



2, rue du 24-septembre
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 53 02
f +41 32 420 53 01
secr.den@jura.ch

Delémont, le 12 octobre 2023/LB/jh

Décision d'approbation n°6729.3.591

Commune : **Haute-Sorne**

Localité : **Glovelier**

Compétence : **Assemblée des délégués du Syndicat intercommunal de la zone d'activités microrégionale de la Haute-Sorne**

Objet : **Modification du plan directeur régional localisé « ZAIC – ZAM »**

Examen préalable : **12 janvier 2023**

Adoption : **25 septembre 2023**

Le Département de l'environnement,

vu les articles 75a, 75h, 75i et 75j de la loi du 25 juin 1987 sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT)¹ ;

considérant que le Syndicat intercommunal de la zone d'activités microrégionale (ZAM) de la Haute-Sorne a décidé de modifier le plan directeur régional localisé « ZAIC – ZAM » à Glovelier afin d'homogénéiser les exigences de densité sur l'ensemble du périmètre de la zone d'activités d'intérêt cantonal (AIC) et de préciser les compétences de planification. ;

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

décide :

Article premier La modification du plan directeur régional localisé « ZAIC - ZAM », adoptée par l'Assemblée des délégués du Syndicat intercommunal de la ZAM de la Haute-Sorne le 25 septembre 2023, est approuvée.

¹ RSJU 701.1

Art. 2 Le plan directeur régional localisé « ZAIC – ZAM », adopté par l'Assemblée plénière du Syndicat intercommunal de la ZAM de la Haute-Sorne le 24 novembre 2020, est abrogé.

Art. 3 En application, par analogie, de l'art. 76 al. 4 de l'ordonnance du 3 juillet 1990 sur les constructions et l'aménagement du territoire (OCAT)², le Syndicat intercommunal de la ZAM de la Haute-Sorne donne publiquement connaissance de l'approbation.

Art. 4 Un émoulement de 310 francs et des débours de 31.20 francs sont perçus auprès du Syndicat intercommunal de la ZAM de la Haute-Sorne pour la présente décision.

Art. 5 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 de la ZAM de la Haute-Sorne
Commune de Haute-Sorne
Service du développement territorial – Section de l'aménagement du territoire
Office de l'environnement (courriel)
Bureau des personnes morales (courriel)

Annexe : Plan directeur régional localisé « ZAIC – ZAM » - Schéma directeur et fiches thématique

² RSJU 701.11



SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE LA ZAM
Communes de Boécourt, Haute-Sorne et Saulcy

PLAN DIRECTEUR REGIONAL LOCALISÉ
« ZAIC – ZAM » à GLOVELIER

Schéma directeur et fiches thématiques

SYNDICAT DE LA ZAM

ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE PLENIÈRE DU SYNDICAT
INTERCOMMUNAL DE LA ZONE D'ACTIVITÉS
MICROREGIONALE DE LA HAUTE-SORNE, LE

25 SEPTEMBRE 2023

AU NOM DE L'ASSEMBLÉE PLENIÈRE


.....
LE PRÉSIDENT


.....
LA SECRÉTAIRE

LA SECRÉTAIRE DE L'ASSEMBLÉE PLENIÈRE
SOUSSIGNÉE CERTIFIE L'EXACTITUDE DES
INDICATIONS CI-DESSUS

BASSE-COURT, LE 26 septembre 2023


.....
SIGNATURE

TIMBRE

AUTORITÉS CANTONALES

EXAMEN PRÉALABLE DU

12 JANVIER 2023

APPROUVE PAR DÉCISION DU

12 OCT. 2023

DÉPARTEMENT DE L'ENVIRONNEMENT
CHEF DE DÉPARTEMENT


.....
SIGNATURE

TIMBRE



Table des matières

1.	Introduction	5
1.1	Origine du projet	5
1.2	Contenu et structure du document	5
1.3	Concept	6
2.	Plan directeur régional localisé	8
2.1	Schéma directeur	8
2.2	Fiches thématiques	10
2.3	Fiche de planification agricole applicable à l'entier du périmètre	23
2.4	Secteur de mixité	24
3.	Etapes constructives	25

Auteurs :

Arnaud Macquat	Géographe dipl., Licence ès lettres et sciences humaines, urbaniste FSU	Directeur
Brigitte Cattin	Architecte EPFL, Reg A	Cheffe de projet
Frédéric Balmer	Technicien-constructeur GC dipl	Spécialiste génie civil et dangers naturels
Claude Gury	Ingénieur civil dipl. EPF/SIA	Spécialiste équipements
Nicolas Landoz	Ing. env. dipl. ESIGEC	Spécialiste équipements
Sonia Wuthier	Hydrogéologue, Master en sciences	Spécialiste environnement

1. Introduction

1.1 Origine du projet

La création de la zone d'activités microrégionale (ZAM 1) est le fruit d'une démarche collective entre l'ensemble des communes constituant la microrégion Haute-Sorne¹. Afin de mener à bien cette tâche, un *syndicat intercommunal de la zone d'activités microrégionale* a été créé. Cette structure juridique claire et indépendante est compétente pour planifier à long terme l'extension de la zone d'activités.

La ZAM 1, située sur le territoire de Glovelier, a été planifiée entre 2006 et 2010 ; l'équipement réalisé entre 2010 et 2012. En avril 2012, la ZAM est devenue la première zone d'activités du canton à obtenir le statut AIC (décision du Gouvernement jurassien) soit : zone d'activités d'intérêt cantonal.

Cette zone est actuellement pratiquement entièrement construite ce qui a incité les autorités des différentes communes concernées à étudier son extension.

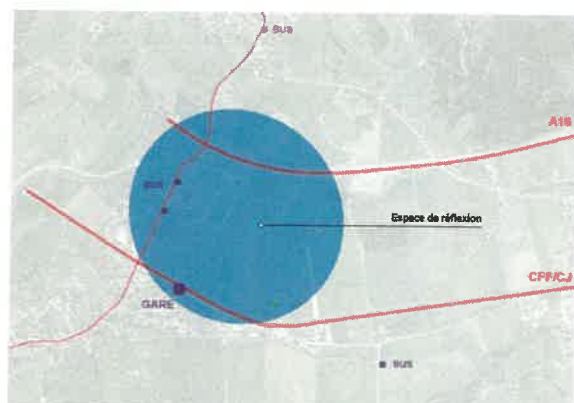


Figure 1 : Aperçu de l'espace de réflexion en continuation de la ZAM étape 1 (incluant une réflexion de l'extension au-delà de l'A16 et direction de Boécourt et du réseau de transport existant).

Etablir un Plan directeur régional localisé permet de mener une réflexion générale sur les 20 à 30 prochaines années pour l'extension de la ZAM étape 1 et le renforcement de l'attractivité économique du canton et de la région.

1.2 Contenu et structure du document

Le Plan directeur régional localisé permet de répondre aux questions des limites physiques, techniques, environnementales et politiques d'une extension, par étape et sur le long terme, de l'urbanisation. La notion de Plan directeur régional « 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 régional localisé que les questions relatives à l'aménagement du territoire et à l'environnement sont examinées : SDA, 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 exacerbés².

Les chapitres 2 et 3 du présent « Plan directeur régional localisé » ainsi que le schéma directeur sont liants.

¹ Bassecourt, Boécourt, Courfayve, Glovelier, Saulcy, Souce et Undervelier

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

1.3 Concept

Le concept présente la vision à long terme de la stratégie de développement de la ZAM et définit les principes d'aménagement fondamentaux. Il vise un développement qualitatif et harmonieux du pôle d'activités économique dans son contexte territorial.

Il doit être appréhendé comme un schéma d'intention et non comme une planification figée. Toutes les problématiques concernées ne sont pas abordées dans ce concept, mais feront l'objet d'une réflexion plus précise dans le schéma directeur et sa légende commentée.

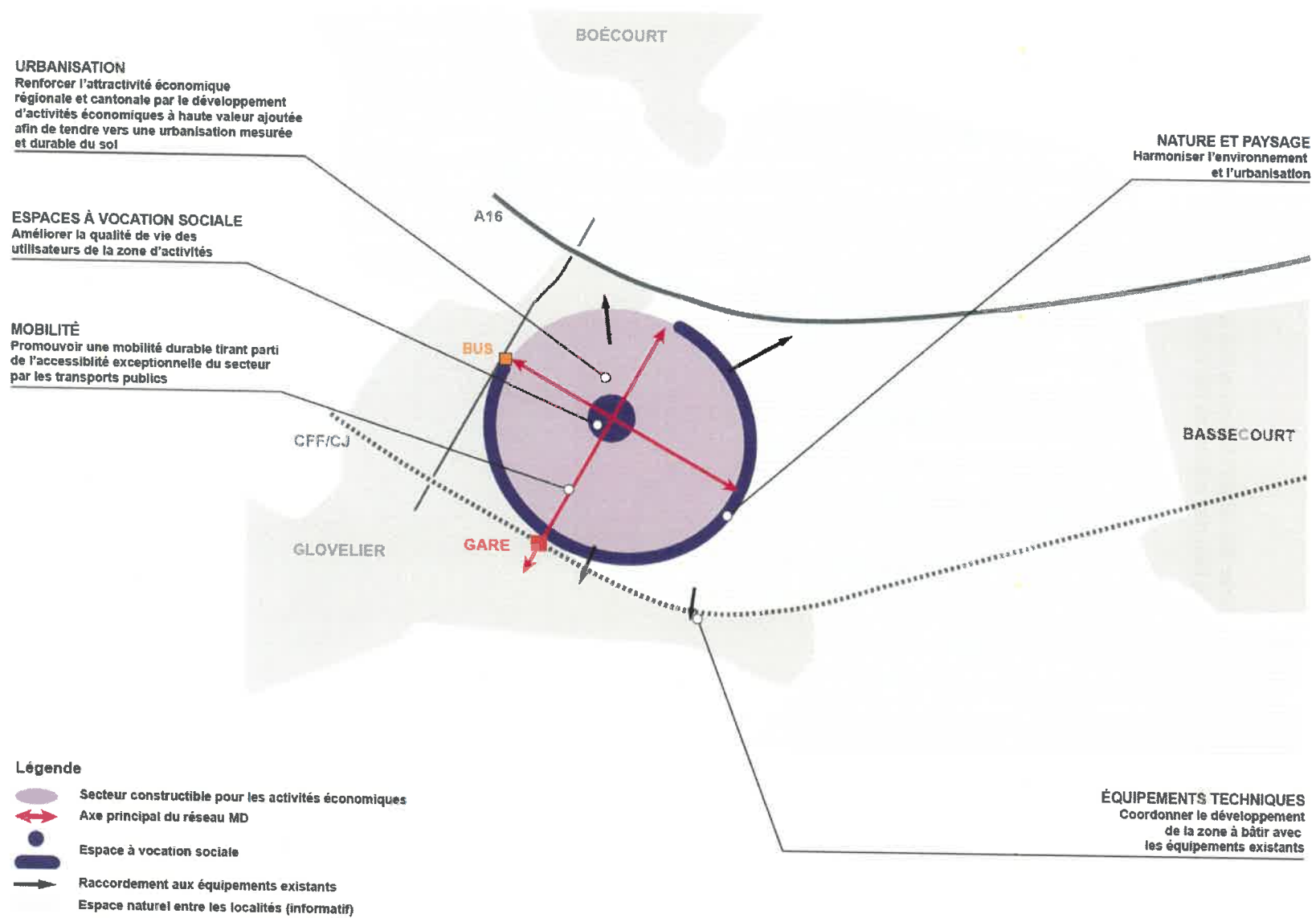


Figure 2 : Concept général du plan directeur régional localisé reprenant 5 thèmes principaux : urbanisation, mobilité, société, nature et équipements. Le périmètre est défini entre les deux axes, l'un routier et l'autre ferroviaire

2. Plan directeur régional localisé

2.1 Schéma directeur

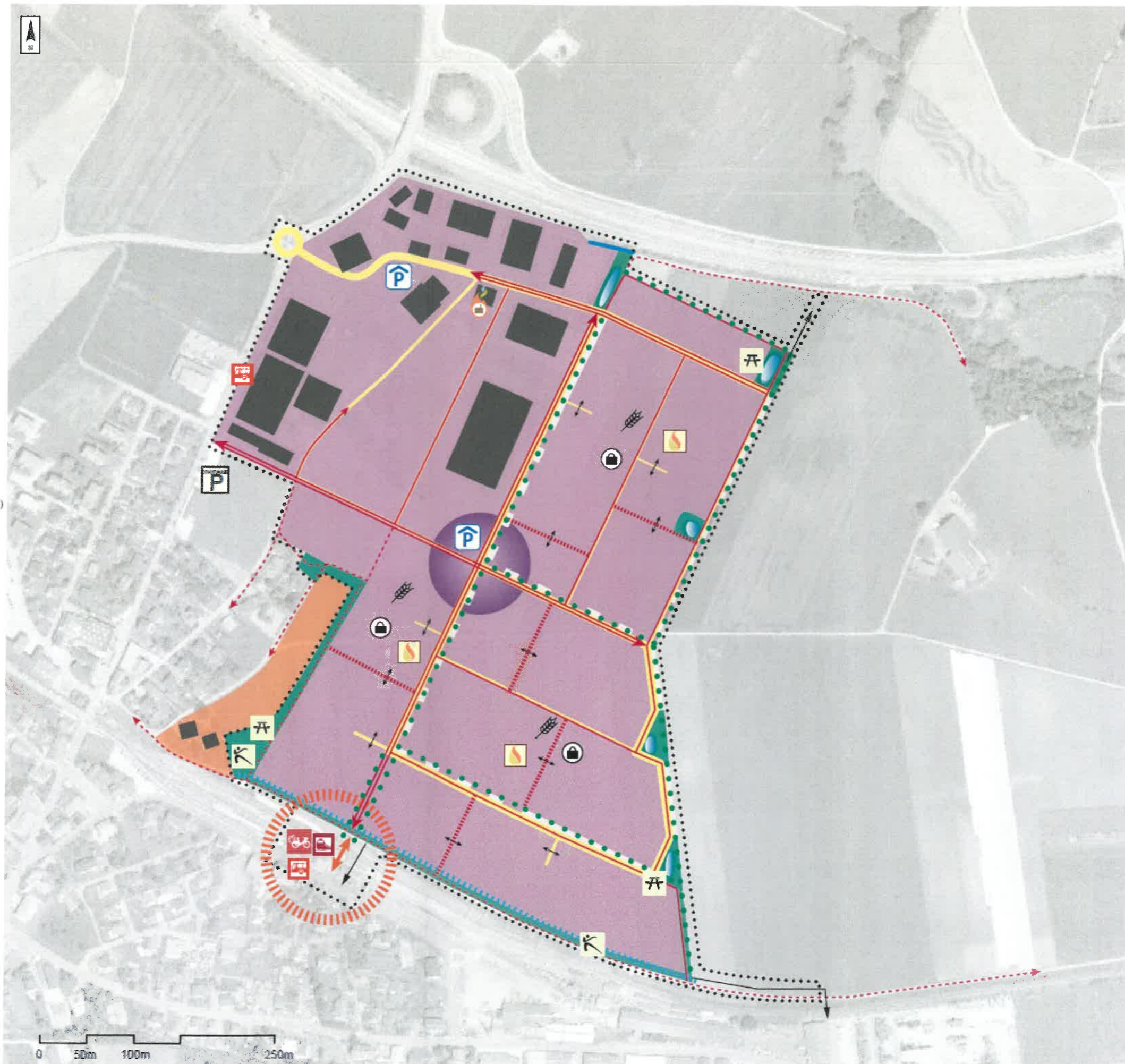
Le schéma directeur permet de localiser les objectifs poursuivis par la politique intercommunale dans le territoire. Elle participe à la répartition spatiale des différents éléments qui composent le Plan directeur régional localisé.

Syndicat intercommunal de la ZAM
Plan directeur régional localisé (PDRL)
«ZAIC ZAM»
Schéma directeur
Document liant

N°plan	Date	Prod	CP	Format
13.044-300EP1	16.07.2020	ASO	BC	A3

LÉGENDE

-  Périmètre du Plan directeur régional localisé
- GENERAL**
- FG  Planification agricole
- 1. URBANISATION**
- U.1  Secteur d'activités économiques
- 2. MOBILITÉ**
- M.1  Pôle multimodal
- M.2  Station vélos libre-service
- M.3  Liaison à mobilité douce gare - zone d'activités
- M.4  Réseau de mobilité douce principal et secondaire
- M.5  Réseau de liaisons piétonnes (position variable)
- M.6  Accès véhicules motorisés
- M.7  Route de desserte principale et secondaire (position variable)
- M.8  Stationnement partagé
- M.9  Stationnement collectif en ouvrage
- 3. SOCIÉTÉ**
- S.1  Espace central
- S.2  Espace de détente
- 4. NATURE ET PAYSAGE**
- N.1  Bassin et cuvette d'infiltration-rétention
- N.2  Alignement d'arbres structurant
- 5. ÉQUIPEMENTS TECHNIQUES**
- E.1  Raccordement aux canalisations d'eaux usées
- E.2  Raccordement à la centrale de chauffage (centrale à copeaux de bois ou géothermie)
- E.3  Sécurisation du secteur
- À titre illustratif (existant)**
-  Bâtiment
-  Gare ferroviaire de Glovelier
-  Arrêt de bus
-  Stationnement pour covoiturage
-  Connexion aux réseaux externes à la ZAIC-ZAM (piste cyclable, chemin de randonnées, etc.)
-  Canal A16
-  Centrale de chauffage à copeaux bois
-  Secteur de mixité



2.2 Fiches thématiques

Urbanisation

Objectif général Renforcer l'attractivité économique régionale et cantonale par le développement d'activités économiques à haute valeur ajoutée afin de tendre vers une urbanisation mesurée et durable du sol.

U.1

Secteur de moyenne densité pour les activités économiques

Définition

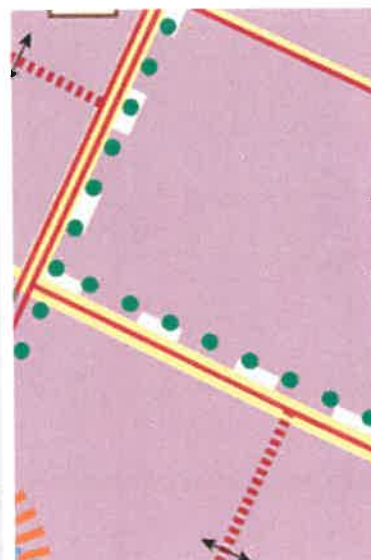
Le secteur est destiné aux activités économiques à haute valeur ajoutée, mais générant moins d'emplois que celles à implanter dans le secteur précédent (U.1). Il se trouve à une distance plus grande du pôle multimodal et des arrêts de bus.

Objectif

Promouvoir l'implantation d'entreprises à haute valeur ajoutée mais ne nécessitant pas une proximité immédiate au pôle multimodal.

Implications

- Exiger une forte densité en emploi par un indice brut d'utilisation du sol élevé (IBUS 0.8 au minimum).
- Exiger un nombre minimal de 20 équivalents plein temps.
- Garantir le rapport de minimum un emploi pour 130m² de surface de parcelle.
- Exclure les activités commerciales.
- Favoriser la mobilité douce au détriment des déplacements motorisés.
- Exiger l'élaboration de plans de mobilité d'entreprises pour les entreprises employant plus de 20 EPT.
- Régler le déplacement du terrain de football. Les conditions liées à ce déplacement sont mentionnées dans les prescriptions du plan spécial « Sur le Breuil », art 14.



Objectif général Promouvoir une mobilité durable tirant parti de l'accessibilité exceptionnelle du secteur par les transports publics.

M.1



Pôle multimodal

Définition

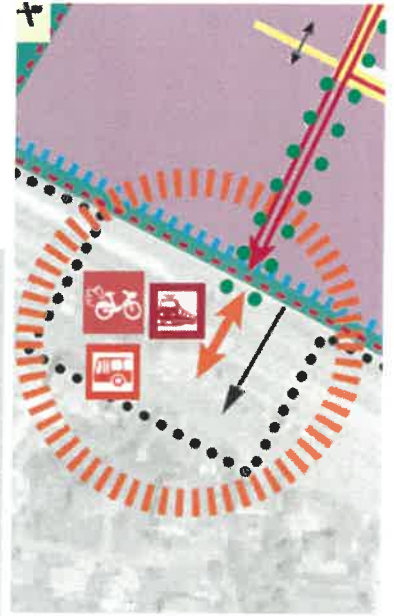
Le secteur de la gare, avec son arrêt de bus et la future station vélos est identifié comme pôle multimodal. La Haute-Sorne bénéficie d'une bonne desserte en TP et de cadences horaires intéressantes pour des perspectives de développement économique. Le réaménagement de la gare a renforcé le caractère multimodal de ce secteur.

Objectif

Favoriser l'utilisation des transports publics pour accéder à la ZAM et développer l'intermodalité.

Implications

- Renforcer la dimension « rencontre » de la gare.
- Veiller à la qualité des connections entre les TP et les infrastructures de la mobilité douce.
- Aménager un passage sous voies en direction de la zone d'activités (voir fiche M.3).
- Favoriser les équipements permettant de sécuriser le stationnement des vélos privés.
- Aménager une station vélos libre-service (voir fiche M.2).
- Veiller à collaborer étroitement avec les CFF et les CJ en cas de modification des horaires et/ou des cadences.



M.2



Station vélos libre-service

Définition

La station de vélos en libre-service complète le secteur multimodal. Elle doit permettre aux utilisateurs de la ZAM qui se déplacent en train et en bus, d'emprunter un vélo pour se rendre plus rapidement sur leur lieu de travail. Le partage du matériel est un pilier fondamental de l'installation.

Objectif

Favoriser les déplacements cyclistes et l'intermodalité par la réalisation d'une station vélos en libre-service.

Implications

- Favoriser les équipements pour les vélos privés (parc sécurisé, matériel de réparation, etc.).
- Compléter le dispositif par des stations d'échange complémentaires à l'intérieur de la zone d'activités.
- Organiser, si nécessaire, un service de rapatriement du matériel ainsi qu'un service de réparation.
- Faire participer les entreprises aux coûts de réalisation.
- Intégrer la station vélos dans les plans de mobilité des entreprises.
- Définir les conditions de mise à disposition ainsi que les responsabilités liées.



M.3



Liaison à mobilité douce gare - zone d'activités

Définition

La construction d'une mobilité douce gare-zone d'activités est planifiée de longue date. Cependant, les conditions ont récemment changé avec la suppression du croisement des trains CFF en gare de Glovelier. Cette liaison à mobilité douce doit permettre de relier les axes principaux de la ZAM qui ont été orientés en fonction de cet aménagement. La liaison doit permettre l'accès de la gare vers l'espace central, respectivement la zone d'activités, en toute sécurité pour les piétons et les cyclistes.

Objectif

Créer un accès direct aux transports publics (train et bus) pour les piétons et les cycles.

Implications

- Réaliser une liaison à mobilité douce entre la gare et la zone d'activités à l'horizon 2035.
- Garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ainsi qu'aux cycles.
- Faire participer les entreprises aux coûts de réalisation.
- Définir les modalités d'entretien et de nettoyage.



M.4 Réseaux de mobilité douce principal et secondaire

Définition

Le réseau de mobilité douce principal est constitué de deux axes orthogonaux traversant le secteur de part en part. Son orientation principale est dirigée vers la gare et passe par l'espace central à vocation sociale. Il est signalé par la grande sécurisation de l'espace réservé à la mobilité piétonne.

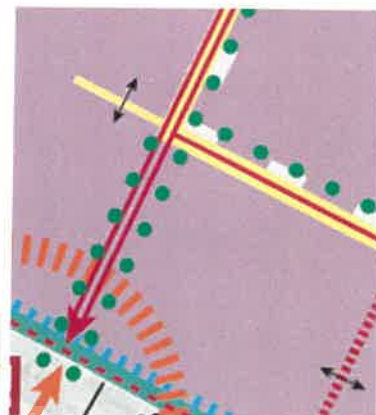
Le réseau secondaire complète le réseau principal et est caractérisé par une bonne sécurisation du réseau piétonnier.

Objectif

Coordonner les différents réseaux de mobilité douce et donner accès à la campagne environnante.

Implications

- Définir des typologies et des gabarits routiers à appliquer à l'ensemble de la ZAM.
- Veiller, lors de l'élaboration des différents PS, au respect de la hiérarchie dans les typologies choisies.



M.5 Réseau de liaisons piétonnes

Position variable


Définition

Le PDL prévoit une perméabilité du secteur à la mobilité piétonne. Des accès facilités et plus directs donnent la possibilité aux piétons de traverser le secteur et d'accéder directement à la gare ou aux espaces naturels environnants.

Objectif

Obliger la réalisation de raccourcis, hors circulation routière, entre les entreprises en direction des TP pour les piétons.

Implications

- Lors de l'élaboration des différents PS, indiquer dans les prescriptions l'obligation pour les entreprises de construire une ou plusieurs dessertes de mobilité douce pour favoriser le déplacement hors circulation des piétons et des cycles.
- Définir les modalités d'entretien et de financement, la typologie de l'aménagement (forme, dimension, etc.) par contrat lors de la vente / location du terrain.
- Aménager les liaisons piétonnes en fonction de l'implantation des entreprises. 
- Veiller à une bonne répartition territoriale des dessertes vouées à la mobilité douce construites par les entreprises.
- Définir par contrat, selon la taille de l'entreprise, le nombre de dessertes à construire ainsi que leur position approximative.



M.6



Accès véhicules motorisés

Définition

L'accès à la ZAM pour le transport individuel motorisé se fait par le rond-point existant au nord-ouest.

Objectif

Obliger les transports motorisés à emprunter le rond-point aménagé sur la route de la Transjurane comme accès à la ZAM.

Implications

- Condamner physiquement les accès à la ZAM par la zone habitée.
- Evaluer l'augmentation du trafic en fonction de la construction des différentes étapes de la ZAM.
- Evaluer le seuil de saturation du rond-point existant.



M.7



Routes de desserte principale et secondaire

Position variable

Définition

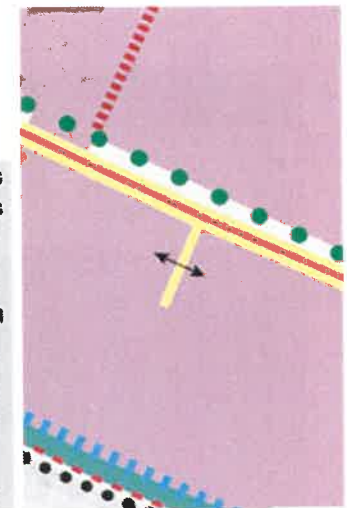
Le secteur dispose d'un accès principal au nord-ouest. Le régime des circulations est de 30km/h. Les typologies des routes « secondaires » varient afin de renforcer la hiérarchie.

Objectif

Modérer la circulation des transports individuels dans le secteur dense pour les activités économiques.

Implications

- Définir la hiérarchie des différentes dessertes en variant les typologies.
- Généraliser la zone 30 dans tout le secteur.



M.8



Stationnement partagé

Définition

Le stationnement visiteurs/clients et employés est restreint dans tout le secteur du Plan directeur régional localisé de la ZAM et de manière plus forte dans le secteur proche de la gare. Des places de stationnement sont prévues le long des dessertes au contact de l'alignement d'arbres structurant. Ces places sont à mutualiser et sont principalement destinées aux personnes qui ne travaillent pas dans les entreprises (clients, représentants, mandataires, etc.).

Objectif

Restreindre le stationnement mutualisé de manière à renforcer l'utilisation des TP et de la MD dans l'ensemble des secteurs.

Implications

- a) Limiter l'emprise au sol des places de stationnement.
- b) Favoriser le partage de ces places de stationnement entre les entreprises.
- c) Dans les secteurs proches de la gare, réduire l'offre en stationnement commun.
- d) Préférer la location à la vente de ces espaces.
- e) Régler les modalités d'entretien lors de la signature du contrat de location / vente du terrain.
- f) Exiger des entreprises la réalisation d'un plan de mobilité pour les entreprises employant plus de 20 EPT.
- g) Les aires de stationnement ne pourront excéder 1800m², le surplus devra se trouver en élévation ou en sous-sol.



M.9



Stationnement collectif en ouvrage

Définition

Deux structures en ouvrage de type « silo à véhicules » permettent de regrouper les véhicules en un même endroit et de limiter le stationnement sur les parcelles privées. Elles permettent également de favoriser le partage des places de stationnement entre les entreprises. Ces ouvrages sont principalement destinés aux employé(e)s des entreprises. L'une de ces structures est construite par une entreprise privée³ pour ses besoins propres. L'ouvrage est dimensionné de telle sorte qu'il permet la mise à disposition de places de stationnement (environ 80) pour la ZAM1.

Objectif

Centraliser les véhicules privés des employé(e)s des différentes entreprises dans une structure en ouvrage.

Implications

- a) Inciter les nouvelles entreprises de la ZAM 1 à occuper les places de stationnement disponibles dans la structure en ouvrage privée.
- b) Construire une structure en ouvrage sur une parcelle indépendante pour la ZAM 2.
- c) Chercher à regrouper cette structure avec les activités proposées dans le pôle multimodal (crèche, restaurant d'entreprise, espace de détente, etc.). Par exemple, stationnement sur plusieurs étages au-dessus des activités du rez-de-chaussée.
- d) Définir la capacité de l'ouvrage en fonction des étapes, chercher des solutions évolutives.
- e) Assurer le financement, par exemple par une participation des entreprises ou en cherchant un investisseur.



³ Projet en cours d'élaboration sur la parcelle 1506 de la S.I. Condé SA Haute-Sorne

Objectif général Améliorer la qualité de vie des utilisateurs de la zone d'activités.

S.1 Espace central

Définition

L'espace central, situé au cœur du secteur dense pour les activités économiques, à la convergence des routes principales, a une vocation sociale. Si la zone d'activités d'intérêt cantonal a une vocation prioritairement industrielle, elle peut néanmoins offrir, par le biais d'un espace de rencontre et d'échanges, quelques services et intégrer d'autres utilisations de l'espace : un parc, un kiosque et un restaurant (uniquement ouvert en semaine), du stationnement en ouvrage, etc.

Objectif

Développer un centre de rencontre à la croisée des axes de mobilité douce.

Implications

- a) Au cœur du secteur le plus dense et très fréquenté, aménager un espace pensé en priorité pour la mobilité douce (type zone de rencontre).
- b) Renforcer le lien piétonnier entre l'espace central et la gare.
- c) Favoriser les rencontres par l'aménagement d'espaces favorisant le repos, les échanges, la détente, etc. (mobilier adapté, espaces hors circulation et sécurisés, jeux, etc.).



S.2

Espaces de détente

Place de rencontre avec mobilier urbain
Espaces d'activités sportives

Définition

Les espaces de détente ont une fonction à la fois écologique, urbanistique et sociale. Ils enrichissent la zone urbaine de lieux conviviaux et de détente pour les utilisateurs de la zone d'activités ainsi que pour les habitants. Ils forment des espaces de transition entre la zone d'activités et les autres affectations.

Objectif

Favoriser les espaces verts en milieu bâti.

Implications

- Favoriser un aménagement et une gestion naturelle des espaces de détente (espèces végétales, utilisation de matériaux naturels, locaux, etc.).
- Aménager des espaces favorisant les échanges et la convivialité.
- Installer des dispositifs permettant la pratique d'activités sportives.
- Faire participer les entreprises aux coûts et à l'entretien des aménagements prévus ainsi qu'à leur propreté.
- Définir les responsabilités au niveau de la sécurité dans l'utilisation des équipements.



N.1 Bassins et cuvettes d'infiltration-rétention

Définition

Les bassins et cuvettes d'infiltration et de rétention sont destinés à la temporisation des crues. Ils permettent de stocker provisoirement les eaux récoltées sur les surfaces imperméables générées par le secteur d'activités (routes et places publiques) et ainsi de répartir la surcharge d'eau dans le temps.

Objectif

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

Implications

- Déterminer la capacité indispensable pour absorber de fortes pluies lors de l'élaboration des PS.
- Aménager ponctuellement les bassins afin qu'ils conservent en permanence un peu d'eau (biodiversité).
- Veiller à l'entretien régulier des sites et à leur éventuelle sécurisation.



N.2 Alignement d'arbres structurant

Définition

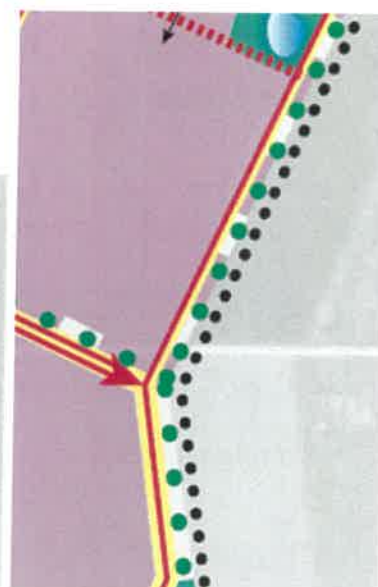
La plantation d'arbres structurants participe à l'harmonisation paysage. Elle souligne l'organisation des réseaux de mobilité du secteur. Les alignements confèrent à la frange du bâti une certaine unité.

Objectif

Structurer la zone à bâtir, marquer les limites de l'urbanisation.

Implications

- L'alignement amorcé dans la ZAM 1 sert de référence pour les alignements futurs.
- Chaque étape constructive est ceinturée par un alignement d'arbres.
- Les axes de mobilité prioritaires sont soulignés par un alignement d'arbres.
- Soigner par un alignement d'arbres la frange du bâti au contact de la zone agricole, assurer une transition de qualité.



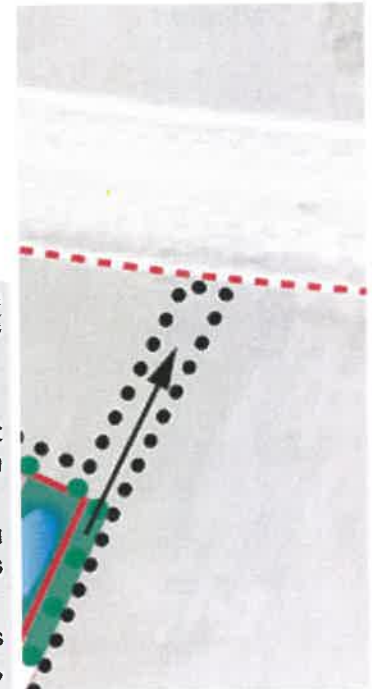
Equipements techniques

Objectif général Coordonner le développement de la zone à bâtir avec les équipements existants.

E.1 Raccordement aux canalisations d'eaux usées

Définition

Vu la topographie, le raccordement aux canalisations d'eaux usées doit se faire aussi bien au nord qu'au sud du secteur en fonction des étapes constructives envisagées. Le raccordement au sud nécessite le franchissement des voies de chemin-de-fer. Ce franchissement peut se faire en trois endroits à privilégier du point de vue de la proximité des canalisations existantes.



Objectif

Coordonner les étapes constructives de la zone à bâtir avec les raccordements les plus favorables aux canalisations EU existantes.

Implications

- Planifier les étapes constructives en tenant compte de la topographie (une seule direction pour les eaux usées).
- Evaluer les trois raccordements possibles du point de vue financier afin d'optimiser les infrastructures à construire.
- Evaluer la capacité du réseau des eaux usées existant au regard des charges, voire surcharges, induites par les étapes constructives envisagées.

E.2

Raccordement à la centrale de chauffage (centrale à copeaux de bois)

Définition

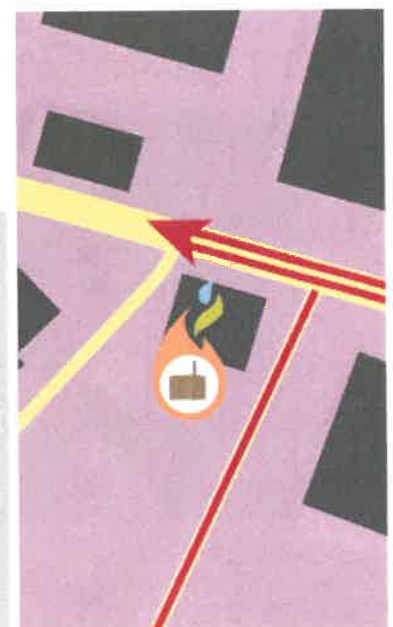
Les énergies renouvelables sont les énergies de l'avenir. Le Plan directeur d'aménagement régional (fiche 5.3) encourage en particulier le recours à la géothermie et aux centrales à copeaux de bois. Une centrale à copeaux de bois est déjà construite dans le périmètre de la ZAM étape 1.

Objectif

Imposer un raccordement au réseau de chauffage à distance dans les prescriptions et / ou par contrat, lors de la vente ou de l'octroi d'un droit de superficie.

Implications

- Lors de l'élaboration du plan spécial régional et de la construction des infrastructures, inclure un réseau de chauffage à distance.
- Inscrire dans les prescriptions une obligation de raccordement à ce réseau pour les entreprises.



E.3



Sécurisation du secteur

Définition

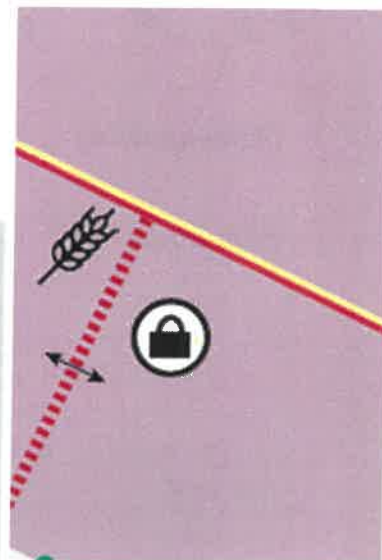
La sécurisation de la zone d'activités peut se faire sur trois fronts principaux. La 1^{ère} strate de mesures est à prendre sur l'ensemble du secteur dans l'espace public. La 2^{ème} strate de sécurisation prend place dans l'espace extérieur privé des entreprises. La 3^{ème} strate se focalise sur les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

Objectif

Planifier la première strate de sécurisation de la zone.

Implications

- a) Lors de l'élaboration des plans spéciaux successifs, mettre en place des mesures de sécurisation de l'espace public (par exemple : guérite d'entrée, barrières, mâts de surveillance, détecteurs, éclairage permanent, canalisations sécurisées, etc.).
- b) Différencier les revêtements publics et privés (matériaux, couleurs, structure, etc.).
- c) Inciter les entreprises à mutualiser certaines prestations de service (par exemple : patrouilles, Sécuritas, etc.).
- d) Inciter les entreprises à partager leurs expériences.



2.3 Fiche de planification agricole applicable à l'entier du périmètre

FG



Planification agricole

Fiche générale **Applicable à l'entier du périmètre**

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 et la problématique foncière. La mise à disposition de nouveaux 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.

Implications

- a) En parallèle au processus d'élaboration et de validation du Plan directeur régional localisé, rencontrer les propriétaires et les exploitants pour récolter leurs impressions et définir leurs besoins et attentes.
- b) Définir quels sont les exploitants / propriétaires qui sont prêts à vendre leurs terrains.
- c) Travailler sur un périmètre élargi afin d'offrir des possibilités d'échange aux exploitants / propriétaires qui ne souhaitent pas vendre mais qui sont prêts à déplacer leur activité.
- d) Assurer la disponibilité des terrains à affecter en incitant les propriétaires fonciers à signer des droits d'emption en faveur de la ZAM.
- e) Définir des priorités parmi les exploitants / propriétaires quant aux compensations en nature.
- f) Assurer l'égalité de traitement parmi les exploitants / propriétaires.

2.4 Secteur de mixité

Un secteur de mixité est à développer entre la zone à bâtir actuellement légalisée et la zone AIC.

Le secteur de mixité est destiné à recevoir des activités d'importance locale ou régionale ainsi que de l'habitat. Il assure une transition urbanistique et sociale. Il permet le développement de synergies (artisanat et services) en lien avec les activités de la zone d'activités cantonale. Il permet également de proposer une offre en logement de proximité pour les futurs utilisateurs de la ZAM et ainsi de limiter les déplacements.

Dans ce secteur :

- Le changement d'affectation est à gérer par la commune de Haute-Sorne, localité Glovelier dans le cadre de la révision du Plan d'aménagement local (PAL). Un périmètre à développer par plan spécial obligatoire devra figurer sur le plan de zones.
- Les compensations nécessaires sont également à gérer par la commune de Haute-Sorne.
- L'aménagement de détails sera à développer par plan spécial
- Le rapport entre activité et habitat sera également défini lors de l'établissement du plan spécial



3. Etapes constructives

Objectif : utilisation des ressources et densification.

Etape	Descriptif	Planification (années)
ZAM 1	<p>Surface : 22'500m² La ZAM 1 dispose de 6'500m² (propriété de la commune mixte de Haute-Sorne) qui correspondent au terrain de football pour lequel une convention réglant l'utilisation est existante. Les 16'000m² restants appartiennent à la S.I. Condé SA et ne sont pas mobilisables dans l'immédiat. Afin d'encourager la construction et la densification, ce potentiel est identifié dans le PDL « constructible » pour les années à venir.</p>	Actuel (2020)

Objectif : extension et développement de la zone d'activités.

Les étapes d'extension et de développement sont toutes subdivisées en deux sous-étapes d'environ 35'000 m² donnant ainsi une plus grande flexibilité au projet. Ces sous-étapes permettent une occupation du terrain mesurée et progressive, en continu en fonction des besoins économiques de la région et du canton. Elles permettent également de ménager les terres agricoles en regroupant les constructions.

- Travailler par étape entière (deux sous-étapes par plan spécial régional) pour la planification permet un gain de temps et de moyens.
- Prévoir des sous-étapes permet une occupation progressive, compacte et cohérente.

Etape	Descriptif	Planification (années)
ZAM 2	<p>Surface : 68'920 m² La 2^{ème} étape (ZAM 2) s'étend de la ZAM 1 en direction de la gare au sud, puis en direction de l'est le long des voies de chemin de fer. Cette configuration permet de se raccorder aux viabilités existantes et de réaliser l'axe principal de la mobilité douce entre la gare et la zone d'activités par le sous-voies. Cette étape colle au bâti existant.</p>	2021 – 2035
ZAM 3	<p>Surface : 64'670 m² La 3^{ème} étape (ZAM 3) prend place dans l'angle du L formé par la ZAM 2 et complète ainsi la structure.</p>	2033 - 2044
ZAM 4	<p>Surface : 68'810 m² La 4^{ème} étape se situe à l'est de l'actuelle ZAM 1 et au nord de la ZAM 3.</p>	Après 2045

Mandat de planification

Le syndicat intercommunal de la ZAM regroupant les communes de Boécourt, Haute-Sorne et Saulcy est compétant pour mener la procédure de plan spécial régional.

- a) Les terrains sont affectés à la zone d'activités d'intérêt cantonal selon les étapes de mise en œuvre indiquées ci-dessus.
- b) Les prescriptions comprennent des règles relatives :
 - à l'accueil d'entreprises créatrices d'emplois (critères d'implantation) ;
 - à l'interdiction d'implantation d'activités artisanales ou commerciales ;
 - à la qualité architecturale des bâtiments et à l'intégration dans le cadre naturel et bâti.

Conditions d'exécution permettant de passer d'une étape à l'autre :

- 1) Une nouvelle étape de planification est envisageable dès que le taux de remplissage atteint approximativement 60% de la surface utilisable.
- 2) La surface utilisable correspond au rapport entre la surface de toutes les parcelles de l'étape constructive précédente multipliées par l'indice brut d'utilisation du sol minimal.
- 3) Une surface est considérée comme construite dès qu'un permis de construire est attribué.

Ces règles ne s'appliquent pas entre la ZAM 1 et la ZAM 2, le Syndicat n'étant pas propriétaire foncier des terrains non construits.

**SYNDICAT INTERCOMMUNAL
DE LA ZAM**
Plan directeur régional localisé ZAIC-ZAM
Etapes de développement

					N° plan 12J044	Date 10/01/2019	Prod. mm	CP 9C	Format A2
--	--	--	--	--	-------------------	--------------------	-------------	----------	--------------

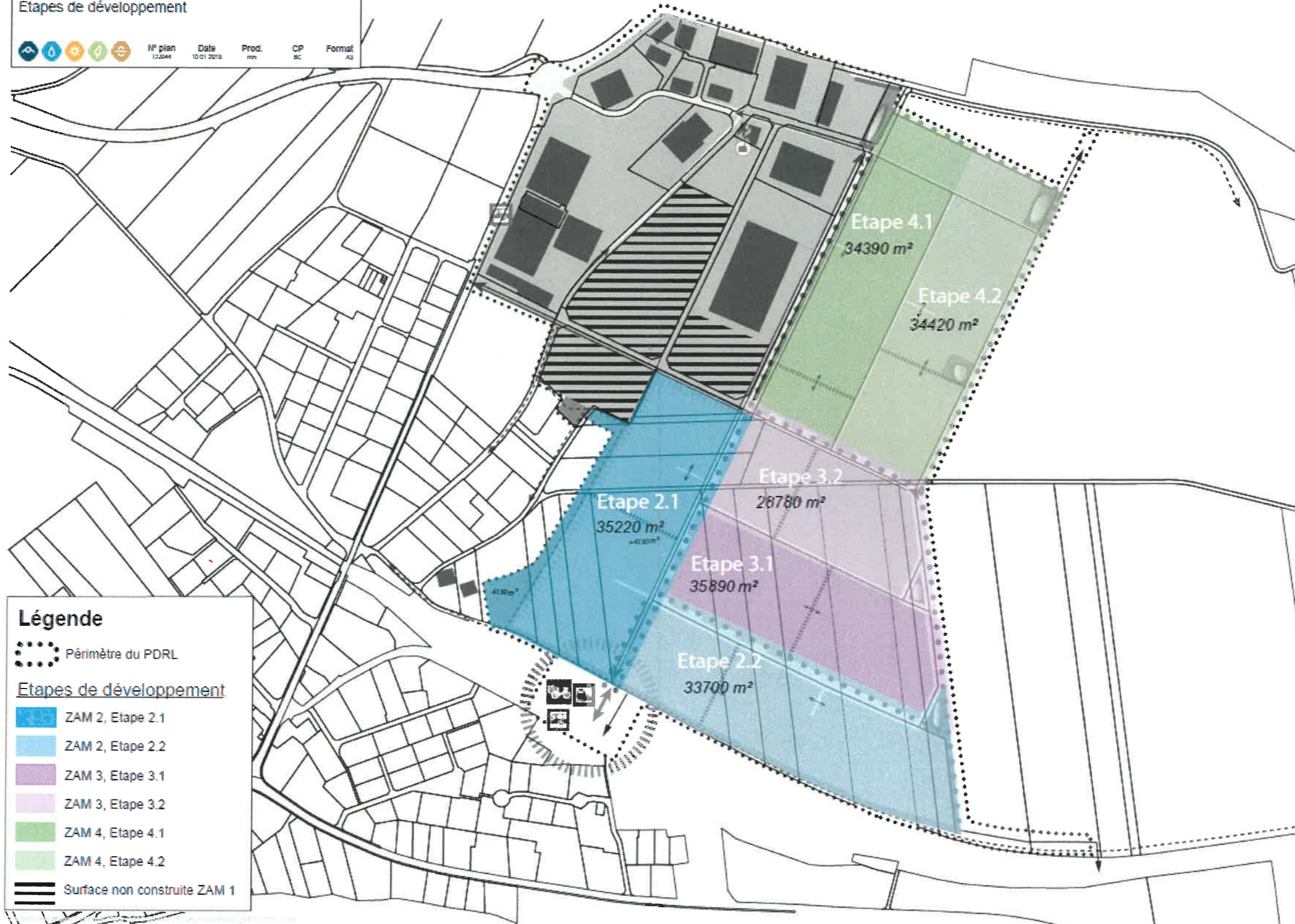


Figure 3: Etapes constructives de mise en œuvre du Plan directeur régional localisé et du réseau de circulation