



Delémont, le 21 décembre 2018/RM/jh

## Décision d'approbation No 6784.6.118

Communes : **COURGENAY  
ALLE**

Compétence : **Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SIDP)**

Objet : **Plan directeur régional localisé  
« ZAIC – SEDRAC »**

Examen préalable : **18 avril 2016**

Adoption : **5 décembre 2018**

### Le Département de l'environnement,

vu les articles 75a, 75g et 75h de la loi du 25 juin 1987 sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT)<sup>1</sup> ;

considérant que le Syndicat intercommunal du district de Porrentruy a décidé d'établir un plan directeur régional localisé afin de formaliser le concept d'aménagement et de développement de la zone d'activités d'intérêt cantonal de la SEDRAC devant permettre d'urbaniser le secteur de manière judicieuse, par étapes, en fonction des besoins qui auront été définis à un certain moment ;

considérant que le projet tient compte des remarques formulées lors de l'examen préalable du Département de l'environnement ;

considérant la décision d'adoption de l'organe régional compétent ;

considérant, dès lors, que le projet est conforme aux dispositions légales, opportun et d'intérêt public ;

### décide :

**Article premier** Le plan directeur régional localisé « ZAIC – SEDRAC », adopté par le Syndicat intercommunal du district de Porrentruy le 5 décembre 2018, est approuvé.

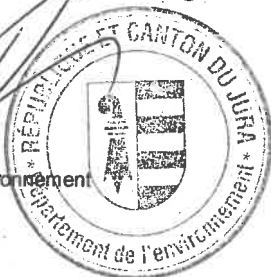
<sup>1</sup> RSJU 701.1

**Art. 2** En application, par analogie, de l'article 76 al. 4 de l'ordonnance du 3 juillet 1990 sur les constructions et l'aménagement du territoire (OCAT)<sup>2</sup>, le Syndicat intercommunal du district de Porrentruy donne publiquement connaissance de l'approbation.

**Art. 3** Un émolument de 8'530 francs (SDT 7'800, ENV 730) et des débours de 27.60 francs sont perçus auprès du Syndicat intercommunal du district de Porrentruy pour la présente décision.

**Art. 4** En application de l'article 75i LCAT, la présente décision entre en force immédiatement et lie les autorités cantonales, régionales et communales.

David Eray  
Ministre de l'environnement



Notification à : Syndicat intercommunal du district de Porrentruy  
SDT – Section de l'aménagement du territoire  
Office de l'environnement  
Juge administratif  
SEDRAC  
Commune de Courgenay  
Commune d'Alle (sans annexe)

Annexe : Plan directeur régional localisé « ZAIC – SEDRAC » - Schéma directeur et fiches thématiques





6.2





# SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU DISTRICT DE PORRENTROY (SIDP)

## PLAN DIRECTEUR REGIONAL LOCALISÉ « ZAIC - SEDRAC »

### Schéma directeur et fiches thématiques

SYNDICAT INTERCOMMUNAL DU DISTRICT DE PORRENTROY - SIDP		
ADOpte PAR L'ASSEMBLEE DES DELEGUES DU SIDP	5 DECEMBRE 2018	
AU NOM DE L'ASSEMBLEE DES DELEGUES DU SIDP	LE PRESIDENT 	LA SECRETAIRE 
LA SECRETAIRE DU SIDP SOUSSIGNEE CERTIFIE L'EXACTITUDE DES INDICATIONS CI-DESSUS		
<u>Porrentruy</u> ....., LE <u>12.12.2018</u> .....	SIGNATURE	TIMBRE

AUTORITE CANTONALE		
EXAMEN PREALABLE DU	18 AVRIL 2016	
APPROUVE PAR DECISION DU	<u>21 DEC. 2018</u> .....	
DEPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT CHEF DE DEPARTEMENT		
	SIGNATURE	TIMBRE

# TABLE DES MATIERES

---

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>3</b>
1.1	Origine du projet	3
1.2	Contenu et structure du document	3
1.3	Contenu liant	3
<b>2.</b>	<b>CONCEPT</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL LOCALISÉ (PDRL)</b>	<b>5</b>
3.1	Schéma directeur	5
3.2	Fiches thématiques	7
a.	Urbanisation	8
b.	Mobilité et transports	13
c.	Société	19
d.	Nature et paysage	20
e.	Approvisionnement et gestion des déchets	23
<b>4.</b>	<b>COORDINATION DES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION</b>	<b>25</b>

Version 302 du 11 décembre 2018

Auteurs :

Roland Broquet  
Brigitte Cattin  
Marie Marquis

Géographe dipl. urbaniste FSU, Reg A  
Architecte EPF, Reg A  
Géographe dipl.

Chef de projet  
Chef de projet adjoint  
Spécialiste urbanisme

# 1. INTRODUCTION

---

## 1.1 ORIGINE DU PROJET

La SEDRAC (Société d'équipement de la région d'Ajoie et du Clos du Doubs) a été créée en 1980 dans le but de promouvoir les activités économiques en Ajoie, le développement du tissu économique cantonal et régional, et d'optimiser la capacité d'accueil pour des entreprises à haute valeur ajoutée.

En 1983, la SEDRAC crée la zone industrielle régionale (ZIR) à Courgenay<sup>1</sup> d'une surface de 18 ha viabilisés, afin d'accueillir des entreprises d'importance locale, régionale et nationale. Aujourd'hui, le site compte 12 entreprises.

La surface actuellement disponible sur le site initial de Courgenay a diminué. Afin de proposer une zone d'activités d'intérêt cantonal (AIC), en conformité avec la fiche 1.06 de Plan directeur cantonal, la SEDRAC a souhaité se doter d'un outil lui permettant d'envisager un développement à long terme et réalisable par étapes. En 2008, une première étude a été réalisée afin de déterminer un emplacement adéquat et répondant aux critères des zones AIC. Le site retenu est localisé à Courgenay, en prolongement de la zone d'activités déjà existante.

En 2014, les études d'élaboration d'un Plan directeur localisé sont entreprises dans le but de planifier le développement possible d'une zone AIC pour les 30 prochaines années. Le Plan directeur localisé prend en compte la zone d'activités existante et son potentiel de densification et d'extension, ainsi que l'étude du développement par étapes de la future zone AIC.

## 1.2 CONTENU ET STRUCTURE DU DOCUMENT

Le plan directeur localisé permet de répondre aux questions des limites physiques, techniques, environnementales et politiques d'une extension de la zone d'activités par étapes et sur le long terme. La notion de plan directeur « localisé » considère un secteur déterminé du territoire, pour lequel il justifie l'opportunité (clause du besoin et faisabilité) et oriente toutes les décisions à prendre dans le futur. C'est dans le cadre du processus d'élaboration du plan directeur localisé que les questions relatives à l'aménagement du territoire et à l'environnement sont examinées : surfaces d'assolement, structures agricoles, archéologie, transports, énergie, protection de la nature, dangers naturels, etc., de même que l'examen des limites de charge des réseaux et des conséquences financières qui peuvent résulter de leur renforcement. C'est également durant cette phase de planification que les relations intercommunales sont appréhendées. Une planification directrice sur le long terme permet de devancer des conflits potentiels et d'engager des négociations avant que les intérêts individuels ne soient exacerbés<sup>2</sup>.

## 1.3 CONTENU LIANT

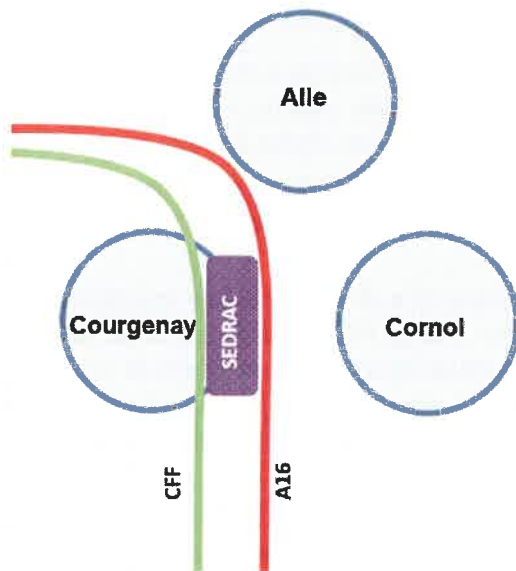
Les objectifs et les mesures figurant en grisé au chapitre 3 ainsi que le schéma directeur sont liants pour les autorités.

---

<sup>1</sup> PS approuvé en 1982.

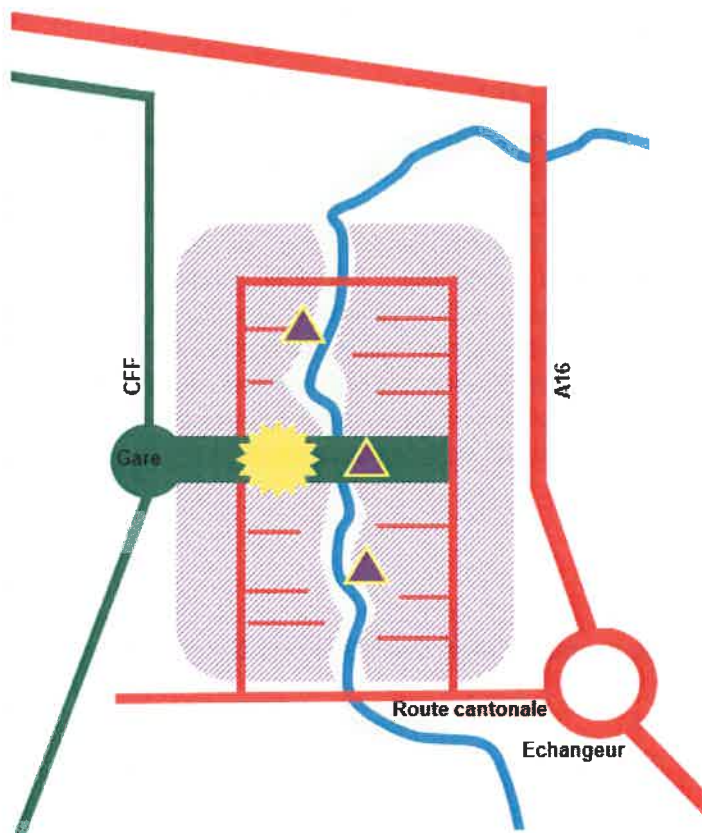
<sup>2</sup> République et Canton du Jura, Service de l'aménagement du territoire, Guide des zones AIC, Avril 2012, Delémont, p.22

## 2. CONCEPT



### Idées fortes pour l'implantation

- Développer et densifier une zone d'activité existante
- Développer la ZAIC-SEDRAIC entre les deux axes de mobilité principaux que sont les CFF et les Cars postaux pour la mobilité collective et l'A16 pour la mobilité individuelle



### Idées fortes pour la gestion générale du site

-  Définir un axe principal de mobilité douce à partir de la gare
-  Offrir des services aux utilisateurs de la zone et réserver un secteur à cet effet
-  Mettre en valeur l'espace cours d'eau existant
-  Aménager des espaces de détente destinés aux utilisateurs de la zone ainsi qu'à la population

### **3. PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL LOCALISÉ (PDRL)**

---

#### **3.1 SCHÉMA DIRECTEUR**

## **3.2 FICHES THÉMATIQUES**

Les fiches thématiques reprennent les différents thèmes abordés dans la légende du schéma directeur. Elles permettent de donner une définition, de préciser les objectifs poursuivis et de mentionner les implications qui permettront d'atteindre les objectifs poursuivis.

Les thèmes traités sont les suivants :

- a. Urbanisation**
- b. Mobilité, transports et communication**
- c. Société**
- d. Nature et paysage**
- e. Approvisionnement et gestion des déchets**



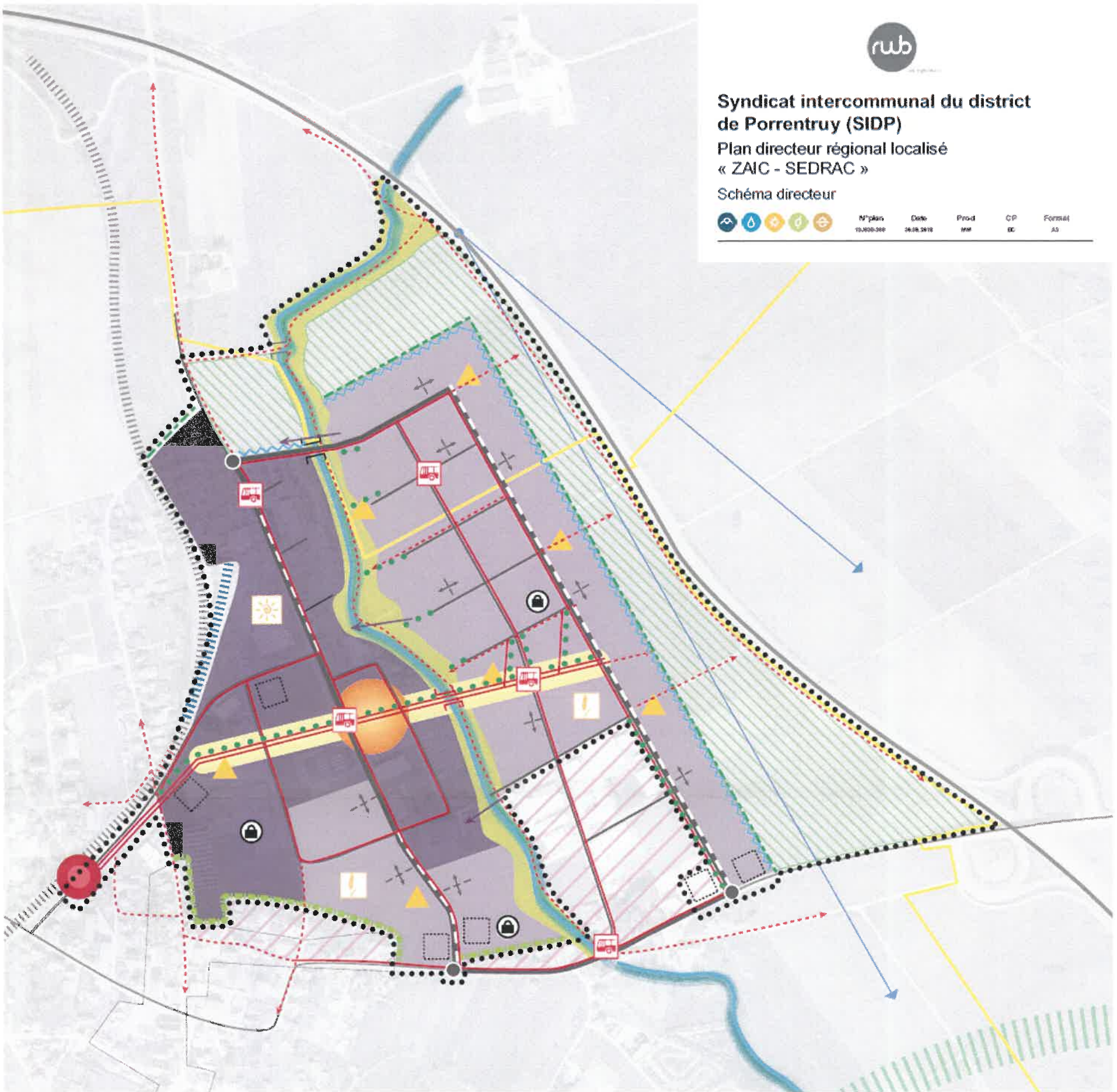


**Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SIDP)**

**Plan directeur régional localisé « ZAIC - SEDRAC »**

Schéma directeur

N° plan	Date	Prod	CP	Format
131038-302	26.08.2015	MM	EC	A3



**Légende**

○ Périmètre du Plan directeur localisé

**a. URANISATION**

- U.1 Secteur d'activités d'intérêt cantonal SEDRAC
- Secteur construit
- Secteur d'extension
- U.2 Surface pour bâtiment d'angle
- U.3 Transition entre les secteurs résidentiels et d'activités
- U.4 Limite à furbanisation
- U.5 Sécurisation du secteur
- U.6 Planification agricole

**b. MOBILITÉ ET TRANSPORTS**

- M.1 Pôle multimodal
- M.2 Arrêt de bus
- M.3 Réseau de mobilité douce
- Axe principal
- Réseau secondaire
- Connexion au réseau local ou régional

- M.4 Quai de chargement et déchargement
- M.5 Accès pour véhicules motorisés
- M.6 Réseau routier
- Route de desserte principale
- Route de desserte secondaire
- Accès privé (position variable)
- M.7 Stationnement visiteurs, clients et mobilité réduite
- M.8 Passerelle pour mobilité douce / pont motorisé

**c. SOCIÉTÉ**

- S.1 Espace services de base (garderie, cantine, etc.)
- S.2 Espace de rencontre

**d. NATURE ET PAYSAGE**

- N.1 Espace biodiversité
- N.2 Espace végétalisé
- N.3 Allée d'arbres
- N.4 Espace agricole

**e. APPROVISIONNEMENT ET GESTION DES DÉCHETS**

- A.1 Raccordement aux canalisations d'eaux usées
- A.2 Cuvette-rigole d'infiltration
- A.3 Energie renouvelable

**À titre illustratif (existant)**

- Limite communale
- Pont
- Cours d'eau
- Réseau routier existant
- Ligne CFF Delémont-Porrentruy-Delle
- Vue caractéristique (voir N.4)
- Protection du paysage
- Secteur d'interaction avec la zone à bâtir de Courgenay
- Prémètres ISOS A et B



## a. Urbanisation

### U.1 Secteur d'activités d'intérêt cantonal SEDRAC



**Secteur construit**



**Secteur d'extension**

<b>Définition</b>	<p>Le secteur d'activités d'intérêt cantonal SEDRAC est planifié en 5 étapes pour un horizon de 20 à 30 années. Il comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Un secteur AIC construit ;</li><li>Un secteur d'extension.</li></ul> <p>Le secteur d'activités d'intérêt cantonal vise à faciliter l'implantation dans la région d'entreprises à haute valeur ajoutée, créatrices d'emplois et bénéficiant d'un savoir technologique élevé et innovateur. La proximité du pôle multimodal (transports publics, parc &amp; rail, parc à vélos) est un des atouts qui doit favoriser l'implantation de nouvelles entreprises. Le regroupement d'entreprises dans un site compact permet de prendre des mesures communes afin d'assurer la sécurisation du site.</p> <p>Le secteur est contigu au <i>centre ancien</i> de Courgenay (périmètre ISOS A et B) qui dispose de restaurants, de commerces et de services (banque, poste, etc.). Le secteur à proximité du village et du pôle multimodal est particulièrement adapté pour accueillir des activités de services, sans toutefois péjorer le centre du village. Un réseau de mobilité douce dense favorise la perméabilité du secteur d'activités et le déplacement des utilisateurs (employés, visiteurs, promeneurs, etc.) vers le centre ancien afin d'encourager la restauration et la consommation dans les établissements existants.</p> <p>Le secteur d'activités d'intérêt cantonal n'entre pas en concurrence avec la zone d'activités communale de Courgenay adjacente qui permet le développement d'entreprises locales, voire microrégionales. Les deux secteurs, contigus, sont en interaction.</p>
<b>Objectif</b>	<b>Planter les entreprises les plus pourvoyeuses en emplois à proximité immédiate des transports publics</b>
<b>Mesures</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>a) Appliquer un indice minimum du sol conforme au plan directeur cantonal (PDiC)</li><li>b) Densifier en priorité la zone d'activités déjà affectée à la zone à bâtir, favoriser la réhabilitation des volumes existants et mettre en place une pratique de promotion active</li><li>c) Tirer parti de la proximité du pôle multimodal (train, bus) pour implanter les entreprises importantes, pourvoyeuses d'emplois, à proximité immédiate des transports publics et de l'échangeur d'autoroute</li><li>d) Développer des plans spéciaux par étapes constructives, en anticipant les besoins des entreprises</li></ul>
<b>Mesures non contraignantes</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>e) Définir les hauteurs (hauteur et hauteur totale) maximales à respecter afin de garantir une bonne intégration dans le site</li><li>f) Développer une vision 3D dans le PS</li><li>g) Envisager des structures communes aux entreprises (salles de conférence, de réunion, cafétéria, structures d'accueil pour les enfants) afin de favoriser l'émulation, les rencontres et les synergies</li><li>h) Veiller à l'intégration des bâtiments et à leur qualité architecturale dans les sites particulièrement visibles et des bâtiments construits à la limite de l'urbanisation</li></ul>



## U.2 Surface pour bâtiment d'angle

**Définition** Une zone d'activités d'intérêt cantonal peut être considérée comme une vitrine pour les entreprises qui s'y implantent. Une mise en valeur architecturale est un atout considérable pour l'image de l'industrie jurassienne. Des bâtiments d'angle permettent cette mise en valeur tout en donnant une structure à l'espace construit et une lisibilité du site depuis la route et la gare en marquant l'entrée de la zone d'activités.

**Objectif** Donner une lisibilité à la zone d'activités d'intérêt cantonal

**Mesures**

- a) Favoriser le stationnement en sous-sol ou à l'arrière du bâtiment
- b) Veiller à la construction d'un front bâti ; implanter la façade principale le long de la route

**Mesures non contraignantes**

- c) Exiger un projet architectural de qualité pour les bâtiments d'angle



## U.3 Transition entre les secteurs résidentiels et d'activités

**Définition** Les transitions sont des espaces intermédiaires qui permettent de différencier les fonctions et le caractère de deux types de zones à bâtir, soit les secteurs mixtes et les secteurs d'activités. Les transitions peuvent limiter les nuisances visuelles et sonores et participer à la cohérence architecturale du bâti ainsi qu'à son intégration paysagère (jardin, haie, pourtour des entreprises). Les transitions permettent également d'aménager des chemins de mobilité douce.

**Objectif** Réserver les espaces de transition entre les secteurs d'activités et mixtes

**Mesures**

- a) Lors de l'élaboration du plan spécial, prévoir des distances aux limites et des hauteurs de construction adaptées au bâti de la zone mixte et de la zone centre
- b) Exploiter ces espaces intermédiaires pour aménager des chemins de mobilité douce et arboriser avec une végétation locale

**Mesures non contraignantes**

- c) Aménager les transitions en espaces intermédiaires de manière sensible et éventuellement les dédier à l'ensemble de la population
- d) Accompagner ces cheminements d'éléments anti-bruit si nécessaire et veiller à une intégration paysagère adaptée et sensible



#### U.4 Limite à l'urbanisation

##### Définition

L'urbanisation est contenue physiquement au nord par l'espace de biodiversité qui comprend le ruisseau du Jonc et l'espace réservé au cours d'eau. A l'est, l'autoroute et au sud, la route cantonale de Cornol, fonctionne comme limites naturelles à la zone d'activités.

Le développement du secteur d'activités est réalisé par étapes, et en fonction des besoins, à l'intérieur de ce cadre. Une bande, le long de l'A16, d'une largeur de 50 m au minimum à 300 m au maximum, reste en zone agricole. Cet espace agricole comprend la limite ORNI fixée à 27 m et un dégagement pour la préservation des vues en direction du portail de l'Autoroute, de la chapelle de St-Gilles et de la ferme de Paplemont. Les dimensions sont suffisantes pour obtenir des surfaces de cultures convenables.

##### Objectif

**Définir des limites claires à l'extension de la zone d'activités**

##### Mesures

- a) Eviter les espaces résiduels qui ne sauraient convenir à une gestion économiquement rentable de la zone agricole
- b) Développer le secteur par étapes en tenant compte des besoins effectifs de la région et du canton

##### Mesures non contraignantes

- c) Maintenir la cohérence des surfaces libres de constructions afin de permettre leur exploitation agricole le plus longtemps possible (nouvelles constructions implantées à côté des constructions existantes pour un tissu bâti compact)



#### U.5 Sécurisation du secteur

##### Définition

La sécurisation de la zone d'activités peut se faire sur trois fronts principaux. La 1ère strate de mesures est à prendre sur l'ensemble du secteur dans l'espace public. La 2ème strate de sécurisation prend place dans l'espace extérieur privé des entreprises. La 3ème strate se focalise sur les bâtiments à sécuriser.

##### Objectif

**Planifier la première strate de sécurisation de la zone**

##### Mesures

- a) Lors de l'élaboration des plans spéciaux successifs, mettre en place des mesures de sécurisation de l'espace public (guérite d'entrée, barrières, mats de surveillance, détecteurs, éclairage permanent, canalisations sécurisées etc.)

##### Mesures non contraignantes

- b) Différencier les revêtements publics et privés
- c) Inciter les entreprises à mutualiser certaines prestations de service (patrouilles, Securitas, etc.)
- d) Inciter les entreprises à partager leurs expériences



## U.6 Planification agricole

**Définition** La maîtrise du foncier est la condition de base qui permet le développement de zones à bâtir. L'extension de la zone à bâtir sur la zone agricole est un sujet sensible qui implique de tenir compte de nombreux facteurs dont notamment la problématique agricole. La mise à disposition de terrains pour l'industrie implique de trouver des solutions avec les propriétaires fonciers d'une part, mais également de tenir compte des exploitants d'autre part.

**Objectif** **Mettre en place un processus de planification agricole**

**Mesures** a) Au moment de l'élaboration du plan spécial (PS), coordonner la compensation de l'emprise sur les terrains agricoles avec les terrains restituables identifiés dans le Plan directeur régional et l'étude de Planification agricole

**Mesures non contraignantes** -

## U.7 Etapes de développement

**Définition** La maîtrise de l'extension de la zone à bâtir passe par une densification des zones déjà affectées à la zone d'activité avant de prétendre à une extension de la zone à bâtir. La SEDRAC gère des terrains qui sont aujourd'hui déjà affectés. La SEDRAC comprend également des terrains sous-occupés. Afin de développer de manière rationnelle le périmètre de la ZAIC, il est nécessaire d'envisager les étapes constructives.

**Objectif** **Mettre en place des étapes constructives cohérentes avec le tissu industriel bâti existant, prendre en compte le potentiel de densification et de reconversion**

**Mesures** a) Réaliser chaque étape de développement par l'étude et la validation d'un plan spécial d'aménagement  
b) Débuter les études d'un nouveau plan spécial dès que le 50% de l'étape en cours est construite ou fait l'objet d'un permis de construire

**Mesures non contraignantes** c) Etape 1 : Surface : env.44'000 m<sup>2</sup>  
Planifier dans les 5 ans - Mise en valeur des surfaces non construites et affectées de la zone industrielle régionale  
d) Etape 2 : Surface : env.100'000 m<sup>2</sup>  
Planifier dans les 5 à 15 ans – Affectation de la zone agricole Sur le Biet qui a été rattrapée par la zone à bâtir. Le domaine agricole est en effet déjà encerclé par la zone industrielle régionale.  
Affectation de la Fin de Cornol en contiguïté avec la zone à bâtir  
e) Etape 3 : Surface : env.100'000 m<sup>2</sup>  
Planifier dans les 15 à 20 ans - Extension de la zone d'activités en direction de Pré Genez

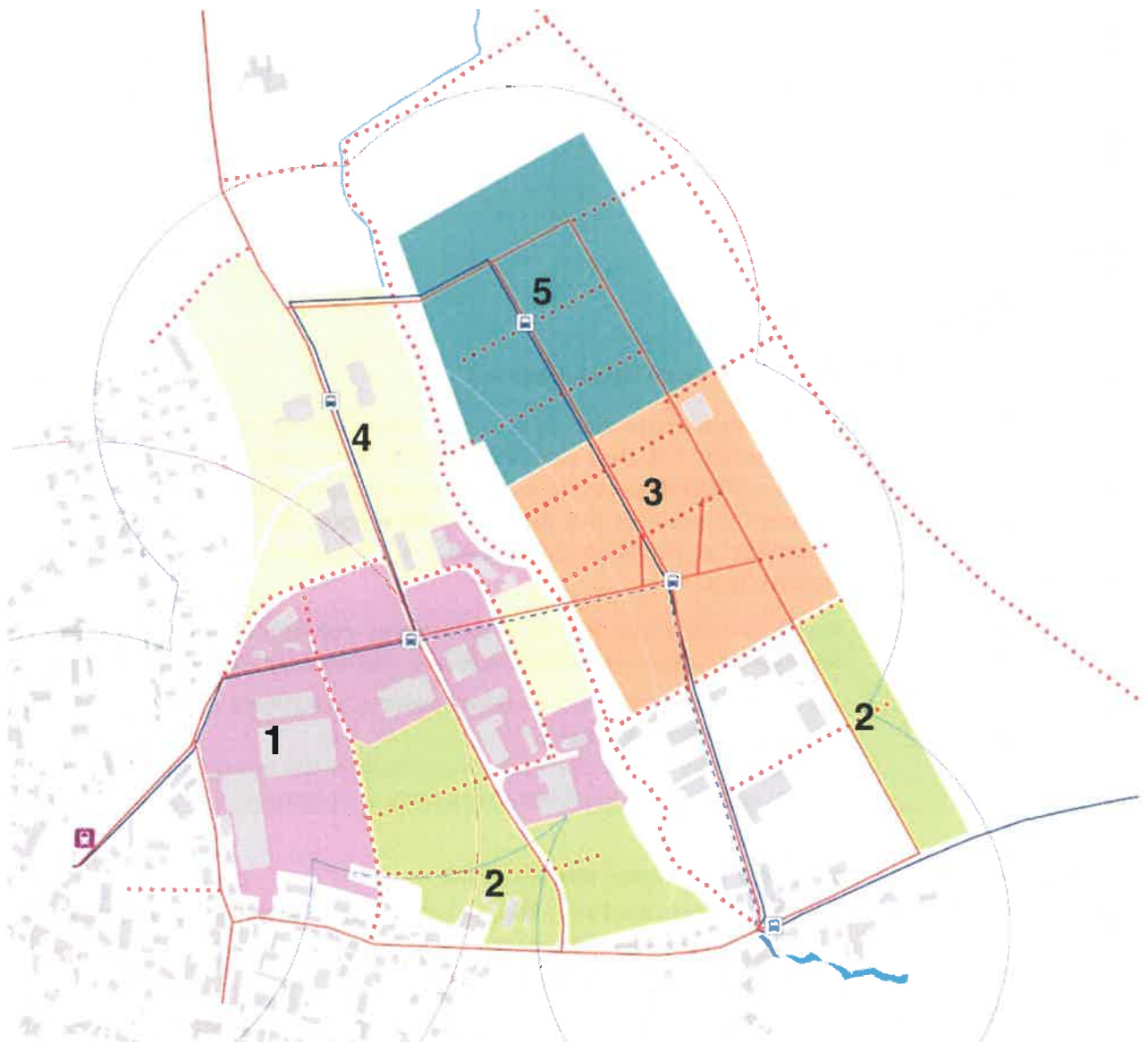
f) Etape 4 : Surface : env.74'000 m2

Planifier dans les 20 à 25 ans - La construction du parc photovoltaïque a été réalisée durant l'année 2016. Le parc recouvre au total une surface d'environ 74'000 m2 et sert également de protection à l'entreposage des voitures.

La hauteur de la toiture ne permet pas de réaliser des constructions à 2 niveaux. Toutefois, si la possibilité se présente (changements d'installations, adaptations liées à de nouvelles technologies, changement d'activités liées à l'entreposage, etc.), le plan directeur permet de prévoir une densification de ce secteur

g) Etape 5 : Surface : env.95'000 m2

Planifier dans les 25 ans et plus - Extension de la zone d'activités en direction de Pré Genez



## b. Mobilité et transports



### M.1 Pôle multimodal

**Définition** Le pôle multimodal, ou pôle d'échange, permet les changements de mode de transports des voyageurs. Le site de la gare de Courgenay comprend actuellement un arrêt de bus et un parc & rail. Afin d'intensifier l'intermodalité, des parcs pour vélos seront aménagés à proximité de la gare.

La desserte en transports publics, les cadences horaires soutenues et la proximité des installations sont des points forts pour le développement de la zone d'activités.

**Objectif** Favoriser l'utilisation des transports publics et développer l'intermodalité (en particulier les connexions entre les transports publics et la mobilité douce)

**Mesures**

- Aménager un axe principal de mobilité douce entre le pôle multimodal et la zone d'activités
- Renforcer le caractère public de la place de la gare et en faire un lieu de rencontre agréable

**Mesures non contraignantes**

- Développer l'intermodalité en mettant à disposition des utilisateurs une structure complète comprenant :
  - du stationnement sécurisé pour les deux-roues
  - du stationnement de longue durée pour le transport individuel
  - éventuellement des vélos en libre-service
- Collaborer étroitement avec les CFF et CarPostal en cas de modification des horaires et/ou des cadences



### M.2 Arrêt de bus

**Définition** Un arrêt de bus dessert actuellement la zone d'activités existante. Un repositionnement sur une parcelle propriété de la SEDRAC, permet d'aménager l'arrêt selon les normes fédérales prévues pour 2018 (accessibilité mobilité réduite, LHand). Ce repositionnement permet de rapprocher la station de l'axe principal du réseau de mobilité douce et de créer une bonne synergie. La cadence reste l'élément principal qui détermine l'attractivité de la ligne de bus. Actuellement la desserte de la ligne peut être qualifiée de « satisfaisante » à « faible ».

**Objectif** Repositionner l'arrêt de bus et l'adapter aux nouvelles normes

**Mesures**

- Repositionner l'arrêt de bus
- Aménager une plate-forme d'arrêt selon la *LHand* (Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées)

**Mesures non contraignantes**

- Prévoir un (des) arrêt(s) de bus aménagé(s) (Couverts, bancs, éclairage, etc.)
- Maintenir ou augmenter les cadences des bus et des trains par des contacts réguliers avec les CFF et avec CarPostal
- Evaluer le besoin en stations complémentaires en fonction du développement des étapes constructives

### M.3 Réseau de mobilité douce



**Réseau principal**



**Réseau secondaire**



**Connexion au réseau local ou régional**

#### Définition

Le réseau de mobilité douce est constitué d'un réseau dense de cheminements permettant une perméabilité optimale du secteur aux piétons et aux cycles. Cependant, ces cheminements n'ont pas tous la même portée.

L'accent est mis sur l'axe principal qui relie le pôle multimodal aux espaces à vocation sociale (secteur des services de base et espaces rencontre). Afin de lui donner une certaine assise, cet axe est inscrit dans le territoire dans un espace végétalisé et est accompagné d'un alignement d'arbres structurant.

L'ensemble du système est connecté au centre du village, aux pistes cyclables existantes, aux berges du ruisseau et à la campagne environnante.

#### Objectif

**Proposer un réseau dense de mobilité douce connecté au réseau existant et mettre l'accent sur l'axe « pôle multimodal – secteur des services de base »**

#### Mesures

- a) Réserver un espace particulier à la mobilité douce et en différencier le traitement en fonction de l'importance de l'axe
- b) Connecter le réseau interne aux réseaux existants, en direction :
  - du pôle multimodal
  - de la route cantonale
  - du chemin de *Pré Genez* (le long de l'A16)
  - de la nouvelle promenade proposée le long du ruisseau du Jonc
  - de la *rue Sedrac*
  - de la *rue Sur le Biet*
  - de la *rue Adolphe Gandon*

#### Mesures non contraignantes

- c) Elargir ponctuellement l'espace réservé à la mobilité douce pour aménager des espaces de rencontre
- d) Veiller à garantir, même de manière provisoire, la cohérence du réseau de mobilité d'une étape constructive à l'autre





#### M.4 Quai de chargement et déchargement

##### Définition

Le quai de (dé)chargement construit à la sortie de la gare en direction de Porrentruy est actuellement désaffecté. Il a la particularité de ne permettre qu'un (dé)chargement en bout de quai (installation spécifique construite pour le déchargement des voitures pour l'entreprise Gefco). A terme, cette installation pourrait intéresser d'autres acteurs de la zone d'activités.

##### Objectif

**Valoriser le quai de chargement et déchargement existant**

##### Mesures

a) En cas de mise en commun de l'installation, évaluer la possibilité d'un rachat de l'installation par la SEDRAC

##### Mesures non contraignantes

- b) Déterminer le coût d'une remise en état du quai
- c) Déterminer le coût d'une adaptation du quai pour un (dé)chargement latéral ((dé)chargement camions)
- d) Négocier avec le propriétaire une éventuelle mise à disposition du quai pour d'autres entreprises ou la possibilité de créer des partenariats



#### M.5 Accès des véhicules motorisés

##### Définition

L'accès à la zone d'activités d'intérêt cantonal se fait par les deux accès existants que sont les croisées entre la route *Sur-le-Bottenier* et

- La rue Sedrac
- La rue Pré Voiny

La fonction de porte d'entrée est renforcée par des aménagements facilitant le transit et par la connexion à une desserte principale dans le secteur d'activités. L'architecture soignée des bâtiments d'angles permet également de marquer ces accès dans l'optique de limiter l'utilisation des routes des quartiers résidentiels contigus au secteur d'activités.

##### Objectif

**Concentrer les accès motorisés sur quelques axes principaux et limiter au minimum les transports individuels**

##### Mesures

- a) Dimensionner les installations en fonction du trafic projeté dans les différentes étapes constructives
- b) Limiter les accès routiers au minimum afin de favoriser le verrouillage du secteur en cas d'actes malveillants
- c) Limiter au minimum les accès routiers et éviter les conflits entre les transports individuels et la mobilité douce

##### Mesures non contraignantes

- d) Aménager les accès de manière confortable pour les véhicules lourds
- e) Mettre l'accent sur la signalétique

## M.6 Routes de desserte principale et secondaire



Route de desserte principale

Route de desserte secondaire

Accès privé (position variable)

### Définition

Les routes de dessertes pour les véhicules motorisés sont distinguées afin d'indiquer clairement la hiérarchie et les artères principales dans le but de délester les autres voies de circulation et de les rendre plus compatibles avec la mobilité douce.

- Etapas 1 et 2 :

Le trafic motorisé passe par la desserte principale, la rue *Sedrac* puis se diffuse par les axes secondaires que sont les rues *l'Armeratte*, *Sur le Biet* et *Les Pâles*.

- Etapas 3 et 4 :

Le trafic transite par une deuxième desserte principale, la rue Pré Voiny.

Les axes secondaires structurent les surfaces constructibles et se croisent orthogonalement. Les accès privés aux entreprises complètent le dispositif. Ces accès ont une position variable en fonction des besoins des entreprises.

A terme, lorsque le réseau de routes sera complet, il formera une circulation en boucle donnant accès à toutes les entrées au site.

### Objectif

**limiter la circulation des transports individuels dans les secteurs proches des transports publics**

### Mesures

- a) Définir la hiérarchie des différentes dessertes en variant les typologies
- b) Généraliser la zone 30km/h dans tout le secteur sauf sur l'axe principal (rue de la SEDRAC) qui admet des vitesses de 50km/h
- c) Aménager la largeur de la chaussée, selon la norme VSS afin de permettre les croisements des poids lourds à vitesse réduite.
- d) Limiter le transport individuel, particulièrement dans les secteurs proches des arrêts en transports publics (pôle multimodal et arrêts de bus) et l'utilisation des transports individuels à proximité de l'axe de mobilité douce gare – zone AIC

### Mesures non contraignantes

- e) Aménager des boucles de circulations pour faciliter les déplacements des poids lourds
- f) Durant les premières étapes constructives, assurer le retournement des poids lourds



## M.7 Stationnement

### Définition

#### Stationnement employés

Le stationnement hors parcelle est limité dans tout le secteur du plan directeur localisé SEDRAC.

Le *stationnement employés* est à limiter au minimum. Il est principalement intégré à la construction.

#### Stationnement visiteurs, clients et mobilité réduite

Le *stationnement visiteurs, clients et mobilité réduite* est réparti ponctuellement sur les 2 axes principaux que sont la *rue les Pâles* et le *Pré Voiny - Pré Genez*. Ce stationnement est commun et partagé entre les différentes entreprises.

### Objectif

**Gérer le stationnement de manière à renforcer l'utilisation des transports publics et la mobilité douce, limiter le nombre de places de stationnement**

### Mesures

#### Stationnement employés

- a) Limiter les parkings au niveau du terrain naturel au profit du stationnement intégré dans les constructions
- b) Exiger un plan de mobilité pour les entreprises fortes pourvoyeuses en emploi, conformément au *Plan directeur cantonal PDiC*, (plus de 20 employés) afin de favoriser le covoiturage, l'utilisation des transports en commun et la mobilité douce, et afin de diminuer les surfaces dévolues au transport individuel et au stationnement

#### Stationnement visiteurs, clients et mobilité réduite

- c) Inciter au partage des places « visiteurs » et « clients » entre les entreprises par la construction de places de stationnement, hors des parcelles privées, soumises à location mais non réservées

### Mesures non contraignantes

#### Stationnement employés

-

#### Stationnement visiteurs, clients et mobilité réduite

- d) Réduire au maximum le stationnement le long de la voie publique dans les secteurs proches des arrêts des transports publics (pôle multimodal et arrêts de bus)
- e) Distribuer les places communes aux entreprises pour le stationnement visiteurs, clients et mobilité réduite le long des voies principales pour une bonne répartition à l'intérieur du site
- f) Régler les modalités d'entretien lors de la signature du contrat de location / vente du terrain



## M.8 Passerelle pour mobilité douce / Pont pour véhicules motorisés

### Définition

La nouvelle passerelle destinée à la mobilité douce permet de relier de manière directe le pôle multimodal aux espaces à vocation sociale. Elle est l'élément clé de la mobilité douce.

Le nouveau pont destiné aux véhicules motorisés permet de relier par le nord la zone d'activités actuelle à celle planifiée. Il permet une circulation en boucle et une meilleure répartition de la circulation dans le secteur.

### Objectif

**Renforcer l'axe principal entre la gare et les espaces à vocation sociale et fluidifier le trafic motorisé**

### Mesures

- a) Construire un nouveau pont de liaison pour le trafic motorisé, coordonner avec SIN et ENV
- b) Construire une passerelle de liaison pour la mobilité douce sur l'axe principal entre le pôle multimodal et les espaces à vocation sociale, coordonner avec SIN et ENV

### Mesures non contraignantes

- c) Dimensionner et projeter les deux installations de manière à en indiquer la destination (le type d'utilisateurs)

## c. Société



### S.1 Secteur des services de base

#### Définition

Situé au cœur de la zone d'activités, le secteur des services de base est destiné à l'ensemble des usagers de la zone d'activités. Il fonctionne comme une place, un lieu de rencontre et d'échanges. Il peut accueillir certaines activités de services telles qu'un kiosque, une crèche, un restaurant-cantine, etc.

Le secteur des services de base est traversé par l'axe principal de la mobilité douce qui le connecte ainsi de manière directe au pôle multimodal. Il est principalement dédié au déplacement doux. Des places de stationnement pour vélos, voire une installation de réparation des vélos privés, doivent y être aménagées.

L'espace végétalisé sert de fil tendu entre les deux structures.

Un espace à vocation sociale est prévu au centre du secteur, au croisement de l'axe principal de mobilité douce et de la rivière.

#### Objectif

**Développer un espace de rencontre et de convivialité au centre de la zone d'activités**

#### Mesures

- a) Aménager les espaces comme une zone de rencontre (priorité aux piétons) ou ponctuellement en zone piétonne
- b) Prévoir le stationnement pour vélos
- c) Faire financer les infrastructures fixes par les utilisateurs et les entreprises de la zone d'activités en les englobant dans les frais de viabilisation et d'équipement. La répartition doit être définie dans le PS

#### Mesures non contraignantes

- d) Favoriser la convivialité dans un espace permettant la détente et les échanges
- e) Elaborer une ligne de mobilier urbain spécifique à la zone d'activités pour lui donner une identité
- f) Trouver des acteurs et/ou entreprises pour permettre la mise sur pied d'activités et d'animations



### S.2 Espace de rencontre

#### Définition

Les espaces de rencontre ont une fonction sociale et urbaine. Ils valorisent et complètent les équipements du secteur d'activités par l'aménagement de lieux conviviaux et de détente, répartis dans tout le secteur de la zone AIC SEDRAC, prioritairement à destination des utilisateurs (employés, visiteurs, etc.) mais également à destination de la population.

#### Objectif

**Aménager des espaces favorisant la convivialité**

#### Mesures

- a) Faire financer les infrastructures fixes par les utilisateurs de la zone d'activités en les englobant dans les frais de viabilisation et d'équipement. La répartition doit être définie dans le PS

#### Mesures non contraignantes

- a) Proposer des aménagements fixes communs (mobilier urbain, installations sportives, jeux, etc.)
- b) Définir et planifier l'entretien des installations ainsi que la manière de le financer
- c) Définir les responsabilités au niveau de la sécurité dans l'utilisation des équipements sportifs

## d. Nature et paysage



### N.1 Espace biodiversité

#### Définition

L'espace biodiversité correspond à l'espace cours d'eau du ruisseau du Jonc défini dans l'étude réalisée. Il fonctionne comme une colonne vertébrale naturelle nord-sud.

Les fonctions principales de l'espace de biodiversité sont :

- Laisser une dimension suffisante à l'espace cours d'eau ;
- Maintenir des secteurs favorisant la biodiversité et les réseaux (couloirs) biologiques indispensables à la faune en particulier et à la flore ;
- Réguler les dangers de crue dans la zone d'activités et aux alentours ;
- Offrir un cadre de promenade et de détente agréable aux utilisateurs du secteur d'activités.

#### Objectif

**Préserver les qualités naturelles du ruisseau et valoriser les sites naturels à l'intérieur du secteur d'activités**

#### Mesures

- a) Prendre en compte l'espace réservé aux eaux défini par un plan spécial cantonal et le retranscrire lors de l'élaboration des plans spéciaux à définir selon les étapes constructives.
- b) Coordonner avec les projets en cours (plan d'aménagement local et étude « Entretien et gestion du Jonc ») pour l'aménagement du ruisseau et des berges
- c) Coordonner les réflexions (urbanisation, aménagements) avec les projets et mesures découlant des cartes des dangers naturels

#### Mesures non contraignantes

- d) Favoriser les éléments naturels qui confèrent une structure et une diversité paysagères et biologiques
- e) Aménager une promenade et des espaces de repos et de détente ponctuels à destination de la population et des utilisateurs du secteur, à coordonner avec ENV

## N.2 Espace végétalisé

<b>Définition</b>	<p>L'espace végétalisé traverse d'ouest en est la zone d'activités. Il accompagne l'axe principal de mobilité douce entre le pôle multimodal et les espaces à vocation sociale. Il sert d'espace de convivialité, de rencontre, de détente, de repos et de lieu d'échange.</p> <p>Cet espace est également dévolu aux aménagements végétalisés, tels qu'espaces verts, jardins, etc.</p>
<b>Objectif</b>	<b>Donner de la visibilité, de l'épaisseur, à l'axe de mobilité douce allant de la gare aux espaces à vocation sociale par une structure végétalisée</b>
<b>Mesures</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>a) Réserver les espaces libres nécessaires en fixant des alignements aux constructions</li><li>b) Végétaliser l'axe mobilité douce et y aménager des espaces de rencontre, des petites places équipées de mobilier urbain (bancs, tables, poubelles, éclairage spécifique, etc.)</li><li>c) Traiter l'axe comme une colonne vertébrale soutenant l'ensemble des dessertes à mobilité douce</li></ul>
<b>Mesures non contraignantes</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>d) Concevoir une ligne de mobilier urbain et une signalétique spécifique à la zone d'activités afin de donner une cohérence à l'espace entier</li><li>e) Choisir des essences locales ou des fruitiers (négocier leur entretien avec un acteur local)</li></ul>

## N.3 Allée d'arbres

<b>Définition</b>	<p>Un alignement d'arbres structurant participe à l'aménagement construit d'un site. Il souligne l'organisation des réseaux de mobilité douce du secteur.</p> <p>Les allées d'arbres mentionnées par le plan marquent l'axe principal du réseau de mobilité douce ainsi que les ramifications secondaires et les échappées vers l'espace de biodiversité.</p>
<b>Objectif</b>	<b>Marquer les cheminements mobilité douce et leur conférer une certaine qualité</b>
<b>Mesures</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>a) Intégrer aux plans spéciaux des alignements d'arbres structurants en corrélation avec les réseaux de mobilité douce</li></ul>
<b>Mesures non contraignantes</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>b) Utiliser les allées comme outils et marqueurs permettant la caractérisation des espaces (espaces publics, espaces de détente, espace pour le sport, etc.)</li><li>c) Définir une essence locale d'arbre unique ou définir un concept particulier pour ces plantations (parcours botanique, sentier didactique botanique, etc.)</li></ul>



#### N.4 Espace agricole

##### Définition

L'espace agricole correspond à une surface non affectée à la zone à bâtir. Elle est destinée à une utilisation agricole. Sa largeur varie entre 50 et 300 mètres.

Il permet de préserver des vues fondamentales sur la chapelle St. Gilles, sur la ferme de Paplemont et sur le portail de l'A16.

Il permet également de se distancer du rayonnement non ionisant émis par la ligne électrique (normes ORNI) posée à ciel ouvert le long de l'A16.

L'espace agricole est compris dans le secteur d'étude mais ne subit pas de modifications, hormis la construction de liaisons piétonnes en direction du cheminement le long de l'A16.

Les étapes 2, 3 et 5 de développement de la SEDRAC, impliquent une emprise sur les surfaces d'assolement.

##### Objectif

**Préserver le paysage, les vues fondamentales et des surfaces agricoles adaptées à l'exploitation par un développement concentré des activités économiques**

##### Mesures

- a) Négocier les traversées piétonnes avec l'exploitant agricole
- b) Poursuivre le processus de planification agricole afin de trouver des solutions acceptables pour les propriétaires et les exploitants de terrains qui se verront affectés à la zone à bâtir
- c) Veiller à l'intégration paysagère des bâtiments construits en contact direct avec la limite à l'urbanisation

##### Mesures non contraignantes

-



## e. Approvisionnement et gestion des déchets



### A.1 Raccordement aux canalisations d'eaux usées

#### Définition

Le raccordement aux eaux usées se fait par gravité.

La topographie du site implique que le raccordement aux eaux usées se fasse aussi bien au nord qu'au sud du secteur en fonction des étapes constructives envisagées.

#### Objectif

**Coordonner les étapes constructives de la zone à bâtir en tenant compte des raccordements aux canalisations des eaux usées existantes**

#### Mesures

- a) Respecter la logique prévue dans les étapes constructives afin d'optimiser les contraintes techniques (écoulement des eaux usées) et les investissements
- b) Evaluer la capacité du réseau des eaux usées existant au regard des charges induites par les étapes constructives envisagées

#### Mesures non contraignantes

- c) Evaluer les trois raccordements possibles du point de vue financier afin d'optimiser les infrastructures à construire



### A.2 Cuvette-rigole d'infiltration

#### Définition

La cuvette-rigole d'infiltration est destinée à la temporisation des crues. Elle permet de stocker provisoirement et d'infiltrer les eaux récoltées sur les surfaces imperméables générées par le secteur d'activités, et ainsi de répartir la surcharge d'eau dans le temps. Elles participent également à la diversité et à l'attractivité paysagère.

La cuvette-rigole peut également servir de mesure de sécurité dans le sens où elle constitue un obstacle aux intrusions de véhicules béliers et empêche la prise d'élan.

#### Objectif

**Permettre la temporisation et l'infiltration des eaux de pluie et varier les milieux naturels**

#### Mesures

- a) Déterminer la capacité des installations indispensables pour absorber de fortes pluies

#### Mesures non contraignantes

- b) Aménager les bassins de manière à ce qu'ils conservent en permanence un peu d'eau (biodiversité)
- c) Veiller à l'entretien régulier des sites et à leur sécurisation



### A.3 Energie renouvelable

#### Définition

Grands consommateurs d'énergies, les secteurs d'activités ou industriels sont également des lieux adéquats et intéressants pour le développement et l'utilisation des énergies renouvelables :

- Production d'énergie durable :
  - Energie solaire : Une centrale photovoltaïque a été aménagée sur le parc automobile de l'entreprise GEFECO. La toiture, composée de panneaux photovoltaïques, joint la production d'une énergie renouvelable et la protection des véhicules contre les intempéries.
- Réduction de la consommation énergétique :
  - Construction des bâtiments peu gourmands en énergie
  - Synergies entre entreprise et recyclage
  - Eclairage modulable : L'utilisation de lampes peu gourmandes en électricité de type LED permet de limiter la consommation d'énergie des éclairages publics. Un éclairage dynamique (adaptation de l'intensité lumineuse en fonction des heures et du passage des utilisateurs) peut également participer à la sécurisation de la zone AIC.

#### Objectif

**Produire de l'énergie renouvelable, réduire la consommation d'énergie et veiller à la qualité énergétique des bâtiments**

#### Mesures

- a) Fixer dans les prescriptions des plans spéciaux des exigences relatives à la qualité énergétique des bâtiments, à la construction de locaux labélisés (par ex. Minergie), au recours à des matériaux locaux, à une énergie renouvelable ou à la construction d'un chauffage à distance
- b) Préférer des lampes peu gourmandes en électricité et optimiser le nombre, la position, ainsi que l'orientation du faisceau lumineux des candélabres
- c) Encourager les nouvelles entreprises à couvrir leurs bâtiments de toitures et/ou façades de panneaux photovoltaïques et envisager leur intégration à la centrale photovoltaïque

#### Mesures non contraignantes

- d) Profiter de l'installation photovoltaïque construite pour en faire un lieu d'intérêt scientifique

## 4. COORDINATION DES INSTRUMENTS DE PLANIFICATION

Planification complémentaire	Planification agricole	Planification légale
<p>de l'achat de la vente</p> <p>des promesses de vente</p> <p>des échanges</p> <p>des relocalisations des entreprises agricoles dont les terrains exploitables sont concernés par un changement d'affectation</p>	<p><b>Loi fédérale sur l'aménagement du territoire LAT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Edicte les principes d'aménagement</li> </ul> <p><b>Loi cantonale sur l'aménagement du territoire LCAT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Fixe les règles constructives</li> </ul> <p><b>Plan directeur cantonal PDIC</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Détermine les grandes orientations et les options à réaliser au niveau cantonal</li> <li>➤ Détermine les réalisations et les options qui nécessitent une réflexion intercommunale</li> </ul> <p><b>Plan directeur régional PDR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Détermine les grandes options politiques en aménagement du territoire pour un groupe de communes</li> <li>▪ Lie les autorités communales et les autorités cantonales (Compétence : conseils communaux)</li> </ul>	<p><b>Plan directeur régional localisé PDRL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Considère une problématique particulière de l'aménagement du territoire pour un groupe de communes</li> <li>▪ Considère la répartition et la compensation des surfaces à bâtir ainsi que la compensation des surfaces d'assolement. Cette problématique est renvoyée à la planification agricole et au PDR du district de Porrentruy</li> <li>▪ Lie les autorités communales et les autorités cantonales (Compétence : SIDP)</li> </ul> <p><b>Plan de zones</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Détermine les grandes orientations, les options à réaliser dans le temps au niveau communal</li> <li>▪ Lie les autorités cantonales, communales et la population (Compétence : assemblée communale ou corps électoral)</li> </ul> <p><b>Plan spécial</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Définit les aménagements à réaliser pour permettre la viabilisation d'un secteur communal spécifique</li> <li>▪ Lie les autorités cantonales, communales et, selon les cas, la population (Compétence : conseil communal ou assemblée communale ou corps électoral)</li> </ul> <p><b>Autorisation de construire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Permis de construire individuel par construction (Compétence : conseil communal)</li> </ul>