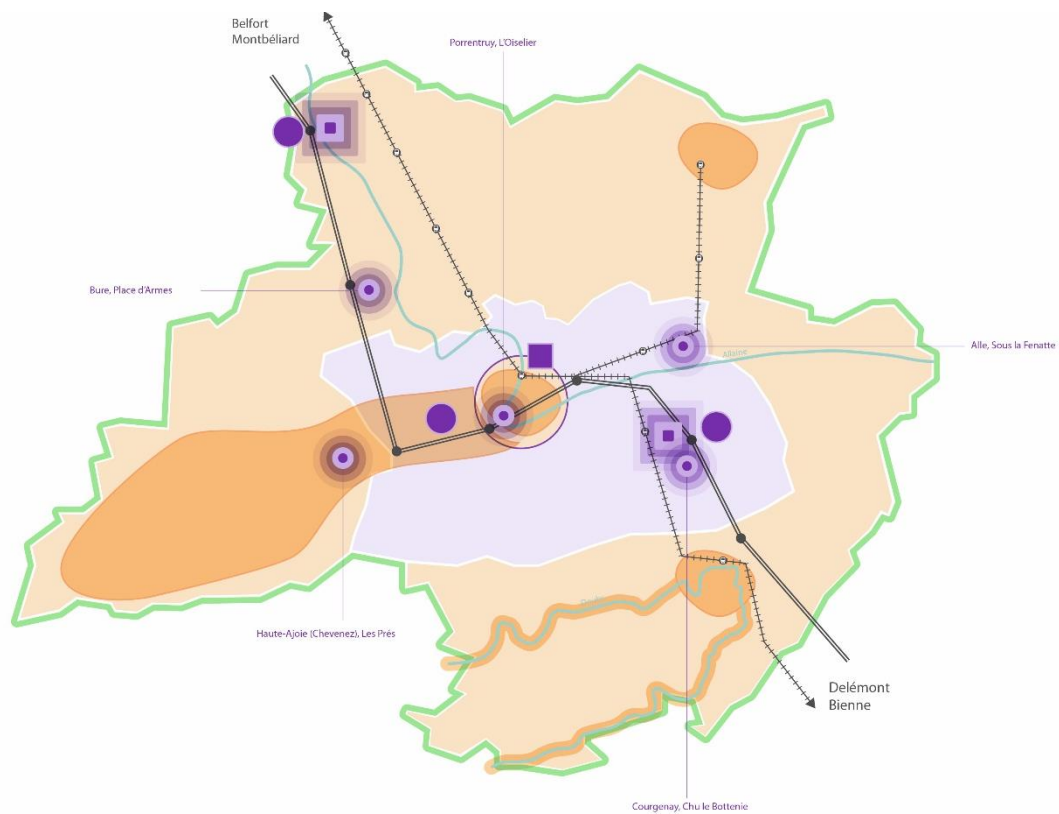


Rapport explicatif et de conformité (REC)

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



18N053 – Version 02 du 10 novembre 2021



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	16
3.5	Nature et paysage	18
4.	ENJEUX PAR FICHE	21
4.1	Gouvernance (G)	22
4.2	Urbanisation (U)	22
4.3	Tourisme (T)	26
4.4	Mobilité (M)	27
4.5	Nature et paysage (NP)	28
5.	CONCORDANCE AVEC LE PLAN DIRECTEUR CANTONAL	28
6.	COORDINATION AVEC LE CONTRAT D'AXE « AVENIR DE LA LIGNE CJ 238 PORRENTRUUY-BONFOL »	31
7.	INFORMATION ET PARTICIPATION	32
8.	PROCÉDURE	35
8.1	Examen préalable du xx.xx.xxxx	35
8.2	Adoption	36
9.	CONCLUSION	37
	ANNEXES	40

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
 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, respectivement une information à la population.

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). 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.

Le PDR se compose d'un schéma qui spatialise sur le territoire les lignes directrices définies et de fiches thématiques qui déterminent les mesures concrètes et les mandats de planification.

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.

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).

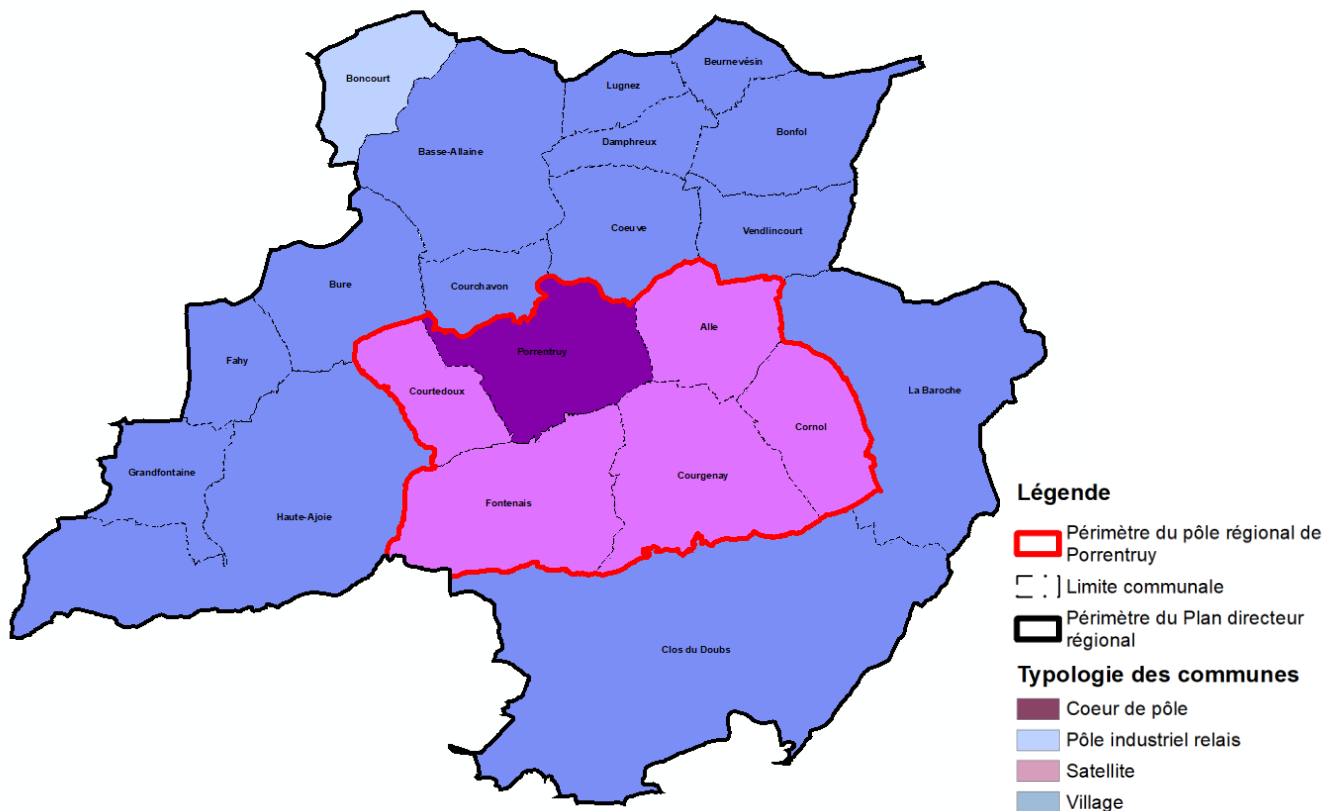


Figure 1: Périmètres du PDR, du PRP et typologie des communes

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 thèmes traités dans le cadre du PDR sont donc les suivants :

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

Environnement, approvisionnement et gestion des déchets

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.

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 publiques ;
- 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 est communiqué auprès de la population ;
- 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	Trois séances ont été organisées afin de présenter le projet aux exécutifs communaux du district. 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.	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	<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> <i>Le Département de l'environnement a transmis son rapport d'examen préalable le date.</i>	<i>Estimation</i> <i>Novembre 2021 – Janvier 2022</i>
Mise au point du dossier et clôture de l'examen préalable	<i>La clôture de l'examen préalable a été validée par la SAM le date</i>	<i>Estimation</i> <i>Janvier - Février 2022</i>
Adoption	<i>L'Assemblée du SidP a adopté le plan directeur régional lors de sa séance du date.</i>	<i>Estimation</i> <i>Mars 2022</i>

3. CONTEXTE GÉNÉRAL

Le diagnostic territorial 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.

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, Charmoïle, 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 ; 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 2020, 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 une croissance démographique importante (+ 15% et + 6%). Cependant, plusieurs communes hors PRP connaissent une déprise démographique.

3.2.2 Economie

Porrentruy, en tant que cœur de pôle, concentre la majorité des emplois du district (5'442 EPT en 2018). 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 commune à l'échelle cantonale et régionale. Des enjeux économiques, mais également au niveau du développement des transports publics sont donc à relever.

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
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 2016. 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 estimée¹. 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

¹ 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.

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 trois pôles d'importance en matière touristique : les villes de Porrentruy et de Saint-Ursanne ainsi que le Préhisto-Parc à Réclère. 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.

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 évènements pourraient venir renforcer leur attractivité.

3.3.5 Infrastructures de mobilité douce

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).

Certains axes cyclables majeurs comme l'axe reliant Porrentruy à Réclère et l'achèvement de la Francovélousse 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 Francovélousse.

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 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).

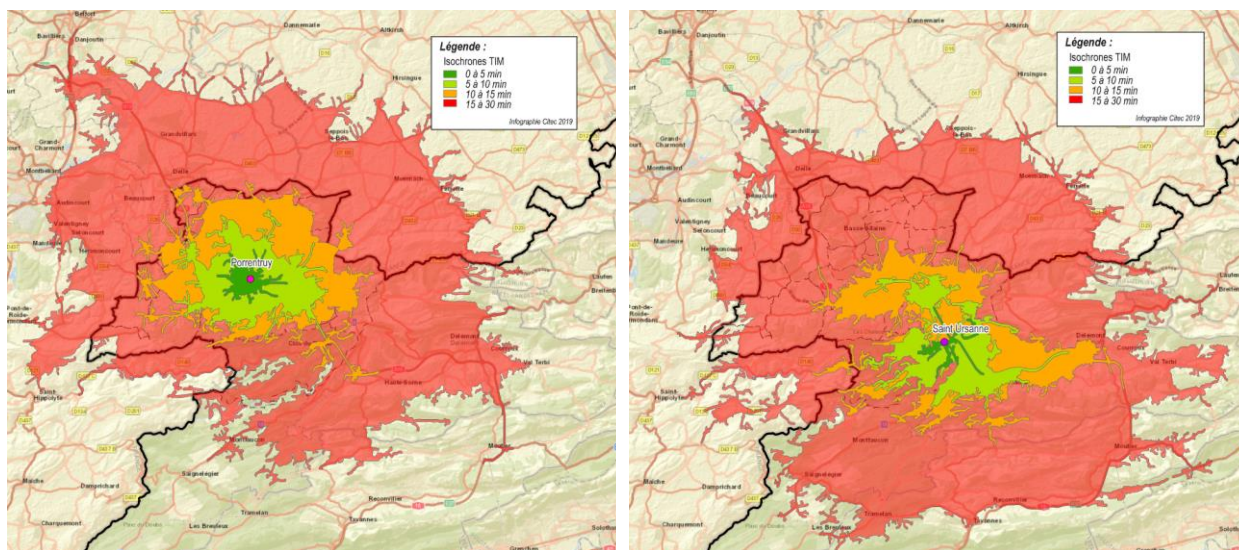


Figure 2 : isochrones TIM Porrentruy / Saint-Ursanne (source : Citec, 2019)

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.

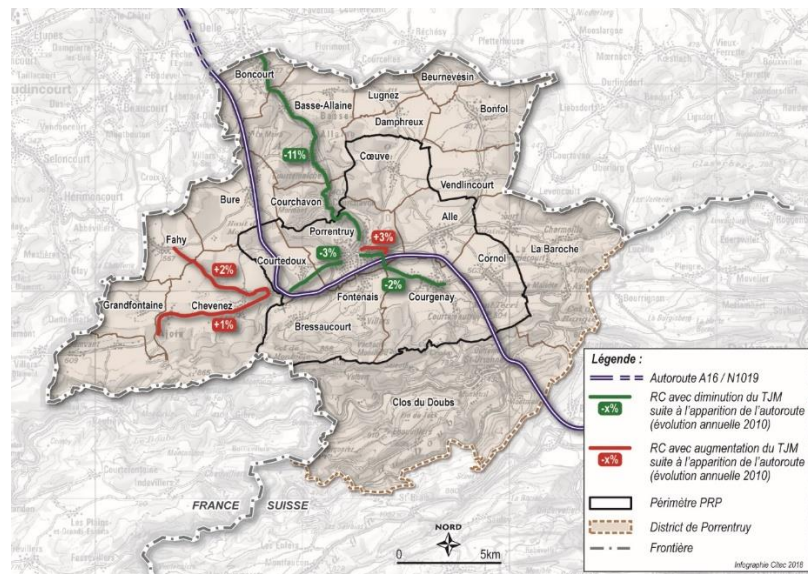


Figure 3 : évolution des charges de trafic journalières entre 2010 et 2015 (Citec, 2018)

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

La région est desservie par le réseau CFF RER Meroux TGV-Boncourt-Porrentruy-Delémont-Bienne, ainsi que par le Régional Delle-Boncourt-Porrentruy-Delémont-Bâle-Olten. La ligne CJ dessert également les localités de Bonfol, Vendlincourt et Alle en direction de Porrentruy. En outre, la région est couverte par 11 lignes de bus, offrant des cadences plutôt faibles, mais uniformes. Outre les lignes routières du Clos-du-Doubs, l'ensemble du réseau est centré sur Porrentruy, où la totalité des lignes trouve leur point de départ. De son côté, le Clos-du-Doubs est relié au reste du district par une ligne ferroviaire interrégionale permettant de rejoindre Bienne, Bâle ou encore Meroux-TGV. La qualité de la desserte en transports publics est globalement bonne sur l'ensemble du territoire, hormis pour les petites localités du Clos du Doubs.

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).

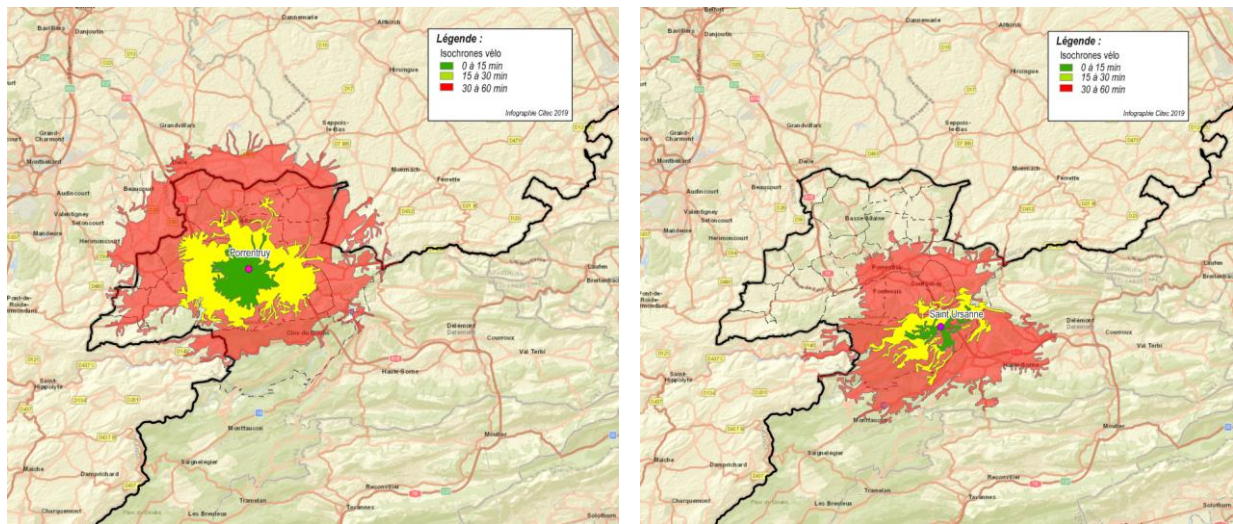


Figure 4 : isochrones vélo Porrentruy / Saint-Ursanne (source : Citec, 2019)

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. ENJEUX PAR FICHE

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 : 

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 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.

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
Cornol	Vers le Breuille	Le secteur bénéficie d'une bonne desserte en transports publics. 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.
Courgenay	Rière-les-Vergers	Le secteur bénéficie d'une bonne desserte en transports publics. 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 importante dent creuse au Sud-Ouest de la commune.
Fontenais (Fontenais)	Sous le Banné	Le secteur bénéficie d'une bonne desserte en transports publics 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).
Fontenais (Fontenais)	Aux Champs Rusés	Le secteur bénéficie d'une desserte en transports publics satisfaisante. 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.
Porrentruy	Haute-Fin	Le secteur bénéficie d'une bonne desserte en transports publics. 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).
Porrentruy	Voyeboeuf	Le secteur bénéficie d'une bonne desserte en transports publics 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.

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 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. Le plan directeur régional prévoit le développement, en tant que zone AIC, de ces deux sites afin d'accueillir de nouvelles entreprises, notamment à forte valeur ajoutée.

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.

Commune	Nom / Lieu-dit	Justification
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, ce secteur occupera un rôle particulier et unique au sein du district. Le secteur dispose également d'une bonne desserte en transports publics.
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 d'une bonne desserte en transports publics.
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 d'une desserte en transports publics satisfaisante.
Haute-Ajoie (Chevenez)	Les Prés	Le secteur se situe à proximité d'une zone d'activités 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 d'une bonne desserte en transports publics.
Porrentruy	L'Oiselier	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.

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

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
Alle	Pré Domont	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir et des infrastructures sont existantes. Il bénéficie d'une bonne desserte en transports publics.
Boncourt	Jonction autoroutière	Aire de ravitaillement	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. Le projet d'aire de ravitaillement a déjà fait l'objet de nombreuses réflexions tant au niveau cantonal que régional. Il est à noter également que le projet devra veiller à répondre aux nouvelles considérations environnementales en matière de mobilité individuelle.
Boncourt	Piscine des Hémionées	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir et des infrastructures sont existantes. Il bénéficie d'une desserte en transports publics satisfaisante. 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.
Boncourt	Halle polyvalente	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir et des infrastructures sont existantes. 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.
Cornol - Courgenay Courtedoux - Porrentruy	Jonction autoroutière Ancien aérodrome	Projet à fort impact territorial	Les secteurs répondent à la nécessité de planifier en amont l'accueil de projet ayant un fort impact sur le territoire et l'environnement. 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). 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.
Haute-Ajoie (Chevenez)	Centre équestre	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir et des infrastructures sont existantes. 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.
Porrentruy	Au Voyeboeuf	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir et des infrastructures sont existantes. La patinoire (deux champs de glace) est reconnue au niveau cantonal et national. Le secteur dispose d'une bonne desserte en transports publics et est situé à proximité d'établissements de formation.
Porrentruy	La Maltière	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir et des infrastructures sont existantes. Il dispose d'une bonne desserte en transports publics et est situé à proximité d'établissements de formation.
Porrentruy	Le Banné – L'Oiselier	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir et des infrastructures sont existantes. Il dispose d'une bonne desserte en transports publics et est situé à proximité d'établissements de formation.

Commune(s)	Nom / Lieu-dit	Vocation	Justification
Porrentruy	Sous Bellevue	Sport et loisirs	Le secteur est affecté à la zone à bâtir et des infrastructures sont existantes. Il dispose d'une bonne desserte en transports publics et est situé à proximité d'établissements de formation.

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, 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 le site « LAND ART » 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 vallée du Doubs constitue, pour de nombreux aspects, la vitrine du Clos du Doubs, voire de la région dans son ensemble. La vallée du Doubs est reconnue 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. 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) et les infrastructures existantes sont maintenues.

Par la présence des étangs, Bonfol bénéficie déjà d'une renommée touristique certaine. Les projets de développement en cours sur le site « LAND ART » doivent permettre de renforcer le statut de pôle touristique régional de la commune.

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
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 « citadin ». Ce secteur est par ailleurs situé à proximité d'une jonction autoroutière et de la gare CFF.
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.

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, avec des axes principaux et des axes secondaires. 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.).

Actuellement, un axe Nord-Sud existe avec la « francovélosuisse ». En complément, un axe Est-Ouest est à planifier entre Grandfontaine et La Baroche. 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 ² : <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 A la suite de ces séances, les communes ont eu la possibilité de transmettre leurs remarques/questions par écrit durant l'été 2021.	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.

² Voir présentation en annexe 1

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.	La fiche du plan directeur cantonal est en cours de révision. Il convient d'attendre les résultats des études au niveau cantonal.	Pas d'implication sur le PDR.

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 charte 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	<i>Une information au public est réalisée en parallèle à l'envoi en examen préalable du dossier. Le rapport de consultation sera transmis dès sa finalisation au SDT afin d'être pris en considération dans le cadre de l'examen préalable.</i>	<i>A compléter</i>	<i>A compléter</i>	<i>A compléter</i>

8. PROCÉDURE

8.1 EXAMEN PRÉALABLE DU **XX.XX.XXXX**³

Numéro	Description	Prise de position	Document concerné	Modification apportée au document
<i>1 Demande</i>				
<i>2 Remarque</i>				
<i>3 Proposition</i>				
<i>4 Question</i>				

³ L'examen préalable complet est joint en annexe X.

8.2 ADOPTION

	Validation ComTech
Date de validation :	
Remarques :	

	Validation COPIL
Date de validation :	
Remarques :	

	Assemblée SidP
Date d'adoption ⁴ :	
Remarques :	

⁴ Le procès-verbal de l'Assemblée du SidP ayant adopté le PDR est joint en annexe X

9. CONCLUSION

Contenu défini dans le chapitre 2.3		Réalisation des objectifs dans le projet
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 	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

MOBILITE	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • 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 	<p>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.</p> <p>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).</p>
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 	<p>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.</p> <p>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.</p>
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**

- 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

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.

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.

ANNEXES

Annexe 1 : 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

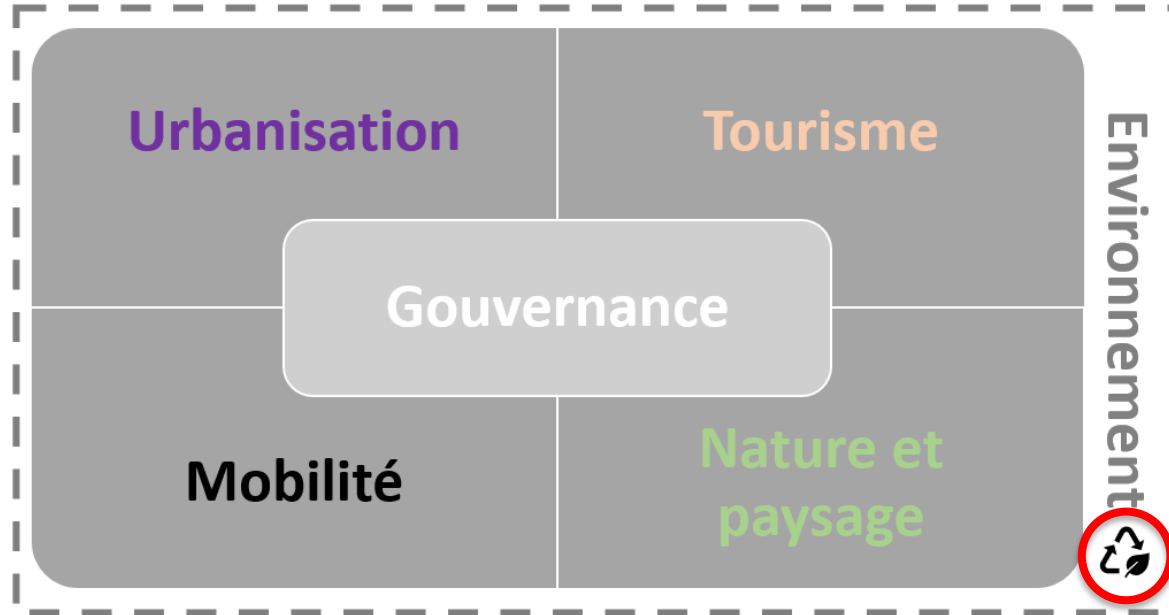
Objectifs de la séance

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



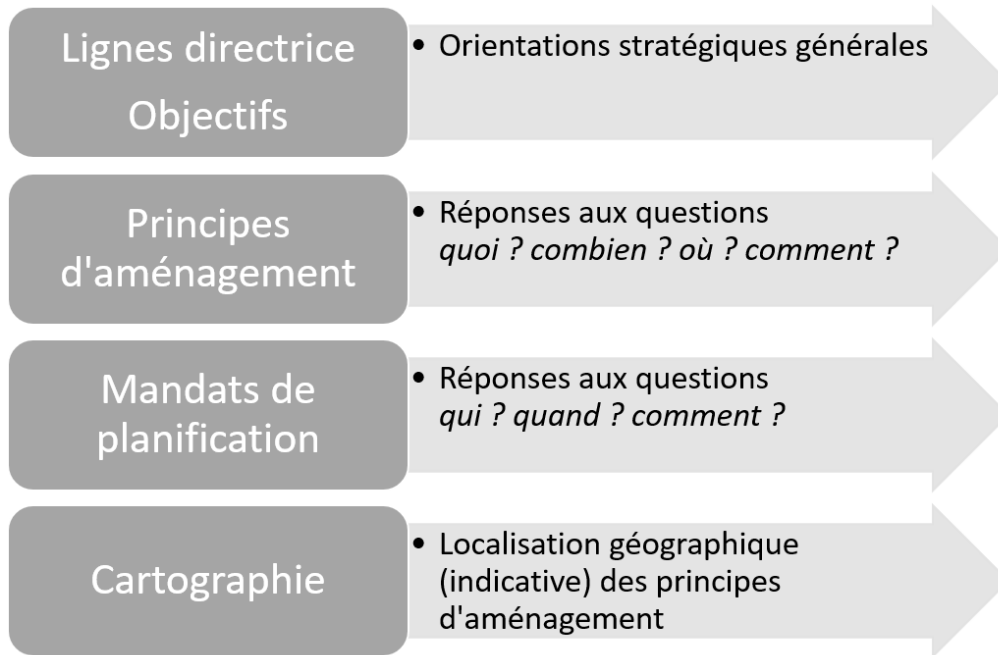
Plan directeur régional du district de Porrentruy

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 (CFR/C) et gares

Compétences décisionnelles / compétences techniques

Centre de compétences pour la réhabilitation

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

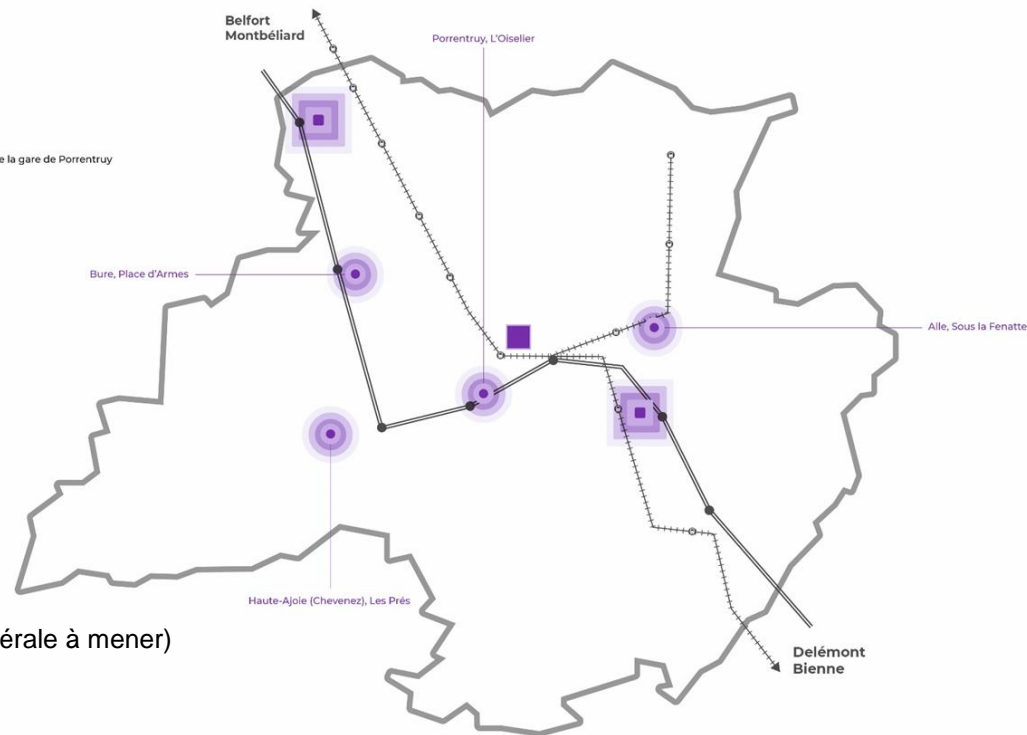
Friches industrielles ou urbaines d'intérêt régional

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

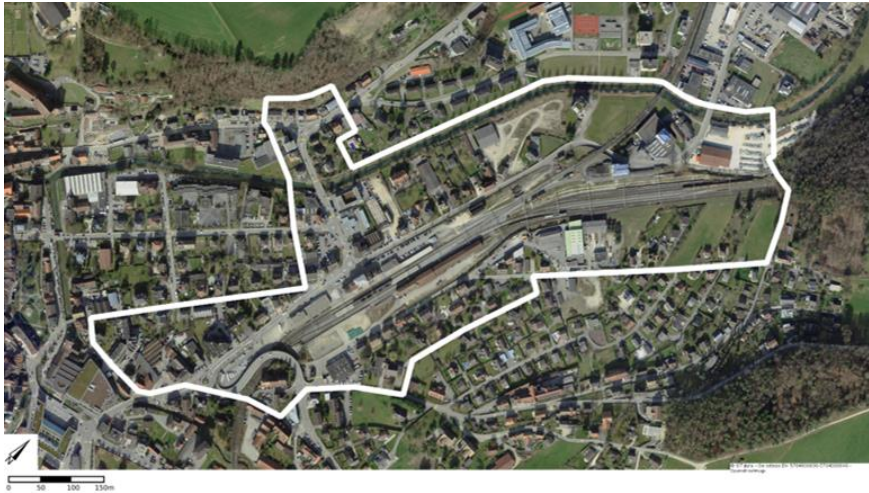
Zones AIC / Zones AIR (voir cartographie)

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

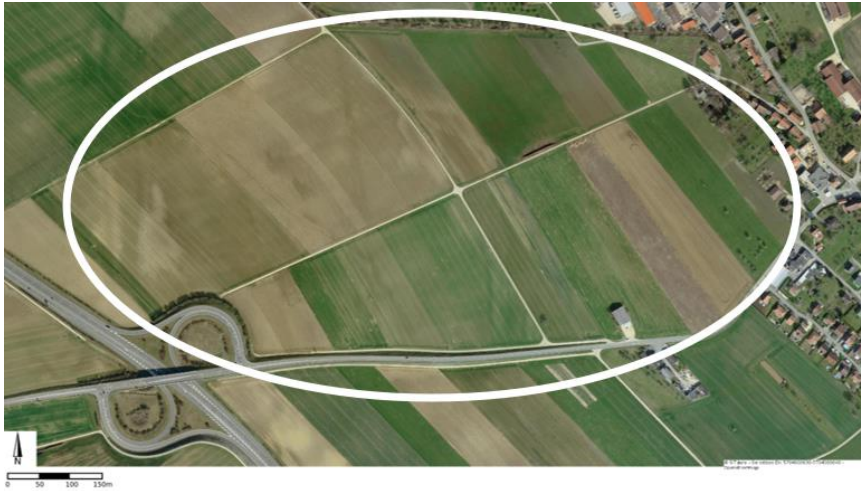
- Cartographie



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

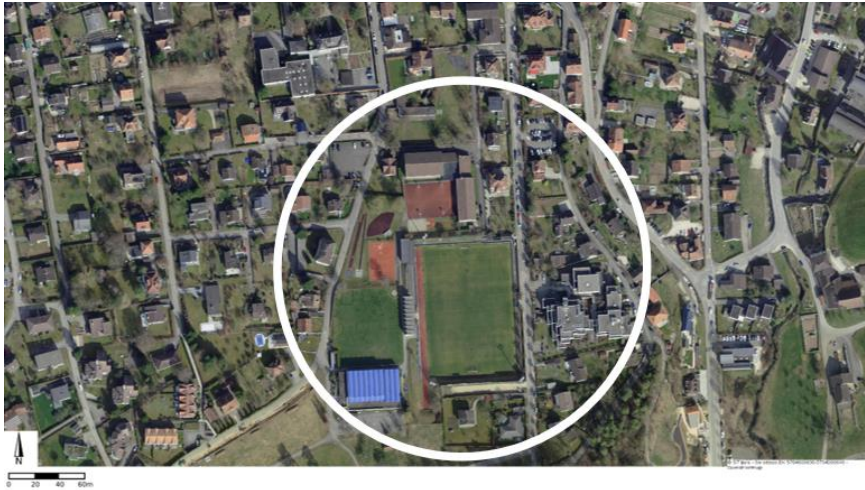
- Cartographie



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)

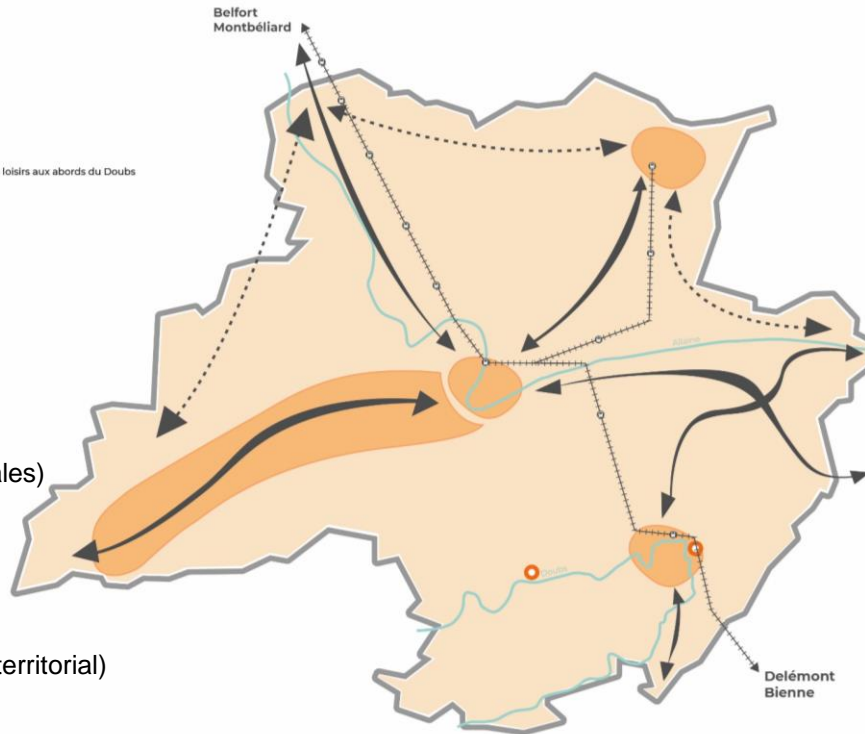
Plan directeur régional du district de Porrentruy

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




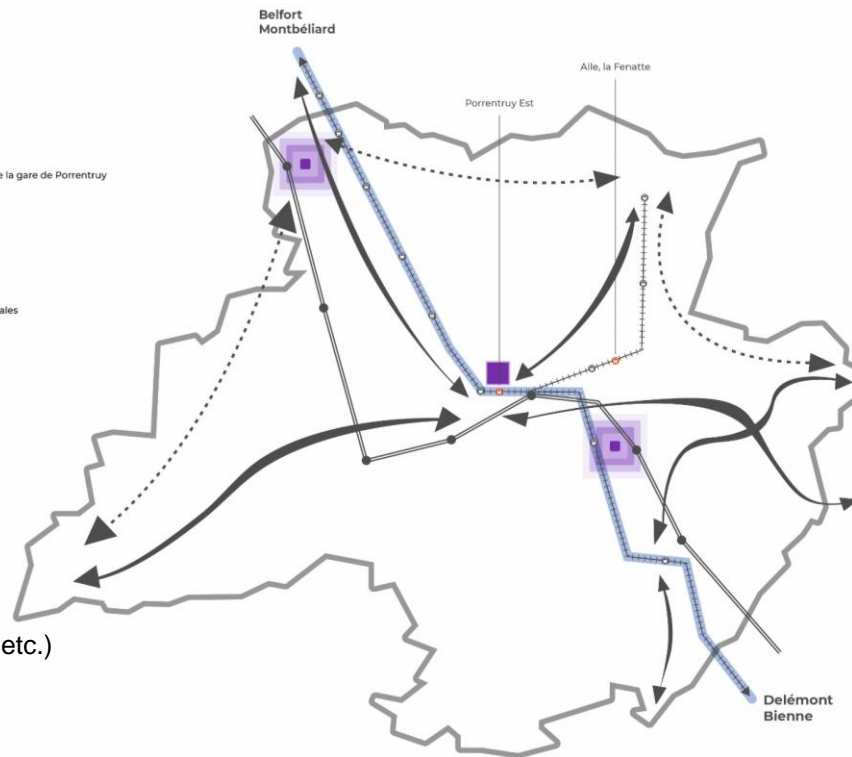
MOBILITE

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/CF) 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)

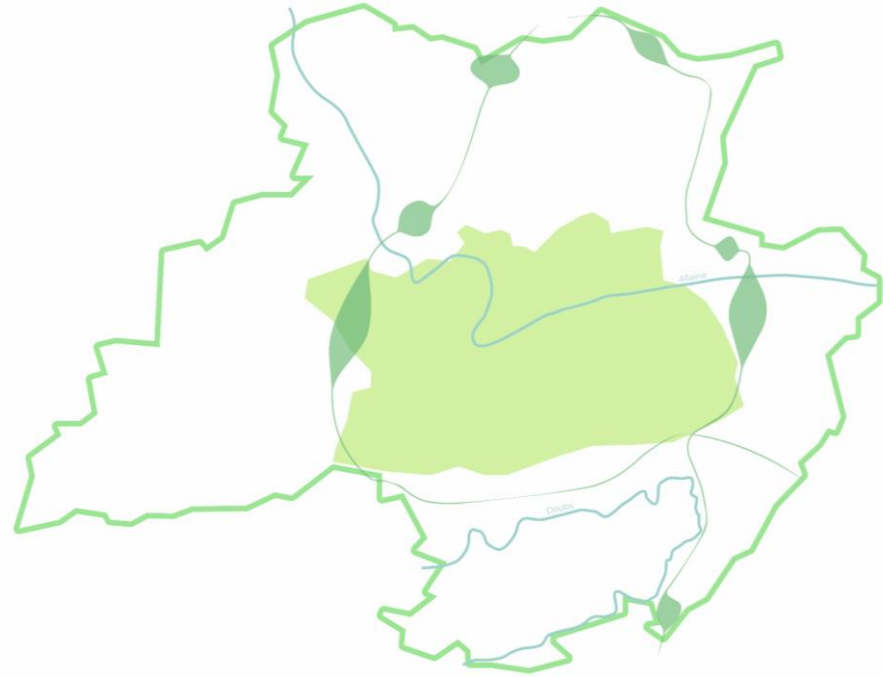
Plan directeur régional du district de Porrentruy

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

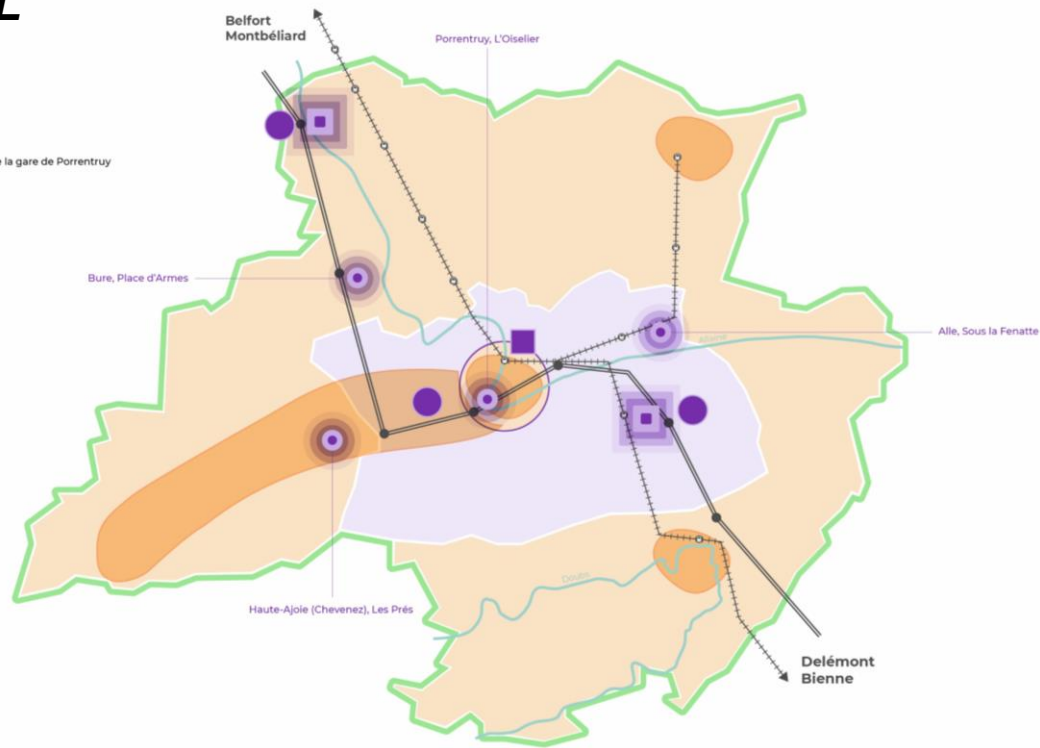
- Destination touristique
- Pôle touristique régional

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