmes traités dans le cadre du PDR sont les suivants », mais la gouvernance n'apparaît pas et l'environnement et l'approvisionnement et la gestion des déchets ne sont pas traités. Corriger ou adapter la formulation.	Le REC a été complété.
Demande 8 Page 6	Au chapitre 2.4, au 3e point, il est fait mention de séances publiques alors qu'il s'agissait plutôt de séances auprès des exécutifs communaux selon le chapitre 7. A clarifier.	Le REC a été adapté.
Demande 9 Page 6	Le tableau au chapitre 2.5 sera à compléter en temps voulu. Une ligne pour l'approbation du DEN est à ajouter.	Le REC a été adapté et sera complété en temps opportun.
Contexte général		
Demande 10 Page 6	Préciser les sources des données statistiques.	Le REC a été complété.

Demande 11 Page 6	Une étude INTESI (Interreg) avait été élaborée dans le District de Porrentruy par rapport aux services à la population. Un complément est à faire à ce sujet (uniquement mention au chapitre 7 actuellement) dans le PDR afin d'intégrer les éléments majeurs de l'étude.	Un paragraphe a été ajouté au contexte général (chapitre « Urbanisation ») pour présenter la démarche INTESI.
Proposition 12 Page 6	Au chapitre 3.2.2, il serait opportun de spécifier également l'agriculture car elle joue un rôle important dans l'économie locale avec ses nombreuses petites entreprises agricoles.	Le REC a été complété.
Demande 13 Page 6	Ajouter un paragraphe de ce type au chapitre 3.3.5 : « Les communes ont un rôle essentiel pour permettre la mise en place d'itinéraires de mobilité douce à pied à vélo, en VTT, à cheval ou encore en roulotte. Elles doivent veiller à favoriser l'accès à des parcours de qualité sur des chemins les mieux appropriés en termes de revêtement et de variété du paysage. L'entretien des chemins agricoles et forestiers sont primordiaux. Les communes doivent prendre en compte les réseaux de mobilité douces dans leurs projets d'améliorations foncières ou de dessertes. »	Le REC a été complété.
Demande 14 Page 7	Corriger selon la dénomination officielle des lignes ferroviaires : https://www.sbb.ch/content/dam/internet/sbb/all/pdf/fahrplan/gedruckte-fahrplaene/fahrplaene_2022/rv-produkte/LPL_Biel-Bienne.pdf	Le REC a été adapté.
Demande 15 Page 7	Concernant toujours le chapitre 3.4.2 au sujet des lignes de bus, la ligne 81 desservant la Basse-Allaine fait aussi partie du réseau d'Ajoie. A compléter. Et quels critères permettent de qualifier de manière générale les cadences de «plutôt faibles» ? Egalement à préciser. Pour qualifier la qualité de desserte, il convient d'utiliser la classification officielle du plan directeur cantonal basée sur celle de l'ARE. L'horaire 2022 peut servir de base de référence.	Le REC a été adapté.
Remarque 16 Page 7	La fin du chapitre 3.5.8 indique « d'importantes zones d'extension à l'Ouest du secteur « Haute-Ajoie » qui possède un grand potentiel d'extensification ». L'activité agricole est primordiale dans ce secteur et il est demandé que toute extensification soit coordonnée avec les exploitants agricoles.	Il est pris bonne note de cette remarque.
Demande 17 Page 7	En outre, des problématiques sont exposés par rapport à l'agriculture mais aucune réponse n'est apportée plus loin dans le REC ou le PDR. A compléter (fil rouge).	Le Comité de pilotage (COFIL) du PDR n'a pas souhaité traiter de manière particulière la question de l'agriculture dans le PDR étant donné que cette thématique fait l'objet d'une politique sectorielle fédérale et que la législation en la matière est suffisante.
Enjeux par fiche		
Demande 18 Page 7	Le contenu du chapitre « enjeux » n'est pas toujours approprié du fait que des mesures concrètes sont déjà données à plusieurs reprises. Cela est à améliorer pour assurer la cohérence des documents. A titre d'exemple, le 2e paragraphe sous « gouvernance » ou les paragraphes sous « déploiement d'un réseau de voies vertes » sont des principes d'aménagement et non des enjeux. Ou toujours sous « gouvernance », toute la partie concernant la répartition des rôles au niveau du développement économique est davantage une explication des principes qu'une identification des enjeux qui devraient amener à établir des principes. Dans ce sens, le titre du chapitre pourrait être questionné.	Le REC a été adapté.
<i>Urbanisation</i>		
Demande 19 Page 7	Pour la répartition de la croissance, il est important de mentionner également Boncourt, commune qui connaîtra également une certaine croissance par son statut de commune industrielle-relais. Et compléter les PA 3 à 6 de la fiche thématique « urbanisation » du PDR en conséquence.	Le REC a été adapté.
Demande 20 Page 7	Un incubateur pour de nouvelles entreprises et des start-up est prévu dans le secteur de la gare de Porrentruy. Or, une infrastructure du même type, propriété de la Société jurassienne d'équipements dont l'Etat (SJE) comme actionnaire majoritaire, existe déjà dans les bâtiments de l'école technique au	Il semble que cette demande est plutôt une remarque. Il est pris bonne note de cette remarque. Toutefois, les autorités souhaitent relever qu'aucune relation existe entre la

	Voyeboeuf. Le remplissage de l'incubateur actuel est difficile et son déficit est couvert par le canton. Un nouvel incubateur crée ici une redondance et un risque de concurrence accrue. Cela est à garder à l'esprit.	commune-hôte et cet incubateur. La commune, le SidP et l'ADEP ne connaissent pas les interlocuteurs.
Demande 21 Page 8	Préciser le début de la partie « développement économique » en indiquant que « La Queue-au-Loup » et la « SEDRAC » sont des zones AIC potentielles, sur la base du plan directeur cantonal.	Le REC a été complété.
Remarque 22 Page 8	Des précisions en ce qui concerne le régime de compensation (pot commun régional des restitutions de zone d'activités) et la priorisation des ZAIR, devront être apportées dans le concept régional à venir.	Il est pris bonne note de cette remarque. Le concept régional précisera ces éléments. Un mandat de planification a été ajouté au PDR afin que les communes transmettent, à titre informatif, leur projet de PAL au SidP au moment de l'examen préalable afin que les autorités régionales puissent avoir une vision globale des surfaces disponibles en zones d'activités.
Demande 23 Page 10	<p>Tableaux du chapitre 4.2</p> <p>Les tableaux synthétisent la situation. Des compléments ou corrections sont toutefois à apporter afin de disposer de toutes les informations de base utiles.</p> <p>De manière générale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ajouter l'affectation actuelle (dont la zone agricole) des différents secteurs lorsqu'elle n'est pas indiquée et préciser lorsque l'emprise concerne des surfaces d'assolement. ▪ Indiquer la qualité de desserte en transports publics de manière plus précise Pour qualifier la desserte, il convient d'utiliser la classification officielle du plan directeur cantonal basée sur celle de l'ARE. L'horaire 2022 peut servir de base de référence pour être le plus à jour possible. ▪ La majorité des secteurs de développement proposés empiète sur des périmètres particuliers. Les secteurs concernés devront être délimités en tenant compte de ces éléments. Les détails à ce sujet se trouvent dans la partie « nature et paysage » (chapitre 2.4.4 du présent rapport). <p>Développement résidentiel ou à vocation mixte</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cornol, Vers le Breuille : ajouter qu'une partie du secteur se trouve en zone de protection des vergers. ▪ Courgenay, Rière-les-Vergers : très forte réserve, voir chapitre 2.4.4. Il est fortement recommandé de supprimer ce secteur. ▪ Fontenais, Sous le Banné : la desserte en transports publics est majoritairement satisfaisante, à corriger. ▪ Porrentruy, Haute-Fin : ajouter que le secteur est identifié dans le plan directeur d'aménagement de la ville ▪ Porrentruy, Voyeboeuf : très forte réserve, voir chapitre 2.4.4. Et une clarification quant à ce qui est planifié dans ce secteur est nécessaire afin de pouvoir statuer sur ce secteur. Il est fait mention de mixité, de résidentiel et d'utilité publique. Et préciser que le secteur se situe en périmètre de protection archéologique. Il est fortement recommandé de supprimer ce secteur. <p>Développement économique</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Alle, Sous la Fenatte : le texte doit donner davantage de précisions sur ce qui est prévu sur le secteur, notamment la localisation de la place de transbordement et du développement souhaité si une extension est planifiée. A clarifier. ▪ Bure, Places d'Armes : la desserte en transports publics est majoritairement bonne (une partie du secteur est en desserte satisfaisante). ▪ Courgenay, Chu la Bottenie : la desserte en transports publics est majoritairement satisfaisante mais pas totalement. La localisation choisie est discutable (surface allongée avec impact paysager et emprise sur la zone agricole, et contiguïté très restreinte avec la zone à bâtir) et nécessite des justifications complémentaires dans le PDR afin qu'il soit possible de statuer sur ce secteur. 	<p>Le REC a été complété. Les communes concernées ont été averties des réserves émises.</p> <p>Concernant la place de transbordement de la Fenatte à Alle, le texte a été complété concernant son emplacement. A ce stade, il est trop tôt pour planifier une extension de la zone d'activités.</p> <p>Concernant la zone des Près à Chevenez, le REC a été complété. La question de l'accès est à traiter le cas échéant dans la planification de détail ultérieure.</p> <p>La commune de Courgenay a été informée des remarques pourtant sur son secteur Chu la Bottenie. Le Conseil communal souhaite le maintien de ce secteur et répondra aux besoins dans le cadre de la révision de son PAL.</p> <p>Concernant les autres secteurs de développement stratégique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vocation « sports et loisirs » : ces secteurs sont voués à accueillir des installations ou des projets relatifs aux sports et aux loisirs. Ces secteurs sont déjà affectés à la zone à bâtir. Il s'agit d'anticiper les secteurs les plus adéquats en la matière et d'orienter les futurs projets d'importance régionale dans ces secteurs. - Concernant la jonction autoroutière et l'ancien aérodrome, le REC a été complété. Par ailleurs, il est difficile à ce stade de définir une vocation particulière. Comme cela est mentionné, ces secteurs sont destinés à accueillir des projets ayant un fort impact territorial. Ces projets pourraient être de différentes nature. L'objectif du PDR en mentionnant ces deux secteurs est d'anticiper les éventuels besoins et d'identifier les secteurs présentant les meilleures caractéristiques pour répondre à ce type de projet. Deux sites sont identifiés afin de conserver une certaine marge de manœuvre quant à la localisation d'un éventuel projet en fonction de ses caractéristiques et besoins propres. Il est pris bonne note de l'éventuelle inscription au plan directeur cantonal. - Concernant la jonction autoroutière de Boncourt, il est pris bonne note des informations transmises.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Chevenez, Les Prés : nuancer la proximité avec la jonction autoroutière qui est certes proche, mais le secteur n'est pas accolé comme d'autres secteurs du PDR pour lesquels le texte est pourtant le même. Comme il s'agit de l'unique ZAIR qui ne se situe pas à proximité directe des grands axes de mobilité, des justifications complémentaires sont nécessaires dans le PDR pour pouvoir retenir ce site. De plus son accès (à l'échelle fine) ne paraît pas évident. <p>Autres secteurs stratégiques de développement</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Préciser quels sont les besoins et/ou quel projet est prévu pour chaque secteur pour des raisons de compréhension (donner davantage de précisions qu'uniquement « sport et loisirs » par exemple). A ce stade, les développements prévus ne sont pas mentionnés et il est difficile de se prononcer sur les secteurs sans cette information, d'autant plus qu'il s'agit parfois de site d'une surface importante (bien que le périmètre reste indicatif). ▪ Préciser le niveau de desserte en transports publics lorsque celui-ci n'est pas indiqué. ▪ Concernant la jonction Cornol-Courgenay et la Plaine de Courtedoux, des précisions seraient les bienvenues quant à ce qui est planifié dans ces secteurs. La mention « projet à fort impact territorial » semble trop générale. En outre, des indications sur le fait que deux secteurs soient définis, tous deux avec une surface relativement grande, seraient utiles si la région est à même de les donner. En fonction de l'importance des projets qui seraient établis sur ces secteurs et de leurs impacts sur le territoire, il faut savoir qu'une inscription au plan directeur cantonal pourrait s'avérer nécessaire. ▪ Boncourt, Jonction autoroutière : l'inscription de ce secteur au PDR peut être admise, mais les réserves du canton sont rappelées quant au projet d'aire de ravitaillement (conditions préalables à remplir pour démarrer le projet). <p>Compléter les tableaux du chapitre 4.2 en fonction des remarques ci-dessus.</p>	
<p>Proposition 24 Page 11</p>	<p>Périmètres archéologiques ou paléontologiques</p> <p>Il n'y a pas de raison d'ordre archéologique ou paléontologique de s'opposer au plan directeur régional et au développement que ce document esquisse. Toutefois, certains périmètres de planification peuvent contenir des vestiges archéologiques ou paléontologiques qu'il faudra documenter avant toute éventuelle mise en construction :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'extension vers l'ouest de la zone AIC potentielle de la <i>Sedrac</i> s'approcherait de plusieurs sondages archéologiques qui ont livré des traces d'une occupation de l'âge du Bronze ; ▪ Le périmètre <i>L'Oiselier</i> recoupe le site paléontologique Porrentruy-Oiselier, site de catégorie 2 (site sédimentologique du Rupélien) ; ▪ Le périmètre de planification Zone AIR <i>Les Prés</i> se situe à proximité du site archéologique Chevenez-Au Breuille, site de catégorie 1 (occupations de l'âge du Fer et de l'époque romaine). <p>Dangers naturels</p> <p>Les secteurs de développement envisagés sont, pour la plupart, concernés par des dangers naturels liés aux inondations ou par des phénomènes potentiels de ruissellement de surface (carte de l'aléa de ruissellement, OFEV, 2018). Selon la directive cantonale « Prévention des dangers naturels – Prise en compte dans l'aménagement local, SDT-ENV, 2015 », le classement en zone à bâtir est interdit en zone de danger élevé (zone rouge) et est exceptionnellement admis, moyennant pesée des intérêts, en zone de danger moyen (zone bleue). En zone de danger faible (zone jaune), les affectations sensibles augmentant fortement le potentiel de dommages sont à éviter. Pour les secteurs situés en zone de danger</p>	<p>Le REC a été complété.</p>

	<p>indicative, le degré de danger devra être évalué par les communes concernées en cas de volonté de mise en zone à bâtir.</p> <p>Les secteurs de développement suivants sont en particulier concernés par des dangers naturels d'inondation :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Gare de Porrentruy, Sous-Bellevue et La Maltière : zone de danger faible, moyenne et élevée. Aléa de ruissellement important. Projet communal de protection contre les crues à l'étude ; ▪ Sous la Fenatte et Pré Domont à Alle : zone de danger faible et moyenne. Aléa de ruissellement important. Projet communal de protection contre les crues et contre le ruissellement à l'étude ; ▪ Place d'Armes à Bure : zone indicative de danger et aléa de ruissellement important ; ▪ Les Prés à Chevenez : zone de danger faible et aléa de ruissellement important ; ▪ Ancien Aérodrome entre Courtedoux et Porrentruy : zone de danger faible et moyen. Aléa de ruissellement important ; ▪ Secteur stratégique régional à l'Est de la jonction autoroutière de Cornol-Courgenay : zone de danger indicative et aléa de ruissellement important ; ▪ Piscine des Hémionées et Halle polyvalente à Boncourt : zone de danger moyen et aléa de ruissellement important ; ▪ Centre équestre à Chevenez : zone de danger faible et moyen. Aléa de ruissellement important. <p>Il est proposé de compléter le REC en fonction des informations liées aux périmètres archéologiques et paléontologiques et aux dangers naturels afin de disposer de ces informations de base en amont du développement des secteurs concernés.</p>	
<i>Tourisme</i>		
<p>Proposition 25 Page 12</p>	<p>La volonté de voir les communes collaborer de manière accrue abonde dans le sens recherché par les autorités cantonales. En effet, le projet de révision de la loi cantonale sur le tourisme enjoint les communes à collaborer sur le plan touristique. Nombre de projets touristiques ne sont pas le projet d'une seule et unique commune, mais bien la résultante d'une approche supracommunale, comme ce fut d'ailleurs le cas de la patinoire du district de Porrentruy.</p> <p>En outre, le district de Porrentruy jouit d'une position géographique favorable (proximité de la frontière française) et d'une bonne accessibilité (chemins de fer, autoroute, etc.). Il est important dès lors de bien considérer l'accessibilité dans le cadre du développement d'infrastructures touristiques.</p> <p>Avant d'augmenter le nombre de touristes et de visiteurs dans le canton du Jura, il est nécessaire d'initier des démarches en vue d'augmenter les dépenses de ceux-ci ainsi que la durée de leur séjour. Il est par conséquent nécessaire de proposer des offres combinées, comprenant une possibilité de transport public (ou de déplacement en mobilité douce) et la visite de plusieurs sites d'intérêt. Une mise en réseau des différents prestataires touristiques du district doit permettre de proposer aux visiteurs différentes prestations et animations permettant de les capter et de les faire séjourner plus longtemps de la région.</p> <p>Enfin, il pourrait être intéressant de mutualiser les retours de la taxe de séjour perçue dans chacune des communes du district pour soutenir des projets d'envergure.</p> <p>Les remarques ci-dessus peuvent être intégrées dans la stratégie régionale et la fiche thématique liée au tourisme serait à compléter en conséquence.</p>	<p>Les autorités régionales prennent bonne note de ces différents éléments en matière de tourisme. Toutefois, le choix a été fait de ne pas les intégrer à ce stade dans le PDR car ces réflexions ne sont pas encore assez mûres.</p>

Question 26 Page 12	Le chapitre 4.3 parle de 4 pôles touristiques, tout comme la fiche thématique du PDR (PA 2), alors que le chapitre 3.3.1 parle de trois pôles. Quelle en est la raison ? Le contenu est à harmoniser ou la différence doit être expliquée.	Le REC a été adapté.
Demande 27 Page 12	En ce qui concerne la vallée du Doubs, il n'est pas fait mention du Parc Naturel Régional du Doubs et de son plan d'actions (Gestion des opportunités et pressions touristiques de 2019). La coordination avec le Parc et ses projets est à démontrer. En outre, pour le projet à Bellefontaine, il y a un renvoi au chapitre suivant. De quel chapitre s'agit-il ? N'est-ce pas plutôt le tableau qui suit ? A préciser.	Une rencontre a eu lieu entre des représentants du SidP et du PNRD. Un mandat de planification concernant la commune du Clos du Doubs (seule commune du district à être concernée par le territoire du Parc) a été ajouté à la fiche « Tourisme ». Concernant le projet à Bellefontaine, le REC a été adapté.
Demande 28 Page 12	Préciser les intentions pour le secteur de Bellefontaine et réévaluer l'opportunité d'y créer une nouvelle installation touristique.	Les autorités régionales ainsi que les autorités communales de Clos du Doubs souhaitent maintenir ce secteur pour le développement touristique. Des compléments ont été apportés dans le REC.
Remarque 29 Page 13	Les limites précises de ce périmètre seront à définir en tenant compte des périmètres susmentionnés et des enjeux de protection de la nature.	Il est pris bonne note de cette remarque.
<i>Mobilité</i>		
Demande 30 Page 13	Adapter le texte en précisant qu'une partie de cet axe est réalisée.	Le REC a été adapté.
<i>Nature et paysage</i>		
Demande 31 Page 13	Le chapitre 4.5 est relativement court par rapport aux nombreux éléments de contexte donnés au chapitre 3.5. Afin de conserver un fil rouge entre le contexte et la fiche thématique, des compléments sont à apporter dans les enjeux.	Le titre du chapitre « Enjeux » a été adapté afin de mieux refléter sa vocation. Ainsi, il n'est pas nécessaire d'apporter des compléments dans ce chapitre en lien avec la nature et le paysage. Les autorités régionales précisent que de nombreuses protections et/ou mesures existent au niveau fédéral, cantonal et local. Les objectifs poursuivis par le PDR visent à compléter ces mesures/protections existantes.
Demande 32 Page 15	<p>Les enjeux liés à la conservation des milieux naturels assurant un habitat propice à la faune sauvage ont été ciblés au chapitre ci-dessus. Plus spécifiquement, la protection de la chouette chevêche d'Athéna y a été traitée dans le cadre de la protection des vergers avec la mention des limites au-delà desquelles le développement de l'urbanisation entre en conflit avec la protection de cette espèce. Il est nécessaire de rappeler la responsabilité du canton du Jura qui abrite en Ajoie l'une des trois dernières populations de chouettes chevêche d'Athéna de Suisse. L'intégration de cet enjeu à l'échelle régionale est nécessaire pour parvenir à un renforcement de la trame arborée en couronne villageoise ou à l'intérieur du bâti.</p> <p><u>Secteur Vers le Breuille, Cornol</u></p> <p>Ce secteur empiète sur des périmètres de protection du paysage et des vergers figurant au Plan d'aménagement local de la Commune de Cornol. Les périmètres de protection des vergers sont potentiellement intéressants pour la Chouette chevêche (géoportail cantonal, couche Chouette chevêche-Extension de l'urbanisation sous condition). Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte de ces périmètres et des intérêts liés à la Chouette chevêche.</p> <p><u>Secteur Rière les vergers, Courgenay</u></p> <p>Ce secteur empiète sur une zone favorable à la Chouette chevêche (géoportail cantonal, couche Chouette chevêche-Limite stricte à l'extension de l'urbanisation) et renferme plusieurs arbres isolés mentionnés au Plan d'aménagement local de la Commune de Courgenay. Un renforcement des vergers haute serait plutôt à promouvoir sur ce secteur agricole. Une très forte réserve est émise pour ce secteur, et l'abandon de cette extension est encouragé (chances d'aboutir par la suite presque nulles).</p>	<p>Le REC a été complété.</p> <p>Concernant Fontenais, la représentation dans le PDR est schématique. La délimitation précise du secteur est à définir dans le cadre de la révision du PAL de la commune concernée.</p> <p>Une coordination a eu lieu avec Courgenay. Le Conseil communal et le SIDP souhaitent maintenir ce secteur tout en étant conscient des défis liés.</p> <p>La Municipalité de Porrentruy complète les études relatives au projet prenant en compte les éléments du préavis de ENV. Un dossier complet est en cours d'élaboration, prenant en compte des possibilités d'alternatives. Le Conseil municipal et le SIDP souhaitent maintenir ce secteur à ce stade, tout en étant conscients des défis liés à la mise en œuvre au niveau de l'aménagement local.</p>

Secteur Sous le Banné (ouest), Fontenais

Les parties inférieure et supérieure de la parcelle 395 et est de la parcelle 568 figurent comme « Propositions d'extensions à l'inventaire des prairies et pâturages secs » (géoportail cantonal, couche : Inventaire des prairies et pâturage secs). Ces parties sont à exclure du secteur de développement résidentiel ou à vocation mixte envisagé.

Secteur Aux Champs Rusés (est), Fontenais

Ce secteur empiète sur un secteur favorable à la Chouette chevêche (géoportail cantonal, couche Chouette chevêche-Extension de l'urbanisation sous condition). Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte des intérêts liés à la Chouette chevêche.

Secteur Haute-Fin (ouest)

Ce secteur empiète sur un secteur favorable à la Chouette chevêche (géoportail cantonal, couche Chouette chevêche-Extension de l'urbanisation sous condition) et renferme des arbres isolés figurant au Plan d'aménagement local de la Commune de Porrentruy. Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte des intérêts liés à la Chouette chevêche.

Secteur Voyeboeuf (Est), Porrentruy

Le secteur retenu est constitué d'une forêt et d'une compensation A16. La forêt est protégée par le droit fédéral et l'implantation d'un ouvrage n'est pas imposée par sa destination à cet endroit. La compensation A16 présente des caractéristiques naturelles remarquables. L'Office de l'environnement a récemment préavisé négativement un projet d'implantation d'un centre dans ce secteur en raison des aspects juridiques et écologiques du lieu. Une très forte réserve est émise et l'abandon du développement de ce secteur est encouragée (chances d'aboutir par la suite presque nulles).

Zone AIC de la Queue au Loup, Boncourt

Ce secteur empiète sur un périmètre de protection des vergers figurant au Plan d'aménagement local de la Commune de Boncourt. Ce périmètre de protection des vergers est à prendre en compte.

Zone AIC de la Sedrac, Courgenay

Ce secteur empiète sur un secteur favorable à la Chouette chevêche (géoportail cantonal, couche Chouette chevêche-Extension de l'urbanisation sous condition). Les intérêts liés à la Chouette chevêche sont à prendre en compte.

Secteur L'Oiselier, Porrentruy

Ce secteur empiète sur un périmètre de protection de la nature figurant au Plan d'aménagement local de la Commune de Porrentruy. Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte de ce périmètre.

Secteur Sous la Fenatte, Alle

Le développement d'une zone d'activité régionale ne pourra se faire dans le secteur forestier. L'emplacement en forêt n'est pas imposé par sa destination. Il doit également être relevé qu'un biotope humide est présent de part et d'autre de la route cantonale, à l'endroit où celle-ci croise la voie ferrée qui

	<p>mène à Bonfol. Cette zone humide devra impérativement être préservée de toute atteinte en cas de développement d'une zone d'activité régionale dans le secteur.</p> <p><u>Chu le Bottenie, Courgenay</u></p> <p>Ce secteur empiète sur une zone favorable à la Chouette chevêche (géoportail cantonal, couche Chouette chevêche-Extension de l'urbanisation sous condition) et renferme des arbres isolés figurant au Plan d'aménagement local de la Commune de Courgenay. Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte des intérêts liés à la Chouette chevêche.</p> <p><u>Secteur « situé entre Porrentruy et Courtedoux », ancien aérodrome</u></p> <p>Ce secteur empiète sur un périmètre de protection du paysage et sur une zone favorable à la Chouette chevêche (géoportail cantonal, couche Chouette chevêche-Extension de l'urbanisation sous condition). Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte du périmètre de protection du paysage et des intérêts liés à la Chouette chevêche.</p> <p><u>Secteur situé aux abords de la jonction autoroutière de Boncourt</u></p> <p>Ce secteur empiète sur un périmètre de protection des vergers figurant au Plan d'aménagement local de la Commune de Boncourt. Les limites précises de ce secteur seront à définir en tenant compte de ce périmètre.</p> <p>Les informations au sujet des secteurs de développement sont à ajouter au REC. Il devra en être tenu compte par la suite (PAL ou PS en particulier).</p>	
<p>Demande 33 Page 16</p>	<p>Protection de la faune et corridors faunistiques</p> <p>Au sujet de la faune terrestre, le développement et l'organisation des activités humaines projetées à travers le plan régional doivent tenir compte des voies de migration, de dispersion et d'expansion de la faune sauvage. Ces liaisons biologiques sont vitales aux espèces sauvages et doivent mieux être considérées que par le passé.</p> <p>Les corridors faunistiques inventoriés ont été repris exhaustivement dans le rapport. Des conflits potentiels ont été identifiés à l'intérieur d'un d'entre eux. Trois zones de grandes superficies ont également été identifiées cloisonnant de manière significative des territoires agricoles et pouvant prêter la fonctionnalité de l'infrastructure écologique de l'espace rural.</p> <p><u>Secteur Sous la Fenatte, Alle</u></p> <p>En plus des conditions émises sur ce secteur précédemment, il faut ajouter que ce corridor faunistique d'importance locale est déjà fortement perturbé par les infrastructures industrielles présentes. Egalement dans ce cadre, aucun empiètement sur les zones boisées ne pourra être approuvé et des mesures de renforcement de sa fonctionnalité pourraient être envisagées.</p> <p><u>Zone AIC de la Queue au Loup, Boncourt</u></p> <p>Des déplacements de la faune terrestre sont observés sous le viaduc des Grand'Combes en direction de la France voisine. Le réseau important de clôtures (barrière autoroutière, élevage de Bisons et parcelles industrielles) sur le secteur conduit à un effet d'entonnoir problématique à la protection de la faune sauvage et potentiellement à la sécurité des lieux. Cette problématique est à prendre en compte. Des points de fuite suffisamment larges et libres d'obstacles seront à prévoir en concertation avec les différents propriétaires concernés par les autorités locales.</p> <p><u>Porrentruy – Courtedoux</u></p>	<p>Le REC a été complété.</p>

	<p>Les limites précises du développement de ce secteur seront à définir en veillant à garantir une bonne perméabilité au déplacement de la faune entre le massif du Grand Fahy et le passage à faune de Porrentruy Ouest.</p> <p><u>Cornol – Courgenay</u> Les limites précises du développement de ce secteur seront à définir en veillant à garantir une bonne perméabilité au déplacement de la faune terrestre entre le corridor faunistique du Bois de la Croix, le Bois d'Essertio et le massif forestier du Mont Terri.</p> <p>Tenir compte des informations ci-dessus concernant les corridors faunistiques et compléter le REC en conséquence. Il devra en être tenu compte par la suite (PAL ou PS en particulier).</p>	
Concordance avec le plan directeur cantonal		
Proposition 34 Page 16	L'explication pour la fiche U.03 est intéressante et devrait être reprise et complétée dans le REC, dans la partie enjeux.	Le REC a été adapté.
Proposition 35 Page 16	Evaluer la possibilité d'intégrer l'obligation de réaliser un plan de mobilité pour toutes les entreprises de plus de 20 EPT indépendamment de la zone à bâtir concernée. Et, cas échéant, compléter la fiche thématique « mobilité » dans ce sens.	Les autorités régionales ne souhaitent pas étendre cette obligation à toutes les zones à bâtir mais saluent la proposition.
Conclusion		
Proposition 36 Page 16	L'utilité du tableau de conclusion est questionnée. L'idée de reprendre les objectifs de départ est bonne, mais la colonne de droite donne des réponses très sommaires et générales, et qui ne traitent pas tous les objectifs de la colonne du centre. Le tableau serait plus intéressant avec des renvois aux PA et MP correspondants. Ou alors, un tableau de synthèse montrant le fil rouge du REC et du PDR serait peut-être plus opportun.	Le tableau a été complété avec un renvoi au PA et/ou MP concernés.
Rapport et plan		
Proposition 37 Page 17	Il est recommandé d'ajouter une synthèse sur le diagnostic en début de PDR.	Afin de conserver un PDR opérationnel, il n'est pas souhaité ajouter une synthèse sur le diagnostic au début de ce document. Le REC présente les différents éléments relatifs au diagnostic.
Introduction		
Demande 38 Page 17	Donner des précisions sur le contenu liant (chapitre 2.3). S'agit-il de tous les textes grisés et de tous les schémas ? Les indicateurs de suivi n'en font certainement pas partie par exemple.	Le PDR a été complété.
Question 39 Page 17	Pour quelle raison les lignes directrices et les objectifs font-ils partie du contenu liant ? Leur contenu est souvent général et représente une volonté qui se concrétise dans les PA et MP.	Le PDR a été adapté. Ces éléments ne font plus partie des éléments liants.
Schéma directeur		
Proposition 40 Page 17	De la même manière que pour les ZAIR, il est proposé de noter les noms des autres secteurs stratégiques pour améliorer la compréhension et la lecture du schéma directeur.	Le schéma directeur a été complété.
Proposition 41 Page 17	Ajouter des éléments de « projet » dans le thème mobilité (actuellement uniquement les grands axes existants), avec les axes de mobilité douce notamment.	La carte n'a pas été modifiée étant donné que cette carte reflète la vision souhaitée à moyen-long terme en matière de mobilité.
Fiches thématiques		

Proposition 42 Page 17	En page 10, un code couleur est donné pour les différents thèmes traités. Pour une meilleure lisibilité et afin d'utiliser ces éléments, il est proposé de reprendre le code couleur pour le titre des fiches par exemple.	Le PDR a été adapté.
Demande 43 Page 18	La différence entre les lignes directrices et les objectifs en début de fiche n'est pas toujours claire, tout comme l'articulation avec les enjeux du REC. Une explication sur la distinction lignes directrices – objectifs est à ajouter.	Le PDR a été adapté. Un nouveau chapitre « Vision stratégique » a été ajouté en amont du document. Ce chapitre détaille les lignes directrices (vision générale à long terme) et les objectifs (buts concrets) dans les thématiques concernées.
<i>Gouvernance</i>		
Remarque 44 Page 18	Cette volonté commune est saluée et le SidP est invité à engager cette réflexion sans attendre. Elle sera bénéfique au SidP, mais également à l'ensemble des communes qui le composent.	Il est pris bonne note de cette remarque. Les autorités régionales souhaitent relever que la collaboration avec le canton sur le projet « Région-énergie » a remis en cause l'idée d'un travail en commun. La mention dans le PDR de cet élément est déjà un objectif en soi.
Demande 45 Page 18	Ajouter dans les études de base l'inventaire cantonal des friches de 2019 (mentionné dans le REC).	La fiche a été complétée.
<i>Urbanisation</i>		
Demande 46 Page 19	Compléter les PA et/ou MP avec l'intention d'orienter le développement régional vers une transition énergétique.	Il s'agit d'une vision stratégique qui sera développée dans les procédures / projets ad hoc.
Demande 47 Page 19	Il est indiqué dans les lignes directrices la volonté d'évaluer la pertinence d'une agglomération, mais rien n'apparaît à ce sujet dans les PA ou les MP. Un complément serait également le bienvenu dans le REC (enjeux) quant à ce qui est entendu par « agglomération régionale » et en tenant compte du fait que le district de Porrentruy ne fait pas partie des périmètres d'agglomération définis par l'OFS. Compléter les PA et/ou MP, ainsi que le REC.	Il s'agit d'une vision stratégique. La mention d'agglomération ne renvoie pas à la définition statistique de l'OFS mais sur le fait de travailler ensemble. La réalisation de ce PDR traduit parfaitement cette intention.
Demande 48 Page 19	Compléter les PA et/ou MP avec l'accès aux services de base en intégrant l'étude INTESI.	Les éléments découlant de l'étude INTESI et ayant un lien avec le PDR sont déjà intégrés, soit en tant que vision stratégique (services de base), soit en principe d'aménagement (réalisation d'appartements adaptés). Les autres éléments de l'étude INTESI dépassent le cadre du PDR qui reste un document de planification territoriale (par exemple en ce qui concerne les soins ou la participation sociale).
Demande 49 Page 19	Transmettre au canton la Charte mise à jour, en l'intégrant par exemple au PDR.	La Charte a été réalisée dans l'attente du PDR afin de ne pas bloquer la révision des PAL des communes concernées. Cette charte n'est plus nécessaire, étant donné que la fiche « Urbanisation » du PDR détaille la répartition entre les communes et sera liante dès son approbation.
Proposition 50 Page 19	Compléter les PA concernés sous l'angle de la durabilité afin d'indiquer comment cet enjeu sera pris en compte lors du développement des différents secteurs.	La planification des zones AIR ou des secteurs d'importance régionale étant de la compétence du SidP, celui-ci sera attentif à la prise en considération des enjeux de durabilité dans ces zones. Pour les zones d'activités communales, ces enjeux seront à traiter au niveau local et dépassent donc le cadre du PDR.

Demande 51 Page 20	<p>La politique locale allant dans le sens d'adaptation des infrastructures existantes aux besoins des seniors (notamment de la 4ème génération, 80 ans et plus) de même que pour les nouvelles infrastructures à construire est clairement encouragée.</p> <p>En préambule, la différence entre les appartements adaptés et protégés est rappelée :</p> <p>Appartements adaptés : ils doivent en principe respecter les normes architecturales SIA 500 ou SIA 500+. Contrairement aux appartements protégés, ils ne sont pas soumis à autorisation d'exploiter et à la planification médico-sociale (marché libre). En outre, il ne s'agit pas d'un label officiel établi au niveau suisse.</p> <p>Appartements protégés : ils font partie de la planification médico-sociale (PMS) et nécessitent une autorisation d'exploiter délivrée par le Département de l'économie et de la santé (DES).</p> <p>En cas de construction d'appartements adaptés, il n'y a pas de limitation. En ce qui concerne la construction d'appartements protégés (soumis à la planification), les communes/promoteurs intéressés devront obtenir au préalable un préavis positif de la part de notre Service ou du Département de l'économie et de la santé (sous peine que leur construction ne puisse pas être reconnue).</p> <p>Préciser le PA 10 suite aux explications ci-dessus si nécessaire.</p>	L'intention des autorités régionales est bien de développer dans l'ensemble des communes du district des appartements adaptés (marché libre). Dans ce contexte, il n'est pas nécessaire de compléter le PA.
Question 52 Page 20	Le fait de renoncer au PDL régional pour la Queue-au-Loup ne peut pas être accepté sans une justification suffisante et il n'y a à priori pas de raison de renoncer à une telle planification. Quelle est la raison pour laquelle il n'est pas souhaité d'établir un PDL ?	Il a été renoncé d'établir un PDL régional pour l'extension de la Queue-au-Loup étant donné que celle-ci est mesurée (en superficie) et qu'elle ne concerne qu'une seule commune. Vu la superficie de l'extension, son développement se réalisera en une seule étape. Il s'agit également d'éviter une multiplication des procédures. La réalisation d'un PDL ne semble pas opportune pour cette extension. Le PS permettra de définir le développement de ce secteur et les acteurs concernés pourront être entendus et se prononcer lors de l'élaboration du PS. Le PS pourrait être accompagné d'une image directrice (ou autre document adéquat à déterminer) réalisée en amont.
Question 53 Page 20	Concernant le MP d) niveau communal, la volonté d'avoir la possibilité d'adapter le périmètre et d'en faire un mandat du PDR est questionnée. Pour quelles raisons le périmètre devrait-il être adapté ?	La délimitation du secteur stratégique défini dans le plan directeur cantonal découle du PDL « Quartier de la Gare » (compétence communale). Ainsi, en fonction de la pesée des intérêts réalisés au niveau local, notamment en lien avec les objectifs de densification fixés par le plan directeur cantonal pour les secteurs stratégiques, le périmètre de ce secteur doit être revu.
<i>Tourisme</i>		
Demande 54 Page 21	Réévaluer la pertinence de l'objectif 1 et compléter cette volonté, si elle se confirme, dans un PA et/ou un MP.	Le diagnostic a démontré qu'il manque de chambres dans la région. Il s'agit d'une vision stratégique. Ainsi, le PDR n'est pas adapté.
Proposition 55 Page 21	Il est proposé de hiérarchiser (prioritaire et secondaire) les sites touristiques afin de mieux prioriser les projets à venir. A titre d'exemple, la Ville de Porrentruy serait un secteur prioritaire et Bonfol serait un secteur secondaire. Cela constituerait également une piste pour la remarque ci-dessous concernant La Baroche.	Les projets d'importance au niveau touristique peuvent être portés des communes. Le SidP n'est pas compétent pas gérer le rythme ou la priorisation des projets. Ainsi, il est renoncé de distinguer des sites prioritaires ou des sites secondaires en matière de tourisme.
Demande 56 Page 21	Généraliser quelque peu les termes qui concernent Bonfol, notamment au PA 2. Le terme « LAND ART » recouvre une idée bien précise alors que celle-ci ne se réalisera peut-être pas sous cette forme. Il convient d'utiliser des termes plus ouverts afin que cela soit conforme avec le projet qui verra le jour.	Le terme a été adapté.
Demande 57 Page 21	Réévaluer la position de La Baroche et du Col des Rangiers en tant qu'éventuel pôle touristique régional (possibilité de hiérarchiser les pôles), et en cas d'intégration, justifier cela dans le REC.	Le site du col des Rangiers (Caquerelle/Malettes) a été ajouté au PDR à la suite d'une rencontre avec les autorités locales. Les justifications ont été apportées dans le REC.

Demande 58 Page 21	Pour le projet Vallée des dinosaures, un plan spécial régional est prévu et doit être inscrit dans la fiche thématique du PDR (dans un MP par exemple).	Le mandat de planification régional c) de la fiche « Gouvernance » précise que « Le SidP est compétent pour la planification des zones AIC et des zones AIR, ainsi que d'autres projets d'importance régionale. Dans ce contexte, il est responsable de la conduite, réalisation et adoption des plans directeurs régionaux localisés ainsi que des plans spéciaux régionaux. ». Lors d'une rencontre entre la Commission Technique et la Section de l'aménagement du territoire (13 avril 2022), il a été admis que ce mandat de planification répondait à la demande et qu'il permettait de régler la question des futurs plans spéciaux régionaux (compétence d'adoption notamment)
Question 59 Page 21	Le mandat régional b) mentionne la « planification d'une structure d'hébergement innovante de type camping d'importance régionale ». Qu'est-il entendu par innovant (aucune explication n'est donnée dans le REC) ? Quelle procédure est prévue ? Une étude de variantes pour la localisation sera nécessaire et une coordination régionale devra être établie.	A ce stade, le forme de l'innovation n'est pas encore déterminée. La procédure prévue est celle du plan spécial (cf. art. 31 LCAT). La localisation est déterminée par l'identification des pôles touristiques d'importance régionale et des secteurs situés le long du Doubs. Si ce projet devait se réaliser à un autre endroit, effectivement, une analyse de site serait à réaliser.
<i>Mobilité</i>		
Demande 60 Page 22	<p>Différentes remarques impliquant d'adapter ou compléter le PA 2 sont données ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> « prolonger la ligne ferroviaire transfrontalière actuelle jusqu'à Belfort Ville, Ligne Bienne – Porrentruy – Belfort, éventuellement avec suppression de la correspondance imposée en gare de Belfort TGV » : les correspondances sur le réseau supérieur des TGV doivent évidemment rester un objectif, des détentes de correspondances sont envisageables mais par des ruptures. « mettre en place une liaison directe (sans arrêt intermédiaire) entre Belfort Ville, Porrentruy et Delémont avec correspondance sur le réseau national en direction de Bâle et de Bienne » : des analyses de faisabilité concernant l'ajout de trains de renfort accélérés entre Porrentruy et Delémont sont en cours. La recherche de liaisons sans arrêts entre Belfort-Ville, Porrentruy et Delémont n'est ni un objectif à court ou moyen terme de la Région Bourgogne-Franche-Comté ni du canton du Jura. « aménager un arrêt ferroviaire au niveau de la patinoire de Porrentruy (« Porrentruy-Est ») » : l'étude de faisabilité horaire et des variantes d'aménagement est en cours. Une réserve à ce sujet est émise à ce stade. « aménager un arrêt ferroviaire dans le secteur de « la Fenatte » à Alle » : l'aménagement d'un quai voyageurs ne fait pas partie des investissements prévus sur cette ligne. L'utilité d'une desserte voyageurs à cet endroit reste à démontrer vu le faible développement attendu autour de cet emplacement. <p>Adapter le PA 2 selon les remarques ci-dessus.</p>	La fiche a été adaptée. Concernant la Fenatte, en raison de son statut de zone AIR, et du potentiel développement économique du secteur, il semble opportun de maintenir cette proposition.
Demande 61 Page 22	Le réaménagement des gares est une obligation pour les entreprises de transports. Ce ne sont donc pas les communes qui sont compétentes pour cela, bien qu'elles soient encouragées à collaborer au traitement de l'espace public. Par contre, elles le sont en ce qui concerne les arrêts de bus. Des précisions sur les mesures prévues pour ceux-ci sont à apporter.	Il est pris bonne note que le réaménagement des gares ferroviaires est une obligation pour les entreprises de transports. Concernant le réaménagement des arrêts de bus, il est compliqué pour les communes de savoir quels arrêts doivent être (ré)aménagés pour être conforme LHand, notamment en l'absence de critères au niveau cantonal, voire fédéral. Dans ce contexte, aucune mesure particulière n'est prévue dans le plan directeur régional à ce sujet.
Question 62 Page 23	Le PA 7 est-il lié avec les axes prioritaires et secondaires de mobilité douce du schéma « mobilité » ? Cela semble être le cas compte tenu du texte au chapitre 4.4 du REC. Des précisions sont à apporter	Le REC et la carte ont été complétés.

	dans ce sens dans la fiche thématique et au besoin le schéma pourrait être complété avec cette notion de « voies vertes ».	
Demande 63 Page 23	<p>Concernant l'objectif 8 et le PA 8 (modes de transports autonomes), cette « nouvelle » forme de mobilité est maintenant systématiquement mentionnée dans les stratégies alors que son potentiel de développement est très faible. Il semble avant tout important de développer et promouvoir les modes de déplacement existants, comme les transports publics, ou de développer une véritable politique de covoiturage. La promotion de l'autopartage auprès de la population et son déploiement dans les différentes communes permet aux ménages de se questionner sur la nécessité du deuxième véhicule par exemple.</p> <p>A noter également que l'électromobilité, quant à elle, bien que permettant de rendre la mobilité « plus verte », ce qui est positif, n'encourage pas le report modal et ne règle donc pas le problème de congestion et de nuisances du TIM.</p> <p>Reconsidérer l'objectif 8 et le PA 8 sur la base des remarques ci-dessus.</p>	Il y a une volonté claire du COPIL d'explorer la piste des transports autonomes afin d'en connaître la faisabilité ainsi que les tenants et aboutissants. Le COPIL ne souhaite pas intégrer les réflexions, à ce stade, en lien avec l'auto-partage. Dans ce contexte, le PDR n'est pas adapté.
<i>Nature et paysage</i>		
Demande 64 Page 23	Ajouter la mention du Parc Naturel Régional du Doubs et la collaboration avec cette entité dans la fiche thématique.	Une rencontre a eu lieu entre des représentants du SidP et du PNRD. Un mandat de planification concernant la commune du Clos du Doubs (seule commune du district à être concernée par le territoire du Parc) a été ajouté à la fiche « Tourisme », étant donné que les principales pressions sur le territoire concernée sont en lien avec le tourisme.
Demande 65 Page 23	Dans les enjeux du REC, la volonté de réduire les îlots de chaleur dans le tissu bâti est identifiée. La mention des îlots de chaleur est à ajouter dans la fiche puisqu'il s'agit d'un enjeu central (fil rouge).	Cette notion est sous-entendue dans « l'adaptation au changement climatique ». Ces éléments sont expliqués dans le REC. La mention des îlots de chaleur a toutefois été ajoutée à la note de bas de page.
Demande 66 Page 23	Plusieurs domaines ne sont pas traités dans la fiche thématique, tels que les terres agricoles et les paysages par exemple. Compléter les PA (et éventuellement les MP) dans ce sens ou expliquer pourquoi rien n'est prévu à l'échelle régionale (dans le REC par exemple).	Comme cela a été indiqué précédemment, ces thématiques font l'objet de nombreuses mesures ou points d'attention au niveau fédéral (législation fédérale, politique fédérale, etc.). Par ailleurs, certains éléments sont à traiter au niveau des CEP, au niveau local.
Demande 67 Page 23	Le PA 3 semble être en lien avec les « corridors faunistiques suprarégionaux » du schéma « nature et paysage ». Le terme de « corridor faunistique » devrait être repris dans le principe pour clarifier le lien avec la carte.	La fiche a été adaptée.
Demande 68 Page 23	Dans les MP, niveau communal, il y a lieu d'ajouter que des mesures concrètes et locales en matière de biodiversité (p.ex. création ou valorisation de biotopes) doivent être mises en œuvre.	Ces éléments sont déjà traités dans les CEP au niveau local.

9. CONCLUSION

Contenu défini dans le chapitre 2.3		Réalisation des objectifs dans le projet	Fiches concernées
Thème	Objectif(s)		
URBANISATION	<ul style="list-style-type: none"> Mesures favorisant le développement de l'urbanisation vers l'intérieur Valorisation des centres anciens : mise en place d'un soutien à l'échelle régionale et/ou d'un dispositif unifié au sein du district Identification de secteurs stratégiques et définition d'objectifs et de principes d'aménagement Impacts du développement de l'urbanisation sur les SDA Stratégie de redimensionnement des zones à bâtir destinées à l'habitat Répartition de la croissance démographique à l'échelle du PRP (prestations spécifiques au PRP) Evaluation des besoins et planification de zones d'activités intercommunales Coordination avec le projet d'aménagement d'une nouvelle zone AIC (SEDRAC) Identification des friches urbaines/industrielles et proposition de mesures visant leur valorisation Définition des secteurs destinés à accueillir les constructions et installations publiques d'importance régionale Coordination de la répartition et des besoins futurs en matière d'équipements sportifs d'importance régionale 	La croissance (habitants et emplois-EPT) attribuée au pôle régional de Porrentruy (PRP) par le plan directeur cantonal a été répartie entre les différentes communes du PRP à l'horizon 2030 et 2040. De manière générale, les zones à bâtir destinées à l'habitat de la région permettent d'accueillir la croissance estimée. Toutefois, plusieurs secteurs à vocation résidentielle ou mixte ont été identifiés dans le PDR.	Fiche « Urbanisation » : principes d'aménagement 3 à 6 et 9
		La question de la réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens est appréhendée de manière régionale avec la mise en place d'un centre de compétences au niveau du SidP. Les autorités régionales visent également une diversification de l'offre résidentielle et soutiennent la réalisation d'appartements adaptés dans toutes les communes	Fiche « Gouvernance » : principe d'aménagement 3
		En complément aux zones AIC et aux zones d'activités communales existantes, plusieurs secteurs ont été identifiés afin d'accueillir des zones d'activités régionales (AIR). La planification de ces zones est de la compétence du SidP. Celui-ci, dans un objectif de développement de l'urbanisation vers l'intérieur, promeut également la reconversion des friches industrielles et artisanales d'importance régionale.	Fiche « Urbanisation » : principes d'aménagement 8 et 10
		Plusieurs sites stratégiques de développement ont été identifiés afin d'accueillir des infrastructures à vocation différente. Ces sites ont été retenus afin de garantir une réelle synergie avec les infrastructures existantes	Fiche « Urbanisation » : principes d'aménagement 11 à 14
MOBILITE	<ul style="list-style-type: none"> Propositions d'amélioration de la desserte à l'intérieur du PRP (rabbatement sur la gare de Porrentruy) et sur l'ensemble du district Etude des lacunes identifiées en matière d'aménagements en lien avec la mobilité Gestion du stationnement public à l'échelle régionale Gestion du stationnement d'entreprise : identification parkings présentant un potentiel de mutualisation, opportunité d'introduire l'obligation d'établir des plans de mobilité à partir d'une certaine taille 	Les autorités régionales visent un renforcement des liaisons régionales et interrégionales par la mise en place de liaison directe (vers Bâle, Bienne et Belfort) et une augmentation de la cadence (semi-horaire). Dans ce contexte, le secteur de la gare de Porrentruy fait l'objet d'une attention particulière afin de jouer son rôle de nœud principal des transports publics au niveau du district.	Fiche « Mobilité » : principes d'aménagement 2 et 3
		En matière de stationnement, le SidP, en tant qu'instance régionale, mènera des réflexions sur l'ensemble du district pour une harmonisation des règles relatives au stationnement (gestion, tarification, parkings d'échanges et de regroupement).	Fiche « Mobilité » : principes d'aménagement 5 et 6 / mandat de planification régional b).
NATURE ET PAYSAGE	<ul style="list-style-type: none"> Mise en réseau régionale des éléments dignes d'intérêt et valorisation pour les loisirs et le tourisme Protection des paysages caractéristiques et mitage du territoire 	Cette thématique dépassant les frontières communales, le rôle du SidP se renforce à l'avenir, notamment en ce qui concerne les revitalisations des cours d'eau et l'interconnexion des milieux naturels.	Fiche « Nature et paysage » : principes d'aménagement 2 et 3
		Les questions liées aux changements climatiques sont également coordonnées au niveau régional avec des réflexions particulières sur les questions du développement de la nature en milieu bâti et des adaptations des pratiques sylvicoles.	Fiche « Nature et paysage » : principe d'aménagement 1 et mandat de planification régional a).

ENVIRONNEMENT, APPROVISIONNEMENT ET GESTION DES DECHETS	<ul style="list-style-type: none"> • Dans le cadre de l'étude de faisabilité préalable, la grande majorité des communes a reconnu que la gestion par les syndicats intercommunaux existants des problématiques relatives aux PGEE, à l'approvisionnement en eau potable et aux déchets donnait satisfaction. Celles-ci ne doivent pas être traitées de manière spécifique dans le PDR. 	<p>La thématique environnementale ne fait pas l'objet d'une fiche spécifique dans le plan directeur régional. Cette thématique étant transversale, dès qu'un principe d'aménagement la concerne, un symbole l'identifie.</p>	
THEMES COMPLEMENTAIRES	<ul style="list-style-type: none"> • Identification de sites stratégiques à l'échelle du district pour les thématiques habitat, activités économiques, équipements publics et infrastructures touristiques • Traitement des questions d'hébergement, de réseaux touristiques et d'infrastructures hors hébergement en adoptant une approche territoriale et sans doublon • Ebauches quant aux possibilités de valorisation des résultats du PDR sous l'angle du marketing territorial 	<p>Plusieurs sites ont été identifiés au niveau du district. Ces sites ont des vocations différentes : résidentielle, économique, sportive et de loisirs, etc. Ils sont répartis judicieusement sur l'ensemble du district afin de mieux répondre aux attentes de l'aménagement du territoire mais également aux besoins spécifiques.</p>	<p>Fiche « Urbanisation » : principes d'aménagement 8 et 11 à 14</p>
		<p>L'ensemble du district est profilé comme une destination touristique. Quelques pôles d'importance régionale ont été identifiés afin d'y accueillir des infrastructures touristiques dans une logique de synergie avec l'existant. Le développement touristique d'importance locale est également encouragé dans toutes les communes du district.</p>	<p>Fiche « Tourisme » : principes d'aménagement 1 et 2</p>

ANNEXES

Annexe 1 : Analyse SWOT détaillée

Urbanisation

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">• Développement démographique/économique dans les localités proches du cœur de pôle• Potentiel en terrains libres important (CMH + ZAA)• Offre en logements diversifiée• Présence d'équipements cantonaux/régionaux dans le cœur de pôle et dans la région• Services à la population dans les villages• Des commerces d'importance régionale approvisionnent la région• Grande diversité d'activités culturelles, de sport et de loisirs	<ul style="list-style-type: none">• Globalement, peu de croissance de la population• Position géographique excentrée en Suisse romande• Déprise démographique pour des communes qui disposent encore de réserves en zone à bâtir (manque d'attractivité de ces communes)• Déséquilibre dans la croissance démographique des Communes• Pléthore d'offre en terrains non construits dans le district (surdimensionnement)• Pas suffisamment d'emplois destinés à la population résidente
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">• Stratégie visant à redynamiser les villages en déprise démographique• Concentration des efforts pour l'accueil d'habitants/emplois dans des secteurs stratégiques (stratégie de priorisation)• Renforcement du dynamisme du cœur de pôle et des communes satellites• Amélioration de l'attractivité des villages par la mise en place d'une stratégie d'aménagement cohérente• Concertation et planification de l'urbanisation à l'échelle régionale• Potentiel important de valorisation de friches industrielles• Développement de la zone AIC SEDRAC (nouvelles entreprises et emplois à haute valeur ajoutée)• Coordination de l'accueil des entreprises locales/régionales (planification régionale/intercommunale)• Projets d'équipements d'importance régionale/cantonale (rénovation de la patinoire et de la piscine)	<ul style="list-style-type: none">• Poursuite de la perte d'habitants dans les villages actuellement en déprise démographique• Exode des jeunes et des actifs• Renforcement du pôle régional de Porrentruy au détriment des autres communes du district (déséquilibre, croissance/dynamisme VS décroissance/abandon)• Difficultés à accueillir la croissance visée à l'horizon 2030 (infrastructures techniques/publiques, finances, procédures, sites pollués, etc.)• Perte d'attractivité des centres d'achats régionaux (France)• Disparition des services de base à la population et des artisans dans les villages• Perte de services cantonaux à la suite de la venue éventuelle de Moutier dans le Canton du Jura

Mobilité

FORCES	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">• Réseau routier dans l'ensemble épargné par les saturations• Rabattement TP bien organisé (sur Porrentruy et St-Ursanne)• Maillage du réseau MD et topographie globalement favorable• Bonne couverture géographique par les TP• Baisse du TJM sur certains tronçons de RC (reporté sur l'autoroute)	<ul style="list-style-type: none">• Cadences et amplitudes horaires des transports publics, notamment le week-end• Infrastructures de mobilités douces peu développées• Stationnement public non régulé et faible offre en parkings de rabattement (P+R) ou de regroupement (covoiturage)• Desserte lacunaire des emplois du PRP (hors Porrentruy)• Gare routière de Porrentruy• Pas de connexion des réseaux MD aux réseaux externes (Francovélosuisse, Suissemobile, Eurovélo6)
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">• Valorisation du maillage TP&MD en complétant les liaisons manquantes• Poches de stationnement importantes sur domaine public (possibilité d'agir sur la gestion)• Démocratisation des plans de mobilité d'entreprises (PME)• Réouverture de la ligne Belfort-Delle (report modal sur le train)• Requalification facilitée des traversées de localités ayant bénéficié des reports importants de trafic sur l'autoroute• Complémentarités des infrastructures de transport avec le tourisme (MD, aéroport)	<ul style="list-style-type: none">• Viabilité de certaines lignes TP non garantie• Densité de population/emplois localement insuffisante pour des TP performants• Habitudes de mobilité très ancrées sur les transports individuels motorisés• Reports du stationnement indésirables en cas d'absence de politique globale• Risque d'augmentation constante des TJM sur les routes cantonales si aucune mesure n'est prise• Pérennité des lignes Porrentruy-Bonfol et Bienne-Belfort• Désengagement des CFF pour ses gares (Courtemaîche, Boncourt notamment)

Tourisme

FORCES <ul style="list-style-type: none">• Deux pôles touristiques d'importance : Saint-Ursanne et Porrentruy• Offre culturelle diversifiée• Offre de loisirs étoffée• Dense réseau de mobilité douce• Le Doubs• Nature préservée• Gastronomie de Saint-Martin	FAIBLESSES <ul style="list-style-type: none">• Offre d'hébergement hôtelier vieillissante et pas suffisamment orientée pour le séjour de loisirs• Manque de professionnalisation des acteurs• Trop de petites structures• Manque de deux ou trois acteurs phares• Pas d'accès à l'eau (baignade)• Pas de positionnement affirmé au niveau régional• Manque d'évènements phares• Tourisme d'opportunité• Proximité avec la France pour l'hébergement
OPPORTUNITÉS <ul style="list-style-type: none">• Nature à mieux valoriser• Mobilité douce• L'agritourisme• Gastronomie et produits du terroir• Développement durable• Accessibilité renforcée : A16, train• Proximité avec la France• Le Doubs• Jurassica - la Paléontologie• Nuitées en augmentation	MENACES <ul style="list-style-type: none">• Faible capacité à financer les projets• Rentabilité faible des établissements et difficulté successorale• Cadre légal en matière d'aménagement du territoire et de protection de l'environnement parfois restrictif

Nature et paysage

FORCES <ul style="list-style-type: none">• Rivières encore largement naturelles et aux zones inondables marquantes• Complexes marécageux formant des écosystèmes remarquables• Paysage bocager de grande valeur esthétique et écologique, localement très diversifié• Nombreux terrains secs de grande valeur écologique sur les secteurs en pente• Nombreuses surfaces d'agriculture extensive mises en valeur par des réseaux écologiques• Zones bâties contenant des surfaces vertes• Corridors faunistiques suprarégionaux encore intacts• Plusieurs espèces rares, menacées et prioritaires installées dans la région	FAIBLESSES <ul style="list-style-type: none">• Tronçons de cours d'eau montrant des déficits écologiques importants• Manque de structures bocagères dans le paysage agricole cultivé intensivement• Entretien inadapté de certains éléments bocagers• Manque d'aménagements naturels favorisant la biodiversité en milieu bâti• Corridors faunistiques suprarégionaux altérés
OPPORTUNITÉS <ul style="list-style-type: none">• Revitalisation des tronçons de cours d'eau montrant des déficits• Création de nouveaux éléments bocagers dans les secteurs déficitaires• Conservation et amélioration des éléments bocagers et des lisières forestières• Promotion et amélioration de la biodiversité à l'intérieur ou en périphérie des milieux bâtis• Amélioration des corridors à faune au niveau suprarégional	MENACES <ul style="list-style-type: none">• Entretien inadapté des milieux naturels de grande valeur• Pollution organique des milieux aquatiques par l'intensification des pratiques agricoles• Disparition d'éléments bocagers par l'intensification des pratiques agricoles• Fermeture des terrains secs difficilement exploitables et accessibles• Intensification des pratiques agricoles dans les grandes zones de plaine• Densification de la zone bâtie au détriment des surfaces naturelles encore présentes (vergers haute tige, arbres remarquables, prairies fleuries, etc)• Extension des surfaces bâties sur des surfaces écologiquement intéressantes• Augmentation ou élargissement des infrastructures de transport altérant les corridors faunistiques• Disparition des espèces patrimoniales

Annexe 2 : Présentation aux exécutifs communaux

Plan directeur régional du district de Porrentruy

Présentation aux exécutifs communaux



© Jura tourisme

30 avril 2021 / 7 mai 2021 / 28 mai 2021

Plan directeur régional du district de Porrentruy

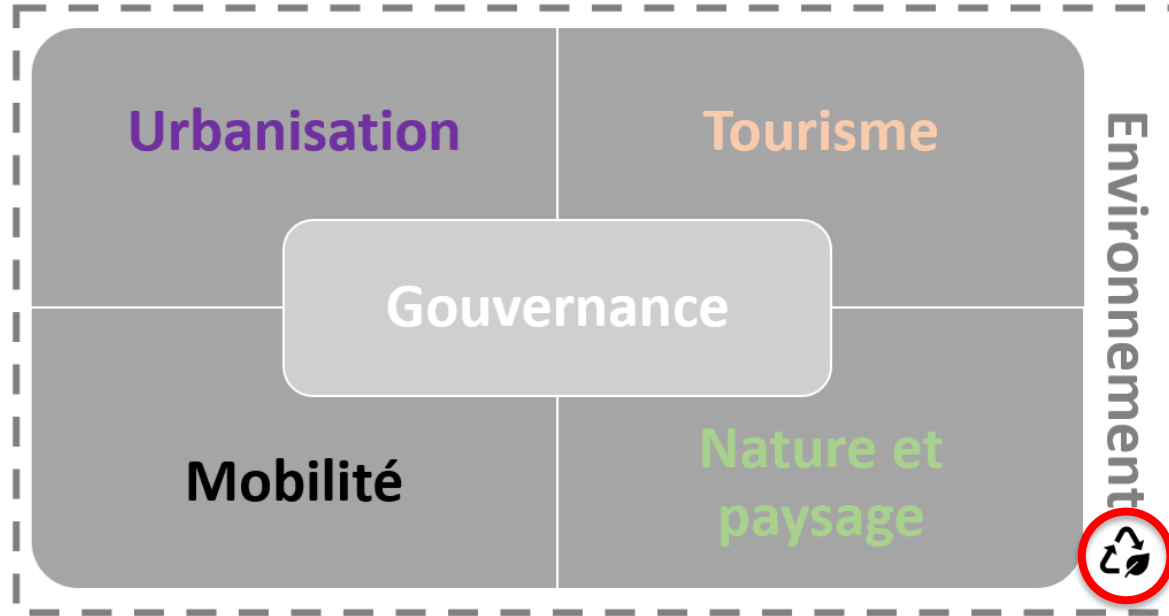
Objectifs de la séance

- Présenter le contenu principal du document
- Identifier les éventuels compléments à apporter au dossier
- Répondre aux interrogations diverses



Plan directeur régional du district de Porrentruy

Fiches thématiques : 5 domaines



Plan directeur régional du district de Porrentruy

Fiches thématiques : structure






Plan directeur régional du district de Porrentruy

GOUVERNANCE



GOVERNANCE

GOVERNANCE

-  Zone d'activités d'intérêt cantonal (zone AIC)
-  Zone d'activités d'intérêt régional (zone AIR)
-  Secteur stratégique d'intérêt cantonal et régional de la gare de Porrentruy

MOBILITÉ

-  Autoroute A16 et jonctions
-  Liaisons ferroviaires (CFF/C) et gares

Compétences décisionnelles / compétences techniques

Centre de compétences pour la réhabilitation

Zones AIC et AIR (PS régional ; rôles SIDP - SEDRAC)

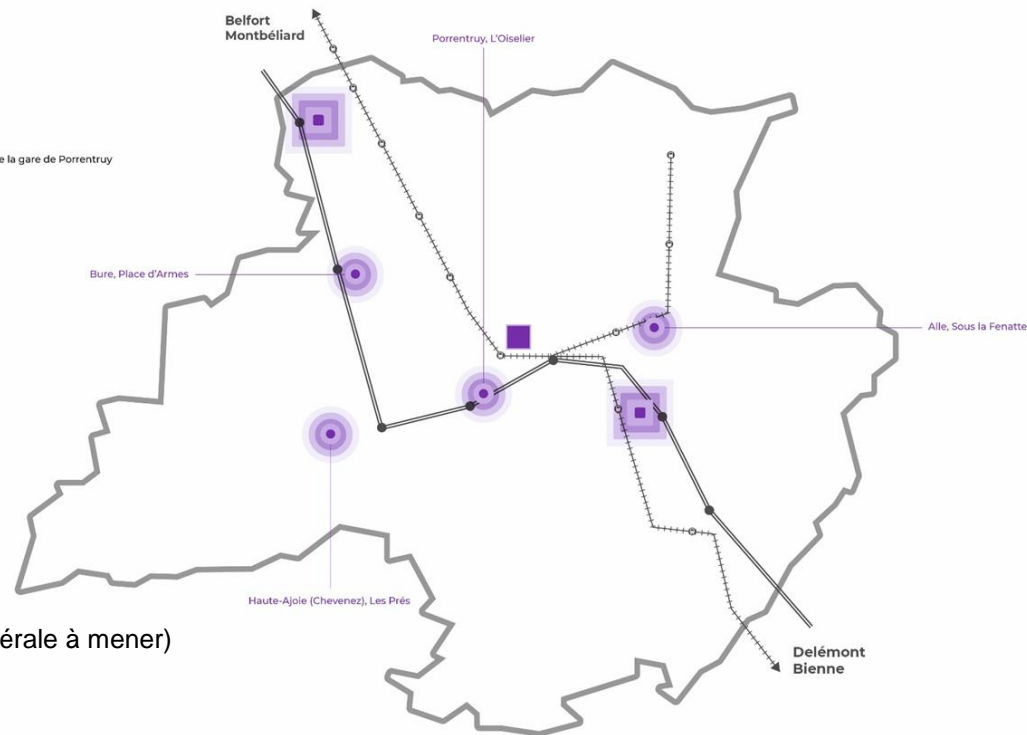
Fiches industrielles ou urbaines d'intérêt régional

Incubateur d'entreprises dans le secteur gare de Porrentruy

Réflexion énergétique sur l'ensemble du district

Fiscalité (répartition intercommunale AIC/AIR/friches, réflexion générale à mener)

SIDP interlocuteur pour politiques sectorielles d'intérêt régional



Plan directeur régional du district de Porrentruy

URBANISATION



URBANISATION

URBANISATION

- Pôle régional de Porrentruy
- Cœur de pôle
- Zone d'activités d'intérêt cantonal (zone AIC)
- Zone d'activités d'intérêt régional (zone AIR)
- Secteur stratégique d'intérêt cantonal et régional de la gare de Porrentruy
- Secteur stratégique d'intérêt régional
- Infrastructure sportive et de loisirs d'intérêt régional

MOBILITÉ

- Autoroute A16 et jonctions
- Liaisons ferroviaires (CFF/CJ) et gares



PRP (croissance H/EPT à l'horizon 2030 et 2040)

Développement résidentiel ou mixte dans PRP

Appartements adaptés pour seniors dans chaque commune

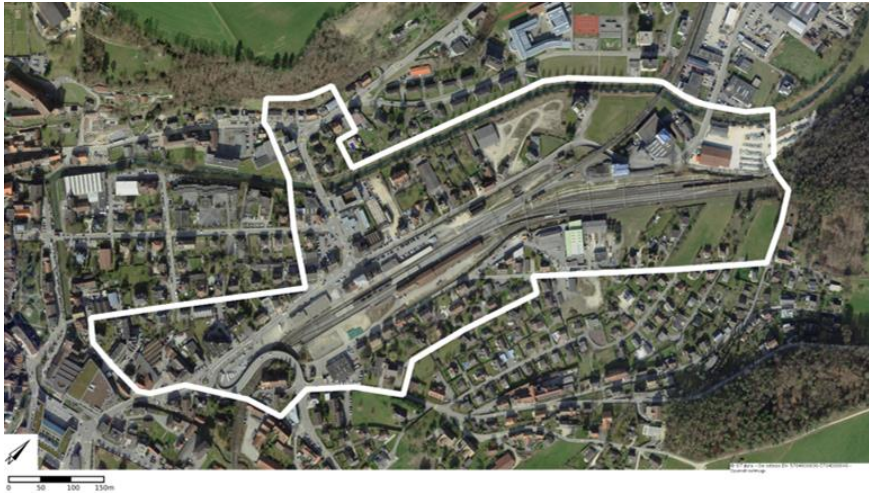
Zones AIC / Zones AIR (voir cartographie)

Secteurs stratégiques d'intérêt régional (voir cartographie)

Infrastructures sportives et de loisirs d'intérêt régional (voir cartographie)

URBANISATION

- Cartographie



Secteur stratégique d'intérêt cantonal et régional
de la gare de Porrentruy

URBANISATION

- Cartographie



Zone AIC de la *Queue au Loup*
Périmètre affecté à la zone à bâtir et périmètre
de développement

URBANISATION

- Cartographie



Zone AIC de la *Sedrac*
Périmètre affecté à la zone à bâtir et périmètre
de développement

URBANISATION

- Cartographie



Périmètre de planification
Zone AIR *L'Oiselier* (Porrentruy)

URBANISATION

- Cartographie



Périmètre de planification
Zone AIR *Sous la Fenatte (Alle)*

URBANISATION

- Cartographie



Périmètre de planification
Zone AIR *Place d'Armes* (Bure)

URBANISATION

- Cartographie



Périmètre de planification
Zone AIR *Les Prés* (Chevenez)

URBANISATION

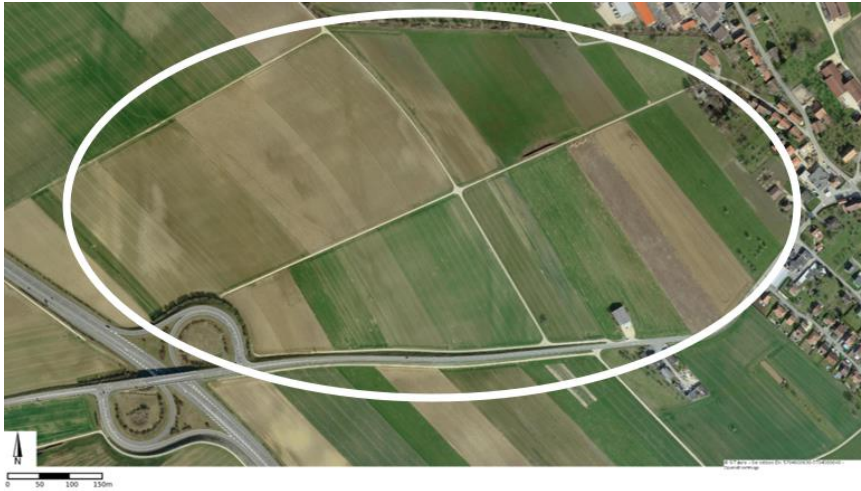
- Cartographie



Secteur stratégique d'intérêt régional pour
l'accueil et le développement de projets ayant
un fort impact sur le territoire
Porrentruy-Courtedoux

URBANISATION

- Cartographie



Secteur stratégique d'intérêt régional pour
l'accueil et le développement de projets ayant
un fort impact sur le territoire
Cornol-Courgenay

URBANISATION

- Cartographie



Secteur stratégique d'intérêt régional pour l'accueil et le développement de projets ayant un fort impact sur le territoire situé aux abords de la jonction autoroutière de Boncourt et destiné à l'accueil d'une aire de ravitaillement

URBANISATION

- Cartographie



Infrastructures sportives et de loisirs d'intérêt régional *Au Voyeboeuf* (Porrentruy)

URBANISATION

- Cartographie



Infrastructures sportives et de loisirs d'intérêt régional *Sous Bellevue* (Porrentruy)

URBANISATION

- Cartographie



Infrastructures sportives et de loisirs d'intérêt régional *La Maltière* (Porrentruy)

URBANISATION

- Cartographie



Infrastructures sportives et de loisirs d'intérêt régional *Le Banné - L'Oiselier* (Porrentruy)

URBANISATION

- Cartographie



Infrastructures sportives et de loisirs d'intérêt régional *Pré Domont (Alle)*

URBANISATION

- Cartographie



Infrastructures sportives et de loisirs d'intérêt régional *Sur-la-Salière* (Courgenay)

URBANISATION

- Cartographie



Infrastructures sportives et de loisirs d'intérêt régional *Piscine des Hémionées* (Boncourt)

URBANISATION

- Cartographie



Infrastructures sportives et de loisirs d'intérêt régional *Centre équestre de Chevenez* (Haute-Ajoie)

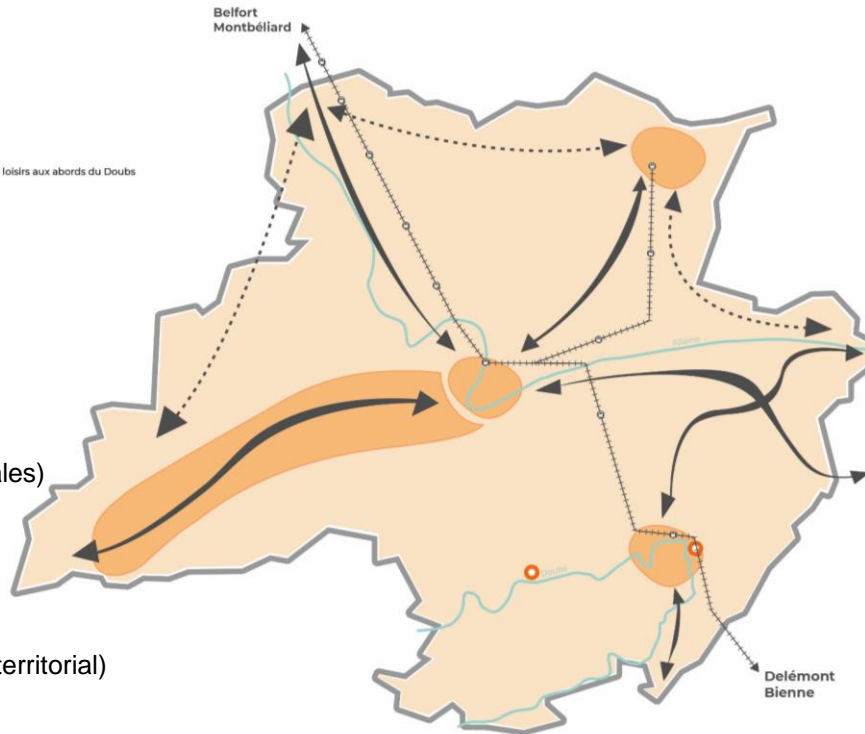
Plan directeur régional du district de Porrentruy

TOURISME



Plan directeur régional du district de Porrentruy

TOURISME



Destination touristique = district (// mobilité douce et curiosités régionales)

Pôles touristiques régionaux

Axes de mobilité douce (itinéraires nationaux et internationaux)

Infrastructures et aménagements aux abords du Doubs

Rôle SIDP (coordination projets, « camping », stratégie de marketing territorial)

TOURISME

- Cartographie



Périmètre de planification d'infrastructures et d'aménagements de tourisme et de loisirs aux abords du Doubs à Saint-Ursanne

TOURISME

- Cartographie



Périmètre de planification d'infrastructures et d'aménagements de tourisme et de loisirs aux abords du Doubs dans le secteur de Bellefontaine



Plan directeur régional du district de Porrentruy

MOBILITE




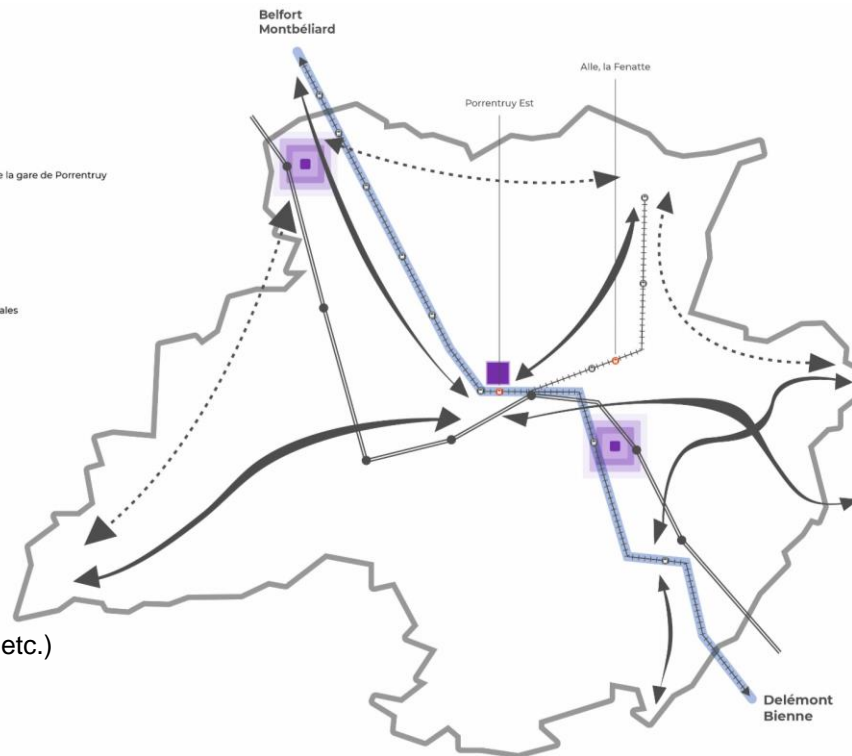
MOBILITE

URBANISATION

-  Zone d'activités d'intérêt cantonal (zone AIC)
-  Secteur stratégique d'intérêt cantonal et régional de la gare de Porrentruy

MOBILITE

-  Autoroute A16 et jonctions
-  Liaisons ferroviaires (CFF/C) et gares
-  Renforcement des liaisons interrégionales et régionales
-  Nouvel arrêt ferroviaire
-  Axe prioritaire de mobilité douce
-  Axe secondaire de mobilité douce



Desserte zones AIC (participation régionale)

Renforcement (1/2h P'truy-Delle, Belfort-Ville, liaison directe)

Nouveaux arrêts ferroviaires + arrêt bus LHand

Gare routière du district + vélostation

Stationnement (mutualisation AIC/AIR/sport et loisirs, tarification, P+R, etc.)

Mobilité douce (voies vertes) + innovante (électromobilité)

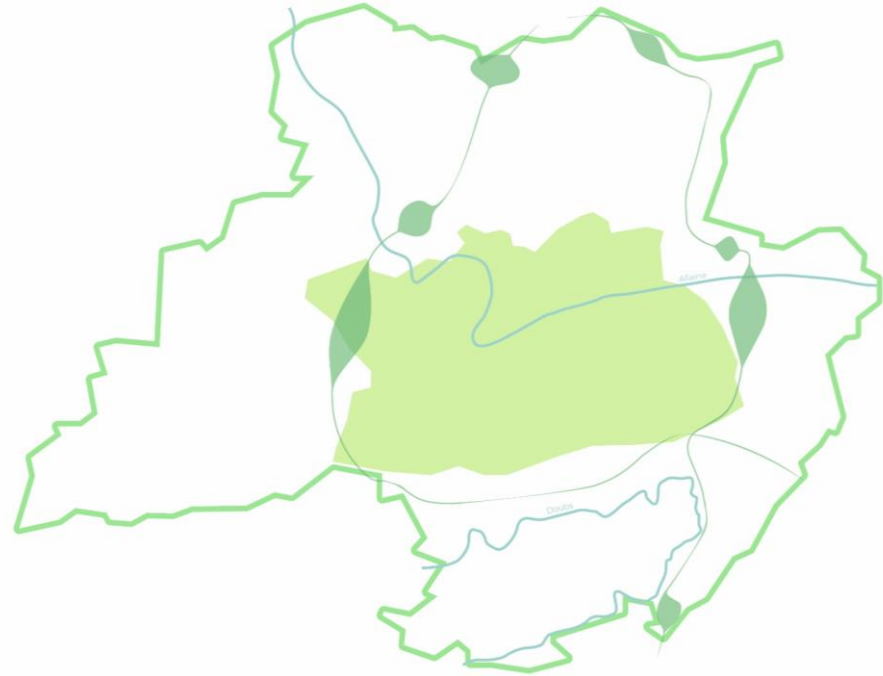
Plan directeur régional du district de Porrentruy

NATURE ET PAYSAGE



NATURE ET PAYSAGE

- NATURE ET PAYSAGE**
- Adaptation aux changements climatiques
 - Développement de la nature en milieu bâti
 - ◆ Corridors faunistiques suprarégionaux
 - Cours d'eau principaux (Allaine et Doubs)



Adaptations aux changements climatiques
(nature en milieu bâti + forêts)

Revitalisation de cours d'eau (coordination régionale)

Interconnexion des milieux naturels

Rôle SIDP = coordination

Plan directeur régional du district de Porrentruy

SCHEMA GENERAL

GOVERNANCE & URBANISATION

- Zone d'activités d'intérêt cantonal (zone AIC)
- Zone d'activités d'intérêt régional (zone AIR)
- Secteur stratégique d'intérêt cantonal et régional de la gare de Porrentruy

URBANISATION

- Pôle régional de Porrentruy
- Cœur de pôle
- Secteur stratégique d'intérêt régional

TOURISME

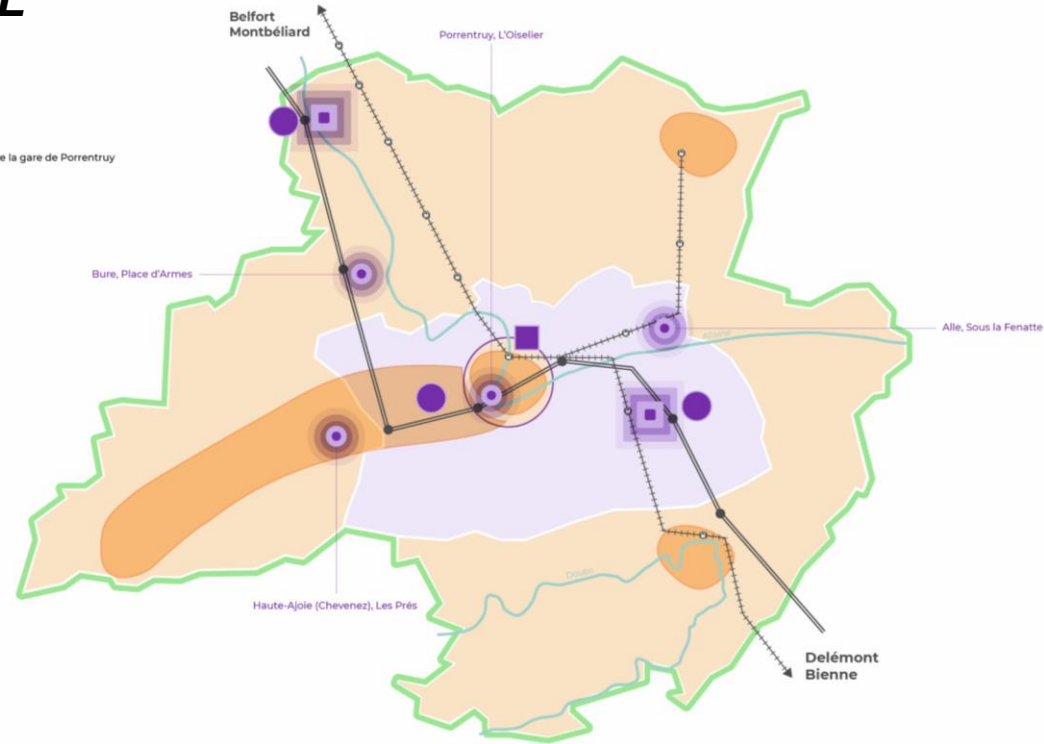
- Destination touristique
- Pôle touristique régional

MOBILITÉ

- Autoroute A16 et Jonctions
- Liaisons ferroviaires (CFF/CJ) et gares

NATURE ET PAYSAGE

- Adaptation aux changements climatiques
- Cours d'eau principaux (Allaine et Doubs)



Suite du processus

- **Présentation aux exécutifs communaux (30 avril 2021, 7 mai 2021, 28 mai 2021)**
- Communiqué de presse (7 juin 2021)
- Présentation à la population : exposition (jeudis -vendredis 10-11 et 17-18 juin en fin d'après-midi)
- Examen préalable + suite de la procédure



Plan directeur régional du district de Porrentruy

Questions - Discussion





L'humain au cœur de l'ingénierie



Porrentruy · Delémont · La Chaux-de-Fonds · Bienne · Prêles · Neuchâtel · Marly ·
Broc · Payerne · Yverdon-les-Bains · Aclens · Lavey-les-Bains · Martigny · Sierre



RWB Jura SA
Route de Fontenais 77
2900 Porrentruy

T +41 58 220 38 00
porrentruy@rwb.ch
www.rwb.ch

Annexe 3 : rapport de consultation

GOVERNANCE

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
<p>Soutenez-vous le rôle du SidP en tant qu'organe de coordination pour les projets d'importance régionale (zones AIC et AIR, réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens, friches, etc.) ?</p>	<p>Oui pour la réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens et la valorisation des friches ; pas d'accord avec le reste (<i>Privés</i>).</p> <p>Oui sur le principe mais sous réserve que le rôle stratégique du SIDP soit revu sous l'angle de la gouvernance et de la participation démocratique ainsi que de l'impact financier d'un éventuel développement administratif ou technique. (<i>Fontenais</i>)</p> <p>Dans la mesure où les compétences dans ces dossiers dépassent le cadre communal, oui. La question centrale concernera la répartition fiscale. (<i>Alle</i>)</p> <p>Oui pour autant que les communes soient représentées à parts égales. (<i>Privé</i>)</p> <p>Oui mais dans la mesure où cet organe ne se borne pas à entendre les partenaires que sont les communes mais qu'il les écoute. De plus, plus de transparence et d'information doivent être apportés dans la conduite des projets, notamment lorsque les processus sont longs et dépassent / chevauchent les législatures. (<i>La Baroche</i>)</p> <p>Oui pour la réhabilitation dans les centres anciens. (<i>La Voix des Arbres</i>)</p> <p>Oui (<i>ATE Jura, Beurnevésin, Cornol, Grandfontaine, privé</i>)</p> <p>Oui s'agissant des AIC et AIR ainsi que pour la réhabilitation des friches industrielles. En revanche, la compétence d'agir pour la réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens doit rester uniquement aux communes donc non (<i>Haute-Ajoie</i>).</p> <p>Oui, pour AIC et AIR, respectivement les projets à caractère régional. Une répartition fiscale globale des PM doit accompagner les réflexions sur l'implantation. Par contre les compétences communales doivent être préservées en ce qui concerne les centres anciens notamment. (<i>Clos du Doubs</i>)</p> <p>Il est évident qu'il est nécessaire de disposer d'une structure intercommunale mais le choix du SidP semble surtout démontrer l'absence d'alternatives (<i>Prodoubs</i>)</p> <p>Le SIDP mène actuellement une étude afin d'optimiser son fonctionnement et celui de ses communes membres (RFJ, 27.10.2021). Le fonctionnement actuel n'est donc pas satisfaisant et nous n'avons pas encore les résultats et propositions de cette étude. De plus, le Parlement jurassien a accepté en 2021 un postulat qui demande des modifications dans le fonctionnement des institutions intercommunales. Sans les résultats des études mandatée par le SIDP et le Parlement, il n'est pour l'instant pas possible de soutenir le rôle d'une entité vouée à évoluer fortement. L'ensemble des divers partis politiques n'est pas représenté dans au SIDP. Aux dernières élections cantonales, les Vert-e-s pèsent 10,4% de l'électorat du district de Porrentruy mais ne disposent d'aucun siège au sein du SIDP. (<i>Les Verts du district de Porrentruy</i>).</p> <p>Pro Natura Jura estime nécessaire que les projets d'importance régionale soient coordonnés par une institution supracommunale dans l'état actuel du système institutionnel. Toutefois, Pro Natura Jura juge que l'évolution des tâches confiées au SIDP nécessite une refonte des statuts du syndicat pour lui conférer davantage de légitimité démocratique. A cet égard, les statuts de l'agglomération de Delémont pourraient être une base de discussion. Dans la même optique, la question d'une fusion des communes se pose à nouveau. (<i>Pro Natura Jura</i>)</p> <p>Non, car pour la FMD, le SidP manque de légitimité démocratique. Le SidP pourrait s'inspirer des statuts de l'agglomération de Delémont. Plusieurs bureaux d'études ont travaillé sur ce PDR. Ces bureaux sont rétribués et ils peuvent gagner de l'argent avec la réalisation des projets. Il manque l'avis de citoyens bénévoles, qui paient leurs impôts dans la région et d'une ONG comme Pro Natura. (<i>FMD</i>)</p> <p>Vu les propositions développées, on est en droit de douter de la capacité du SidP à mener une réflexion pertinente sur le rapport entre un développement durable et la préservation des qualités intrinsèques à la région. Le choix de recettes de développement datant du siècle passé et le mépris évident pour les récentes orientations soutenues par le peuple en matière d'aménagement du territoire et de préservation des terres cultivables suscitent la plus grande perplexité. (<i>Patrimoine suisse – Section Jura</i>)</p> <p>Agrijura n'a pas à se prononcer sur ce sujet, Cependant, il est en effet plus facile de discuter avec un seul interlocuteur lorsque des questions apparaissent (<i>Agrijura</i>).</p>	<p>Les questions de gouvernance relatives au fonctionnement du SidP dépassent le cadre du plan directeur régional.</p> <p>Le rôle du SidP en matière de réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens est d'accompagner, conseiller et expertiser les porteurs de projet. Toutefois, comme cela est mentionné dans le mandat de planification ce soutien nécessite l'accord de la commune concernée.</p> <p>Conformément à son règlement d'organisation, le SidP est compétent pour élaborer ou traiter tout projet d'intérêt régional en matière d'aménagement du territoire. Par ailleurs, les questions de gouvernance relatives au fonctionnement du SidP dépassent le cadre du plan directeur régional.</p> <p>Aucun commentaire.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet.</p> <p>Pas d'impact sur le projet.</p> <p>Pas d'impact sur le projet</p> <p>Pas d'impact sur le projet</p>

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
<p>Êtes-vous d'accord avec le développement d'un incubateur d'entreprises, géré par le SidP, dans le secteur de la gare de Porrentruy ?</p>	<p>Oui sur le principe, reste à voir un projet concret. (<i>Privés</i>).</p> <p>Oui mais qu'il permette du travail participatif (cotravail) afin de diminuer les trajets. (<i>ATE Jura</i>)</p> <p>En accord avec le développement d'un incubateur d'entreprises vu que le secteur est déjà en zone à bâtir. (<i>WWF Jura</i>)</p> <p>Sur le principe oui. Il serait intéressant de proposer un incubateur d'entreprises dans le but de promouvoir la transition écologique (<i>Les Verts du district de Porrentruy</i>).</p> <p>Agrijura soutient les démarches de diversification du tissu économique de la région. Cependant, il est important qu'elle s'ancre dans les domaines phares du canton. Ainsi, l'agriculture, l'alimentation, les terroirs et les entreprises travaillant avec le secteur primaire doivent en profiter. La santé alimentaire est ici un enjeu à évoquer. (<i>Agrijura</i>)</p> <p>Oui, sur le principe, avec le développement d'un incubateur d'entreprises mais l'implication financière et fiscale pour les communes doit être précisée. (<i>Fontenais</i>)</p> <p>Oui, en s'inspirant de nombreux exemples en Suisse, le secteur gare doit être au cœur des développements futurs. En 2022, avec la problématique du changement climatique, le transport par le rail présente le meilleur bilan (impact carbone moindre, moins de gaspillage de terrains). (<i>FMD</i>)</p> <p>Oui à condition que cela reste d'intérêt régional et en coordination avec les autres organismes actifs dans le domaine, notamment SEDRAC (<i>Haute-Ajoie</i>).</p> <p>Oui, site stratégique pour le développement régional. (<i>Alle</i>)</p> <p>Oui (<i>Beurnevésin, Clos du Doubs, Cornol, Grandfontaine, privé</i>)</p>	<p>Les modalités financières et fiscales seront à discuter dans le cadre de la concrétisation du projet.</p> <p>Cet incubateur d'entreprises n'est pas destiné uniquement à la commune de Porrentruy mais vise à diversifier le tissu économique au bénéfice de l'ensemble de la région.</p> <p>Le développement de ce projet intégrera dans la mesure du possible les nouvelles formes de travail et visera à répondre aux enjeux actuels.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
	<p>Cela est inutile et absurde pour une ville de 7'000 habitants. A la place il faudrait planter des arbres (<i>La Voix des Arbres</i>)</p>	<p>Ce projet se trouve dans une zone à bâtir déjà légalisée très minérale. Par ailleurs, cet incubateur d'entreprises n'est pas destiné uniquement à la commune de Porrentruy mais vise à diversifier le tissu économique au bénéfice de l'ensemble de la région.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
	<p>Le SidP, est un organe de coordination pour les projets supra communaux d'intérêt public. Il n'a pas à gérer des projets qui relèvent des entreprises privées. Ajouter des couches au millefeuille institutionnel compliquera la gestion et fera perdre par miettes l'autonomie financière et décisionnelle des communes. (<i>La Baroche</i>)</p>	<p>Cet incubateur d'entreprises est une structure unique prévue au niveau régional, il est donc logique que la gestion du projet soit assurée par le SidP, en collaboration étroite avec la SEDRAC.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
<p>Soutenez-vous qu'une réflexion énergétique soit menée à l'échelle régionale ?</p>	<p>Oui pour autant que l'on soit sollicité pour la réalisation (<i>Grandfontaine</i>).</p> <p>Oui et que dans ce cadre soit posé le rachat de BKW par le Canton et la constitution d'un GRD à l'échelle du district (<i>ATE Jura</i>)</p> <p>Pour autant que le financement de ce type de réflexion (qui nécessitera des études) soit assuré sans impacter les communes (<i>Alle</i>)</p> <p>Oui car une concertation intercommunale est nécessaire mais uniquement pour des études afin de mutualiser les coûts (<i>Haute-Ajoie</i>).</p> <p>Oui (<i>Beurnevésin, Cornol, Fontenais, privé</i>)</p> <p>Pro Natura Jura estime prioritaire qu'une réflexion soit entamée sur la réduction de la consommation d'énergie à l'échelle du district avant d'entreprendre quelque discussion que ce soit sur la production d'électricité. Ainsi, nous pensons notamment à l'isolation des bâtiments, par exemple en fixant l'objectif de l'assainissement de tous les bâtiments d'habitation et de travail à l'horizon 2035. Il est important d'exiger le recours aux énergies renouvelables pour le chauffage des bâtiments, entre autres en mettant l'accent sur l'énergie thermosolaire, le chauffage à distance ou la géothermie. Les pompes à chaleur air/eau ne sont pas à considérer dans cette optique. Pro Natura Jura promeut également prioritairement la pose de panneaux solaires sur les surfaces bâties existantes, à l'instar des tours de Centre Ajoie. A ce titre, le SIDP pourrait entamer des processus pour créer une coopérative citoyenne, à l'exemple de la coopérative coopsol. L'obligation d'installer des panneaux solaires sur l'ensemble des surfaces adéquates devraient également être inscrites dans les législations communales. Pro Natura Jura demande des économies d'énergie dans l'éclairage public, par exemple par l'extinction des lampadaires de 21h00 à 6h00 l'hiver et de 24h00 à 5h00 l'été, ce qui va dans le sens de la lutte contre la pollution lumineuse. Le SIDP pourrait également faire la promotion du programme Cepar. (<i>Pro Natura Jura</i>)</p>	<p>Les communes seront associées aux réflexions (cf. mandat de planification e).</p> <p>La question du rachat de BWK et de la constitution d'un GRD dépasse le cadre du plan directeur régional.</p> <p>Les autorités régionales prennent bonne note de ces recommandations.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
	<p>Oui. Toutes les formes d'énergies renouvelables doivent y être incluses. Ainsi, les panneaux solaires et le biogaz agricoles doivent faire partie intégrante de cette réflexion, comme ils en font partie au niveau cantonal. (<i>Agrijura</i>)</p>		
	<p>La réflexion énergétique au niveau régional est indispensable mais elle doit être combinée aux aspects climatiques (<i>WWF Jura</i>).</p>	<p>Les aspects climatiques seront intégrés à ces réflexions. Par ailleurs, le SidP souhaite mettre en œuvre des mesures et des actions afin de gérer la question de l'adaptation aux changements climatiques (cf. chapitre « Nature et paysage »).</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
	<p>Oui pour la réflexion énergétique régionale, mais cela ne fait-il pas doublon avec les plans du canton ? Il faut coordonner les deux démarches. La crise climatique doit être prise en compte avec moins d'asphalte et de béton. (<i>FMD</i>)</p> <p>Oui, il faut coordonner avec le Canton et surtout avec la commune de Porrentruy qui travaille déjà sur une conception directrice de l'énergie et la planification énergétique territoriale. Attention donc aux doublons car elle est déjà menée en partie par Porrentruy ! (<i>Les Verts du district de Porrentruy</i>).</p> <p>La réflexion énergétique menée au niveau régional fait doublon avec la planification cantonale (<i>La Voix des Arbres, Privés</i>).</p> <p>Il n'est pas opportun que la réflexion énergétique soit menée au niveau régional (<i>Prodoubs</i>)</p> <p>Non. Dans un canton du 839 km² dont la population atteint celle de la ville de St-Gall, cette problématique doit être réglée au niveau cantonal. (<i>La Baroche</i>).</p> <p>Non (<i>Clos du Doubs</i>)</p>	<p>Les autorités régionales estiment que le niveau régional est l'échelle adéquate pour cette thématique qui dépasse les frontières communales. L'objectif des autorités régionales est de pouvoir mener des actions concrètes au niveau local tout en garantissant une cohérence des mesures à l'échelle régionale.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>

URBANISATION

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
<p>Approuvez-vous le développement résidentiel proposé ?</p>	<p>Oui puisque ces zones sont accessibles en TP. Toutefois, nous demandons une accessibilité à ces zones en transport individuel non motorisé comme le vélo par des chemins cyclables ou autres qui soient directes, sûres et utilisables dans les trajets du quotidien des futurs habitants de ces quartiers, adultes comme enfants. Nous demandons qu'au moins l'un des secteurs prioritaires d'habitation soit réfléchi comme un écoquartier (absence de place de parc pour les résidents, bâtiments producteurs d'énergie, matières premières de la construction locales et renouvelables, biodiversité forte, services à la population comme bibliothèque d'objets, intergénérationnel). Cela permettrait de montrer qu'un autre type de quartiers est possible et va dans le sens de la lutte contre le réchauffement climatique. Nous nous sommes d'ailleurs dans un premier temps opposé au changement d'affectation de la friche Thécla à Clos du Doubs où un écoquartier a été présenté. Nous avons obtenu des garanties concernant l'accès par les transports publics. <i>(ATE Jura)</i></p> <p>Il répond aux exigences du plan directeur cantonal. <i>(Alle)</i></p> <p>Oui <i>(Beurnevésin, Cornol, Fontenais, Haute-Ajoie, privé)</i></p>	<p>La question des itinéraires de mobilité douce est effectivement à intégrer dans les réflexions, notamment en matière de déplacement quotidien. Le plan directeur cantonal impose des exigences en la matière (notamment fiche M.08 par exemple). Les autorités régionales partagent ce point de vue. Toutefois, l'aménagement local reste de la compétence des communes. Ainsi, ce sont à elles, dans le cadre de leur développement à intégrer cette problématique. La question du développement d'un écoquartier est également du ressort des communes dans le cadre de leur compétence en matière d'aménagement local (cf. art. 46 LCAT).</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
	<p>Non, il faudrait aussi ici réhabiliter les anciens bâtiments. <i>(La Voix des Arbres)</i></p> <p>Les planifications découlant d'estimations et des évolutions des dernières années, Agrijura les estime correctes. Il faut noter l'intérêt de concentrer le développement dans des régions avec les équipements nécessaires pour éviter une trop grande emprise sur le terrain agricole. Cependant, Agrijura déplore le fait que le SIDP ne vise pas à influencer une dynamique de maintien de l'habitat dans les centres anciens, villages excentrés. Il en va de la préservation du bâti, des structures villageoises décentralisée et du maintien d'un tissu rural. <i>(Agrijura)</i></p>	<p>La réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens est un enjeu majeur pour le SidP. Cela se traduit par la mise en place d'un centre de compétences en la matière (cf. chapitre « Gouvernance »).</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
	<p>Non dans le sens où il menace des terrains agricoles et conduit à un étalement urbain <i>(Prodoubs)</i></p>	<p>Comme cela est mentionné dans la fiche, le développement résidentiel est orienté en priorité dans les zones à bâtir légalisées. Dans ce contexte, l'étalement urbain sera très limité. Les éventuelles extensions devront répondre aux principes de l'aménagement du territoire qui visent, notamment, à la protection des meilleures terres agricoles.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
	<p>Nous nous questionnons quant à une augmentation de 1750 habitants pour la période 2015 à 2030. Alors que le rapport explicatif mentionne « qu'une relative stabilité de la population a pu être observée durant les 15 dernières années, oscillant entre environ -1 % et + 2 % », nous ne comprenons pas que la fiche « Urbanisation » prévoie une telle croissance. Il nous semble que la majorité de la croissance démographique observée dans les villages d'Alle, de Cornol ou encore de Courgenay est due à des personnes habitant en Ajoie et qui changent de domicile ; ces migrations internes au district créent des déséquilibres démographiques entre villages que le PDR ne semblent pas aborder. Ainsi, nous n'approuvons pas ce point. <i>(SSNPP)</i></p> <p>L'augmentation de 1750 habitants pour la période 2015 à 2030 est largement au-delà de toute espérance et n'est plus d'actualité – on est également en droit de se poser la question de savoir si la population partage cette perspective de croissance démographique. Alors que le rapport explicatif précise que « globalement, une relative stabilité de la population a pu être observée durant les 15 dernières années, oscillant entre environ -1 % et + 2 % », nous ne parvenons pas à comprendre que la fiche Urbanisation prévoie une telle croissance. Le mémento statistique 2021 indique d'ailleurs une diminution constante de la population ajoutée ces dernières années : 2017 – 24'573 habitants ; 2018 – 24'440 habitants ; 2019 – 24'398 habitants et 2020 – 24'276, soit une diminution moyenne de 3 ‰/an. Nous avons réellement de la difficulté à voir de quelle manière le PDR parviendra à modifier cette tendance. Il est également à relever que la très grande part de la croissance démographique observée dans les villages d'Alle, de Cornol ou encore de Courgenay est due à des ajoulots et ajoulots qui changent de domicile ; ces migrations internes au district de Porrentruy créent des déséquilibres démographiques entre villages que le PDR n'abordent pas. Pour ces deux points, Pro Natura Jura refuse ce type de développement et demande donc que le PDR vise réellement une densification qualitative et proche des transports publics à forte cadence en adéquation avec l'évolution récente de la population. Nous précisons ici qu'une densification de qualité signifie la rénovation des bâtiments existants et le maintien des espaces verts, particulièrement des vergers haute-tige. Avec une diminution constante de la population, la zone à bâtir ne doit plus augmenter ! Nous recommandons d'ailleurs vivement que le SIDP se dote d'une stratégie pour valoriser les logements existants, particulièrement pour les localités à vacance très élevée à l'exemple de Porrentruy. Dans cette optique, nous sommes favorables au développement d'une réglementation communale ou cantonale « clause du besoin » qui obligerait les promoteurs à prouver la nécessité de leur projet (clause du besoin) et qui permette ou oblige les autorités de refuser des projets si le taux de vacance est trop élevé.</p>	<p>Les différentes perspectives fixées dans le plan directeur régional découlent du plan directeur cantonal (cf. fiche U.01) et sont donc conformes à celui-ci. La fiche U.10 du plan directeur cantonal mentionne les communes qui ont l'obligation de faire partie du pôle régional. Elle indique également que d'autres communes peuvent faire partie du pôle régional en fonction de leur proximité géographique ou du lien plus ou moins étroit qu'elles entretiennent avec le cœur de pôle.</p> <p>Il convient de relever que les autorités régionales privilégient un développement résidentiel orienté dans les zones à bâtir légalisées. La réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens est un enjeu majeur pour le SidP. Cela se traduit par la mise en place d'un centre de compétences en la matière (cf. chapitre « Gouvernance »).</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
	<p>Finally, nous demandons que les règlements communaux soient complétés pour favoriser la plantation d'arbustes indigènes dans les haies des particuliers. (<i>Pro Natura Jura</i>)</p> <p>La répartition de la croissance estimée de la population résulte plus d'une volonté politique que d'une réalité démographique. Le développement résidentiel est donc fortement surestimé dans ce PDR. Pour respecter la LAT il faut impérativement revoir ces projections (<i>Les Verts du district de Porrentruy</i>).</p> <p>Non, selon la nouvelle LAT, la plupart des communes ont des zones à bâtir bien trop grandes, qu'elles doivent en principe réduire. Le développement proposé repose sur des besoins surdimensionnés et non avérés. Les atteintes à la nature et aux SAU sont trop importantes. Les rénovations de bâtiments dans les centres anciens (vieille ville de Porrentruy...) devraient être encouragées. (<i>FMD</i>)</p> <p>Les propositions sont contraires au plan directeur cantonal dont elles ne respectent pas les principes d'application. Par ailleurs, nous doutons que la commune de Cornol puisse être comprise dans le pôle régional de Porrentruy. (<i>Patrimoine suisse – Section Jura</i>)</p> <p>Non car Porrentruy et sa couronne prennent tout et il ne reste que des miettes aux communes excentrées. L'objectif de +835 habitants à Porrentruy est illusoire puisque cette commune perd chaque année des habitants et qu'il reste 8 ans pour atteindre les objectifs. En réalité, si on applique la méthodologie de calcul pour la réduction de la zone à bâtir, Porrentruy devrait diminuer fortement sa zone, puisqu'elle perd inéluctablement des habitants, malgré tout ce qui se construit. La ville de Porrentruy a perdu 364 hab. de 2015 à 2021 (source mémento stat. RCJU). Selon vos prévisions, Porrentruy devrait avoir 6798 hab. (2015) +835 hab. (objectif 2030) = 7633 hab. en 2030. Nous sommes en 2022 et Porrentruy a 6434 hab., elle doit donc croître de 1199 hab. en 8 ans. Les objectifs sont donc à revoir. (<i>La Baroche</i>)</p>		
	De manière globale, aucune nouvelle zone à bâtir n'est soutenable (pas de preuve du besoin). Plusieurs secteurs proposés posent de plus problème (zone de protection des vergers : en contradiction avec la protection de la chouette chevêche qui figure dans les objectifs nature) (<i>WWF Jura</i>)	Une pesée des intérêts devra être réalisée dans le cadre de la révision du plan d'aménagement local des communes concernées. Des mesures de compensation pourraient également être mises en œuvre.	Pas d'impact sur le projet
	Non (<i>Grandfontaine</i>)	Aucun commentaire	Pas d'impact sur le projet
Soutenez-vous la réalisation d'appartements adaptés dans les différentes communes du district ?	<p>Oui sur le principe quant à la réalisation d'appartements adaptés dans les différentes communes mais les implications techniques et financières doivent être débattues (<i>Fontenais</i>)</p> <p>Sur le principe oui ! Mais éviter de partir sur des projets trop grands qui dénaturent les villes et villages (<i>Les Verts du district de Porrentruy</i>).</p> <p>Oui, tout en évitant un boom non raisonnable dans la construction car dicté aujourd'hui par des taux d'intérêts très bas. Certains indicateurs montrent que ceux-ci pourraient augmenter. (<i>FMD</i>)</p> <p>Oui c'est indispensable pour garder les personnes âgées dans leur village. Mais il faut laisser la réalisation aux privés. (<i>La Baroche</i>)</p> <p>Oui la proximité est un élément important dans la cohésion sociale (<i>Alle</i>)</p> <p>Oui c'est indispensable (<i>Haute-Ajoie</i>).</p> <p>Oui (<i>Beurnevésin, Clos du Doubs, Cornol, Grandfontaine, privé</i>)</p>	Les modalités financières et la question de la réalisation (privé/public) de ces appartements dépassent le cadre du plan directeur régional.	Pas d'impact sur le projet
	Il y a certes un vieillissement de la population, toutefois, la crise covid a eu de fortes répercussions sur le taux d'occupation des structures pour personnes âgées et il faudrait sans doute évaluer le besoin plus finement. Par contre, les éventuelles structures nécessaires devraient se faire dans les centres anciens et en tout cas pas nécessiter de nouvelles zones à bâtir. (<i>WWF Jura</i>)	Il s'agit en effet de développer ces infrastructures dans les zones à bâtir légalisées, en particulier dans les centres anciens, afin de permettre aux personnes âgées de conserver un lien avec le tissu social existant et de bénéficier des aménités disponibles dans les centres de localité (commerces, services, transports publics, etc.)	Pas d'impact sur le projet
	Non, il faudrait aussi ici réhabiliter les anciens bâtiments. (<i>La Voix des Arbres</i>)	La réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens est un enjeu majeur pour le SidP. Cela se traduit par la mise en place d'un centre de compétences en la matière (cf. chapitre « Gouvernance »).	Pas d'impact sur le projet
Approuvez-vous le développement économique proposé ? Les secteurs retenus voués à devenir des zones d'activités d'intérêt régional	<p>Oui si et seulement si la manne financière est répartie et que les communes qui ne peuvent pas en accueillir puissent bénéficier des retombées économiques. (<i>La Baroche</i>)</p> <p>Oui les secteurs nous semblent équilibrés géographiquement et du point de vue de la mobilité (<i>Alle</i>)</p>	La répartition fiscale dans les zones AIR doit effectivement profiter à toutes les communes. Les modalités sont toutefois à définir.	Pas d'impact sur le projet

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
<p>(AIR) vous semblent-ils opportuns ?</p>	<p>Oui (<i>Beurnevésin, Cornol, Grandfontaine, Haute-Ajoie</i>)</p>		
	<p>Non. La commune ne peut pas approuver le développement proposé tant que la répartition fiscale n'est pas connue ou du moins les grands principes acceptés par toutes les communes. (<i>Fontenais</i>)</p>	<p>La répartition fiscale dans les zones AIR doit effectivement profiter à toutes les communes. Les modalités sont toutefois à définir.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
	<p>Non, il faudrait aussi ici réhabiliter les anciens bâtiments. (<i>La Voix des Arbres</i>)</p>	<p>La réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens et des friches industrielles est un enjeu majeur pour le SidP (cf. chapitre « Gouvernance »).</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
	<p>Pas d'avis sur l'utilité économique ou pas, mais opposition totale à des nouvelles zones, il faut utiliser les réserves existantes ! (<i>WWF Jura</i>)</p> <p>Non trop d'emprise sur les terres agricoles (<i>Clos du Doubs</i>)</p> <p>Les propositions sont contraires au plan directeur cantonal dont elles ne respectent pas les principes d'application. Nous ne voyons pas pourquoi la collaboration entre les communes du pôle régional devrait forcément s'accompagner d'une extension tentaculaire de l'urbanisation visant à terme la constitution d'un aggloméra construit continu et informe. Il est à l'inverse fondamental de préserver des espaces intermédiaires « vertes » et libres de toute construction entre les villages et le centre urbain de Porrentruy. L'accapement de nouveaux terrains agricoles ne peut pas être proposé comme condition à l'avenir économique de la région. Ce développement n'est pas durable mais essentiellement destructeur. Il peut même être qualifié de suicidaire. (<i>Patrimoine suisse – Section Jura</i>)</p> <p>Pro Natura Jura s'oppose aux secteurs proposés. Pro Natura Jura relève l'absence de stratégie sur les zones d'activités régionales ; quelles sont les entreprises jurassiennes ayant des besoins de s'étendre ? quels sont leurs besoins actuels et futurs ? idem pour les entreprises extérieures au canton. De même, se pose également la question du type d'entreprises visées ; vise-t-on des entreprises de stockage – type Gefco – ou celles qui créent une plus-value conséquente sur le territoire ? des entreprises de combien d'EPT ? Dans cette optique, nous incitons le SIDP à adopter une démarche semblable à celle qui a prévalu à la construction de la zone innodol sur la commune de Courroux. Ce site accueille spécifiquement un type d'entreprise à haute valeur, en l'occurrence des activités dédiées aux nouvelles technologies et aux sciences de la vie. Aussi longtemps que le SIDP ne se dote pas d'une stratégie d'implantation validée par les législatifs, il ne fait pas sens de vouloir ainsi dessiner des zones AIR sur une carte. Nous relevons à ce propos que les zones dessinées sont très souvent des ellipses grossièrement dessinées qui ne délimitent pas clairement le périmètre d'urbanisation prévu. Nous demandons donc que ces périmètres soient clairement définis déjà à ce stade-ci. Nous ne tolérons pas des périmètres indicatifs. De plus, Pro Natura Jura relève que les sites prévus sont immenses ; le paysage en sera irrémédiablement changé. Pro Natura Jura voit donc d'un très mauvais œil la disparition de tant de très bonnes terres agricoles. Pro Natura Jura se questionne également sur l'accessibilité en transport public à forte cadence pour les sites proposés et demande que cette partie du PDR soit complètement revue. Finalement, Pro Natura Jura refuse que la plaine de Courtedoux soit appelée à être construite. Il s'agit d'un site important pour la biodiversité, particulièrement pour les oiseaux – cigognes, aigrettes, hérons, vanneaux huppés, mouettes notamment et pour les amphibiens. Ce paysage, le Creugenat, son lit et les nombreuses résurgences, est à conserver et à valoriser pour lui-même et avec le patrimoine géologique régional. Les particularités géologiques de ce secteur semblent avoir été oubliées. Nous demandons donc au SIDP d'intégrer le patrimoine géomorphologique dans sa réflexion (lien). Nous en profitons pour rappeler que la construction de l'aérodrome de Bressaucourt a été rendu possible avec la promesse que la plaine de Courtedoux soit maintenue en zone agricole extensive. D'autres lieux méritent également d'être conservés et d'y renforcer les mesures en faveur de la biodiversité, à savoir (1) le site de Rière-les-vergers à Courgenay (fig. 5), (2) le Voyeboeuf-Est où la dalle calcaire accueille une flore rare et (3) l'Oiselier (fig. 10) qui est situé à proximité immédiate du site d'importance nationale des batraciens et sur un couloir de migration. (<i>Pro Natura Jura</i>)</p> <p>Agrijura est sceptique quant à la nécessité de planifier autant de zones AIR à l'échelle d'un seul district. De plus, les surfaces projetées nous paraissent démesurées en comparaison du besoin futur réel. Agrijura avait participé à l'élaboration des critères de construction, indices d'utilisation des sols et limitation pour les parkings contenus dans les fiches du PDC pour les zones AIC. Ces critères doivent représenter les minima à appliquer dans les zones AIR projetées. Finalement, Agrijura déplore le fait que l'ensemble des développements industriels, mais également d'habitation ne se concentre que sur des surfaces d'assolement ou des terres agricoles hautement productives. (<i>Agrijura</i>)</p>	<p>Les zones AIR retenues dans le PDR présentent les meilleures caractéristiques en matière d'aménagement du territoire et de développement économique. Les réserves existantes sont pour certaines mal localisées du point de vue de l'aménagement du territoire ainsi que du point de vue du marché. Conformément aux exigences du plan directeur cantonal, le développement des zones AIR devra faire l'objet de compensation. Cela permettra de relocaliser de manière adéquate les réserves en zones d'activités. Les modalités seront développées dans le concept régional relatif à la planification de nouvelles zones AIR. Les étapes de développement seront aussi à intégrer dans ce concept. Celui-ci est un prérequis au développement des zones AIR.</p> <p>La plaine de Courtedoux n'est pas concernée par la réalisation d'une zone AIR.</p> <p>Le plan directeur cantonal (fiche U.03) fixe un indice d'utilisation du sol minimal à viser dans les zones d'activités. La LCAT fixe désormais la surface maximale autorisée pour le stationnement en surface. Ainsi, dans ce contexte, les futures planifications relatives à ces zones AIR devront répondre à ces exigences minimales.</p> <p>Les plans d'aménagement local des communes concernées n'identifient pas les problématiques citées (géologique karstique et hydrogéologie). Dans le cadre du développement de ces projets, des études spécifiques en matière, entre autres, d'environnement seront menées afin d'identifier les éventuelles problématiques à gérer.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
	<p>Les secteurs retenus sont basés uniquement sur l'accessibilité à l'autoroute (excepté Sous-la-Fenatte à Alle, liée au quai de transbordement). Aucune contrainte ou proposition visant la protection des sols agricole n'est en consultation (densité d'emplois créé, surface de places de parc). Aucun lien avec le besoin d'emplois locaux n'est recherché (<i>Les Verts du district de Porrentruy</i>).</p> <p>Non, le développement proposé repose sur des besoins surdimensionnés et non avérés. L'augmentation de la population reste faible en Ajoie. Les atteintes à la nature et aux surfaces agricoles utiles (SAU) sont trop grandes. De bonnes terres agricoles ne peuvent être sacrifiées comme cela est prévu, par exemple, à l'ouest de Cornol. Depuis 1994, la FMD a contribué au retour des Cigognes blanches nicheuses en Ajoie. Une belle colonie s'est installée à l'est de Porrentruy. La plaine entre Porrentruy et Courtedoux est vitale pour l'alimentation de ces oiseaux. Le Creugenat constitue un « géotope » remarquable. Transformer cette zone en secteur stratégique à fort impact sur le territoire n'est pas une bonne idée. (<i>FMD</i>)</p> <p>Nous nous opposons aux secteurs proposés. Nous relevons une absence de stratégie sur les zones d'activités régionales ainsi qu'absence de stratégie d'implantation. C'est pourquoi, nous nous questionnons sur les zones AIR. De plus, nous avons relevé que les sites prévus sont immenses, ce qui aura pour conséquence que le paysage sera irrémédiablement changé. Nous regretterions ainsi que nombreuses terres agricoles soient amenées à disparaître. Nous nous questionnons aussi sur l'accessibilité en transport public pour les sites proposés. Finalement, nous regrettons que la plaine de Courtedoux soit appelée à être construite. Il s'agit d'un site important pour la biodiversité, particulièrement pour les oiseaux - cigognes, aigrettes, hérons, notamment - et les amphibiens, et pour le paysage (présence du Creugenat et de nombreuses résurgences). Nous rappelons d'ailleurs que la construction de l'aérodrome de Bressaucourt a été rendue possible contre la promesse que la plaine de Courtedoux soit maintenue en zone agricole extensive. (<i>SSNPP</i>)</p> <p>Les zones AIR « Les Prés » (Chevenez) et Courtedoux (ancien aérodrome) ne sont pas compatibles avec la protection de l'environnement (géologique karstique et hydrogéologie) (<i>ISSKA</i>)</p> <p>Non dans le sens où les zones proposées menacent d'excellents terrains agricoles, conduisent à l'étalement d'une urbanisation connue pour son absence totale de qualité et à la destruction de paysages ruraux emblématiques. (<i>Prodoubs</i>)</p> <p>Concernant la zone AIR de l'Oiselier à Porrentruy, cet emplacement est une erreur. En effet, notre canton reconnu pour ses paysages et sa tranquillité. En disposant cette zone AIR à cet emplacement, l'ensemble des touristes et des voyageurs auront une image négative en arrivant à Porrentruy. De plus, cet emplacement est très fréquenté par les promeneurs et les sportifs. Planter cette zone AIR à cet endroit nuira à la qualité de vie de Porrentruy. Cette zone tout un grand nombre de nouvelles constructions vu la proximité et le nombre d'enfants qui joue dans le secteur. D'autres secteurs sont à privilégier afin de ne pas nuire aux constructions existantes. Il faut prévoir une zone plus vaste afin de pouvoir facilement agrandir dans 30 à 40 ans. Finalement, habitant l'Oiselier II, je suis surpris de bénéficier de ces informations uniquement maintenant. La commune aurait dû mentionner cet élément lors de la vente des parcelles de l'Oiselier II. (<i>Privé</i>)</p> <p>Concernant l'Oiselier à Porrentruy, avec la zone résidentielle juste à côté, ce n'est pas un site approprié pour une zone AIR. L'augmentation du trafic pourrait nuire aux habitants. En accord avec le reste du chapitre. (<i>Privé</i>)</p>	<p>Ce secteur est reconnu dans le plan directeur d'aménagement de la commune de Porrentruy comme secteur d'activités à développer. Par ailleurs, en raison de sa localisation, ce secteur évite l'augmentation du trafic au sein des localités. Comme pour tout autre projet, l'éventuel développement de ce secteur devra intégrer les questions d'accès et de trafic afin de réduire au maximum les nuisances induites et répondre aux exigences légales.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
<p>Êtes-vous d'accord avec les sites retenus en matière de développement d'infrastructures sportives et de loisirs d'intérêt régional ?</p>	<p>Oui pour autant qu'ils soient en zone à bâtir actuellement. (<i>SSNPP</i>)</p> <p>D'accord si déjà en zone à bâtir, mais pas de création de nouvelles surfaces. Attention les zones sport et loisirs sont souvent aussi des surfaces vertes proches de milieux naturels (cours d'eau, forêt). Il faut éviter le dérangement de faune, notamment au Banné proche d'une réserve naturelle. Une sensibilisation /contrôles sont nécessaires. (<i>WWF Jura</i>)</p> <p>Oui, à la condition que ceux-ci soient impérativement prévus dans une zone à bâtir actuelle conforme à la LAT en vigueur. (<i>Pro Natura Jura</i>)</p> <p>Oui pour améliorer les sites déjà en place comme le secteur des deux patinoires ou du stade de football du Tirage - hall du Banné à Porrentruy et les environs de l'anneau d'athlétisme à Alle. Non à des développements qui reposeraient sur des besoins surdimensionnés et non avérés. Il faut éviter que les atteintes à la nature et aux SAU soient trop grandes. (<i>FMD</i>)</p>	<p>Les secteurs retenus sont effectivement en zone à bâtir actuellement. L'objectif est de concentrer les nouvelles infrastructures dans ces secteurs afin de favoriser les synergies et de profiter des infrastructures existantes.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet.</p>

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
	Oui (<i>Alle, Beurnevésin, Clos du Doubs, Cornol, Grandfontaine, Haute-Ajoie, Les Verts du district de Porrentruy, privé</i>)		
	Non car certaines infrastructures sont totalement ignorées, notamment le rôle de l'aérodrome de Bressaucourt (12,3 hectares), le stationnement de camping-cars. Si la référence existe pour le cyclotourisme en site propre, il manque aussi une réflexion sur les pistes VTT comme vecteur du développement touristique et leur accrochage à des structures d'accueil-recharge (ravitaillement, recharges e-bike, etc). De quelle manière les implantations prévues au Banné à Porrentruy changent-elles la donne ? (<i>Fontenais</i>)	Ce principe d'aménagement vise à identifier les secteurs pouvant accueillir des infrastructures sportives et de loisirs d'intérêt régional. Les secteurs retenus accueillent d'ores et déjà des infrastructures sportives et de loisirs et sont affectés à la zone à bâtir.	
	Partiellement. Les aires de développement de Porrentruy et Alle sont à privilégier, car ce sont les lieux centrés du district. Les zones situées à Boncourt sont du ressort de cette commune. Le fait que la halle polyvalente accueille le BCB n'est pas un prétexte suffisant pour en faire une zone d'intérêt régional, d'autant plus s'il s'agit d'une manœuvre pour faire payer la modification de cette halle à toutes les communes du district. Il en va de même avec le centre équestre de Chevenez qui promeut certes un animal cher à notre région, mais également un sport élitiste inaccessible à l'immense majorité de la population ajoulote. (<i>La Baroche</i>)	Ces deux secteurs (Boncourt et Chevenez) sont situés en zone à bâtir et accueillent déjà des infrastructures d'importance régionale voire cantonale. Il est donc opportun d'identifier ces secteurs pour l'accueil d'éventuelles nouvelles infrastructures sportives afin de favoriser les synergies et d'éviter le mitage du territoire.	Pas d'impact sur le projet
	Non, il faudrait aussi ici réhabiliter les anciens bâtiments. (<i>La Voix des Arbres</i>)	La réhabilitation de l'habitat dans les centres anciens est un enjeu majeur pour le SidP. Cela se traduit par la mise en place d'un centre de compétences en la matière (cf. chapitre « Gouvernance »).	Pas d'impact sur le projet
Autres remarques	Les espaces verts existants dans les communes doivent impérativement être conservés, et protégés dans les PAL. Pour ne pas utiliser du terrain à bâtir au détriment de la nature. Les communes doivent prendre en compte la qualité du paysage existant et en faire une priorité. Ensuite il faut la maintenir tout en la développant davantage. Et surtout respecter les quotas. (<i>La Voix des Arbres</i>)	Les PAL sont de la compétence des communes (cf. art. 46 LCAT). Toutefois, les autorités régionales souhaitent qu'une réflexion commune soit entreprise en ce qui concerne les espaces verts au sein du milieu bâti afin d'avoir une certaine uniformité de traitement.	Pas d'impact sur le projet
	L'urbanisation proposée est fondée sur des besoins non avérés, diminuerait fortement la qualité de vie des habitants et porterait des atteintes disproportionnées à la nature et à l'agriculture (<i>Privés</i>)	Les différentes perspectives fixées dans le plan directeur régional découlent du plan directeur cantonal (cf. fiche U.01) et sont donc conformes à celui-ci. Le développement des projets devra répondre aux principes de l'aménagement du territoire qui visent, notamment, la protection de la nature et des surfaces agricoles.	Pas d'impact sur le projet
	Il serait judicieux de rajouter des lignes directrices concernant la conservation de la nature en milieu bâti. (<i>La Voix des Arbres</i>)	Des lignes directrices en la matière sont indiquées dans le chapitre « Nature et paysage ».	Pas d'impact sur le projet

TOURISME

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
Êtes-vous d'accord avec le développement touristique proposé ? Les pôles touristiques régionaux identifiés sont-ils cohérents ?	Oui. Le principe d'aménagement doit impérativement tenir compte de la desserte en transports publics. Oui Haute-Ajoie (<i>ISSKA</i>) Oui (<i>Beurnevésin, Clos du Doubs, Cornol, Grandfontaine, privé</i>) Oui. Il faut toutefois noter que la plupart des hébergements touristiques (hôtels, village de vacances (Courtedoux), etc.) se développe à l'intérieur des surfaces à bâtir. Concernant les habitats innovants, Agrijura salue les possibilités et les engagements pour un tourisme proche de la nature et sans emprise sur le milieu agricole. (<i>Agrijura</i>)	La desserte en transports publics est effectivement un critère important à prendre en considération en matière d'aménagement du territoire.	Pas d'impact sur le projet
	Le projet Land Art à Bonfol connaît une réorientation majeure. A tenir compte dans l'appréciation. (<i>Alle</i>)	Le projet connaît effectivement une réorientation, toutefois ce secteur est maintenu comme secteur d'importance régionale au niveau touristique.	Pas d'impact sur le projet
	- Ok pour la ville de Porrentruy - Sceptiques sur le potentiel attractif de la Haute Ajoie et sur celui d'une ancienne décharge chimique... - Concernant la vallée du Doubs, nous contestons la phrase p33 : « Reconnaître l'entier de la Vallée du Doubs comme pôle touristique d'importance régionale » car le site est au bénéfice de plusieurs niveaux de protection de la nature d'importance nationale, voire internationale dont l'intérêt est donc supérieur à des enjeux touristiques locaux. (<i>WWF Jura</i>) L'ensemble des berges du Doubs (comme indiqué sur la carte) ne doit pas être considéré comme un pôle touristique régional. De plus, il n'est pas nécessaire que Bellefontaine devienne un nouveau spot touristique. Sur le Doubs, il y a déjà assez de nuisances liées au tourisme. Quid pour le musée de paléontologie ? (<i>Les Verts du district de Porrentruy</i>)	Dans le cadre de l'élaboration du plan directeur régional, la région Haute-Ajoie et la commune de Bonfol (LandArt) ont été identifiées comme secteur présentant un potentiel touristique intéressant pour la région. La vallée du Doubs est effectivement une vitrine de la région, voire du canton, en matière de nature, de paysage mais aussi de tourisme. La vallée du Doubs fait l'objet de nombreuses protections tant au niveau fédéral que cantonal. Les autorités régionales sont conscientes de la valeur et de la richesse de ce territoire. Elles sont conscientes également des problématiques qui apparaissent lorsque les beaux jours reviennent (trafic, stationnement, baignade, etc.). Ainsi, afin de canaliser les flux touristiques, deux secteurs sont retenus : un à proximité de la ville de Saint-Ursanne et un qui présente une image plus « nature ». Cela permettra de permettre un accueil adéquat des touristes le long du Doubs tout en préservant les autres secteurs plus sensibles du Doubs. Concernant le musée de la paléontologie, son développement entre dans le cadre des infrastructures touristiques d'importance de Porrentruy.	Pas d'impact sur le projet
	Oui pour l'idée de la « Vallée des dinosaures » de Porrentruy à Réclère mais avec un tourisme doux qui évite de mettre en place des infrastructures trop grandes. La piste cyclable qui s'arrête actuellement à l'ouest de Rocourt pourrait être prolongée jusqu'à Réclère. Beaucoup de visiteurs en Ajoie sont des touristes de passage. Il n'est pas raisonnable que des collectivités publiques paient des infrastructures coûteuses pour d'éventuels « touristes longue durée » qui n'existent pas en nombres conséquents. (<i>FMD</i>)	Le développement du tourisme dans la région Haute-Ajoie doit effectivement s'articuler autour de la liaison cyclable existante. L'objectif poursuivi par les autorités régionales est d'inverser la tendance du tourisme de passage. Afin d'encourager les touristes à rester plusieurs jours dans la région, le développement de nouvelles infrastructures peut s'avérer nécessaire.	Pas d'impact sur le projet.
	Non. Nous l'avons dit en début de projet. Nous l'avons redit le 28 mai à la séance d'information et vous n'en avez pas tenu compte dans le projet envoyé au canton. La Baroche est mentionnée dans le PDC comme zone touristique. Nous exigeons qu'elle soit mentionnée dans le PDR. (<i>La Baroche</i>)	Il a été pris bonne note de cette remarque et le site des Rangiers (La Caquerelle / Les Malettes) a été intégré comme pôle touristique régional.	La fiche « Tourisme » a été adaptée en conséquence.
	Il n'est pas possible de différencier, sur la base des propositions développées, des parts de territoire attractives de part de territoire sacrifiées (à une urbanisation agressive). Le territoire et le paysage sont un tout et l'image qui en résulte pour les habitants et pour les visiteurs doit être traitée de manière conséquente et cohérente. (<i>Patrimoine suisse – Section Jura</i>)	Des pôles touristiques régionaux sont identifiés dans le plan directeur régional. Ainsi, les nouvelles infrastructures d'importance régionale devront se développer dans ces secteurs. Le paysage est effectivement une valeur ajoutée, notamment dans la région. Les autorités régionales ont pour objectif de positionner la région sur le marché du tourisme durable pour préserver au maximum cet élément identitaire (objectif 3 de la fiche).	Pas d'impact sur le projet
	Nous regrettons l'absence d'une stratégie touristique établie à l'échelle de la région. Les cours d'eau et les plans d'eau étant des écosystèmes fragiles (hausse des températures, micropolluants, pollutions en azote et phosphore, etc.), nous dénonçons l'objectif de développer les accès à l'eau pour la baignade. (<i>SSNPP</i>) Pro Natura Jura regrette à nouveau l'absence d'une stratégie touristique établie à l'échelle de la région. Pro Natura dénonce l'objectif de développer les accès à l'eau pour la baignade. Les cours d'eau et les plans d'eau sont avant tout des écosystèmes fragiles, déjà soumis à la hausse des températures, aux micropolluants et pollutions en azote et phosphore ; ils doivent être protégés des impacts sur la nidification d'espèces vulnérables, des dérangements dans les frayères, zones de reproduction et zones refuges des poissons, des nuisances sur l'entomofaune aquatique et la flore particulière, etc. Les cours d'eau ne sont pas des espaces de loisir ! Ils méritent donc au contraire des mesures spécifiques de préservation que l'on ne	JuraTourisme, par son bureau TalentsLab, a accompagné les autorités régionales dans le cadre de l'élaboration du plan directeur régional. Dans ce contexte, les enjeux touristiques au niveau de la région ont pu être identifiés. Le plan directeur régional entend répondre à ces enjeux. La question de l'accès à l'eau est une problématique récurrente, notamment dans les beaux mois. En identifiant deux secteurs, les autorités régionales souhaitent canaliser ces accès sur deux secteurs déjà « construits » afin de protéger le reste du Doubs et notamment les secteurs les plus sensibles.	Pas d'impact sur le projet

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
	lit nulle part dans la documentation. Il faut également prendre en compte le probable retour imminent et souhaité du castor. (<i>Pro Natura Jura</i>)		
	Non, c'est primordial de développer un tourisme durable et respectueux de la nature. (<i>La Voix des Arbres</i>) Si la création de pôles touristiques devient le prétexte pour faire totalement n'importe quoi ailleurs, alors en désaccord total. (<i>Prodoubs</i>)	Le développement d'un tourisme durable est un des objectifs des autorités régionales (« Positionner la région sur le marché du tourisme durable » ; objectif 3 de la fiche)	Pas d'impact sur le projet
	Même remarque que pour les infrastructures d'intérêt régional. Le rôle du tourisme VTT est ignoré (Jura Rando 707 et 706 par ex). (<i>Fontenais</i>)	Les études de base et la diagnostic établis au préalable à l'élaboration du plan directeur régional n'ont pas mis en évidence de besoin particulier en matière de pistes VTT. Les sites mentionnés ne présentent pas de problématique particulière. La thématique du VTT de descente fait l'objet d'une attention particulière au niveau cantonal. Des études sont en cours et une planification ad hoc est à venir.	Pas d'impact sur le projet
Adhérez-vous au principe que les infrastructures touristiques d'importance locale peuvent se développer sur l'ensemble du territoire du district ?	Oui Toutefois, nous nous questionnons sur l'absence de définition des « infrastructures touristiques d'importance locale » par opposition à « régionale ». Nous craignons en effet que toute infrastructure soit qualifiée de locale afin d'être plus facilement concrétisée. Nous souhaitons donc des précisions sur ce point. (<i>Pro Natura Jura, SSNPP</i>) Oui. Il est crucial pour les populations rurales décentralisées de pouvoir profiter de certains développements. (<i>Agrijura</i>) Les infrastructures d'importance locale peuvent se développer mais pas n'importe comment. (<i>La Voix des Arbres</i>) Oui mais il serait préférable de créer des centres de gravité plutôt que de disperser les forces et les moyens. (<i>La Baroche</i>) Oui c'est une question de cohésion. (<i>Alle</i>) Oui y compris sur l'ensemble du tronçon du Doubs (<i>Clos du Doubs</i>) Oui (<i>Beurnevésin, Cornol, Fontenais, Grandfontaine, Haute-Ajoie, ISSKA, privé</i>)	La notion d'importance locale ou régionale se définit par l'ampleur du projet (surface concernée, nombre de visiteurs, etc.), son intérêt touristique ou encore son incidence organisationnelle (partenaires et intérêts impliqués). Il est difficile de fixer des critères précis. Cela sera analysé en fonction de chaque projet mais il ne s'agit pas de qualifier toutes infrastructures d'importance locale. Celles-ci devront par ailleurs répondre aux principes de l'aménagement du territoire. Des pôles touristiques régionaux sont identifiés dans le plan directeur régional afin de concentrer le développement des infrastructures d'importance régionale.	Pas d'impact sur le projet
	La différenciation entre des infrastructures touristiques d'importance régionale ou d'importance locale nous échappe. Nous ne voyons pas pourquoi l'importance locale permet soudain de renoncer à une desserte performante par les transports publics. (<i>Prodoubs</i>) Non, le tourisme, même d'importance locale, doit être bien planifié ! Quid du camping pour l'Ajoie, celui qui devait être reconstruit suite à la rénovation de la patinoire ? (<i>Les Verts du district de Porrentruy</i>) Nous ne comprenons pas l'intérêt de la question. (<i>WWF Jura</i>) Non, les infrastructures touristiques doivent se limiter à des endroits précis, ciblés et adéquats. (<i>FMD</i>) Cette notion n'est pas pertinente et n'a pas raison d'être. (<i>Patrimoine suisse – Section Jura</i>)	La notion d'importance locale ou régionale se définit par l'ampleur du projet (surface concernée, nombre de visiteurs, etc.), son intérêt touristique ou encore son incidence organisationnelle (partenaires et intérêts impliqués). Il est difficile de fixer des critères précis. Cela sera analysé en fonction de chaque projet mais il ne s'agit pas de qualifier toutes infrastructures d'importance locale. Toutefois, il s'agit d'orienter, en priorité, les infrastructures d'importance locale dans les zones à bâtir légalisées. Ces infrastructures devront par ailleurs répondre aux principes de l'aménagement du territoire. Les infrastructures d'importance régionale devront trouver place dans les pôles touristiques régionaux identifiés dans la présente fiche. La notion de camping s'entend dans le terme « infrastructures d'hébergement ». Les autorités régionales visent à promouvoir le développement d'infrastructures d'hébergement de plus grande capacité dans les pôles touristiques d'importance (objectif 1)	Pas d'impact sur le projet
Soutenez-vous le fait d'orienter les nouvelles infrastructures touristiques ou de loisirs le long du Doubs dans les secteurs de la Maison du Tourisme et de Bellefontaine ?	Oui de nouvelles infrastructures mais pas toutes les infrastructures. A préciser. Il manque aussi une liaison de mobilité douce (e-bike) entre Clos-du-Doubs et Porrentruy. (<i>Fontenais</i>) Oui dans la mesure où la promotion se fait pour l'ensemble des projets et pas uniquement sur leur propre secteur. (<i>La Baroche</i>) Oui (<i>Alle, Beurnevésin, Cornol, Haute-Ajoie, privé</i>)	Un axe prioritaire de mobilité douce est déjà mentionné sur la carte du chapitre « Mobilité ».	Pas d'impact sur le projet

Le Doubs est connu et apprécié parce qu'il est resté en grande partie naturel... en apparence (on ne va pas développer cette thématique ici). La volonté de certains milieux de le commercialiser comme plan d'eau de loisirs ou comme piscine multisites est une absurdité contre-productive : on détruit ce que l'on fait valoir. Pour rappel, la rivière, ses rives et une part importante de sa vallée font l'objet d'une protection multiple qui interdit notamment toute construction ou aménagement non imposés par leur nécessité (cf. RCJU 451.311 Arrêté cantonal qui met le Doubs sous la protection de l'État). Or, les projets concoctés par les milieux de la promotion touristique n'ont pour seul et unique but que celui d'augmenter les valeurs statistiques du secteur dans le canton, sous forme du nombre annuel de nuitées, de locations ou de taxes de séjour. Tout le reste est subordonné à ces calculs d'épicier au service de quelques prestataires. Dans le cas de Bellefontaine, il faut noter en préambule - et malgré les affirmations exagérément optimistes contenues dans le Rapport explicatif et de conformité - que l'endroit est très mal desservi par les transports publics - la ligne de bus St-Ursanne-Ocourt est menacée de fermeture et que le site n'est donc pratiquement accessible qu'en véhicule motorisé privé. Cela dit, l'aménagement d'un camping n'a rien de naturel et d'anodin : son infrastructure s'apparente en tous points à celle d'une zone à bâtir, le stationnement à l'année de caravanes ou autre mobilehomes, voire l'implantation de bungalows, finit toujours par s'y imposer sur la quasi-totalité des surfaces, ceci pour des raisons de rentabilité. Les sites ainsi aménagés, malgré tous les efforts et règlements déployés, finissent par ressembler à des dépôts de carrosseries, de couverts et de palissades en lente mais sûre décomposition. Les nuisances associées - bruit, trafic, éclairages multiples, feux etc. - sont incompatibles avec les buts de la protection dont jouit le Doubs et sa vallée. Il va donc de soi, nous sommes catégoriquement opposés aux orientations proposées. (*Prodoubs*)

Les développements proposés vont clairement à l'encontre d'intérêts prépondérants qui visent à sauvegarder les paysages de la vallée et la biodiversité liée au cours d'eau, celui-ci maintenu dans un état le plus naturel possible. Ils ne sont pas acceptables. (*Patrimoine suisse – section Jura*)

Saint-Ursanne oui / Bellefontaine non (*Les Verts du district de Porrentruy*).

Oui pour la maison du tourisme à St-Ursanne, non pour Bellefontaine qui est un milieu naturel d'exception méritant d'être préservé. (*FMD*)

Maison du Tourisme : OK (zone à bâtir, proche de la gare et du centre ancien)

Bellefontaine : plus problématique. La question des campings au bord du Doubs n'est pas empoignée de la bonne manière à notre avis. Au lieu de légaliser les uns après les autres les campings illégaux actuels ou d'en prévoir de nouveaux, il faudrait une analyse des besoins et des problèmes (camping sauvage) et élaborer une planification d'ensemble (via plan directeur cantonal et non plans spéciaux). Nous regrettons que le rapport GPOT (Gestion de la pression et des opportunités touristiques) n'a pas pu permettre de telles réflexions. Nous portons à votre connaissance notre récent recours au tribunal cantonal concernant le camping de Ravines et la décision de la justice sera certainement éclairante sur le sujet. Nous souhaitons que cette question soit temporisée jusqu'à l'obtention du jugement. Il faudrait de toute façon attendre le résultat de l'étude de variantes pour le seuil de Bellefontaine (2023) car si l'exploitation hydroélectrique est définitivement abandonnée, il y aura un bâtiment libre et sans doute d'importants changements morphologiques en cas d'arasement, ce que nous espérons évidemment... Bellefontaine ne pose cependant pas autant de problèmes que Ravines et a l'avantage d'être proche de la ligne de bus. Vu les documents en notre possession (très vagues) il n'est pas à exclure que nous utilisions notre droit d'opposition, en particulier si les points suivants ne sont pas respectés :

- Respect distance forêt
- Respect distance espace cours d'eau / crues
- Étude d'impact (globale + spécifiquement batraciens vu le site voisin de reproduction des batraciens)
- Concept tourisme vert (sensibilisation)
- Épuration eau + E renouvelables
- Camping non résidentiel (de passage)
- Créer un arrêt de bus

(*WWF Jura*)

Nous refusons le développement au tourisme du site de Bellefontaine en raison d'une proximité immédiate avec le Doubs. De plus il s'agit d'un site hors zone à bâtir avec une desserte en transports publics insuffisante. En outre, ce site bénéficie de mesures de protections légales cantonale et fédérale du Doubs et de sa vallée ainsi que d'une convention internationale «

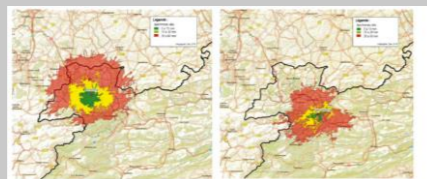
La vallée du Doubs est effectivement une vitrine de la région, voire du canton, en matière de nature, de paysage mais aussi de tourisme. La vallée du Doubs fait l'objet de nombreuses protections tant au niveau fédéral que cantonal. Les autorités régionales sont conscientes de la valeur et de la richesse de ce territoire. Elles sont conscientes également des problématiques qui apparaissent quand les beaux jours reviennent (trafic, stationnement, baignade, etc.). Ainsi, afin de canaliser les flux touristiques, deux secteurs sont retenus : un à proximité de la ville de Saint-Ursanne et un qui présente une image plus « nature » à Bellefontaine. Cela permettra de garantir un accueil adéquat des touristes le long du Doubs tout en préservant les autres secteurs plus sensibles du Doubs en y étant plus strict.

Lors de la réalisation de nouvelles infrastructures, toutes les mesures seront prises pour répondre aux différentes dispositions légales et aux exigences qui découlent des inventaires fédéraux ou cantonaux.

Pas d'impact sur le projet

Emeraude », d'un plan d'action national en faveur du Doubs, de plans d'actions pour la gestion de la pression et des opportunités touristiques du Parc du Doubs).

Nous ne sommes également pas favorables au site de la Maison du Tourisme. Nous refusons tout développement touristique qui aggraverait la pression anthropique sur le Doubs et ses milieux riverains. Nous estimons au contraire que l'implantation d'une telle infrastructure doit être localisée à Porrentruy - au coeur de l'Ajoie et au centre du réseau cyclable de la région (voir ci-dessous) - à proximité immédiate des commerces et des services. (SSNPP)



Nous refusons résolument le développement au tourisme du site de Bellefontaine. La vallée du Doubs bénéficie d'une protection juridique maximale sur le plan international et au niveau fédéral. La vallée est inscrite à l'inventaire des paysages, sites et monument naturels d'importance nationale (IFP). L'inscription d'un objet IFP indique que celui-ci mérite spécialement d'être conservé intact ou en tout cas d'être ménagé le plus possible. En matière de jurisprudence, le Tribunal fédéral (arrêt Rùti, ATF 135 II 209) a confirmé l'importance des inventaires fédéraux et précisé que les cantons et les communes ont l'obligation d'en tenir compte dans les plans directeurs et les plans d'affectation. La vallée du Doubs est également classée comme site Emeraude. Une mesure du Plan d'action national en faveur du Doubs consiste à « établir un plan de gestion du site Emeraude « Clos du Doubs/Saint-Ursanne » afin de recenser l'ensemble de l'information existante (inventaire des milieux et des espèces) et des actions entreprises et prévues ». Celui-ci n'a pas encore été réalisé. Dans ce contexte, l'emplacement d'un nouveau camping reviendrait à compromettre la réalisation des mesures devant encore être mises en œuvre dans le cadre du Plan d'action national afin d'obtenir une meilleure connaissance de l'écosystème du site Emeraude et de pouvoir en réglementer le fonctionnement en toute connaissance de cause et œuvre clairement à rebours de toute stratégie visant à réduire les impacts environnementaux sur les sites sensibles. De plus, inutile de rappeler la forte valeur patrimoniale de l'unique population du Doubs de l'apron du Rhône (Zingel asper) qui est en grand danger d'extinction. Sa conservation ainsi que celle d'autres espèces est primordiale. L'apron est par ailleurs à l'origine de la plainte déposée le 21.6.2011 par plusieurs organisation non gouvernementales (WWF, Pro Natura et FSP) pour possible violation de la Convention de Berne. En réponse à une des recommandations émises par le Comité permanent de la Convention de Berne, un Plan d'action national en faveur du Doubs a été établi, qui prévoit la mise en œuvre de plusieurs mesures. Parmi elles figure l'établissement d'un plan d'action pour la Gestion de la pression et des opportunités touristiques (GPOT) visant également à définir une stratégie liée à la pression touristique. Un des objectifs fixé par le plan d'action GPOT est que « La santé du Doubs est préservée et la biodiversité du Doubs et de sa vallée renforcée. Les atteintes au milieu naturel sont évitées. Les sites atteints par les activités de loisirs sont restaurés. ». De plus, Bellefontaine ne figure pas parmi les sites d'action prioritaires pour le développement de mesures retenus par le groupe de travail GPOT. En raison des intérêts prépondérants pour la nature et compte tenu du fait que le site se trouve hors zone à bâtir, avec de plus une qualité de la desserte en transports publics nettement insuffisante, un développement touristique sur le site de Bellefontaine est inconcevable. Nous ne sommes également pas favorables au site de la Maison du Tourisme. Nous refusons en effet tout développement touristique qui aggraverait la pression anthropique sur le Doubs et ses milieux riverains. En effet, l'instauration d'emplacements où s'y développent des activités de loisir en lien avec la rivière, ou là où l'on trouve des campings au bord de l'eau, représente une atteinte potentielle au cours d'eau et ses milieux naturels. L'ampleur et l'impact des activités humaines dans la vallée du Doubs doit être réduit au maximum. Pro Natura s'opposera à toute nouvelle nuisances au bord du Doubs. Nous estimons au contraire que l'implantation d'une telle infrastructure doit être localisée à Porrentruy – au cœur de l'Ajoie, au cœur du réseau cyclable de la région (voir la carte ci-dessous) – à proximité immédiate des commerces et des services. Et n'oublions pas que Porrentruy est la ville suisse la plus proche de Paris ! (Pro Natura Jura)

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
	Pas nécessaire. (<i>La Voix des Arbres</i>) Non (<i>Grandfontaine</i>)	Aucun commentaire	Pas d'impact sur le projet
Autres remarques	Le tourisme en Ajoie n'est qu'un tourisme de passage. Les visiteurs restent rarement plus d'une journée. Des infrastructures lourdes, financées par les deniers publics, ne sont pas nécessaires (<i>Privés</i>).	L'objectif poursuivi par les autorités régionales est d'inverser la tendance du tourisme de passage. Afin d'encourager les touristes à rester plusieurs jours dans la région, le développement de nouvelles infrastructures peut s'avérer nécessaire.	Pas d'impact sur le projet

MOBILITE

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
<p>Adhèrent-vous à la politique menée en matière de mobilité (transports publics, mobilité douce et stationnement) ?</p>	<p>Oui mais il faut anticiper le futur développement des véhicules autonomes qui permettront d'atteindre des régions aujourd'hui dépourvues de transports en commun mais où l'intérêt touristique est réel (par ex le Col des Rangiers ou Roche d'Or) (<i>La Baroche</i>)</p> <p>Oui, en lien avec la planification cantonale (sans doublon). L'Ajoie devrait demander d'avoir au minimum deux trains directs : un le matin (aller) et un en fin d'après-midi (retour), entre Porrentruy et Delémont. (<i>FMD</i>)</p> <p>Oui. Faut-il soutenir la ligne Delle-Belfort par rapport à la rentabilité (<i>Cornol</i>).</p> <p>Oui en particulier l'axe de mobilité douce Porrentruy-Courtedoux-Chevenez (<i>ISSKA</i>)</p> <p>Oui (<i>Alle, Beurnevésin, Fontenais, Grandfontaine, privé</i>)</p>	<p>Ce sont effectivement des objectifs poursuivis par les autorités régionales.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
	<p>La gestion des besoins locaux en stationnement doit rester une compétence communale (<i>Clos du Doubs</i>).</p>	<p>Les questions du stationnement et des mobilités y relatives dépassent souvent les limites communales. Une réflexion globale au niveau régional semble donc être adéquate face à ces enjeux. Toutefois, comme cela est mentionné dans les mandats de planification des communes et le SidP se coordonneront. L'objectif des autorités régionales est de mettre à disposition un catalogue de mesures ou un catalogue de bonnes idées à disposition des autorités communales.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
	<p>Pas assez ambitieux. Si la zone de la couronne doit être favorisée pour le développement industriel, résidentiel et de loisirs, il est important de passer à un système de « transport public urbain » avec des cadences au quart d'heure et la mise en place de véritables voix vertes permettant de se déplacer entre les villages sans passer par Porrentruy. Sinon, venant depuis Coeuve, il ne sera pas réaliste de prendre les TP pour aller au centre de loisir de Alle. Tous les déplacements seront effectués en voiture. Dans les grands villages, il est important de veiller à une desserte intéressante, notamment pour les écoles des quartiers décentrés (quartier sur les côtes à Courgenay). La mobilité bi-modale vélo-TP doit être favorisée et activement encouragée. Il manque de places de stationnement sûrs pour vélos (pilier pour attacher le vélo). (<i>Les Verts du district de Porrentruy</i>)</p>	<p>Ces objectifs sont effectivement poursuivis par les autorités régionales. Toutefois, certaines mesures proposées dépassent le cadre du plan directeur régional.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
	<p>Nous adhérons à la politique menée en matière de mobilité mais nous aimerions une politique plus en lien avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre visés par la Confédération. Nous estimons que vu la taille du territoire il serait judicieux de mener une politique vélo plus incitative. En effet, le vélo est une bonne alternative au transport individuel motorisé puisqu'un peu moins de la moitié du territoire est couvert par 30 min à vélo depuis Porrentruy, en d'autres termes : 70% des habitants du district se trouvent à moins d'une demi-heure de vélo de Porrentruy. (<i>ATE Jura</i>).</p>	<p>Les autorités régionales visent à promouvoir les modes alternatifs aux transports individuels motorisés (cf. ligne directrice 1). Différentes mesures fixées dans le plan directeur régional doivent permettre d'atteindre cet objectif.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
	<p>Nous regrettons l'absence d'un état des lieux sur la mobilité entre les villages du district, entre le district et la vallée de Delémont et la France. Sans une étude globale de la mobilité, les axes d'action proposés restent des vœux. (<i>SSNPP</i>)</p> <p>Pro Natura Jura regrette l'absence d'un état des lieux sur la mobilité entre les villages du district, entre le district et la vallée de Delémont et la France. Nous incitons le SIDP à s'approcher de l'Agglomération de Delémont et du Syndicat mixte de l'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle pour établir les enjeux de mobilité – les tunnels du Mont-Terri et du Mont-Russelin sont suffisamment bouchonnés pour qu'une réelle stratégie transfrontalière soit entreprise. Sans une telle étude globale de la mobilité, les axes d'action proposés restent des vœux pieux. Pro Natura Jura estime que les transports publics ferroviaires méritent une attention plus importante. Nous suggérons ainsi la création d'une ligne transversale ajoutée Bure – Porrentruy – Bonfol ainsi que le déploiement des CJ entre Porrentruy et Glovelier afin de permettre une correspondance adéquate entre le district de Porrentruy et les Franches-Montagnes. Un tel développement aurait également comme conséquence de renforcer les CJ dans le paysage jurassien, également dans la perspective de la mise en fonction du troisième rail entre Glovelier et Delémont. Nous profitons également de relever que le nouvel horaire proposé depuis décembre prolonge le temps d'attente pour les liaisons bus/train à Porrentruy. Il n'est pas tolérable en 2022 à l'heure des crises du climat et de la biodiversité que l'attractivité des transports publics soient dégradée (par exemple : pour Fontenais-Porrentruy, 7 min de plus à attendre). Pro Natura Jura demande de favoriser l'autopartage (covoiturage, voiture partagée) et de développer le recours au trafic ferroviaire pour les marchandises avec une desserte fine en véhicule électrique. (<i>Pro Natura Jura</i>)</p>	<p>Citec, bureau spécialisé en mobilité, a accompagné les autorités régionales dans le cadre de l'élaboration du plan directeur régional. Dans ce contexte, les enjeux en matière de mobilité au niveau de la région ont pu être identifiés. Le plan directeur régional entend répondre à ces enjeux.</p> <p>Les autorités régionales partagent certains avis des répondants mais ces questions dépassent le cadre du plan directeur régional (par ex. horaire 2022).</p> <p>Les autorités régionales visent à favoriser le report modal en vue de diminuer le trafic individuel motorisé.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
	Non car la desserte des transports publics ne fait que se détériorer. Nous ne pouvons approuver la suppression de lignes et la réduction des horaires. En revanche, c'est oui concernant la mobilité douce (<i>Haute-Ajoie</i>).	L'objectif des autorités régionales est de lutter contre la détérioration de la desserte en transports publics. Le plan directeur régional entend améliorer les liaisons régionales et interrégionales.	Pas d'impact sur le projet
	Non (<i>La Voix des Arbres</i>)	Aucun commentaire	Pas d'impact sur le projet
Êtes-vous d'accord avec les mesures proposées afin de renforcer les liaisons interrégionales et régionales en transports publics ?	Oui mais nous proposons que les CJ réfléchissent à un train de Boncourt à Bonfol (il y aurait ainsi une cadence à la demi-heure), de même que d'un train de Porrentruy à Delémont avec arrêt à la Communance. Cela augmenterait à notre avis les possibilités de transports publics. Enfin, nous nous demandons pourquoi la voie ferroviaire qui va à la caserne de Bure n'est pas dans la planification. (<i>ATE Jura</i>) Oui (<i>Alle, Fontenais, Grandfontaine, Haute-Ajoie, privé</i>) Oui, en lien avec la planification cantonale (sans doublon). (<i>FMD</i>) Oui, voir pour intégrer le tronçon St-Ursanne – Saignelégier (<i>Clos du Doubs</i>) Oui. Notre commune souhaite grandement qu'une liaison soit mise en place en Beurnevésin et Bonfol. (<i>Beurnevésin</i>)	Il est pris bonne de note de ces commentaires. Certaines dépassent le cadre du plan directeur régional (voie ferroviaire en direction de Bure qui n'a pas une utilisation « publique » ; arrêt à la Communance). Il ne s'agit pas de planifier toutes les lignes communales ou intercommunales mais uniquement celles ayant un effet au niveau régional.	Pas d'impact sur le projet
	Oui. Pour les lignes interrégionales, il est important de supprimer les arrêts au maximum afin d'avoir des lignes qui circulent vite et qui permettent de sortir de l'Ajoie relativement rapidement en comparaison à la voiture. Surtout ne pas ajouter un arrêt à la patinoire de Porrentruy. Cela va à l'inverse de la volonté de demander des liaisons rapides. Cela n'a pas sens... on ne peut demander tout et son contraire. (<i>Les Verts du district de Porrentruy</i>)	La réalisation d'une nouvelle halte à la patinoire à Porrentruy et la volonté de créer des liaisons rapides ne sont, a priori, pas incompatibles.	Pas d'impact sur le projet
	Pro Natura Jura estime que les lignes de bus qui parcourent l'Ajoie doivent être transversales, par exemple Charmoille – Porrentruy – Damvant ou encore Grandfontaine – Bure – Buix – Montignez – Beurnevésin – Bonfol. De plus, il est particulièrement regrettable qu'aucune réflexion n'ait été menée pour développer des lignes de bus publiques ou d'entreprises avec les grandes communes de France voisine. L'exploitation de la ligne ferroviaire Bienne – Delémont – TGV – Belfort doit être optimisée sur le plan de la fréquence, des correspondances avec le TGV, et le confort du voyage : il n'est plus admissible d'imposer un changement de train à Meroux sur le trajet Porrentruy – Belfort. (<i>Pro Natura Jura</i>)	Il est pris bonne de ces recommandations. Toutefois, certaines de ces mesures dépassent le cadre du plan directeur régional et sont du ressort de la planification cantonale.	Pas d'impact sur le projet
	Nous regrettons l'absence d'un état des lieux sur la mobilité entre les villages du district, entre le district et la vallée de Delémont et la France. Sans une étude globale de la mobilité, les axes d'action proposés restent des vœux. (<i>SSNPP</i>)	Citec, bureau spécialisé en mobilité, a accompagné les autorités régionales dans le cadre de l'élaboration du plan directeur régional. Dans ce contexte, les enjeux en matière de mobilité au niveau de la région ont pu être identifiés. Le plan directeur régional entend répondre à ces enjeux.	Pas d'impact sur le projet
	La ligne CJ a perdu la grande partie de son utilité quand l'Allemagne a rendu l'Alsace à la France, en 1919. Engager des moyens sur cette ligne se fait au détriment de l'ensemble des autres transports en commun du district. Au mieux, on peut maintenir la gare marchandise (c'était d'ailleurs à notre avis une erreur de la développer là, sauf si un projet d'industrie lourde nécessitant de gros volumes de transport devait se développer dans le secteur. Mais jusqu'à preuve du contraire, l'horlogerie et la micromécanique n'ont pas besoin de ce type d'infrastructures. (<i>La Baroche</i>)	Le maintien de la ligne CJ est d'importance pour les différentes autorités concernées comme l'illustre le Contrat d'Axe signée en 2017 par les communes, le canton et les CJ. Les autorités régionales souhaitent pérenniser cette ligne (objectif 6).	Pas d'impact sur le projet
	Non (<i>La Voix des Arbres</i>)	Aucun commentaire	Pas d'impact sur le projet
Considérez-vous opportune la réalisation des deux nouvelles haltes ferroviaires : Porrentruy-Est et Alle-La Fenatte ?	Oui pour autant que les prescriptions ferroviaires le permettent (cf. nouvelles haltes ferroviaires). Mais peut-on transformer CFF et CJ en trams régionaux ? (<i>Fontenais</i>) Oui mais nous aimerions que les CJ puissent augmenter leur possibilité de transports de marchandises à partir de ces deux nouvelles haltes ferroviaires. (<i>ATE Jura</i>) Tout à fait prioritairement Porrentruy-Est (<i>Alle</i>) Oui (<i>Beurnevésin, Clos du Doubs, Grandfontaine, Haute-Ajoie</i>)	Il est pris bonne note de ces commentaires. Des discussions seront à engager avec les partenaires concernés.	Pas d'impact sur le projet
	Pour Porrentruy-Est cela a un sens puisque d'une part il y a de nombreux emplois dans le secteur, mais également des infrastructures sportives et de loisirs, en plus d'une école des métiers et professionnelle. Pour la Fenatte, voir le commentaire ci-dessus. Personne ne va prendre la poste à Charmoille et changer à Alle pour aller à Porrentruy. Nous doutons que des frontaliers parquent leur voiture sur un P+R à Porrentruy pour faire les 7 derniers kilomètres du parcours en train. (<i>La Baroche</i>)	La réalisation d'une halte à La Fenatte a un rôle important pour le maintien de la ligne CJ et s'inscrit dans le cadre du développement du secteur en matière d'activités économiques.	Pas d'impact sur le projet

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
	<p>Cela ne nous semble pas opportun (<i>Cornol</i>)</p> <p>Non (<i>La Voix des Arbres, privé</i>)</p>	Aucun commentaire	Pas d'impact sur le projet
Adhérez-vous au principe de développer des « voies vertes » ?	<p>Oui si elles sont respectueuses de la nature. (<i>La Voix des Arbres</i>)</p> <p>Oui pour autant qu'elles permettent un usage mixte avec l'agriculture (<i>Haute-Ajoie</i>).</p> <p>Oui (<i>Alle, Beurnevésin, Clos du Doubs, Cornol, Fontenais, Grandfontaine, La Baroche</i>)</p> <p>Oui mais nous aimerions une claire définition des voies vertes en lien avec les standards définis par VSS. D'autre part, nous aimerions une réflexion en lien avec la possibilité d'utiliser le vélo dans les trajets du quotidien, c'est-à-dire : aller à vélo au travail en particulier dans la zone AIC et pour aller à l'école. (<i>ATE Jura</i>)</p> <p>Oui, mais : il faut éviter de construire ces voies vertes sur/proche des zones naturelles sensibles (berges des rivières, réserves naturelles). De même il faut veiller à préserver les zones agricoles. (<i>Les Verts du district de Porrentruy</i>)</p> <p>Oui, pour les pistes cyclables en lien avec la planification cantonale (sans doublon). Il faut éviter une trop forte emprise sur les terres agricoles. Il est nécessaire de s'abstenir de mettre en place des accès trop faciles à tous les milieux naturels dignes d'intérêt. Pour survivre, la flore et la faune locales ont besoin de tranquillité. Les réserves ou tous les sites naturels, avec rivières ou plans d'eau, ne doivent pas systématiquement devenir des « aquaparc ». (<i>FMD</i>)</p> <p>De manière générale, nous sommes favorables à la mobilité douce si cette dernière n'empiète pas sur des terres agricoles ou sur l'espace réservé aux eaux, sans parler des biotopes. Nous estimons que l'ensemble des fonctions du réseau viaire actuel doit être prioritairement revu. De plus, nous estimons que pourront être nommées voies vertes uniquement les tronçons perméables à l'eau, c'est-à-dire construites en groise, à l'instar du chemin entre Alle et Porrentruy situé au nord de la ligne CJ. (<i>SSNPP</i>)</p> <p>De manière générale, Pro Natura Jura est favorable à la mobilité douce si cette dernière n'empiète pas sur l'espace réservé aux eaux, sur les talus routiers ou sur des terres agricoles, sans parler des biotopes inventoriés. Pro Natura Jura estime donc que c'est l'ensemble des fonctions du réseau viaire actuel qui doit être prioritairement revu, par exemple en aménageant davantage de secteurs de route à 60km/h ou encore en améliorant ponctuellement les liaisons entre les chemins des remaniements parcellaires, par exemple entre Courgenay et Cornol au-dessus de l'autoroute. De plus, nous estimons que pourront être nommées voies vertes uniquement les tronçons perméables à l'eau, c'est-à-dire construites en groise, à l'instar du chemin entre Alle et Porrentruy situé au nord de la ligne CJ. Nous demandons que l'éventuelle construction de toute liaison se fasse dans une démarche participative des associations environnementales. En effet, le maintien de la tranquillité des lieux doit être réfléchi suffisamment en amont. (<i>Pro Natura Jura</i>)</p> <p>Oui. A condition que ces dernières se développent sur les chemins existants. A noter que de potentiels conflits entre les utilisateurs pourraient survenir. De la sensibilisation et panneaux informatifs sur les réalités du monde agricole, son utilisation des chemins de remaniements parcellaires et de ses travaux des champs devraient être mis en place. (<i>Agrijura</i>)</p>	<p>Il est précisé que les voies vertes sont notamment des axes en sites propres réservés aux modes actifs. Ces voies vertes relient doivent relier des axes majeurs. Il ne s'agit pas d'en développer partout. Leur réalisation devra répondre aux exigences légales et normes en vigueur. Il est aussi important de sécuriser et d'augmenter l'attractivité des liaisons « courtes » pour les déplacements quotidiens.</p> <p>Toutes les dispositions seront prises afin de tenir compte des différents intérêts en présence lors du développement des voies vertes. Celles-ci ont pour objectif de favoriser le recours aux modes doux (marche, vélo) dans le cadre des déplacements quotidiens et pas uniquement de loisirs.</p>	Pas d'impact sur le projet
Soutenez-vous la réflexion régionale à mener en matière de stationnement ?	<p>Oui mais avec un but de diminution des places de parcs dans les localités. Nous aimerions dans le cadre que le SIDP initie une réflexion pour la généralisation de 30 km/h dans les localités du district. Ceci afin d'augmenter la qualité de vie des habitants. Cela est actuellement un argument que nous entendons de nouveaux membres qui viennent s'installer dans le district. Dans le domaine du stationnement des vélos, nous regrettons que seule la vélostation de Porrentruy soit dans la planification et que les autres soient de la responsabilité des communes. Nous avons eu des contacts avec les communes de Clos du Doubs et de Boncourt pour les aider à installer une telle vélostation et nous disposons de contact avec une entreprise qui a des modèles bon marché et rapide à installer avec de panneaux solaires pour la recharge de vélos électriques. (<i>ATE Jura</i>)</p> <p>Oui, il faut réfléchir au stationnement. Il est important de corriger les problèmes actuels de « bouchons » avec les flux de voitures de travailleurs frontaliers qui engorgent l'entrée des tunnels du Mt Terri et du Mt Russelin, aux heures de pointe. Des incitations fortes (taxes élevées de parcage hors parking des gares ferroviaires et routières, qui devraient dans l'idéal être gratuits, billets à prix réduits pour les TP...) doivent être mises en place pour augmenter les déplacements en bus et en train, notamment sur la ligne Belfort – Delémont. (<i>FMD</i>)</p> <p>Oui et si possible en utilisant des parkings, friches existantes. (<i>Agrijura</i>)</p>	<p>Une réflexion sur l'harmonisation des principes de gestion et de tarification de l'offre en stationnement public sera menée par les autorités régionales. L'objectif est de diminuer l'offre en stationnement afin de favoriser l'utilisation des transports publics.</p> <p>Les autorités régionales estiment que la généralisation du 30 km/h est du ressort des communes.</p> <p>Seule la vélostation de Porrentruy est mentionnée car le secteur de la gare est reconnu comme stratégique au niveau cantonal et régional. Les communes sont compétentes pour développer leur propre vélostation.</p>	Pas d'impact sur le projet

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
	Oui pour les zones AIC et AIR principalement (<i>Clos du Doubs</i>) Oui mais ce n'est pas prioritaire, sauf en ce qui concerne les P+R. (<i>La Baroche</i>) Oui (<i>Alle, Beurnevésin, Cornol, Fontenais, Grandfontaine, Les Verts du district de Porrentruy, privé</i>)		
	Il est essentiel de coordonner la politique des transport publics et la politique de stationnement. Pour l'instant, le PDR semble encore nettement insuffisant pour que la politique de stationnement enclenche réellement un report vers les transports publics. (<i>SSNPP</i>) Pour Pro Natura Jura, il est essentiel de coordonner politique des transport publics et politique de stationnement. Pour l'instant, le PDR semble encore nettement insuffisant pour que la politique de stationnement favorise réellement un report vers les transports publics. (<i>Pro Natura Jura</i>)	Le plan directeur régional présente différentes mesures permettant un report vers les transports publics (augmentation de la cadence, parkings d'échange, etc.).	Pas d'impact sur le projet
	Non en raison des réserves concernant l'autonomie communale (<i>Haute-Ajoie</i>).	Les communes restent compétentes en matière d'aménagement local (cf. art. 46 LCAT).	Pas d'impact sur le projet
	Non (<i>La Voix des Arbres</i>)	Aucun commentaire	Pas d'impact sur le projet
Autres remarques	Concernant les nouvelles pistes cyclables, nous espérons que celles-ci seront respectueuses et incluront l'environnement existant. Que très peu d'arbres ou haies soient sacrifiées pour les voies vertes envisagées. Et peut-être même que certains arbres isolés se trouvant sur les parcours soient mis en évidence et protégés. (<i>La Voix des Arbres</i>)	Les nouvelles pistes cyclables respecteront l'environnement existant. Cela est, notamment, un facteur d'attractivité pour les utilisateurs.	Pas d'impact sur le projet
	En accord, a priori, avec le contenu de ce chapitre. Il faut consulter ATE (<i>WWF Jura</i>)	ATE Jura a répondu à la consultation publique.	Pas d'impact sur le projet
	La planification régionale fait doublon avec la planification cantonale et porte atteinte à l'autonomie communale (<i>Privés</i>).	Les révisions de la LAT et du plan directeur cantonal imposent de nouvelles exigences en matière d'aménagement du territoire au niveau régional. Le plan directeur régional entend répondre à ces nouvelles exigences. Les communes restent compétentes en matière d'aménagement local (cf. art. 46 LCAT).	Pas d'impact sur le projet

NATURE ET PAYSAGE

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
Êtes-vous d'accord avec la volonté de coordonner de manière régionale les différents enjeux en lien avec la nature et le paysage (adaptation au changement climatique, revitalisation de cours d'eau, interconnexion des milieux naturels) ?	Oui (<i>Beurnevésin, Cornol, Fontenais, Haute-Ajoie, ISSKA, Prodoubs, WWF Jura, privé</i>) Pour coordonner oui, mais pas pour être maître d'œuvre. (<i>La Baroche</i>) Oui pour autant que cela se fasse en concertation avec les milieux agricoles, pour le moins. (<i>Alle</i>) Oui pour coordonner et oui aux corridors biologiques (très importants pour les mouvements de la faune) mais la lecture des documents montre que le dossier nature et paysage est le parent pauvre de ce PDR. (<i>FMD</i>) L'enjeu est important. (<i>Patrimoine suisse – Section Jura</i>) Agrijura rappelle que pour tout ce qui touche aux infrastructures écologiques, la RCJU via ENV va lancer une stratégie cantonale qui devra mettre en application les décisions et obligations fédérales. Agrijura est consultées pour ce faire via la commission de la protection de la nature et du paysage. En milieu agricole, il est important de souligner l'existence de réseaux écologiques qui ont pour but de mailler le territoire et de connecter les mesures de protection et promotion de la biodiversité. Agrijura rappelle qu'elle est porteuse des réseaux écologiques pour près de 90% du territoire du district de Porrentruy. Ainsi, si des réflexions régionales devaient être lancées, Agrijura s'attend à être partenaire, voire mandatée pour tout ou partie de leur mise en œuvre, particulièrement dans les zones agricoles. (<i>Agrijura</i>)	Les différents acteurs concernés seront effectivement associés aux réflexions.	Pas d'impact sur le projet
	Pour tous les autres chapitres du PDR le SIDP souhaite prendre beaucoup de responsabilités. Pour la nature et le paysage il se contentera de coordonner l'élaboration d'une stratégie régionale. A l'inverse des autres chapitres, il n'y a pas de zones d'intérêt cantonal, d'intérêt régional et d'intérêt local sur ces cartes ! (<i>Les Verts du district de Porrentruy</i>) Nous estimons en effet important que ces thématiques soient abordées à l'échelle régionale. Toutefois, à la lecture de la question, nous regrettons qu'il ne s'agisse que d'une volonté et non d'une réelle politique engagée en faveur de la nature et du paysage. (<i>SSNPP</i>) Pro Natura Jura estime en effet important que ces thématiques soient abordées à l'échelle régionale. Toutefois, à la lecture de la question, nous regrettons qu'il ne s'agisse que d'une volonté et non d'une réelle politique engagée en faveur de la nature et du paysage. (<i>Pro Natura Jura</i>)	Les autorités régionales sont conscientes des enjeux actuels en lien avec cette thématique. Effectivement, ce chapitre est moins développé que d'autres. Cela s'explique par le fait que de nombreuses protections et mesures relatives existent au niveau fédéral, cantonal ou communal. Les objectifs poursuivis par le PDR visent à compléter ces mesures/protections existantes.	Pas d'impact sur le projet
	Il faut mettre l'accent sur les corridors fauniques (celui de Courtedoux est en mauvais état). (<i>La Voix des Arbres</i>)	Il est pris bonne note de cette remarque. Le principe d'aménagement 3 entend répondre à cette problématique.	Pas d'impact sur le projet
	Non, l'Office de l'environnement est compétent pour gérer ces enjeux. (<i>Grandfontaine</i>) Non ces thèmes sont déjà traités dans les CEP lors des révisions des PAL (<i>Clos du Doubs</i>)	Les autorités régionales souhaitent être proactives en la matière. Les objectifs poursuivis par le PDR visent à compléter ces mesures/protections existantes.	Pas d'impact sur le projet
Adhérez-vous aux mesures proposées concernant la thématique « Nature et Paysage » ?	Oui mais la question de l'adaptation des essences sylvoles est du ressort du canton et possiblement de la Confédération. Les triages forestiers peuvent gérer cela avec l'ENV, sans passer par le SidP qui ralentirait et compliquerait la chose. (<i>La Baroche</i>) Oui (<i>Alle, Beurnevésin, Cornol, Fontenais, privé</i>)	Les autorités régionales souhaitent être proactives en la matière. L'Office de l'environnement et les triages forestiers seront évidemment associés dans le cadre de ces réflexions.	Pas d'impact sur le projet
	Non. Un plan cantonal ad hoc doit déjà proposer des mesures dans ce domaine. Par ailleurs, la réalisation d'un PAL doit intégrer cette thématique à une échelle locale (<i>Haute-Ajoie</i>).	Le plan directeur cantonal traite effectivement de ces thématiques. Les fiches concernées par ces thématiques sont en cours de révision. En effet, le PAL doit intégrer des mesures à l'échelle locale (CEP, périmètres de protection, etc.).	Pas d'impact sur le projet
	En complément à la thématique forêts, un plan d'eau d'importance devrait être constitué, notamment comme « réserve » incendie en cas de sécheresse prononcée (changement climatique) et départs de feux (ex : projet abandonné de plan d'eau à Courtedoux). (<i>ISSKA</i>)	Il est pris bonne note de cette remarque. Cette question sera à aborder dans les réflexions relatives à la stratégie régionale pour l'adaptation aux changements climatiques.	Pas d'impact sur le projet

Question	Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
	<p>Ce chapitre est beaucoup trop minimaliste. La nature n'est pas tellement prise en compte pour elle (protection) mais surtout en tant que base pour le tourisme, nous demandons un meilleur rééquilibrage. Il manque plusieurs inventaires nationaux naturels, ainsi que le site Emeraude de Bonfol qui n'est pas mentionné. (<i>WWF Jura</i>)</p> <p>Les mesures sont inconsistantes et sans rapport avec l'importance de l'enjeu (<i>Patrimoine suisse – Section Jura</i>).</p> <p>A l'heure des crises climatique et écologique, ce chapitre doit indéniablement être mieux développé et pris en compte ! (<i>Les Verts du district de Porrentruy</i>)</p> <p>Oui pour protéger la richesse de nos milieux naturels encore assez bien préservés. Nous déplorons la faiblesse et le manque de substances des mesures en faveur de la nature et du paysage. Nous vivons une véritable crise avec la réduction drastique de la biodiversité. Des mesures efficaces de revitalisation et de protections de milieux naturels ou semi-naturels (étangs avec digues par exemple...) doivent être prises pour permettre le maintien et la recolonisation des espèces sensibles. (<i>FMD</i>)</p> <p>Nous dénonçons vivement la faiblesse tant qualitative que quantitative de ce chapitre. Nous regrettons, à nouveau, l'absence d'un état des lieux de la biodiversité et du paysage à l'échelle du district qui aurait pu déboucher sur une stratégie régionale « Biodiversité et Paysage », elle-même mise en œuvre via le PDR, puis par les PAL. Aussi, nous nous contenterons de relever les grands manques. Nous estimons ainsi que le SIDP doit développer des lignes directrices, des objectifs, des principes d'aménagement et des mandats de planification sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) la conservation et le développement de vergers haute-tige dans les milieux construits et à la limite des villages b) la création d'une infrastructure écologique forte et solide, notamment pour les corridors faunistiques, à l'instar des liaisons régionales c) la création de zone de tranquillité et de districts francs, d) la mise en œuvre du plan d'action national en faveur du Doubs, e) le maintien et le développement de zones humides et de plans d'eau, f) le développement de quartiers arborés d'espèces indigènes et g) la conservation de grands espaces agricoles non construits. (<i>Pro Natura Jura, SSNPP</i>) <p>Nous invitons donc le SIDP à réexaminer l'entier de ce chapitre et à prendre connaissance du travail d'InfoSpecies sur l'infrastructure écologique (lien). Cette documentation permet de connaître le potentiel de milieux naturels à re/constituer pour assurer une préservation adéquate de la biodiversité commune par commune. (<i>Pro Natura Jura</i>)</p> <p>Dans le principe oui, toutefois le libellé est si succinct qu'il cache très mal un manque certain de volonté et de conviction. (<i>Prodoubs</i>)</p> <p>Pas du tout. C'est lacunaire et inconsistant. A revoir complètement. (<i>La Voix des Arbres</i>)</p> <p>Non (<i>Grandfontaine</i>)</p>	<p>De nombreuses protections et mesures relatives à cette thématique existent au niveau fédéral, cantonal ou communal. Les objectifs poursuivis par le PDR visent à compléter ces mesures/protections existantes.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet.</p>
Autres remarques	<p>Les enjeux liés à la nature et le paysage sont trop orientés vers une adaptation urbaine et les changements climatiques ; la conservation des vieux bocages, haies, vieux arbres dans les villes, villages et leurs vergers alentours ne sont que très peu mentionnés. Il serait adéquat de rajouter plus de détails. Par exemple une rubrique conservation et pas seulement renforcement des corridors faunistique. Car à l'avenir il ne suffira pas de planter quelques arbres etc... pour maintenir l'équilibre des zones vertes dans les villages et alentours. Il faut protéger les bocages et haies déjà existantes qui abritent une diversité faunique indispensable au bon fonctionnement de l'équilibre de notre écosystème. Les vieux arbres et vieux vergers en Haute-Ajoie (et ailleurs) sont eux aussi d'une importance capitale pour toute la biodiversité. D'ailleurs dans votre plan on ne parle guère de ceux-ci !? (<i>La Voix des Arbres</i>)</p>	<p>De nombreuses protections et mesures relatives à cette thématique existent au niveau fédéral, cantonal ou communal. Les objectifs poursuivis par le PDR visent à compléter ces mesures/protections existantes.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet.</p>
	<p>La planification régionale fait doublon avec la planification cantonale et porte atteinte à l'autonomie communale (<i>Privés</i>).</p>	<p>La révision de la LAT et du plan directeur cantonal impose de nouvelles exigences en matière d'aménagement du territoire au niveau régional. Le plan directeur régional entend répondre à ces nouvelles exigences. Les communes restent compétentes en matière d'aménagement local (cf. art. 46 LCAT).</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>

AUTRES REMARQUES

Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
<p>Il est compliqué de remplir un questionnaire 9 mois après la séance. Cependant, nous répondons favorablement tout en précisant que la commune, comme la plupart des autres communes, souhaite rester maître de son destin (<i>Grandfontaine</i>).</p>	<p>Le plan directeur régional précise les orientations pour le développement des projets d'intérêt régional. Les communes seront associées à ces projets. Pour ce qui est de l'aménagement local, la compétence relève des communes (art. 46 LCAT). Par ailleurs, il est rappelé que les autorités communales ont été associées à l'élaboration du plan directeur régional, notamment à travers des séances de présentation. L'objectif de la présente consultation publique était de recueillir l'avis des associations, des acteurs concernés (économie, tourisme, mobilité, etc.) ainsi que de la population en général.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
<p>Nous regrettons fortement que le PDR soit soumis à la population en fin de processus, dans un délai de consultation très court comportant des congés de l'administration, avec une mise en ligne des documents le 1^{er} janvier et pas ou peu de présentation active de la population (exposition, présentation en assemblée communale, site internet ad hoc, etc.). Nous doutons ainsi qu'une réelle consultation puisse avoir lieu ainsi que ce mode de faire respecte l'article 4 LAT. Nous regrettons que le milieu associatif de protection et de préservation de la nature et du paysage ne soit consulté que maintenant alors que le milieu de promotion du tourisme, par l'intermédiaire de TalentisLAB, fait partie des auteurs du PDR. (<i>SSNPP</i>)</p> <p>Pro Natura Jura regrette sincèrement que le milieu associatif de protection et de préservation de la nature et du paysage ne soit consulté que maintenant alors que le milieu de promotion du tourisme, par l'intermédiaire de TalentisLAB, fait partie des auteurs du PDR. Il est donc regrettable de constater que seuls l'économie et le tourisme sont au cœur de cette réflexion, l'environnement est le parent pauvre de ce PDR. La préservation des ressources et de la nature est pourtant au cœur des prochains enjeux auxquels devront faire face les générations futures. Le périmètre étudié mérite indéniablement une meilleure prise en compte des aspects environnementaux à l'heure de l'effondrement de la biodiversité et de la poursuite de la fragilisation des milieux encore quelque peu préservés (<i>Pro Natura Jura</i>)</p> <p>Du point de la gouvernance du PDR, Pro Natura Jura regrette fortement que le PDR soit soumis à la population sous cette forme-ci (en fin de processus, dans un délai de consultation très court, comportant des congés de l'administration, une mise en ligne des documents le 1^{er} janvier, pas de présentation active à la population [exposition, présentation en assemblée communale, site internet ad hoc, etc.]). Pro Natura Jura doute d'ailleurs fortement que ce mode de faire respecte pleinement l'article 4 LAT. (<i>Pro Natura Jura</i>)</p> <p>La mise en consultation de documents aussi volumineux durant la période des fêtes et vacances de fin d'année est très contestable. Les bureaux communaux sont fermés durant 1 ou 2 semaines. Nous protestons donc contre les délais imposés qui laissent planer le doute que la présente consultation n'est proposée que pour la bonne forme. (<i>Prodoubs</i>)</p> <p>Des représentants des milieux associatifs locaux auraient dû être associés aux discussions pour la mise en place de ce projet. (<i>FMD</i>)</p> <p>Nous regrettons vivement que nos milieux ne soient consultés qu'à ce stade-ci du projet. Une participation plus active que ce soient des citoyens et des milieux associatifs beaucoup plus en amont du processus aurait permis de réellement permettre à la population d'imaginer le futur de la région. Notre organisation a par exemple quelque 200 membres dans le district. Et dans ce sens, nous trouvons dommage que les séances prévues de présentation à la population n'aient pas eu lieu. (<i>ATE Jura</i>)</p> <p>Un dossier complet très bien. Néanmoins imposé par l'Etat au travers des méandres de la LAT. Délai de réponse trop court ! Les commissions communales ad hoc n'ont pas pu se réunir. Comment assurer le financement de la mise en œuvre de ces mesures ? (<i>Alle</i>)</p>	<p>La LCAT fixe l'obligation de procéder à une information de la population mais n'impose aucun délai minimum. Par ailleurs, en raison des vacances, le délai a été prolongé de deux semaines, soit jusqu'au début du mois de février.</p> <p>Le SidP a été accompagné de bureaux spécialisés dans l'élaboration du plan directeur régional (aménagement du territoire, mobilité, tourisme, nature et paysage). Ainsi, ces différentes thématiques ont fait l'objet d'études particulières dans le cadre de l'élaboration du dossier.</p> <p>Le PDR définit une politique régionale, identifie les axes majeurs et propose des pistes de développement. Toutefois, sa concrétisation doit faire l'objet d'un « travail séparé » qui portera notamment sur la définition précise des mesures et bien évidemment leur financement.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet.</p>
<p>La commission cantonale nature et paysage a-t-elle été consultée ? (<i>WWF Jura</i>)</p>	<p>Non, la commission cantonale « Nature et paysage » n'a pas été consultée particulièrement. Toutefois, chacun avait la possibilité de répondre à la consultation publique.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>
<p>Merci de faire un retour synthétique mais néanmoins fidèle des réponses données par les autres communes. (<i>La Baroche</i>)</p>	<p>Le présent rapport récapitule les différentes prises de position, notamment celles des communes.</p>	<p>Pas d'impact sur le projet</p>

Remarques émises lors de la consultation publique	Prise de position des autorités	Implications sur le projet
La plaine de Courtedoux doit impérativement rester (comme il était convenu lors de la construction de l'aérodrome à Bressaucourt) car il y a une multitude d'animaux et de batraciens qui y vivent. <i>(La Voix des Arbres)</i>	Ce secteur répond à la nécessité de planifier en amont l'accueil de projet ayant un fort impact sur le territoire et l'environnement. Il présente une grande surface disponible d'un seul tenant et sont localisés dans le pôle régional de Porrentruy. Il est situé en contiguïté du tissu bâti existant et attenants à une ligne existante de transports publics (de qualité satisfaisante à bonne). Sa localisation à proximité d'une jonction autoroutière évite le transit dans les localités. Il bénéficie d'excellentes conditions topographiques, n'a pas ou peu d'emprise sur des milieux naturels protégés et n'est pas concerné par des zones de protection des eaux ou de site pollué. En cas de développement d'un projet sur ce secteur, toutes les mesures seront prises pour minimiser l'impact sur la faune et la flore conformément aux exigences légales en la matière.	Pas d'impact sur le projet
Il faudrait mettre des lignes directrices dans le plan directeur régional concernant les quartiers très arborisés et entourés de vergers : qu'ils soient protégés et développés. <i>(La Voix des Arbres)</i>	La question de la nature dans le milieu bâti est déjà traitée au chapitre « Nature et paysage ».	Pas d'impact sur le projet
En tant que commune, nous sommes surpris des moyens qu'il serait nécessaire d'engager par les collectivités pour la réalisation d'étude, plans, stratégies, réflexions, etc. complémentaires au niveau régional alors même que des investissements communaux importants sont déjà consentis, comme par exemple pour la réalisation ou la révision d'un plan d'aménagement local. Il ne faut pas, selon nous, éluder le rôle et l'intérêt des bureaux d'études dans ces démarches <i>(Haute-Ajoie)</i> .	Les révisions de la LAT et du plan directeur cantonal imposent de nouvelles exigences en matière d'aménagement du territoire au niveau régional. Le plan directeur régional entend répondre à ces nouvelles exigences. Le SidP souhaite être proactif dans le domaine. Cependant, et évidemment, il se fera accompagner de bureaux spécialisés si nécessaire.	Pas d'impact sur le projet
En 2022, tous les voyants sont au rouge en matière d'environnement. Les effets des activités humaines sont indéniables. Les résultats d'études démontrent un effondrement de la biodiversité, notamment concernant les oiseaux, les amphibiens et les insectes. La biodiversité est impactée et fragilisée partout, y compris dans le district de Porrentruy. Le réchauffement climatique est déjà une réalité dans nos régions et les exemples nationaux et internationaux sont nombreux, comme l'avaient prédit les scientifiques du GIEC depuis longtemps. Aussi, il est consternant et déprimant de constater qu'une entité telle que le SIDP ne présente qu'une réflexion économique et touristique pour ce PDR, sans aucune stratégie globale ni sectorielle. Le paysage et la biodiversité sont tout simplement oubliés dans cette étude. Les risques et enjeux pour la population des problématiques environnementales complexes ne sont tout simplement pas abordés (préservation des espèces, milieux, eau, restauration, risques, impacts sur la santé, état et conservation des ressources, réchauffement global et en particulier dans les agglomérations, consommation, etc.). Cette façon de procéder est digne d'une autre époque, les grandes cités ont d'ores et déjà pris des mesures pour réfléchir autrement sur l'avenir de leur région et de la planète. Il est grand temps que les autorités prennent leurs responsabilités envers les générations futures qui, aujourd'hui, se sentent en danger et demandent qu'on se soucie – et vite – d'elles et de leur avenir ! <i>(Pro Natura Jura)</i>	Les problématiques environnementales font partie des mesures du plan directeur régional. Un chapitre est consacré à la nature et au paysage. Comme cela est mentionné dans le REC, de nombreuses protections et mesures relatives à cette thématique existent au niveau fédéral, cantonal ou communal. Dans ce contexte, les objectifs poursuivis par le PDR visent à compléter ces mesures/protections existantes.	Pas d'impact sur le projet
Pro Natura Jura demande que le PDR développe des mesures spécifiques pour la protection des sites inscrits à l'ISOS en s'inspirant notamment des dernières recommandations fédérales. <i>(Pro Natura Jura)</i>	La traduction des prescriptions ou des exigences relatives à l'ISOS sont de la compétence des communes lors de la révision des plans d'aménagement local.	Pas d'impact sur le projet
Pro Natura Jura recommande au SIDP de faire nettement davantage prendre part la population à ce type de projet, par exemple via des démarches citoyennes. Dans une optique similaire de communication et de vulgarisation, Pro Natura Jura souhaite, dans un pur esprit de transparence, que toutes les réponses obtenues soient publiées sur le site du SIDP (au besoin en caviardant les noms des auteurs) <i>(Pro Natura Jura)</i> .	Le présent rapport de consultation sera intégré au rapport explicatif et de conformité. Il sera transmis également aux organismes et personnes ayant répondu au questionnaire.	Pas d'impact sur le projet
Pro Natura Jura aurait souhaité que l'élaboration du PDR ait été soumise à une procédure de concours ouverte aux bureaux d'aménagistes-urbanistes de Suisse. Il aurait en effet été intéressant d'avoir, en début de processus, plusieurs ébauches de projets de PDR à comparer. Cela aurait permis de montrer une diversité de futur possible pour la région. Au final, la population aurait pu choisir sa vision. <i>(Pro Natura Jura)</i>	Le PDR a fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres sur invitation.	Pas d'impact sur le projet
Aucune remarque particulière à formuler <i>(Bonfol)</i>	Aucun commentaire	Pas d'impact sur le projet

Annexe 4 : courriels relatifs à la clôture de l'examen préalable

Morin Anthony

De: Wermeille Céline <celine.wermeille@jura.ch>
Envoyé: vendredi, 22 juillet 2022 10:48
À: Morin Anthony
Cc: Jérémy Huber; François Minger; Macquat Arnaud; Rieder Daniel; Jardin Florine
Objet: RE: PDR SIDP - Clôture de l'examen préalable
Pièces jointes: CFF_mars2022.pdf

Salut Anthony,

Le 7 juin 2022, nous avons reçu le dossier susmentionné pour clôture de l'examen préalable.

Les demandes exprimées dans le cadre du rapport d'examen préalable ont été, de manière générale, correctement réalisées. Les compléments restent sommaires dans certains cas, mais sont majoritairement admis. Par conséquent, la phase d'examen préalable sera terminée dès lors que les modifications suivantes auront été effectuées:

- Page 17 du PDR : à la 2^e partie du principe 6, indiquer la période 2030-2040 et non 2015-2030.
- Demande 15 : faire quelques petites corrections de détails dans le texte au chapitre 3.4.2 du REC (je te transmets le texte annoté la semaine prochaine)
- Demande 52 : comme discuté lors de la séance en mai 2022, une formulation plus ouverte est souhaitée. Nous proposons la formulation suivante pour la dernière phrase du mandat : « Dans le cas de la zone AIC de la Queue au Loup (planifiée uniquement sur la commune de Boncourt), la région peut, avec l'accord du SDT, renoncer à établir un plan directeur localisé moyennant au minimum une image directrice ou une autre planification équivalente ». Comme dit en séance du 13 avril 2022, nous sommes ouverts à la procédure de plan spécial qui serait accompagné en amont d'une image directrice ou d'un autre document à définir le moment venu.
- Demande 63 (chapitre 5.4 du PDR, principe 8 notamment) : Nous vous rendons attentifs sur le fait que l'auto-partage et le covoiturage sont deux choses différentes: auto-partage = carsharing = mobilité partagée / Covoiturage = carpooling = mobilité groupée. Nous vous laissons le soin de vous assurer que le bon terme est employé dans le PDR en fonction de ce que prévoit la région et de préciser le principe 8.

Nous avons également pris bonne note des éléments ci-dessous et formulons les remarques suivantes :

- Demande 2 : Nous avons pris note des résultats de la consultation publique lors de cette phase de clôture d'EP.
- Demandes 17, 31 et 66 : une vision régionale en matière d'agriculture, de nature et de paysage avec plus de précisions aurait été la bienvenue d'autant plus au regard de l'importance des enjeux concernés. Nous sommes conscients que ces thèmes sont déjà traités à d'autres échelles et prenons note que le Sidp ne souhaite pas développer davantage ces thématiques.
- Question 59 : Nous prenons note des intentions encore peu précises sur le site de Bellefontaine. Il sera important de rester attentif aux résultats de l'étude pour le seuil de Bellefontaine qui pourrait entraîner la démolition des bâtiments existants dans le secteur. Le projet prévu par le PDR vise à valoriser l'existant mais rien ne pourra être envisagé en cas d'assainissement de l'ensemble du site, puisqu'il n'y aura plus d'élément existant.

Autre point, dans le suivi de l'EP, vous indiquez que si le projet à Bellefontaine devait se réaliser ailleurs, une analyse de sites serait à faire. Nous vous rendons attentifs au fait qu'une étude d'opportunité et de faisabilité/viabilité devra dans tous les cas se faire puisque l'inscription au PDR constitue une condition de base mais ne suffit pas pour valider la localisation (absence d'étude de variantes). Pour rappel, comme indiqué

dans le rapport d'examen préalable (dans le cadre de la demande 28) : « *Des réserves doivent être émises quant à la création d'une nouvelle installation touristique supplémentaire dans ce secteur, compte tenu notamment de la sensibilité de ce secteur d'un point de vue environnemental (et du besoin puisque plusieurs campings existent déjà au bord du Doubs). Malgré les réserves émises, ce secteur peut néanmoins être admis dans le plan directeur régional, étant précisé qu'il n'existe aucune garantie quant à la faisabilité d'installer un nouvel équipement touristique dans ce lieu. Une pesée des intérêts devra être faite en cas de projet. Donc, le fait qu'il soit inscrit au PDR ne signifie pas qu'un projet pourra automatiquement se réaliser* ».

- Demande 60 : Les volontés inscrites dans le PDR en termes de mobilité représentent la vision de la région. Bien que le PDR soit approuvé par le Canton, cela ne signifie pas que les mesures inscrites sont de facto validées par le Canton. Des réserves ont été notamment émises dans le rapport d'examen préalable. A titre d'exemple, la réalisation du projet de nouvelle halte ferroviaire à Porrentruy-Est ne peut pas être assurée à l'heure actuelle pour des questions de faisabilité. Les études et procédures ultérieures permettront de préciser la faisabilité de telles mesures.
- Les différentes remarques sur les schémas « urbanisation » et « nature et paysage » et les figures 3 à 28 (urbanisation et tourisme) n'ont à regret pas été prises en compte, et il n'est expliqué nulle part la raison pour laquelle les adaptations n'ont pas été faites. Une amélioration de la mise en page aurait permis par ailleurs de s'y retrouver plus facilement (liens entre le REC, les schémas et les figures).
- **Les secteurs d'extension inscrits dans le PDR sont souvent trop peu justifiés pour être validés à ce stade, c'est pourquoi nous les admettons sous réserve :**
 - En particulier, les secteurs Rière les vergers à Courgenay et Voyeboeuf Est à Porrentruy ont fait l'objet d'une très forte réserve par les services cantonaux. Une concrétisation sera très difficile pour les raisons invoquées dans le rapport d'examen préalable. Dans la version mise à jour du PDR, vous maintenez l'ensemble de ces secteurs. Nous rappelons notre recommandation d'abandonner ces secteurs.
 - Pour certains secteurs d'extension, par exemple Chu la Bottenie à Courgenay ou Les Prés à Chevenez, nous avons demandé des compléments afin de statuer sur leur bien-fondé. Les précisions apportées restent sommaires. Nous admettons que ces secteurs soient conservés dans le PDR. Ils devront néanmoins faire l'objet d'études et respecter les procédures de planification ultérieurement.
 - Nous rappelons que la clause du besoin pour toute éventuelle extension de la zone à bâtir (CMH, zones d'activités régionales et autres secteurs stratégiques) devra être démontrée dans le cadre de la révision des plans d'aménagement local en particulier. Les secteurs identifiés dans les PDR sont validés sur le principe par rapport à leur localisation, mais cette validation ne signifie pas que l'extension sera de toute manière accordée. Une justification circonstanciée restera nécessaire par la suite.
 - **Compte tenu de ce qui précède, une réserve sera émise dans la décision d'approbation du PDR. Les extensions seront ainsi approuvées sous réserve des justifications nécessaires à apporter le moment venu. Des justifications d'autant plus solides seront attendues pour les secteurs que nous vous avons fortement encouragé à abandonner.**

Nous profitons également de cet échange pour vous transmettre le retour des CFF dans le cadre de l'examen préalable (déjà transmis par e-mail le 9 mars 2022). Ce sont uniquement des remarques en cas de réalisation de projets qui concerneraient les CFF ; nous vous demandons d'en prendre note mais aucune adaptation n'est à faire dans le PDR ou son REC.

Une fois les corrections apportées, merci de bien vouloir nous faire parvenir les documents (en PDF par e-mail) pour une dernière vérification. Le Sidp pourra ensuite procéder à l'adoption du plan directeur régional.

A disposition pour un échange téléphonique au besoin.

Merci et meilleures salutations.

Céline

Morin Anthony

De: Wermeille Céline <celine.wermeille@jura.ch>
Envoyé: vendredi, 19 août 2022 14:30
À: Morin Anthony; Jérémy Huber
Cc: François Minger; Jardin Florine
Objet: PDR SIDP - Clôture EP

Anthony, Jérémy,

Je vous remercie pour la mise au net des documents. Tout est en ordre et la clôture d'examen préalable est terminée.

Le SidP peut désormais procéder à l'adoption du plan directeur régional. A cette occasion, il serait bien à notre sens de rappeler à l'assemblée les échanges principaux entre la région et le canton dans le cadre de l'examen préalable et en particulier les réserves émises.

Bonne fin de semaine et meilleures salutations.

Céline

JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Service du développement territorial Section de l'aménagement du territoire

Céline Wermeille

Urbaniste-aménagiste

Moulins 2

CH-2800 Delémont

celine.wermeille@jura.ch



De : Jérémy Huber <jeremy.huber@porrentruy.ch>

Envoyé : jeudi, 18 août 2022 16:50

À : Wermeille Céline <celine.wermeille@jura.ch>

Cc : Morin Anthony <anthony.morin@rwb.ch>

Objet : [DISARMED] TR: PDR SIDP - Clôture EP

Un script ou une macro contenu dans la pièce jointe a été retiré. Soyez vigilant en ouvrant des pièces jointes d'expéditeur non vérifiées.

Si la pièce jointe n'a pas toutes les fonctionnalités souhaitées, vous pouvez ouvrir le fichier ATT00001.htm pour obtenir les instructions complémentaires.

Bonjour Céline,

Voici ci-joint la version adaptée par Anthony.

Ce dernier étant en congés, c'est moi qui te transmet les documents.

À disposition si besoin, meilleures salutations

De : Morin Anthony <anthony.morin@rwb.ch>

Envoyé : mercredi, 3 août 2022 10:10

À : Jérémy Huber <jeremy.huber@porrentruy.ch>; François Minger <francois.minger@sidp.ch>

Objet : PDR SIDP - Clôture EP

Bonjour à vous deux,

Comme discuté ce matin avec Jérémy, je vous transmets les documents adaptés (notamment le REC avec l'ajout des activités en forêt). Je vous transmets également la version Word du REC si vous souhaitez adapter le passage sur les activités touristiques en forêt.

Je vous transmets également ci-dessous le courriel du SDT avec les réponses apportées. Etant en vacances demain soir, je peux encore faire l'envoi demain si c'est OK pour vous sinon comme discuté ce sera Jérémy qui s'en chargera (PDR + REC + mail ci-dessous).

En restant à disposition si besoin, je vous souhaite un bon mois d'août.

A bientôt.

Anthony



Anthony Morin

Chef de projet

Géographe UFC

T. +41 58 220 38 48

www.rwb.ch

Salut Anthony,

Le 7 juin 2022, nous avons reçu le dossier susmentionné pour clôture de l'examen préalable.

Les demandes exprimées dans le cadre du rapport d'examen préalable ont été, de manière générale, correctement réalisées. Les compléments restent sommaires dans certains cas, mais sont majoritairement admis. Par conséquent, la phase d'examen préalable sera terminée dès lors que les modifications suivantes auront été effectuées:

- Page 17 du PDR : à la 2^e partie du principe 6, indiquer la période 2030-2040 et non 2015-2030.

Le principe d'aménagement 6 a été adapté.

- Demande 15 : faire quelques petites corrections de détails dans le texte au chapitre 3.4.2 du REC (je te transmets le texte annoté la semaine prochaine)

Le texte a été adapté.

- Demande 52 : comme discuté lors de la séance en mai 2022, une formulation plus ouverte est souhaitée. Nous proposons la formulation suivante pour la dernière phrase du mandat : « Dans le cas de la zone AIC de la Queue au Loup (planifiée uniquement sur la commune de Boncourt), la région peut, avec l'accord du SDT, renoncer à établir un plan directeur localisé moyennant au minimum une image directrice ou une autre planification équivalente ». Comme dit en séance du 13 avril 2022, nous sommes ouverts à la procédure de plan spécial qui serait accompagné en amont d'une image directrice ou d'un autre document à définir le moment venu.

Le mandat de planification a été adapté.

- Demande 63 (chapitre 5.4 du PDR, principe 8 notamment) : Nous vous rendons attentifs sur le fait que l'auto-partage et le covoiturage sont deux choses différentes: auto-partage = carsharing = mobilité partagée / Covoiturage = carpooling = mobilité groupée. Nous vous laissons le soin de vous assurer que le bon terme est employé dans le PDR en fonction de ce que prévoit la région et de préciser le principe 8.

Le principe d'aménagement 8 a été complété.

Nous avons également pris bonne note des éléments ci-dessous et formulons les remarques suivantes :

- Demande 2 : Nous avons pris note des résultats de la consultation publique lors de cette phase de clôture d'EP.

Pas de commentaire

- Demandes 17, 31 et 66 : une vision régionale en matière d'agriculture, de nature et de paysage avec plus de précisions aurait été la bienvenue d'autant plus au regard de l'importance des enjeux concernés. Nous sommes conscients que ces thèmes sont déjà traités à d'autres échelles et prenons note que le Sidp ne souhaite pas développer davantage ces thématiques.

Pas de commentaire

- Question 59 : Nous prenons note des intentions encore peu précises sur le site de Bellefontaine. Il sera important de rester attentif aux résultats de l'étude pour le seuil de Bellefontaine qui pourrait entraîner la démolition des bâtiments existants dans le secteur. Le projet prévu par le PDR vise à valoriser l'existant mais rien ne pourra être envisagé en cas d'assainissement de l'ensemble du site, puisqu'il n'y aura plus d'élément existant.

Autre point, dans le suivi de l'EP, vous indiquez que si le projet à Bellefontaine devait se réaliser ailleurs, une analyse de sites serait à faire. Nous vous rendons attentifs au fait qu'une étude d'opportunité et de faisabilité/viabilité devra dans tous les cas se faire puisque l'inscription au PDR constitue une condition de base mais ne suffit pas pour valider la localisation (absence d'étude de variantes). Pour rappel, comme indiqué dans le rapport d'examen préalable (dans le cadre de la demande 28) : *« Des réserves doivent être émises quant à la création d'une nouvelle installation touristique supplémentaire dans ce secteur, compte tenu notamment de la sensibilité de ce secteur d'un point de vue environnemental (et du besoin puisque plusieurs campings existent déjà au bord du Doubs). Malgré les réserves émises, ce secteur peut néanmoins être admis dans le plan directeur régional, étant précisé qu'il n'existe aucune garantie quant à la faisabilité d'installer un nouvel équipement touristique dans ce lieu. Une pesée des intérêts devra être faite en cas de projet. Donc, le fait qu'il soit inscrit au PDR ne signifie pas qu'un projet pourra automatiquement se réaliser ».*

Les autorités régionales prennent bonne note des éléments mentionnés ci-dessus.

- Demande 60 : Les volontés inscrites dans le PDR en termes de mobilité représentent la vision de la région. Bien que le PDR soit approuvé par le Canton, cela ne signifie pas que les mesures inscrites sont de facto validées par le Canton. Des réserves ont été notamment émises dans le rapport d'examen préalable. A titre d'exemple, la réalisation du projet de nouvelle halte ferroviaire à Porrentruy-Est ne peut pas être assurée à l'heure actuelle pour des questions de faisabilité. Les études et procédures ultérieures permettront de préciser la faisabilité de telles mesures.

Les autorités régionales prennent bonne note des éléments mentionnés ci-dessus.

- Les différentes remarques sur les schémas « urbanisation » et « nature et paysage » et les figures 3 à 28 (urbanisation et tourisme) n'ont à regret pas été prises en compte, et il n'est expliqué nulle part la raison pour laquelle les adaptations n'ont pas été faites. Une amélioration de la mise en page aurait permis par ailleurs de s'y retrouver plus facilement (liens entre le REC, les schémas et les figures).

Concernant le schéma « Urbanisation », les noms des secteurs ont été ajoutés à la carte lors de l'envoi pour la clôture de l'examen préalable, hormis pour les infrastructures de sports et de loisirs (lisibilité de la carte ; plusieurs sites sur Porrentruy notamment). Il n'a pas été souhaité par les autorités régionales d'ajouter au schéma les secteurs dédiés au développement résidentiel/mixte. Ces deux types de secteurs sont toutefois cartographiés schématiquement dans la fiche « Urbanisation ». Afin de ne pas alourdir la carte, le choix a été fait de ne pas ajouter un numéro aux différents secteurs. Cependant, les différentes cartographies comportent un titre avec le nom du

secteur, ce qui permet de faire le lien avec les principes d'aménagement. Le principe d'aménagement concerné a été ajouté au titre de la carte. Le périmètre de la Queue au Loup avait déjà fait l'objet d'une adaptation lors du précédent envoi pour clôture de l'examen préalable.

Concernant le schéma « Nature et paysage », la légende a été harmonisée. La question du changement climatique avait déjà fait l'objet d'une précision au niveau de la fiche lors du précédent envoi pour clôture de l'examen préalable.

- **Les secteurs d'extension inscrits dans le PDR sont souvent trop peu justifiés pour être validés à ce stade, c'est pourquoi nous les admettons sous réserve :**
 - En particulier, les secteurs Rière les vergers à Courgenay et Voyeboeuf Est à Porrentruy ont fait l'objet d'une très forte réserve par les services cantonaux. Une concrétisation sera très difficile pour les raisons invoquées dans le rapport d'examen préalable. Dans la version mise à jour du PDR, vous maintenez l'ensemble de ces secteurs. Nous rappelons notre recommandation d'abandonner ces secteurs.
 - Pour certaines secteurs d'extension, par exemple Chu la Bottenie à Courgenay ou Les Prés à Chevenez, nous avons demandé des compléments afin de statuer sur leur bien-fondé. Les précisions apportées restent sommaires. Nous admettons que ces secteurs soient conservés dans le PDR. Ils devront néanmoins faire l'objet d'études et respecter les procédures de planification ultérieurement.
 - Nous rappelons que la clause du besoin pour toute éventuelle extension de la zone à bâtir (CMH, zones d'activités régionales et autres secteurs stratégiques) devra être démontrée dans le cadre de la révision des plans d'aménagement local en particulier. Les secteurs identifiés dans les PDR sont validés sur le principe par rapport à leur localisation, mais cette validation ne signifie pas que l'extension sera de toute manière accordée. Une justification circonstanciée restera nécessaire par la suite.
 - **Compte tenu de ce qui précède, une réserve sera émise dans la décision d'approbation du PDR. Les extensions seront ainsi approuvées sous réserve des justifications nécessaires à apporter le moment venu. Des justifications d'autant plus solides seront attendues pour les secteurs que nous vous avons fortement encouragé à abandonner.**

Les autorités régionales prennent bonne note des éléments mentionnés ci-dessus. Les communes apporteront les justifications nécessaires dans le cadre de la révision de leur PAL pour les extensions de la zone à bâtir.

Nous profitons également de cet échange pour vous transmettre le retour des CFF dans le cadre de l'examen préalable (déjà transmis par e-mail le 9 mars 2022). Ce sont uniquement des remarques en cas de réalisation de projets qui concerneraient les CFF ; nous vous demandons d'en prendre note mais aucune adaptation n'est à faire dans le PDR ou son REC.

Les autorités régionales prennent bonne note des éléments mentionnés ci-dessus.

Une fois les corrections apportées, merci de bien vouloir nous faire parvenir les documents (en PDF par e-mail) pour une dernière vérification. Le Sidp pourra ensuite procéder à l'adoption du plan directeur régional.

A disposition pour un échange téléphonique au besoin.

Merci et meilleures salutations.

Céline

JURA CH RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

Service du développement territorial Section de l'aménagement du territoire

Céline Wermeille

Urbaniste-aménagiste

Moulins 2

CH-2800 Delémont

T +41 32 420 5353

celine.wermeille@jura.ch