

JURA  **CH** **RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA**

COMMUNE DE COURGENAY

**PLAN SPÉCIAL RÉGIONAL AVEC MODIFICATIONS DE
L'AFFECTATION**

« ZAIC - SEDRAC - Zones AAc et AAd, étape 2.1 »



Rapport explicatif et de conformité selon art. 47 OAT (REC)

23J038 – Version 03, avril 2025



TABLE DES MATIERES

1.	CADRE GÉNÉRAL DE LA PLANIFICATION	6
1.1	But du rapport	6
1.2	Objet de la planification	6
1.3	Objectifs recherchés	8
1.4	Organisation du projet	9
1.5	Déroulement de la procédure	12
1.6	Propriétaires fonciers	13
2.	EXAMEN DE LA CONFORMITÉ DU PROJET	15
2.1	Dimensionnement de la zone à bâtir	15
2.2	Développement vers l'intérieur – Qualité du bâti	16
2.3	Utilisation mesurée du sol - Mobilisation des réserves internes	17
2.4	Coordination intercommunale ou régionale	17
2.5	Coordination entre urbanisation, transports et mobilité	18
2.6	Coordination entre urbanisation et agriculture	18
2.7	Protection du paysage et du patrimoine bâti	19
2.8	Environnement	20
2.9	Economie et social	20
3.	CLAUSE DU BESOIN	22
4.	PESÉE DES INTÉRÊTS	22
4.1	Mobilité	22
4.2	Viabilisations	27
4.3	Agriculture	38
4.4	Aménagements paysagers	39
4.5	Sécurisation du site	40
4.6	Bruit	41
4.7	Autres sujets traités	41
4.8	Synthèse	43
5.	INFORMATION ET PARTICIPATION DE LA POPULATION	45
6.	LE PROJET	47
6.1	Plan spécial régional (version après examen préalable)	47
7.	PROCÉDURE	50

7.1	Examen préalable du 30 janvier 2025	50
7.2	Dépôt public du xxxxx au xxxxx3 (fo n° 18 du xxxxxx)	64
7.3	Adoption	66
8.	CONCLUSION	67
9.	ANNEXES	68
Annexe 1 :	Tout ménage du 8 octobre 2024	69
Annexe 2 :	Liste de publipostage pour indiquer l'information à la population du 8 octobre 2024 70	
Annexe 3 :	Présentation - séance d'information/participation du 8 octobre 2024	71
Annexe 4 :	PV de la séance d'information à la population du 8 octobre 2024	72
Annexe 5 :	Rapport d'examen préalable du 30 janvier 2025	75
Annexe 6 :	Conditions à respecter lors de la phase d'exécution de Office de l'environnement (annexe au rapport d'examen préalable du 30 janvier 2025)	76

Brigitte Cattin	Architecte EPF	Aménagement du territoire
Jessica Rion	Master en biogéosciences, pédologue	Ingénieure en environnement
Alexandra Meyer	Ing. en génie civil, EPF	Dangers naturels, eaux, réseaux
Stéphanie Vuilleumier	Ing. en génie rural EPF	Gestion des eaux claires
Claude Gury	Ing. civil dipl. EPF	Spécialiste bruit
Inès Retti	Ing. en Environnement dipl BSc	Spécialiste bruit
Adeline Hugli	Dessinatrice	Cartographie

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : En vert, perçu du périmètre de la 2 ^{ème} étape constructive (source : Plan directeur régional localisé « ZAIC-SEDRAC »	7
Figure 2 : Etapes constructives envisagées (deux sous-étapes).....	8
Figure 3: Couche "Zones à bâtir" / Telegeodata (28.10.2024) - Zones AIC libres de construction	22
Figure 4 : Variantes d'aménagement pour les routes	23
Figure 5 : Carrefour principal, débouché sur la route de Courtemblin	24
Figure 6 : Circulations piétonnes et pistes mixtes	25
Figure 7: Sentier thématique "Le Jonc"	25
Figure 8 : Emplacement pour le stationnement commun.....	26
Figure 9 : Evacuation des eaux usées	27
Figure 10 : Topologie du terrain et point bas – Zones A et B.....	29
Figure 11 : Aperçu du PGEE : carte de synthèse des possibilités d'infiltration.	30
Figure 12 : Fossé et canalisation de trop-plein pour l'évacuation des eaux pluviales de la zone A.....	31
Figure 13 : Profil en long envisagé du fossé et du trop-plein (échelle 1:~31).....	32
Figure 14: Extrait de plan ATB	32
Figure 15 : Profil en travers du fossé envisagé et du cours d'eau – variante abandonnée	33
Figure 16 : Concept retenu pour l'évacuation des eaux pluviales, zone A et B.....	34
Figure 17: Réseau d'eau potable et hydrants	35
Figure 18 : Répartition de l'éclairage public	36
Figure 19: Extension du périmètre du PSR pour permettre l'extension du CAD	37
Figure 20: Réseau privé CAD	37
Figure 21: Relocalisation de la ferme	38
Figure 22 : Emplacement de la ferme existante sur le site	38
Figure 23: Relocalisation de la ferme (source : geoportail RCJU).....	38
Figure 24 : Variantes d'aménagement pour les bâtiments d'angle à l'entrée du site.....	39
Figure 25 : Concept paysager	40
Figure 26: Tableau et schéma des modifications des affectations + surfaces	48

TABLEAU DES ABRÉVIATIONS

Abréviation	Signification
AIHC	Accord intercantonal sur l'harmonisation de la terminologie dans le domaine des constructions
CDA	Conception directrice d'aménagement
Cst	Constitution fédérale (RS 101)
DEN	Département de l'environnement
EIE	Etude d'impact sur l'environnement
IBUS	Indice brut d'utilisation du sol
IFP	Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse
IUS	Indice d'utilisation du sol
IVS	Inventaire fédéral des voies de communication historique de la Suisse
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
PDCom	Plan directeur communal
PDCn	Plan directeur cantonal
PDN	Plan des dangers naturels
PS	Plan spécial
PSR	Plan spécial régional
PVR	Programme de valorisation des réserves en zone à bâtir
PZ	Plan de zones
RCC	Règlement communal sur les constructions
REC	Rapport explicatif et de conformité
SDT	Service du développement territorial

1. CADRE GÉNÉRAL DE LA PLANIFICATION

1.1 BUT DU RAPPORT

Les projets d'affectation du sol constituent le résultat d'un processus de planification. 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 Opportunité	Est-ce que le projet est justifié ?
	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 ?

1.2 OBJET DE LA PLANIFICATION

Le Syndicat Intercommunal du District de Porrentruy (SidP) (plus loin nommé « Le Syndicat ») a mis en place les conditions-cadres pour accueillir des entreprises créatrices d'emplois dans les 15 à 25 prochaines années. A cet effet, il a élaboré un plan directeur régional localisé (PDRL) pour le développement d'une zone d'activités d'intérêt cantonal (zone AIC) située sur la commune de Courgenay.

Le développement global envisagé représente une surface totale d'environ 41,3 ha. A noter que 17,4 ha sont actuellement déjà affectés à la zone d'activités. Le développement se réalisera en plusieurs étapes qui seront mises en œuvre selon l'intérêt et les besoins de l'économie. Ce développement par étapes vise également à assurer une utilisation rationnelle du sol, conformément aux exigences actuelles de l'aménagement du territoire. Ainsi ce sont cinq étapes constructives sont envisagées.

L'étape constructive envisagée par ce présent projet concerne l'étape 2 (partielle) qui représente une surface d'environ 6,9 ha.

Cinq étapes de développement successives ont été définies dans le plan directeur régional localisé (PDRL) :

- Etape 1 : env. 44'000 m² (densification des surfaces affectées)
- Etape 2 : env. 100'000 m²
- Etape 3 : env. 100'000 m²
- Etape 4 : env. 74'000 m²
- Etape 5 : env. 95'000 m²

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

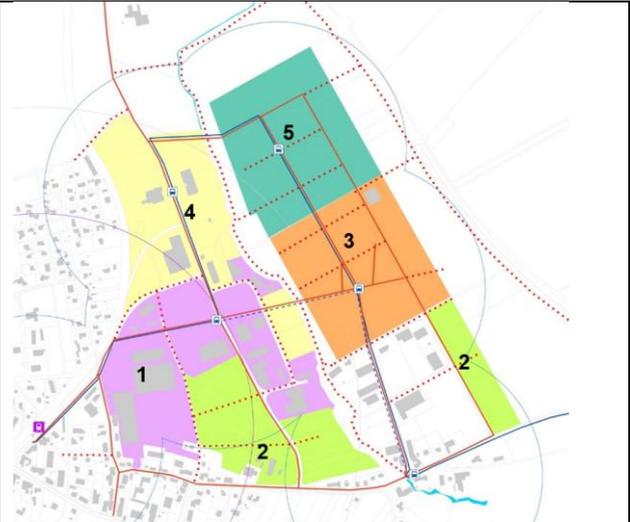


Figure 1 : En vert, perçu du périmètre de la 2^{ème} étape constructive (source : Plan directeur régional localisé « ZAIC-SEDRAC »)

La 2^{ème} étape constructive, d'environ 100'000 m² dans le plan directeur mais partielle par ce projet d'environ 69'000m², doit, conformément à la fiche U.03.1 du plan directeur cantonal, être réalisée par l'établissement d'un plan spécial de statut régional. Le plan spécial régional (PSR) permet de régler, à travers le plan et les prescriptions y relatives, la construction, la protection et l'organisation de la zone d'activités en question. Il règle également le changement d'affectation.

Le SidP est chargé de la planification et de la gestion des terrains de la zone AIC - SEDRAC. Il est également responsable de l'établissement du plan spécial régional pour la Zone AIC SEDRAC, étape 2.

La SEDRAC est en charge de la partie foncière. Elle se soucie de la mise à disposition de terrains pour les entreprises. Elle est également chargée de l'analyse des dossiers de demande d'installation de nouvelles entreprises sur les terrains à bâtir de la zone AIC SEDRAC.

Une coordination avec le projet de plan de zones compris dans la révision du PAL de Courgenay a été réalisée en septembre 2024.

Coordination avec Thermoréseau a été réalisée en continu de mars 2024 à septembre 2024. L'emplacement du réseau a fait l'objet d'une adaptation pour permettre de concilier les fossés d'infiltration des eaux claires et la pose des infrastructures nécessaires au thermoréseau.

Des discussions avec agriculteur ont permis de trouver des accords et de relocaliser une partie de la ferme.

Coordination SIN a été réalisée. Les plans des réseaux existants ont été fournis par le SIN. A la suite de cette coordination il a été admis que l'infiltration des eaux claires de la route cantonale qui n'est pas conforme sera mise en conformité aux frais de SIN. Le principe d'une piste mixte Nord-Sud, hors circulation, de 2 mètres de large (sens unique pour les cycles) et le marquage d'une bande cyclable Sud-Nord sur la route a été validé.

L'analyse de l'impact de l'augmentation du trafic attendu dans le secteur a été confiée au bureau d'étude en ingénierie Transport et mobilité CITEC.

1.3 OBJECTIFS RECHERCHÉS

Afin de répondre à la demande et d'accueillir des entreprises à forte valeur ajoutée conformément à la définition des zones AIC, le SidP souhaite mettre à disposition des terrains en zones d'activités présentant des conditions d'accueil attractives. L'implantation de nouvelles entreprises, ou l'extension d'entreprises existantes, ouvertes sur le marché de l'emploi doit permettre d'accroître l'attractivité du district de Porrentruy et, dans une perspective plus large, celle de la place économique jurassienne.

Le plan spécial régional est destiné à affecter à la zone d'activités le secteur 2 de la zone AIC SEDRAC, ainsi qu'à planifier l'équipement technique des terrains à bâtir au sens des articles 4, 84, 85 et 87 LCAT¹. Le PSR permet d'affecter à la zone d'activités environ 100'000 m². Cette procédure est un prérequis obligatoire à la procédure de permis de construire permettant l'édification des nouvelles entreprises.

Au vu des négociations déjà engagées avec les propriétaires fonciers Le SidP envisage de réaliser la planification de l'étape constructive 2 en deux sous étapes, 2.1 et 2.2.

Ainsi la surface de l'étape 2.1 est d'env. 69'000 m².

(Voir également chapitre 2.1 « coordination avec le PAL en cours de révision)



Figure 2 : Etapes constructives envisagées (deux sous-étapes)

Conformément au guide des zones AIC (réf) et à l'art. 60 LCAT, le plan spécial régional détermine les éléments suivants :

- une planification de détail des affectations du sol ;
- les conditions d'une utilisation mesurée du sol ;
- les aménagements des espaces publics et espaces verts ;
- les équipements et infrastructures ;
- les alignements ;
- les enveloppes des constructions et leurs caractéristiques essentielles ;
- les plans de mobilité ;
- les mesures de protection contre les dangers ;
- toutes les autres règles de police des constructions, notamment celles jugées nécessaires pour simplifier ultérieurement la procédure du permis de construire.

Le plan spécial régional est un dossier constitué des documents suivants :

- le plan d'occupation du sol et des équipements ;
- le cahier de prescriptions ;
- le rapport explicatif et de conformité (REC) ;
- le rapport d'impact sur l'environnement (RIE).

¹ Loi sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT, RSJU 701.1)

1.4 ORGANISATION DU PROJET

Acteurs	Attributions / Compétences / Personne	Responsabilité dans le projet
<p>Syndicat intercommunal de District de Porrentruy (SidP)</p>	<p>Buts :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Contribuer au développement économique, social, touristique et culturel du district de Porrentruy 2. Assurer la gestion des services régionaux 3. Définir et engager tout projet et infrastructure régionaux, les traiter, gérer et financer 4. Gérer ses biens 5. Coordonner notamment ses activités avec les partenaires économiques, sociaux, touristiques et culturels <p>Au 31 décembre 2022, le district compte 20 communes et 24'123 habitants.</p> <p>Les 19 collectivités locales sont représentées au sein des différentes instances du Syndicat par leur maire.</p> <p>Le règlement d'organisation est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2018</p>	<p>Voir points 1 et 3 ci contre</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Définir les priorités ➤ Assurer le financement
<p>Assemblée des délégués du SidP</p>	<p>Chaque commune est représentée par son L'assemblée est dirigée par son président ou son vice-président maire.</p> <p>Compétences : Article 6 du règlement d'organisation</p>	<p>4. Elaborer et traiter tout projet d'intérêt régional au sens de l'art.2 ch3 ayant pour objet toute tâche d'aménagement du territoire, d'économie, d'énergie, d'équipement, de protection du patrimoine et des paysages et de services à la population qui relève du domaine intercommunal.</p> <p>9. L'acquisition ou la vente de biens-fonds et l'approbation des contrats de servitude ou de tous les autres contrats...</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Déposer publiquement le dossier du PSR ➤ Adopter le PSR ➤ Traiter les éventuelles oppositions

Comité du SidP	<p>Le comité est composé de 7 membres élus par l'assemblée des délégués. Les délégués sont choisis parmi les maires. Le comité représente le Syndicat envers les tiers. Le président et le vice-président signent collectivement à deux ou avec le secrétaire. Ils engagent le Syndicat valablement.</p> <p>Compétences : Article 8 du règlement d'organisation</p>	<p>2. Elaborer de règlements 6. Instituer les des commissions et des groupes de travail</p> <p>➤ Selon les besoins, définir les groupes de travail</p>
Chargé de mission développement économique	Jérémy Huber	Suivi du dossier, rapport au comité et au syndicat
Secrétaire du Comité	Sophie Cramatte.	PV, convocations
Société d'équipement de la région d'Ajoie et du Clos-du-Doubs (SEDRAC)	<p>La SEDRAC est l'organe qui se soucie du foncier industriel dans le district ; c'est à elle qu'appartient la responsabilité d'organiser la superficie intercommunale industrielle d'intérêt cantonal et régional dans le district.</p> <p>Les nouvelles réalisations doivent permettre de soutenir l'augmentation de la démographie de manière significative dans la région. Une attention est particulièrement portée lors de projets d'implantations sur la zone. Les projets doivent clairement montrer leur plus-value régionale.</p>	<p>Choix dans l'attribution des terrains affectés.</p> <p>➤ Aucune pour la réalisation du PSE</p>
Population et acteurs locaux	<p>Selon l'article 43 LCAT, les autorités régionales fournissent à la population une information complète au sujet des pans des objectifs et du déroulement des travaux d'aménagement.</p> <p>Selon l'article 71 LCAT, les plans et prescriptions relevant de la réglementation en matière de construction doivent être déposés publiquement pendant 30 jours au moins, avec l'avis que des oppositions motivées peuvent être formées. Les opposants sont convoqués à une séance de conciliation.</p>	<p>La population et les acteurs locaux interviennent à différentes étapes de la procédure :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au cours de l'élaboration des documents composant le dossier de plan spécial régional, la population est informée de l'orientation stratégique retenue et des options privilégiées en matière d'aménagement de la zone AIC. Elle est invitée à transmettre ses propositions ou remarques. • Dans le cadre du dépôt public et des conciliations, la population et les acteurs locaux ont la possibilité de s'opposer à certains choix

		retenus par le Syndicat. Des contre-propositions peuvent être formulées et négociées en séance de conciliation.
Mandataire RWB Jura SA	Selon l'article 70 OCAT, les études d'aménagement sont confiées aux personnes dont la qualification est reconnue par le Département de l'environnement et de l'équipement (désormais Département de l'environnement – DEN). Selon la directive du 5 octobre 2015 ² , le bureau RWB Jura SA satisfait aux critères de qualification en la matière.	En tant que bureau mandataire, RWB Jura SA accompagne et conseille le Syndicat Le bureau élabore également les documents qui composent le dossier de plan spécial régional.

² République et Canton du Jura, Département de l'Environnement et de l'Équipement, Procédures d'aménagement du territoire et qualification des mandataires, Directive, 5 octobre 2015

1.5 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE

Étapes	Calendrier
Elaboration du dossier	Depuis février 2024
Information et participation de la population	Le 8 octobre 2024
Examen préalable	Le dossier pour examen préalable a été transmis en novembre 2024 au Service du développement territorial (SDT), respectivement à la Section de l'aménagement du territoire (SAM). Le Département de l'environnement a transmis son rapport d'examen préalable le 30 janvier 2025.
Mise au point du dossier et clôture de l'examen préalable	Le dossier de clôture a été validé par la SEDRAC le 1 ^{er} avril 2025. Le clôture de l'examen préalable a été validée par la SAM le 15 avril 2025 par mail
Dépôt public	Le dépôt public a été annoncé dans le Journal officiel du xxxxxx. Le dossier de plan spécial régional a été mis en consultation du xxxx au xxxx. Durant le délai du dépôt public, xxxx oppositions ont été formulées.
Conciliations	À la suite des séances de conciliation, toutes les oppositions ont été retirées moyennant quelques adaptations (voir chapitre xxxxx).
Adoption	L'adoption a été réalisée le xxxxx.
Approbation	Le SDT a rendu sa décision d'approbation dans la foulée.

1.6 PROPRIÉTAIRES FONCIERS

N° parcelle	Propriétaire	Surface en m ²	État des discussions /reprise des terrains état au 15 octobre 2024
698 (2 parcelles)	SAK Auto Kabel AG Courgenay	Env. 436 + env. 742	Le propriétaire ne souhaite pas signer de droit d'emption mais les discussions sont très positives, le propriétaire a plusieurs fois répété qu'il ne s'opposerait pas à une mise en zone de ses surfaces.
700	Adam Maryline	445	Un accord est en cours de concrétisation pour échanger à terme les surfaces, ZA contre ZVA. La concrétisation est prévue avant fin 2024.
701	Communauté héréditaire Mäusli Claire, 1923, les héritiers Copropriété simple, Daucourt Myriam	3'205	Un premier droit d'emption a été signé. Un avenant sera vraisemblablement signé en complément afin d'appliquer les propositions de la planification agricole.
702	Laissue Benoît	29'351	Un droit d'emption devrait être signé avant la fin de l'année selon la planification agricole.
703	Menghetti Roger	4'348	Des contacts réguliers sont en cours, un droit d'emption est en cours de préparation, vraisemblablement signé en fin d'année 2024 ou début 2025.
704	Hêche Christine Hêche Claude André Louis	1'623	Les propriétaires refusent à ce jour de signer un droit d'emption en faveur de la SEDRAC. Les propriétaires souhaitent s'assurer que le PAL de Courgenay soit publié avec les modifications discutées avec la commune et cela conformément à leurs souhaits.
705	Frossard Jean-Paul Joseph Auguste	5'419	Un droit d'emption devrait être signé avant la fin de l'année 2024 selon la planification agricole.
710 (trottoir)	Commune mixte Courgenay	-	-
712 (chemin Biet)	Commune mixte Courgenay	-	-
795 (route cantonale)	République et Canton du Jura	2093	

797	Breton Albert Fernand Antoine	1'760	Un droit d'emption devrait être signé avant la fin de l'année 2024 selon la planification agricole.
798	Breton Albert Fernand Antoine	4'346	Un droit d'emption devrait être signé avant la fin de l'année 2024 selon la planification agricole.
799	Breton Jean-Louis	5'418	Les discussions ont démarré mais aucune solution ne se dessine actuellement. Les implications liées au maintien de la propriété individuelle des surfaces ont été évoquées.
800	Communauté héréditaire Varrin Marie-Antoinette, 1912, les héritiers	3'054	Un premier droit d'emption a été signé. Un avenant sera vraisemblablement signé en complément afin d'appliquer les propositions de la planification agricole.
801	Communauté héréditaire Varrin Marie-Antoinette, 1912, les héritiers	3'407	Un premier droit d'emption a été signé. Un avenant sera vraisemblablement signé en complément afin d'appliquer les propositions de la planification agricole.
802	Tatti Quentin Pierre Louis	5'106	Un droit d'emption devrait être signé avant la fin de l'année 2024 selon la planification agricole.
852 (route cantonale)	République et Canton du Jura	Env. 951	-

2. EXAMEN DE LA CONFORMITÉ DU PROJET

2.1 DIMENSIONNEMENT DE LA ZONE À BÂTIR

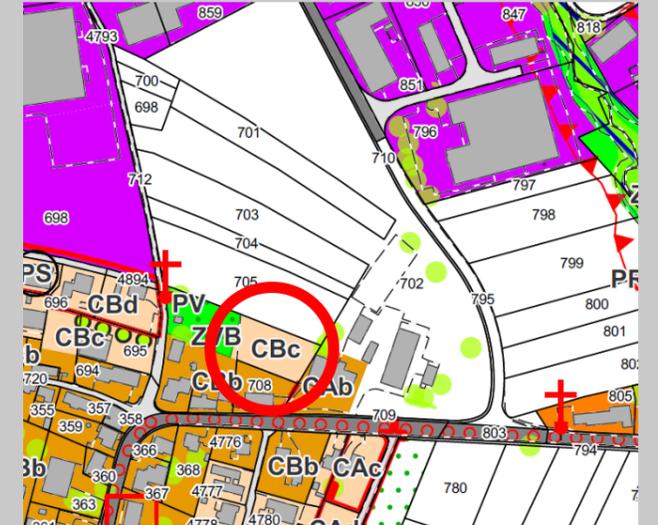
Base légale Document de référence	Problématique et enjeux	Prise en compte dans le projet
<p>LAT, art. 15 al. 1, 2 et 4</p>	<p>Les zones à bâtir sont définies de telle manière qu'elles répondent aux besoins prévisibles pour les quinze années suivantes. Les zones à bâtir surdimensionnées doivent être réduites. De nouveaux terrains peuvent être classés en zone à bâtir si les conditions suivantes sont réunies :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ils sont propres à la construction ; b) ils seront probablement nécessaires à la construction dans les quinze prochaines années même si toutes les possibilités d'utilisation des zones à bâtir réservées ont été épuisées et ils seront équipés et construits à cette échéance ; c) les terres cultivables ne sont pas morcelées ; d) leur disponibilité est garantie sur le plan juridique ; e) ils permettent de mettre en œuvre le plan directeur. 	<p>La commune de Courgenay, dans laquelle se situe la ZAIC-SEDRAC fait partie du pôle régional de Porrentruy au niveau du plan directeur cantonal. Un des enjeux cantonaux est d'ancrer le développement de l'urbanisation au sein des pôles régionaux.</p> <p>La croissance attendue en matière d'emplois au niveau cantonal devrait se réaliser pour les 2/3 en zones d'activités (cf. Conception directrice du développement territorial – Défi n°2). Par son statut de zone AIC, le secteur de la ZAIC SEDRAC répond pleinement aux objectifs du plan directeur cantonal.</p> <p>La ZAIC -SEDRAC existe depuis de nombreuses années. Au fil du temps les terrains disponibles se sont peu à peu construits. Actuellement la quasi-totalité des terrains affectés à la zone d'activités a été vendue. Ainsi, afin de pouvoir proposer aux entreprises régionales de nouveaux terrains, l'extension de la ZAIC-SEDRAC a été planifiée par un plan directeur régional localisé.</p>
<p>PDRL fiche U6</p>	<p>Mettre en place une planification agricole</p>	<p>La ZAIC-SEDRAC, planifiée par la présente procédure, constitue la deuxième étape de développement de la zone d'activités régionale.</p> <p>Ce développement se fait conformément aux objectifs fixés par le plan directeur cantonal.</p> <p>Par ailleurs, la planification de la ZAIC-SEDRAC 2^{ème} étape est conforme aux délais de planification prévus dans le plan directeur régional localisé approuvé par le Département de l'environnement en décembre 2018 (5 à 15 ans).</p> <p>Les conditions de l'article 15, alinéa 4 LAT, sont respectées de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) ils sont propres à la construction : <ul style="list-style-type: none"> <i>La présente planification de détail (plan spécial régional avec modification de l'affectation) permettra la réalisation des équipements nécessaires à rendre constructible les terrains.</i> b) Ils seront probablement nécessaires à la construction dans les quinze prochaines années même si toutes les possibilités d'utilisation des zones à bâtir réservées ont été épuisées et ils seront équipés et construits à cette échéance : <ul style="list-style-type: none"> <i>Le dynamisme économique de la commune de Courgenay, son statut de commune satellite de Porrentruy, les nombreuses sollicitations reçues par la SEDRAC démontrent que ces terrains seront probablement construits dans les quinze prochaines années. La construction de la 2^{ème} étape de la ZAIC-SEDRAC qui comprend environ 69'000 m² permet l'efficacité des infrastructures déjà construites (route principale existante) ce qui permet de garantir un développement efficace et raisonné.</i> c) les terres cultivables ne sont pas morcelées : <ul style="list-style-type: none"> <i>La planification de la ZAIC-SEDRAC se réalise en contiguïté de la ZAIC-SEDRAC étape 1, sur du terrain entièrement entouré de constructions.</i> d) leur disponibilité est garantie sur le plan juridique : <ul style="list-style-type: none"> <i>Une planification agricole a été réalisée. Elle est en cours de concrétisation. Les négociations avec les propriétaires fonciers sont en cours, voir chapitre 1.6. La planification agricole est donnée en annexe du RIE.</i> <i>La vente finale est conditionnée à la mise en zone à bâtir du secteur considéré.</i> e) ils permettent de mettre en œuvre le plan directeur : <ul style="list-style-type: none"> <i>Il s'agit du développement d'une zone AIC reconnue par le plan directeur cantonal.</i>

Coordination avec le PAL en cours de révision

Assurer que la révision du PAL en cours est compatible avec le plan spécial régional

Une coordination avec le projet de plan de zones compris dans la révision du PAL de Courgenay a été réalisée en septembre 2024.

Cette coordination a amené à exclure de l'étude de l'étape 2 du plan directeur régional une portion de la zone à bâtir qui est identifiée par la révision du PAL comme future zone CBc



Extrait du plan directeur régional localisé « ZAIC-SEDRAC »

Extrait du projet de PAL en cours de révision (17 septembre 2024)

Le sentier « Le Jonc » est mentionné par le PAL en vigueur. Le sentier du Jonc est officiellement abandonné dans le projet de révision du PAL au profit du chemin blanc existant et situé de l'autre côté du cours d'eau (voir chapitre 4.1.5).

2.2 DÉVELOPPEMENT VERS L'INTÉRIEUR – QUALITÉ DU BÂTI

Base légale Document de référence	Problématique et enjeux	Prise en compte dans le projet
LAT, art.1 al. 1, 2a^{bis} et 2b	Veiller à la séparation entre les parties constructibles et non constructibles du territoire. Orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti en maintenant une qualité de l'habitat appropriée. Créer un milieu bâti compact.	La planification de la ZAIC se réalise au sein du tissu bâti existant, dans le prolongement de la ZAIC-SEDRAC 1 et à côté de la zone d'activités communale.
LAT, art. 3 al. 3b et 3e	Préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou incommodes telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations. Ménager dans le milieu bâti de nombreuses aires de verdure et espaces plantés d'arbres.	Les densités prévues favorisent une utilisation mesurée du sol. Toutes les zones habitées sont séparées de la ZAIC-SEDRAC par des zones vertes comme espaces tampons entre les habitations et les entreprises et /ou par un DS admissible réduit.
PDRL fiche U3		L'implantation d'alignements d'arbres le long de la route cantonale, la mise en place de zones vertes, la proposition de jardins potagers et la présence du cours d'eau favorisent la cohabitation entre les différentes affectations. L'accès à la zone se fait par la rue de la Sedrac existante, de manière directe, depuis d'autoroute sans avoir à traverser le village. Aucun transit au travers du village (routes communales de quartiers), hors route cantonale, n'est prévu pour les véhicules arrivant du l'A16.
PDRL fiche M6	Des synergies doivent être recherchées entre les entreprises afin de favoriser la création de mutualiser le stationnement.	Le découpage parcellaire prévoit une surface pour du stationnement en ouvrage collectif à destination des entreprises et des visiteurs. A terme du stationnement en ouvrage devrait être construit par la SEDRAC.

2.3 UTILISATION MESURÉE DU SOL - MOBILISATION DES RÉSERVES INTERNES

Base légale Document de référence	Problématique et enjeux	Prise en compte dans le projet
LAT, art.1 al. 1	Veiller à une utilisation mesurée du sol.	<p>Les indices bruts d'utilisation du sol (IBUS) fixés dans les prescriptions du plan spécial régional (0.8 et max libre).</p> <p>Les volumes des constructions sont cadrés par les distances aux limites, les hauteurs et les longueurs de bâtiments. Ces règles garantissent une utilisation mesurée du sol.</p> <p>Le stationnement fait l'objet d'une attention particulière. Une surface de stationnement regroupé et mutualisé, pour un projet de stationnement en ouvrage, est prévue par le plan.</p> <p>Des plans de mobilité sont également exigés de manière à favoriser l'utilisation des transports publics, notamment du train.</p> <p>La mobilité piétonne a été étudiée et intégrée au plan (réseau piétonnier).</p>
LAT, art. 3 al. 3a^{bis}	Prendre les mesures propres à assurer une meilleure utilisation dans les zones à bâtir, des friches, des surfaces sous-utilisées ou des possibilités de densification des surfaces de l'habitat.	
LCAT, art. 123a LCAT	<p>Les indices d'utilisation du sol (IUS) sont remplacés par les indices brut d'utilisation du sol (IBUS) selon le taux de conversion minimal suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • IUS de 0.25 = IBUS de 0.33 ; • IUS de 0.40 = IBUS de 0.53 ; • IUS de 0.50 = IBUS de 0.67 ; • IUS de 0.60 = IBUS de 0.80 ; • IUS de 0.70 = IBUS de 0.93. 	
PDCn, Fiche U.03 et U.03.1	<p>Des IUS minimaux sont définis de la manière suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> • zone d'activités : 0.40 ; • zone d'activités d'intérêt cantonal : 0.60. 	
PDCn, Fiche M.06	Les communes encouragent et favorisent les possibilités de mutualisation du stationnement. Une aire de stationnement ne peut dépasser en aucun cas 1'800 m ² . Tout excédent doit être intégré dans un bâtiment à plusieurs niveaux.	

2.4 COORDINATION INTERCOMMUNALE OU RÉGIONALE

Base légale Document de référence	Problématique et enjeux	Prise en compte dans le projet
LAT, art. 15 al. 3	L'emplacement et la dimension des zones à bâtir doivent être coordonnés par-delà les frontières communales en respectant les buts et les principes de l'aménagement du territoire. En particulier, il faut maintenir les surfaces d'assolement et préserver la nature et le paysage.	<p>Le secteur de la ZAIC-SEDRAC est reconnu au niveau du plan directeur cantonal et du plan directeur régional. La planification des étapes de développement futur a fait l'objet d'une planification directrice régionale localisée (PDRL). Ainsi, la coordination supra-communale de la planification de la ZAIC-SEDRAC est démontrée.</p> <p>La commune de Courgnay fait partie de la couronne de Porrentruy. Une certaine part de la croissance économique prévue au niveau cantonal est attribuée aux pôles régionaux, notamment afin de confirmer et renforcer leur statut au sein de l'organisation territoriale du canton.</p> <p>La zone planifiée dans la 2^{ème} étape a une superficie d'environ 6.9 ha.</p> <p>Les règles, infrastructures et aménagements fixes sont mentionnés dans les prescriptions et sur le plan.</p> <p>La sécurisation du site est également reprise dans les plans et les prescriptions.</p> <p>Des bornes rétractables sont planifiées à l'entrée de chaque rue qui donne sur la Rue de la Sedrac.</p> <p>Des mâts de surveillance mentionnés les prescriptions.</p> <p>Les fossés d'infiltration des eaux claires permettent de lutter contre les voitures bélières</p> <p>Des mesures au niveau de l'énergie ainsi que de l'utilisation de matériaux durables et locaux, en particulier, sont mentionnées dans les prescriptions.</p>
PDCn, Fiche U.01	Les perspectives démographiques (habitants) et économiques (emplois) sont définies à l'horizon 2030 et réparties entre les différentes typologies de communes.	
PDRL U1, U2, U5	Une zone AIC est à planifier en Ajoie à proximité de Porrentruy. Il s'agit de définir les règles relatives à l'accueil des entreprises créatrices d'emplois, de planifier des aménagements fixes communs et modulables et de planifier des mesures de sécurisation du site.	

2.5 COORDINATION ENTRE URBANISATION, TRANSPORTS ET MOBILITÉ

Base légale Document de référence	Problématique et enjeux	Prise en compte dans le projet
LAT, art. 3 al. 3a et 3c	Répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail et les planifier en priorité sur des sites desservis de manière appropriée par les transports publics. Maintenir ou créer des voies cyclables et des chemins pour piétons.	La desserte en transports publics de la ZAIC-SEDRAC 2 ^{ème} étape est qualifiée de bonne (train et bus). Des arrêts de bus et la gare sont existants. Au besoin l'arrêt de bus « Courgenay, Zone industrielle » pourra être déplacé.
PDCn, Fiche U.01.1	Le développement de l'urbanisation est coordonné avec l'offre en transports publics. Les extensions de la zone à bâtir se concentrent dans les secteurs disposant d'une bonne desserte ou d'une desserte satisfaisante en transports publics. Les extensions de la zone à bâtir tirent parti de la desserte en transports publics existante avant d'envisager un développement du réseau de transports. Lors de la révision du PAL, les zones à bâtir destinées à l'habitat non bâties sont examinées en priorité pour une restitution à la zone agricole lorsqu'elles sont situées dans des secteurs ayant une desserte faible, marginale ou inexistante.	L'adaptation de l'arrêt de bus à la LHand, s'il est déplacé dans le périmètre du plan spécial régional sera pris en compte lors de l'élaboration du projet de l'ouvrage. Ce projet sera réalisé par permis de construire (hors procédure du plan spécial régional).
PDCn Fiche U.03.1	Les zones AIC doivent bénéficier d'un statut régional (cf. principe 2 lettre e) ce qui induit notamment que les modalités de répartition des revenus et des charges de la zone soient établies au niveau régional. La propriété foncière doit être gérée de manière collective dans les zones AIC. Conformément au principe 8 de la fiche U.03.1, l'extension de zones AIC n'est soumise à l'obligation de compenser par la réduction d'une surface équivalente affectée en zone d'activités que si le Canton vient à disposer de plus de 100 hectares de zones d'activités non construites.	Le statut régional de la ZAIC-SEDRAC est acquis. La gestion foncière des terrains est confiée à la SEDRAC. Le Canton dispose de 90,67 hectares de zones d'activités non construites (état au 12 janvier 2023), aucune compensation ne serait nécessaire pour la 2 ^{ème} étape de la ZAIC-SEDRAC conformément au label ZAIC.
PDCn, Fiche M.06 PDRL Fiche M.7	L'aire de stationnement ne peut dépasser en aucun cas 1'800 m ² . Tout excédent doit être intégré dans un bâtiment à plusieurs niveaux.	Cette notion est légale.
PDCn, Fiche M.06.1 PDRL Fiche M.7	Dans les zones d'activités, l'élaboration d'un plan de mobilité est exigée pour les entreprises employant au moins 20 EPT. Les aires de stationnement en surface sont limitées au profit de parkings en ouvrage, particulièrement pour les grandes entreprises ou les centres commerciaux. Quand cela est possible, le principe de mutualisation des cases de stationnement est encouragé (par exemple dans un rayon jusqu'à 500m).	Ces notions sont intégrées aux prescriptions Un secteur est envisagé sur le plan pour la construction d'un silo à voiture commun.
PDRL Fiches M.2, M3, M5	La mobilité douce est favorisée par l'aménagement de réseaux spécifiques. Le plan de mobilité est exigé pour les entreprises de plus de 20 employés. La planification d'un parking collectif est étudiée. La mutualisation du stationnement est proposée. Le stationnement intégré aux constructions est encouragé voir imposé en fonction de la taille de l'entreprise.	Les prescriptions mentionnent l'exigence du plan de mobilité. Un réseau de mobilité douce est planifié (trottoirs et voies piétonnes). Les mesures à considérer lors de la réalisation des plans de mobilité sont énumérées dans les prescriptions. Plusieurs éléments de contenu du plan sont également mentionnés (% de places de covoiturage, mutualisation, etc.). La construction d'un parking collectif est envisagée. Elle pourra se faire par permis de construire. La mise en zone 50km/h fera l'objet d'une planification ultérieure (actuellement 60km/h).

2.6 COORDINATION ENTRE URBANISATION ET AGRICULTURE

Base légale Document de référence	Problématique et enjeux	Prise en compte dans le projet
LAT, art. 1 al. 2d	Garantir des sources d'approvisionnement suffisantes dans le pays.	PDCn – PDR – PDRL : réflexion supra/intercommunale
LAT, art. 3 al. 2a	Réserver à l'agriculture suffisamment de bonnes terres cultivables, en particulier les surfaces d'assolement.	L'extension de la zone d'activités relative à la planification de la ZAIC-SEDRAC représente une surface supérieure à 3 ha et elle a une d'emprise sur les surfaces d'assolement (SDA). La fiche U.01.04 « Développement de l'urbanisation et surfaces d'assolement (SDA) » traite de l'urbanisation des SDA.
LAT, art. 15 al. 3	L'emplacement et la dimension des zones à bâtir doivent être coordonnés par-delà les frontières communales en respectant les buts et les principes de l'aménagement du territoire. En particulier, il faut maintenir les surfaces d'assolement et préserver la nature et le paysage.	

PDCn, Fiche U.01.4 PDRL fiche U.6	<p>En principe, le canton n'accepte pas de nouvelles emprises sur les SDA. Pour que le canton accepte de nouvelles emprises, il est démontré qu'aucune autre solution sans emprise sur les SDA n'est envisageable. Le projet doit également poursuivre un objectif que le canton estime important (article 30, alinéa 1bis, lettre a de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT, RS 700.1), soit :</p> <ol style="list-style-type: none"> le développement résidentiel des pôles régionaux au sein des secteurs identifiés comme prioritaires dans les plans directeurs régionaux, ainsi que dans les secteurs stratégiques au sens du plan directeur cantonal ; l'extension ou la création de zones d'activités d'intérêt cantonal (zones AIC), la création de zones d'activités intercommunales ainsi que l'extension de zones d'activités communales pour répondre aux besoins d'agrandissement des entreprises existantes ; la réalisation de projets d'importance cantonale ou régionale ayant fait l'objet d'une inscription au niveau du plan directeur cantonal, respectivement du plan directeur régional ; la réalisation d'installations publiques de la Confédération, du Canton, d'une région ou d'une commune ; l'accomplissement d'autres tâches publiques. <p>Lors de toute nouvelle emprise sur les SDA, les surfaces sont utilisées de manière optimale (article 30, alinéa 1bis, lettre b de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT, RS 700.1), ce qui correspond notamment à :</p> <ol style="list-style-type: none"> éviter le morcellement des SDA ; exiger un indice minimal d'utilisation du sol d'au moins 0.40 ; limiter l'emprise au sol des aires de stationnement (constructions en ouvrage insérées aux bâtiments, parkings collectifs, etc.) <p>Les communes recourent à une planification agricole pour tout projet ayant un impact important sur les surfaces agricoles, en particulier les SDA (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>Les conditions permettant une extension sur les SDA sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Démontrer que le projet répond à un objectif important du point de vue cantonal (ici principe 4 b de la fiche U.01.04 du plan directeur cantonal) - Démontrer que l'utilisation optimale des surfaces est assurée (ici principe 5 l'indice brut d'utilisation est de 0.8 et parking mutualisé en silo pour limiter l'emprise des aires des stationnement) - Démontrer qu'aucune autre surface de valeur inférieure ne peut correspondre au projet (réalisé par le plan directeur régional localisé) - Recourir à une planification agricole (ici c'est le cas, la surface est supérieure à 3ha, et cette planification a été réalisée par la FRI) <p>Une planification agricole a été réalisée. Elle traite en particulier de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ de l'achat de la vente ➤ des promesses de vente ➤ des échanges ➤ des relocalisations des entreprises agricoles dont les terrains exploitables sont concernés par un changement d'affectation <p>La planification agricole est donnée en annexe du RIE</p> <p>Les négociations avec les exploitants et les propriétaires fonciers sont en cours.</p> <p>Cette extension répond aux exigences de l'article 30, alinéa 1^{bis} OAT étant donné qu'il s'agit de l'extension d'une zone AIC (cf. art. 30, al. 1^{bis}, let. a OAT et PA 4b de la fiche U.04.1) et que les prescriptions permettent de garantir une utilisation mesurée du sol : IUS min., gestion du stationnement, etc. (cf. art. 30, al. 1^{bis}, let. b OAT et PA 5 de la fiche U.04.1).</p>
--

2.7 PROTECTION DU PAYSAGE ET DU PATRIMOINE BÂTI

Base légale Document de référence	Problématique et enjeux	Prise en compte dans le projet
LAT, art. 1 al. 2a	Protéger les bases naturelles de la vie telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage.	PDCn – PDR – PDL : réflexion supra/intercommunale (voir ci-dessus)
LAT, art. 3 al. 2b	Veiller à ce que les constructions prises isolément ou dans leur ensemble ainsi que les installations s'intègrent dans le paysage.	IBUS min, mutualisation stationnement, etc. (voir ci-dessus)
LAT, art. 15 al. 3	L'emplacement et la dimension des zones à bâtir doivent être coordonnés par-delà les frontières communales en respectant les buts et les principes de l'aménagement du territoire. En particulier, il faut maintenir les surfaces d'assolement et préserver la nature et le paysage.	La continuité de la ZAIC-SEDRAC étape 2 par rapport à l'étape 1 est garantie. La continuité avec la zone d'activités communale est également garantie.
PDCn, Fiche U.03	Les zones d'activités respectent le principe d'une utilisation mesurée du sol. Ainsi, les prescriptions relatives aux zones d'activités intègrent l'exigence d'un indice d'utilisation du sol de 0.6. Un soin particulier est porté à l'intégration paysagère des nouvelles constructions. Les bâtiments sont construits sur plusieurs niveaux. Des aires de stationnement en ouvrage ou insérées aux bâtiments, voire aménagées de manière collective en étage sont favorisées.	Des règles spécifiques sont mentionnées dans les prescriptions qui précisent la manière de gérer l'intégration au site (orientation des constructions, alignement pour façades principales à l'entrée du site, etc.) Des mesures liées aux espaces verts sont mises en place pour préserver la nature au sein de la zone d'activités. Une/des allées d'arbres sont mentionnées par le plan Les abords du ruisseau du Jonc sont préservés (PRE).
PDRL Fiches N.1 et N.3	Les qualités naturelles du ruisseau du Jonc sont à valoriser. Des allées d'arbres sont à mettre en place	Un alignement au ruisseau du jonc est indiqué par le plan (à 3 mètres du PRE). Un/des alignements d'arbres sont planifiés le long de la route de la Sedrac.

2.8 ENVIRONNEMENT

Base légale Document de référence	Problématique et enjeux	Prise en compte dans le projet
LAT, art. 1 al. 2a	Protéger les bases naturelles de la vie telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage.	Pas de site pollué dans le périmètre.
LAT, art. 3 al. 2c et 2e	Tenir libres les bords des lacs et des cours d'eau et faciliter au public l'accès aux rives et le passage le long de celles-ci. Maintenir la forêt dans ses diverses fonctions.	Pas de risques majeurs hors ruissellement et dangers naturels résiduels. Le ruissellement qui impacte légèrement la partie Nord du secteur et plus particulièrement la parcelle 859 située en dehors du périmètre pourra être redirigé vers le fossé d'infiltration des eaux claires.
PDCn, Fiche 4.01	Les communes prennent en compte les données du cadastre des sites pollués.	Le plan des dangers naturels mentionne un secteur en dangers résiduels. Ce secteur est mentionné par le plan et des règles spécifiques sont ajoutées aux prescriptions.
PDCn, Fiche 4.02	Les communes intègrent les données du cadastre des risques majeurs.	Le degré de sensibilité au bruit est actuellement de III. Il passe à IV. Cette modification est mentionnée par les prescriptions. A la suite du processus participatif deux périmètres à degré de sensibilité au bruit de III ont été définis sur le plan. Les prescriptions mentionnent cette nouvelle valeur pour ces secteurs.
PDCn, Fiche 4.03	Les communes intègrent les études de base relatives aux dangers naturels et modifient au besoin les règlements d'affectation du sol.	Aucune mesure particulière au niveau du secteur n'est à prendre en ce qui concerne le bruit industriel. Aucune mesure particulière au niveau du secteur n'est à prendre en ce qui concerne le bruit routier. En effet, même si l'augmentation du trafic engendre une augmentation du bruit de plus de 1 dB(A) cela n'engendre pas de dépassement des valeurs limites d'immission sur les bâtiments existants de la Rue de la Sedrac et de la rue Sur-le-Bottenier qui sont les principales rues impactées. Le détail est fourni dans le RIE. À hauteur du carrefour principal quelques mesures sont à prendre pour les locaux sensibles. Ces mesures sont mentionnées dans les prescriptions.
PDCn, Fiche 4.05	Les communes veillent à la protection contre le bruit. Elles sont responsables de l'assainissement des routes communales. Elles s'assurent du respect des valeurs d'exposition au bruit des installations bruyantes.	
PDCn Fiche 5.12 Loi sur les déchets et les sites pollués (Lois sur les déchets, LDSP) du 9 décembre 2020		Les entreprises de plus de 250 EPT doivent gérer l'évacuation de leurs déchets urbains incinérables, cette notion est intégrée aux prescriptions.
PDRL A.1, A.2 et A.3	La capacité des installations de collecte des eaux claires doit être étudiée (bassins ou autres mesures.) La récolte des eaux usées doit être étudiée. L'utilisation d'énergies renouvelables est souhaitée.	Les mesures prises sont détaillées dans le RIE et dans le chapitre 4.2 ci-dessous. Elles concernent le bassin, les rigoles, les fossés d'infiltration.) Mesures énergétiques (lampes, qualité énergétique des bâtiments, panneaux solaires) Le concept d'éclairage sera affiné lors de la réalisation du projet de l'ouvrage. Les prescriptions mentionnent le recours aux derniers standards. Les prescriptions mentionnent l'intégration de la qualité énergétique des bâtiments garantie, dans la mesure du possible, par un label. Un chauffage à distance privé est envisagé dans le périmètre du PS. Sa faisabilité économique est à vérifier par le prestataire.

2.9 ECONOMIE ET SOCIAL

Base légale Document de référence	Problématique et enjeux	Prise en compte dans le projet
LAT, art.1 al. 2^{bis} et 2c	Créer et maintenir un milieu bâti favorable à l'exercice des activités économiques. Favoriser la vie sociale, économique et culturelle des diverses régions du pays et promouvoir une décentralisation judicieuse de l'urbanisation et de l'économie.	PDCn – PDR – PDL : réflexion supra/intercommunale
LAT, art.3 al. 2d, 3, 3d, 4, 4a, 4b, 4c	Conserver les sites naturels et les territoires servant au délasserment. Les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques seront aménagés selon les besoins de la population et leur étendue limitée. Assurer les conditions dont dépend un approvisionnement suffisant en biens et services. Il importe de déterminer, selon des critères rationnels, l'implantation des constructions et installations publiques ou d'intérêt public. Tenir compte des besoins spécifiques des régions et réduire les disparités choquantes entre celles-ci. Faciliter l'accès de la population aux établissements tels	PDCn – PDR – PDL : réflexion supra/intercommunale

3. CLAUSE DU BESOIN

Selon la Conception directrice du développement territorial (CDDT), la diversification du tissu économique secondaire et le déploiement de nouveaux segments d'activités innovants comptent parmi les principaux enjeux économiques pour le Canton du Jura. La poursuite de la politique de développement des zones AIC constitue l'un des axes majeurs de cette stratégie de développement économique (Principe ECO.1.1 de la CDDT).

Les terrains en zone d'activités en zone d'intérêt cantonal et libres de construction se font de plus en plus rares à proximité de Porrentruy. En effet, à fin octobre 2024, les réserves de terrains libres de construction en zones d'activités d'intérêt cantonal dans le district se montent à 2,6 hectares pour 19,2 hectares construits (total 21,8 ha en ZAIC) et parmi ces terrains, aucun ne présente une superficie de plus de 8'500 m². De plus seuls environ 3'000 m² de terrain sont en mains de la SEDRAC (dont la parcelle 849 de 1900m²). Cette situation tendue ne permet plus de répondre aux besoins du marché. L'intérêt économique de la création d'une nouvelle zone d'activités d'intérêt cantonal dans le district de Porrentruy est donc avéré.



Figure 3: Couche "Zones à bâtir" / Telegeodata (28.10.2024) - Zones AIC libres de construction

4. PESÉE DES INTÉRÊTS

4.1 MOBILITÉ

La mobilité dans le périmètre du plan spécial est actuellement déjà partiellement définie. En effet la rue de la Sedrac est existante. Elle comprend un trottoir. Le projet doit permettre d'alimenter en accès et en viabilisation l'ensemble des terrains à bâtir.

A noter qu'en parallèle à l'élaboration du présent plan spécial régional, la commune de Courgenay a initié une réfection sur l'ensemble du village qui permettra à la commune de se doter d'une conception directrice des mobilités. Les deux projets ont fait l'objet de coordinations au niveau des cycles, des piétons et des régimes des circulations. Ce plan se nomme « Plan de mobilité Courgenay 2024 (PMC40) ».

4.1.1 Régime de circulation

La rue Sedrac est actuellement limitée à 60km/h. Cette limite de vitesse devrait être abaissée. Le secteur peut être soumis au régime de circulation de la zone 50 selon les discussions menées avec SIN. En effet une réduction à 30 km/h ne se justifie pas sur la rue de la Sedrac, route cantonale, qui permet de rejoindre Alle. Les nouveaux embranchements planifiés par le PSR, par leur configuration, ne nécessitent pas de limitation plus forte. (Coordination avec SIN et commune à ce sujet lors d'une séance le 21 août 2024).

La mise en place d'une zone 50 à cet emplacement fait partie d'une réflexion à une échelle plus grande que celle du plan spécial régional. La commune élabore actuellement un plan de mobilité 2040 (PMC40). Le PSR a été coordonné avec ce projet.

Il conviendra d'engager une démarche de plan de signalisation pour généraliser la zone 50 dans la zone AIC. Cette démarche est menée indépendamment du plan spécial régional localisé.

4.1.2 Circulation motorisée

a) Présentation de la problématique

La circulation et la distribution de la 2^{ème} étape de la ZAIC se fait par la rue Sedrac. Cette rue est cantonale et existante. En principe aucune modification de ce tracé ne doit intervenir. Le réseau interne au secteur est densifié. Plusieurs variantes d'implantation de nouvelles dessertes ont été étudiées. Les deux variantes principales sont données ci-dessous.

b) Pesée d'intérêts et décision



Variante 1

- Élargissement de la rue du Biet (pointillé ci-contre)
- 2 sorties sur la route de Courtemblin
- Découpage parcellaire contraignant pour les nouvelles infrastructures de grande taille
- Sécurisation de la zone plus difficile (plusieurs voies de fuite aussi bien sur la rue Sedrac que sur la route de Courtemblin)
- Retournement des véhicules lourds géré par les boucles



Variante 2

- Construction de rues de dessertes en voies sans issues
- Sécurisation de chaque voie possible au carrefour de la rue Sedrac par la pose de bornes automatiques rétractables
- Position des dessertes flexibles en fonction des demandes des entreprises en surfaces constructibles
- Retournement des véhicules lourds à gérer par les entreprises

Figure 4 : Variantes d'aménagement pour les routes

La variante 2 a été choisie. Elle a l'avantage de limiter les frais, d'augmenter la souplesse d'aménagement et d'augmenter les possibilités de sécurisations du secteur. La gestion du retournement des véhicules sera réalisée lors des demandes de permis de construire et en fonction du type d'entreprises.

4.1.3 Carrefour principal

a) Présentation de la problématique

La capacité du carrefour n'est pas dépassée avec l'augmentation du trafic estimée sur la rue Sedrac de 1000 v/j. La sortie et l'entrée de et vers la zone AIC sur la route de Courtemblin ne devrait pas être impactée de manière à dépasser les seuils tolérés. En effet le rapport entre la capacité théorique du carrefour et son utilisation (CU) atteint son pic de 55% aux heures de pointe le matin. A noter que la limite se situe entre 95 et 100%. (Coordination avec le SIN – CITEC). Voir également le RIE à ce sujet.



Figure 5 : Carrefour principal, débouché sur la route de Courtemblin

b) Pesée d'intérêts et décision

Aucune modification de ce carrefour ne doit être envisagée à ce stade du développement de la ZAIC-SEDRAC.

4.1.4 Transports publics

La desserte en transports publics de la ZAIC-SEDRAC 2^{ème} étape est existante et est qualifiée de bonne. Des arrêts de bus et la proximité de la gare y contribuent.

L'emplacement de l'arrêt de bus « Courgenay, Zone industrielle » à la rue de l'Armeratte pourra, au besoin, être déplacé sur la route de la Sedrac.

Le déplacement de l'arrêt de bus ainsi que sa mise aux normes LHand, sera évalué lors de l'élaboration du projet de l'ouvrage.



Ce projet sera réalisé par permis de construire (hors procédure du plan spécial régional).

4.1.5 Circulation des cycles

Aucun itinéraire cyclable officiel ne traverse le périmètre du plan spécial.

L'étape 2 de la ZAIC-SEDRAC n'a pas de lien direct avec la gare. La liaison se fait actuellement par la rue de l'Armeratte.

Pour réduire le parcours le Syndicat négocie actuellement un passage par les parcelles 858 et 863 ou 4744. Le tracé de cette liaison n'est, à ce stade, pas définitif.

Dans tous les cas et en prévision de cette liaison, le Syndicat souhaite favoriser la circulation des cycles en direction de la gare. Pour ce faire il a été décidé de mettre en place une bande cyclable en marquage sur le côté Est de la route et de réaliser une piste pour les piétons et les cycles, séparée de la route par une bande verte, sur le côté Ouest de la route. Cet aménagement nécessite une emprise d'environ 1,5 mètres sur les terrains de la Sedrac. Le tronçon de route qui fait partie du PSR est adapté dans ce sens. Les largeurs envisagées ont été validées par le SIN lors de la séance du 21 août 2024 (d'Ouest en Est, 2m

de bande piétons et cycles, 1 m d'aménagement vert, 7 m de chaussée (qui comprend un marquage pour les cycles de 1,25 m). Actuellement la rue de la Sedrac présente une largeur de 7 m auxquels s'ajoutent un trottoir de 1,5 m.

L'implantation d'une vélo-station (stationnement sécurisé) est prévue à la gare (selon le plan de mobilité 2040 (PMC40) en cours d'élaboration par la commune de Courgenay. La sécurisation des cycles sur le lieu de travail, proche de l'entrée, doit être proposé par les entreprises. Cette disposition figure dans les prescriptions.

4.1.6 Circulation piétonne

a) Présentation de la problématique et pesée d'intérêt

La circulation des piétons longe celles des véhicules motorisés. Des trottoirs sont déjà existant le long de la rue Sedrac.

Afin de renforcer la sécurité des modes de circulation doux, les trottoirs seront remplacés par une piste mixte (piétons et cycles en jaune sur le plan ci-contre). Les nouvelles routes d'accès aux parcelles ne sont pas toutes équipées de trottoirs franchissables, seule la route qui se prolonge vers le chemin du Biet est équipée d'un trottoir qui se prolonge par une piste mixte en direction du chemin du Biet. En effet, avec les nouvelles volontés des entreprises existantes, le chemin du Biet sera interrompu et le passage ne sera plus possible. Pour permettre de contourner cet obstacle, une liaison (piste mixte) entre la rue de la Sedrac et le chemin du Biet est proposée dans le prolongement d'une des nouvelles routes.

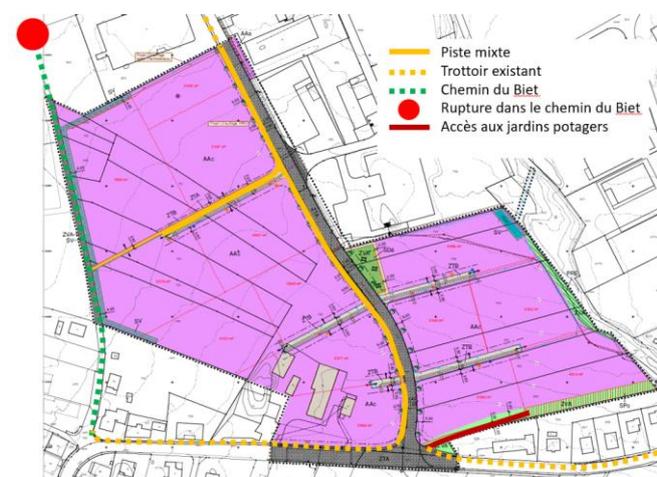


Figure 6 : Circulations piétonnes et pistes mixtes

Deux sentiers à thème sont existants dans le périmètre du PSR.

Le sentier « Le Jonc » et le sentier qui longe la route de Courtemblin (trottoir existant).

Le sentier du Jonc est officiellement abandonné au profit du chemin blanc existant et situé de l'autre côté du cours d'eau. Cet abandon est réalisé dans le cadre de la révision du PAL. L'argumentation porte sur la redondance avec un tracé existant et sur la sécurité des entreprises qui préfèrent limiter les accès possibles sur les arrières des bâtiments.

L'autre sentier est maintenu. Il n'a pas d'implication dur le projet.



Figure 7: Sentier thématique "Le Jonc"

4.1.7 Stationnement commun

a) Présentation de la problématique

Le plan directeur mentionne l'obligation de réfléchir à la mutualisation du stationnement entre les entreprises.

Un parking commun, en silo de plusieurs étages, construit en même temps que les infrastructures et géré par la Sedrac est envisagé (voir image ci-contre parcelle de 2400 m² emplacement à titre illustratif).

Le bureau Citec a estimé les cases de stationnement nécessaires pour deux scénarios de surfaces construites³ soit :

- 35'900m² : 270 à 345 places
- 47'860m² : 370 à 470 places

En cas de construction du stationnement commun, les cases mises à disposition doivent être comptabilisées (proportionnellement) dans le calcul du besoin par entreprises.

b) Pesée des intérêts et décision

Une première estimation financière ainsi qu'un premier sondage auprès des entreprises implantées dans la SEDRAC 1 montre que la construction d'un silo à voitures est réalisable et souhaitée (sondage et conclusions par la SEDRAC).

La gestion du stationnement commun ainsi que la répartition des frais de gestion du stationnement commun doivent encore être précisés par convention et/ou lors de la mise à disposition des terrains par la SEDRAC. Un système de badges pourrait être envisagé.

La SEDRAC souhaite approfondir la possibilité de construire un silo à voiture et attribuer un mandat dans ce sens à une bureau spécialisé. Le plan spécial mentionne un secteur spécifique pour la construction de ce silo.

En ce qui concerne le stationnement visiteurs, il doit être géré par les entreprises sur leur terrain et en conformité avec les règles de dimensionnement. A noter que la mise à disposition de places visiteurs mutualisées et situées dans le silo est souhaitée. Aucune place visiteurs extérieure n'est planifiée à l'échelle du plan spécial régional.

4.1.8 Plan de mobilité et monitoring

Afin d'inciter les entreprises à avoir une réflexion au sujet de leur mobilité, les prescriptions mentionnent l'obligation de réaliser un plan de mobilité pour les entreprises employant 20 employés et plus. Le plan de mobilité devra notamment considérer la mesure suivante :

- Environ 10% des places de stationnement devront être destinées au covoiturage (mentionné dans les prescriptions).

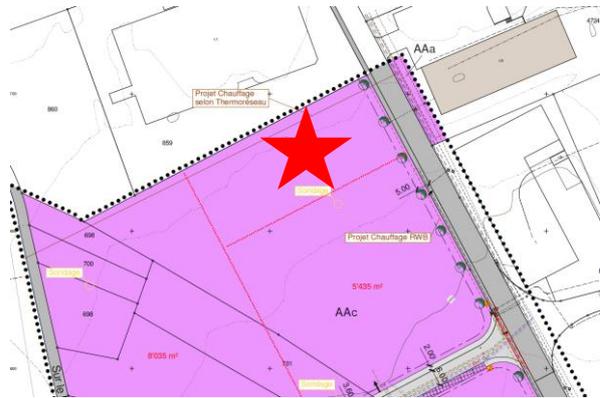


Figure 8 : Emplacement pour le stationnement commun

³ La zone à bâtir comprend une surface prévue pour la construction d'un silo à voitures, surface 2400m².

La surface théoriquement « vendable » est de 59'835m²

Indice min 0.6 soit 35'900 m² constructibles

Indice « max » à prendre en compte 0.8 soit 47'860m² constructibles

Avec 1 employé pour 130 m² de surface de parcelle le nombre de personnes sur le site devrait être de 457 personnes.

Afin de permettre à la Sedrac de suivre l'évolution de la mobilité au sein des entreprises, les prescriptions imposent également l'obligation pour les entreprises de fournir, une fois tous les 4 ans, des données relatives aux déplacements de leur personnel en particulier le nombre d'employés, le mode de transport et la fréquence des déplacements. Il s'agit de permettre à la Sedrac de déterminer notamment l'impact de la fréquentation de la zone sur le réseau routier et sur le bruit généré.

4.1.9 Trafic agricole

Le trafic agricole est supprimé avec la disparition de la ferme. (voir chapitre 4.3.1)

4.1.10 Ruissellement

Le ruissellement existant n'a pas d'impact sur l'ensemble du projet. Aucune mesure à l'échelle du secteur n'est à prendre. Cependant, la gestion des eaux de surface sur les différentes parcelles devra tenir compte du ruissellement sur les parcelles voisines.

4.2 VIABILISATIONS

Les conditions émises par ENV lors de l'examen préalable (voir annexe 6) sont à respecter lors de la phase d'exécution.

4.2.1 Conduites et systèmes d'évacuation des eaux usées (EU)

a) Présentation de la problématique

La zone d'activités doit se munir d'un réseau d'eaux usées. Une conduite communale existante traverse la future SEDRAC. Cette conduite existante devra partiellement être déplacée afin de permettre l'implantation de bâtiments dans l'étape 2 de la SEDRAC. Toutes les eaux usées de l'étape 2 pourront être raccordées dans la canalisation communale existante ou déplacée. Pour cela, la pose de nouvelles canalisations d'eaux usées est nécessaire.

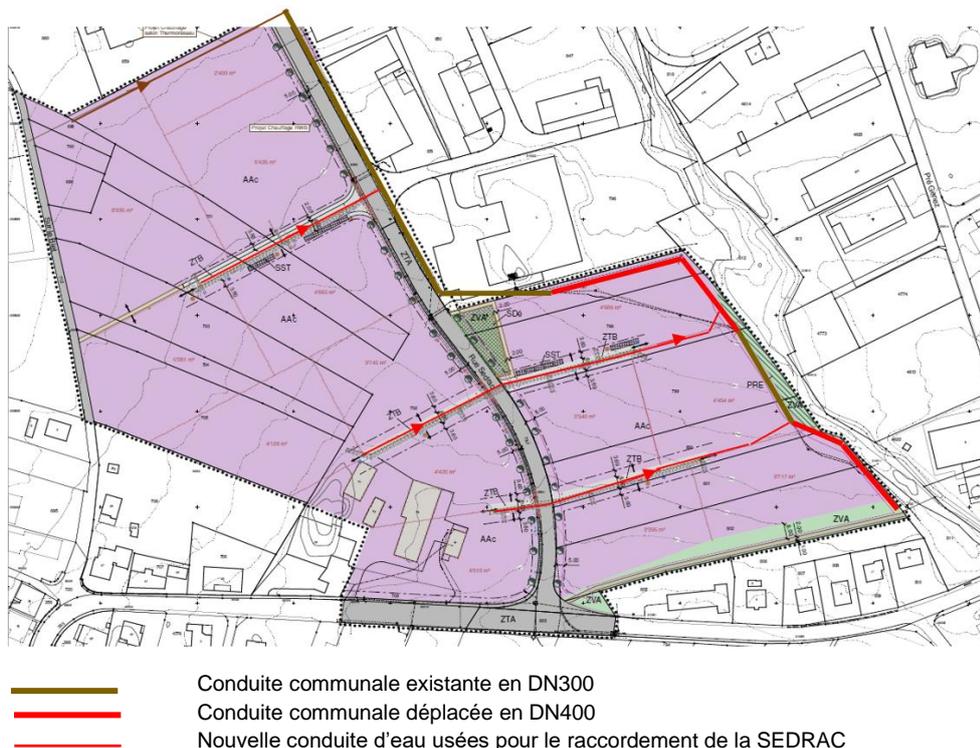


Figure 9 : Evacuation des eaux usées

La capacité du collecteur communal existant est insuffisante pour l'état actuel. Le collecteur étant situé à proximité immédiate de l'aval de déversoirs d'orages, le réglage de ces déversoirs est déterminant pour le dimensionnement. Le débit de dimensionnement est, selon le PGEE état actuel, de 80 l/s. Ce débit charge le collecteur au maximum dans la partie amont touchée par la déviation. Selon le bureau ATB, aucun changement n'a été effectué depuis l'établissement du PGEE permettant de réduire ce débit de dimensionnement.

Les nouveaux collecteurs communaux déplacés seront dimensionnés en DN400.

Vérification de la vitesse minimale pour éviter le risque de dépôt

Afin d'éviter le dépôt des matières solides dans la nouvelle canalisation, la vitesse minimale de 0.7 m/s doit être respectée selon la SIA.

L'augmentation du diamètre peut réduire la vitesse minimale dans la canalisation, la hauteur d'eau étant réduite. Le débit temps sec de pointe (maximum journalier par temps sec) n'étant pas indiqué dans le PGEE, un calcul a été réalisé avec un débit estimé à 10 l/s.

La vitesse atteinte une fois par jour avec 10 l/s est de 0.66 m/s, que ce soit avec un DN400 ou avec un DN300 et une pente minimale de 3 ‰. Le diamètre n'a donc pas d'influence sur la vitesse minimale.

La déviation du collecteur ne diminue pas la pente minimale, au contraire. La pente minimale actuelle de 2.9 ‰ peut être augmenté à 3.25 ‰ avec la déviation du collecteur en égalisant les pentes.

La vitesse minimale ne sera donc pas impactée par le projet. Elle se situe toutefois au-dessous de la norme SIA.

Pour indication, la vitesse minimale avec un débit temps sec de 5 l/s serait de 0.56 m/s et avec 15 l/s la vitesse minimale est de 0.75 m/s.

Il n'existe pas de possibilité d'amélioration de la situation dans le cadre de la SEDRAC.

b) Pesée d'intérêts et décision

La canalisation d'eau usées communale sera partiellement déplacée (Secteur Nord-Est) en bordure de la zone SEDRAC étape 2 afin de permettre la construction des futures parcelles sans contraintes liées aux eaux usées.

Des nouvelles canalisations d'eaux usées seront construites afin d'évacuer les eaux usées de la nouvelle SEDRAC et raccordées à la canalisation communale existante.

4.2.2 Conduites et systèmes d'évacuation des eaux pluviales (EP)

a) Présentation de la problématique

Configuration du terrain

La topologie du terrain de la SEDRAC présente deux points bas, représentés ci-dessous par des pastilles bleues. Les zones A en rouge et B en violet représentent les bassins versants de ces deux points bas.

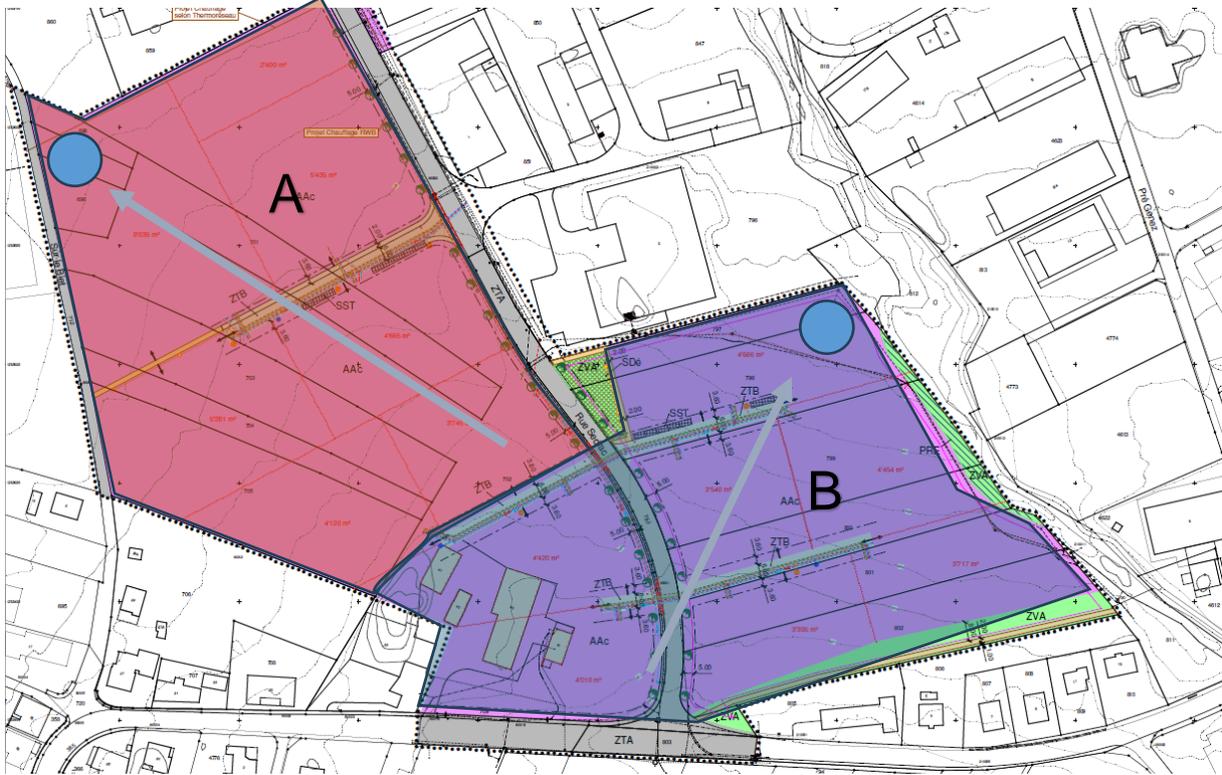


Figure 10 : Topologie du terrain et point bas – Zones A et B

Evacuation des eaux pluviales dans la zone A

Plusieurs variantes ont été étudiées pour l'évacuation des eaux pluviales dans la zone A.

1. Infiltration : un essai d'infiltration a été effectué à l'endroit du point bas (pastille bleue de la Figure 10 ou étoile bleue de la Figure 11). Cet essai d'infiltration montre une capacité d'infiltration moyenne de 1.2 l/min/m². En raison de la période très humide précédant l'essai d'infiltration et les sondages, il a été constaté que la nappe était peu profonde (environ 2m). L'infiltration est donc jugée moyenne à faible. L'infiltration totale cumulée des eaux de route et l'infiltration totale des futures parcelles a été jugée non réaliste. Une reprise d'une partie des eaux des parcelles doit donc être considéré dans la gestion de eaux pluviales.

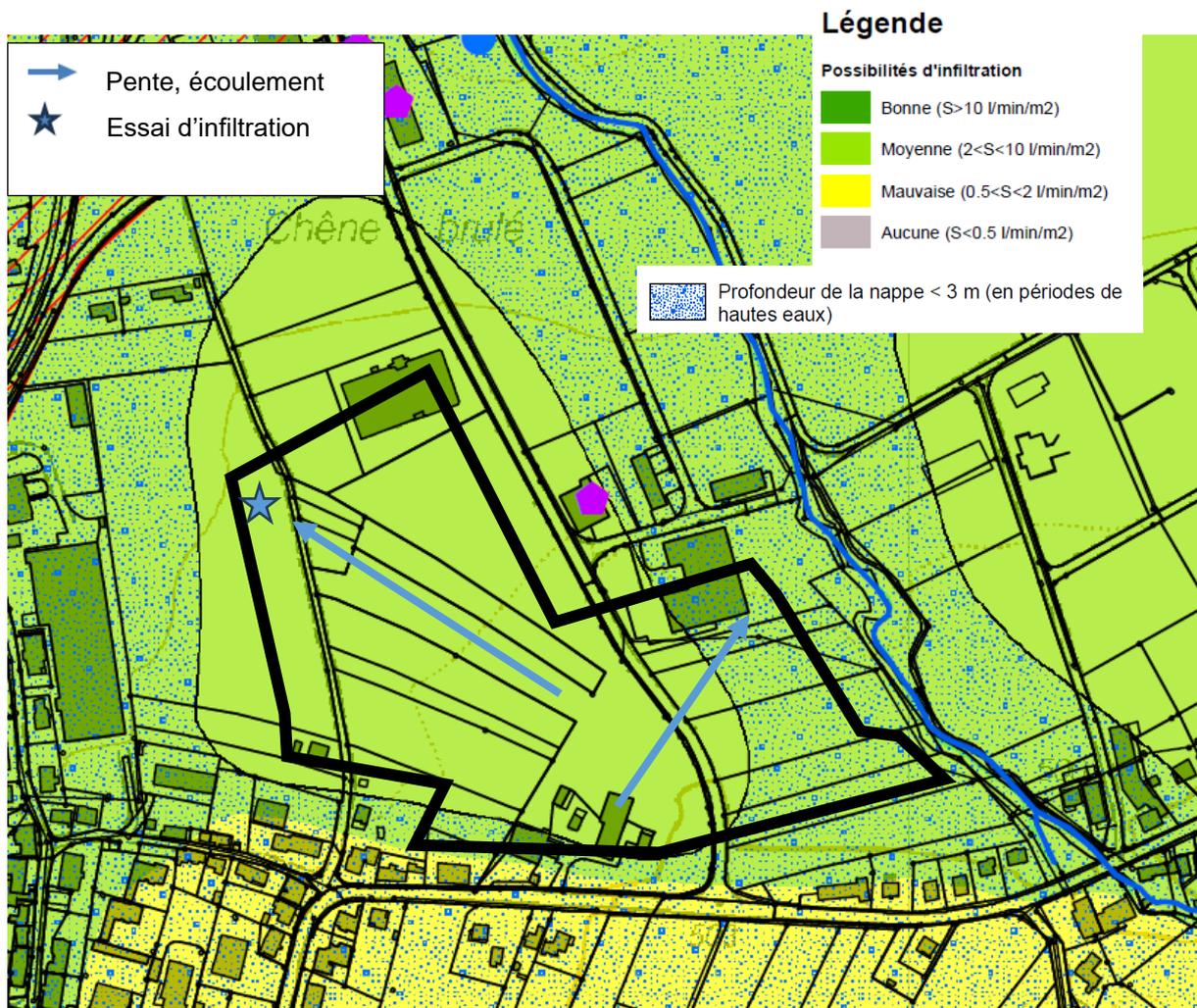


Figure 11 : Aperçu du PGEE : carte de synthèse des possibilités d'infiltration.

- Evacuation dans les eaux claires communales : il n'existe actuellement pas de réseau d'eau claire communal au point bas de la zone A. Une séance de coordination a eu lieu avec le bureau ATB concernant la mise en séparatif prévu par la commune dans le chemin « Sur-le-Biet ». La commune ne prévoit pas de collecteur jusqu'au point bas A. D'autre part, une simulation de la situation actuelle montre que le collecteur dans la rue Sedrac est saturé. Un raccordement des eaux pluviales au point bas n'est donc pas possible.
- L'évacuation dans les eaux mixtes n'est pas possible.

Concept retenu pour la zone A :

- Récupération des eaux pluviales de l'accès et de **maximum 30 l/s/ha de parcelle** constructible de la zone A dans un fossé ;
- Aménagement d'un fossé permettant l'infiltration sur une grande surface des eaux pluviales et la rétention. Ce fossé d'environ 1 mètre de profondeur se situera dans la zone inconstructible de 4 mètres depuis le bord de la parcelle (distance des constructions à la limite de la parcelle).
- Aménagement d'une canalisation servant de trop-plein du fossé, dirigée vers la canalisation d'eau claire située dans la rue Sedrac, pour les événements très importants ou lors d'événements pluvieux rapprochés.



Figure 12 : Fossé et canalisation de trop-plein pour l'évacuation des eaux pluviales de la zone A

Afin de favoriser l'infiltration, le fossé sera entrecoupé avec des barrages à mi-hauteur. Le profil en long ci-dessous devra être optimisé pour limiter le débit évacué dans la conduite d'eau pluviale en trop-plein.

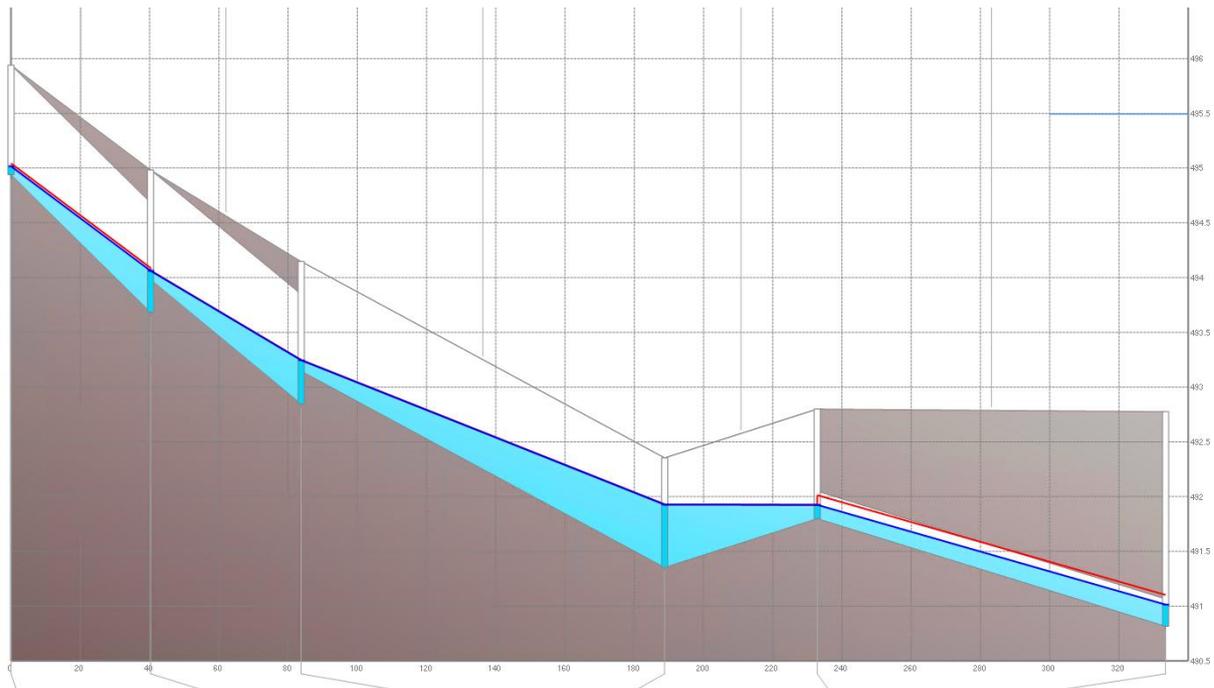


Figure 13 : Profil en long envisagé du fossé et du trop-plein (échelle 1:-31)

Evacuation des eaux pluviales dans la zone B

Aucun essai d'infiltration n'a pu être réalisé dans la zone B en raison des cultures. Les profils pédologiques effectués dans toute la zone SEDRAC montrent une situation semblable pour l'infiltration à la zone A. Les résultats de l'essai d'infiltration de la zone A sont donc admis comme réaliste pour la zone B soit une infiltrabilité moyenne de 1.2 l/min/m².

Les conditions d'évacuation des eaux pluviales des parcelles seront donc identiques que pour la zone A ; soit une récupération des eaux pluviales des accès principaux et de **maximum de 30 l/s/ha des parcelles**.

Les eaux pluviales de la rue Sedrac existante comprise dans la zone B (partie Sud dans le violet) ne sont, à ce jour, pas prises en charge selon les normes actuelles. Les eaux sont en effet infiltrées en sous-sol, sans passage à travers la couche d'humus, et le surplus récolté dans la conduite d'eau pluviale.

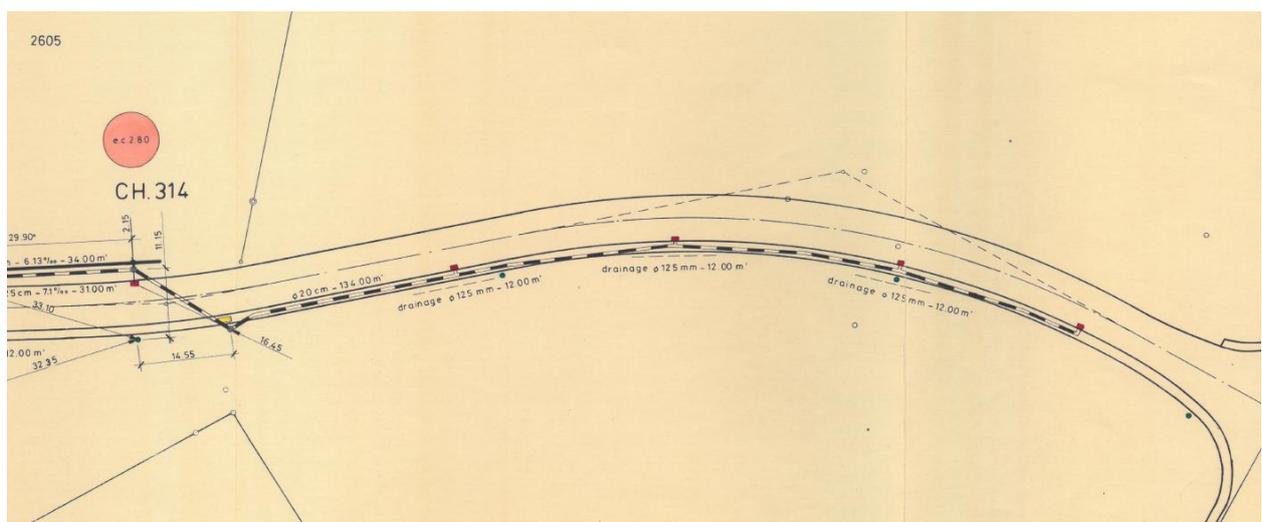


Figure 14: Extrait de plan ATB

Le projet de viabilisation propose deux variantes. L'une considère le maintien de la prise en charge des eaux pluviales de la rue de la Sedrac et l'autre considère une mise en conformité. La rue de la Sedrac étant

une route cantonale, le choix de la variante a été discuté avec le SIN lors d'une séance en août 2024. Il ressort de cette séance que les deux variantes doivent être encore évaluées.

Détermination du débit de rejet maximal au Ruisseau du Jonc

Afin de déterminer le débit maximal évacué au Ruisseau du Jonc, le débit Q347 du Ruisseau du Jonc au point de raccordement a été estimé. La surface du bassin versant du Jonc est d'environ 3.7 km². Avec un ratio proportionnel à l'Allaine à Boncourt, le débit Q 347 est estimé à 7.5 l/s.

Le débit maximal pouvant être rejeté sans rétention selon les exigences de la VSA est de 75 l/s pour une pluie d'un temps de retour de 1 an.

Le débit de dimensionnement de la zone Sedrac est supérieur à 75 l/s. Une rétention est donc nécessaire.

Un débit maximal rejeté de 50 l/s du bassin de rétention a été choisi pour la suite du dimensionnement.

Ce débit est acceptable selon la directive VSA de 2019 sur la gestion des eaux urbaines par temps de pluies.

Concept d'évacuation étudié et abandonné

La variantes d'évacuation par infiltration en fossé et rejet dans le Ruisseau du Jonc a été étudiée puis rejetée :

Comme pour le secteur A, la mise en place d'un fossé en bordure de la zone B le long du Ruisseau du Jonc a été étudié. Le collecteur d'eau usée communal étant à une profondeur de 1.3 m au Nord du Jonc, le fossé aurait dû être plus profond, à 1.6 m, pour permettre de croiser la conduite d'eau usée. Le profil en long suivant illustre la problématique avec une bande entre le fossé et le cours d'eau non atteignable et des risques pour le fossé d'infiltration.

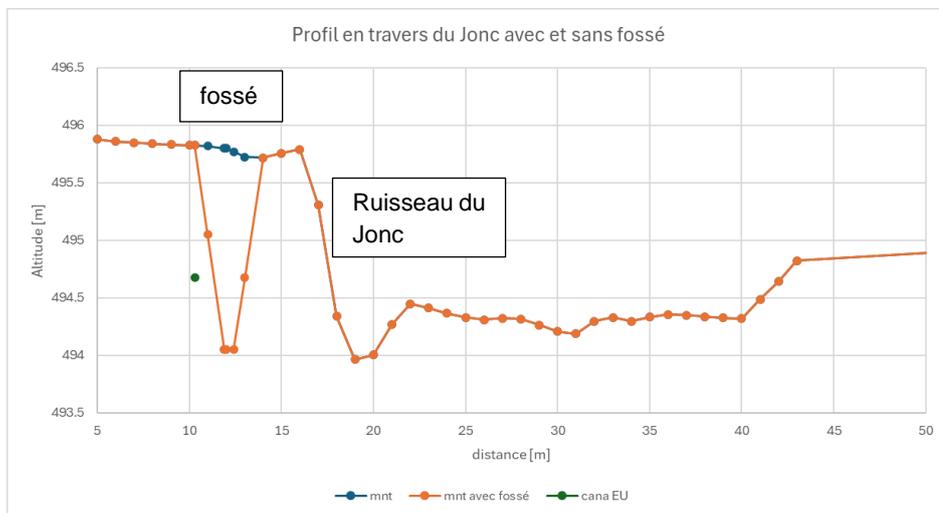


Figure 15 : Profil en travers du fossé envisagé et du cours d'eau – variante abandonnée

Concept d'évacuation retenu

1. Récolte des eaux des accès et des parcelles (max 30 l/s/ha) via des canalisations d'eaux claires. Réserve de capacité pour la Rue Sedrac.
2. Mise en place d'un bassin de rétention / infiltration en surface de 70 m³ pour d'une surface de 100 m² (à mi-hauteur), au point bas de la zone B.
3. Evacuation d'un débit maximal de 50 l/s au Ruisseau du Jonc.

A noter qu'une variante sans reprise des eaux de la rue de la Sedrac impliquerait la construction d'un bassin d'une capacité d'environ 53 m³.

b) Pesée d'intérêts et décision

La configuration du terrain impose diriger les eaux claires en deux points différents. Les deux bassins versants sont indiqués sur la carte ci-contre (A en rose et B en violet).

Les eaux collectées dans la partie A en rose sont dirigées vers un fossé de rétention/infiltration. Le trop plein est dirigé vers la canalisation des eaux claires existante dans la rue Sedrac.

Les eaux collectées dans la partie B en violet sont dirigées vers un bassin de rétention et infiltration des eaux de 70 m³ puis, avec un débit régulé de 50 l/s, dans le Ruisseau du Jonc.

Les parcelles pourront évacuer maximum 30 l/s/ha de parcelle dans la canalisation d'eaux pluviales.

Les quantités rejetées par les acteurs du site seront contrôlées, en particulier lors de la demande de permis de construire. Les points de rejet feront l'objet de contrôles et d'un entretien régulier.

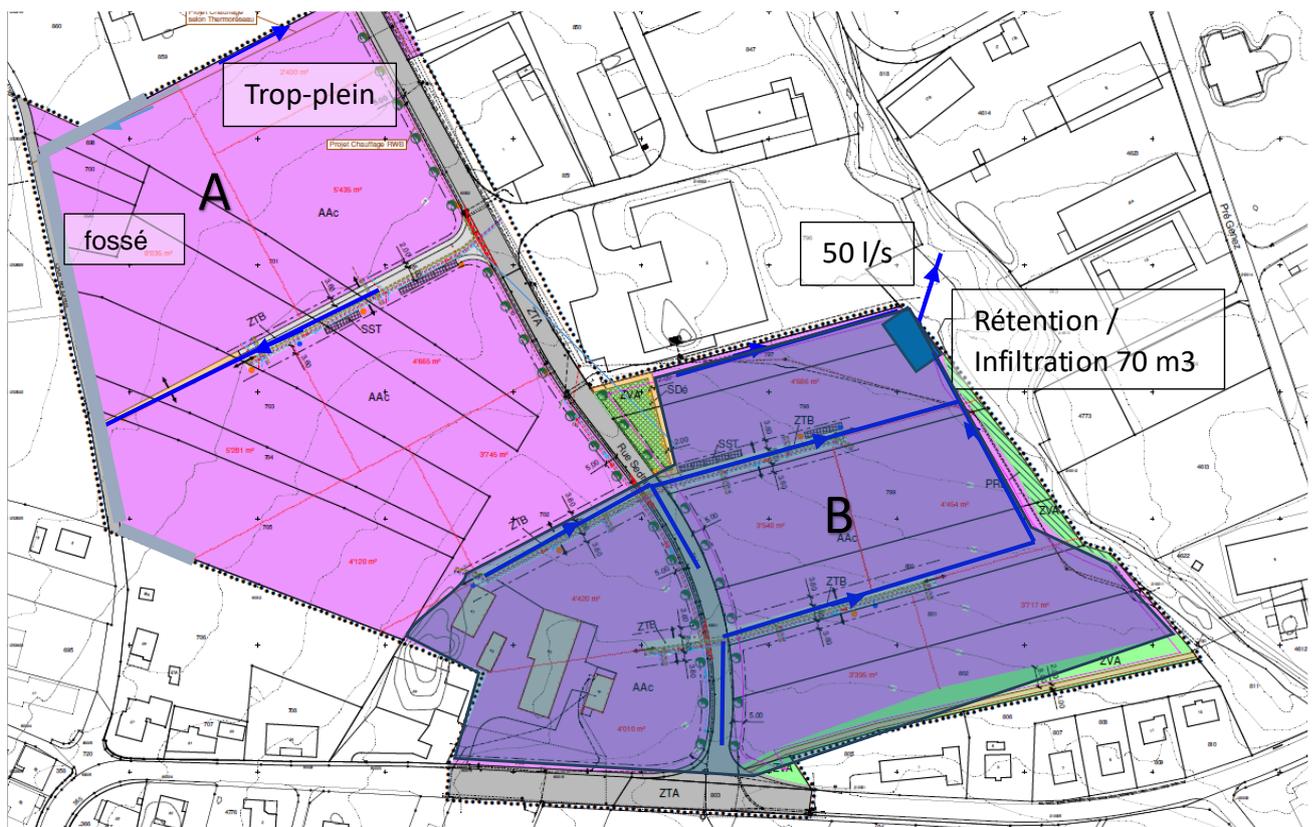


Figure 16 : Concept retenu pour l'évacuation des eaux pluviales, zone A et B

4.2.3 Eau potable (EP) et couverture incendie

a) Réseau principal

Le raccordement à l'eau potable se fait sur la conduite principale existante. Les nouvelles conduites, pour la distribution des parcelles, seront posées en parallèle des autres réseaux.

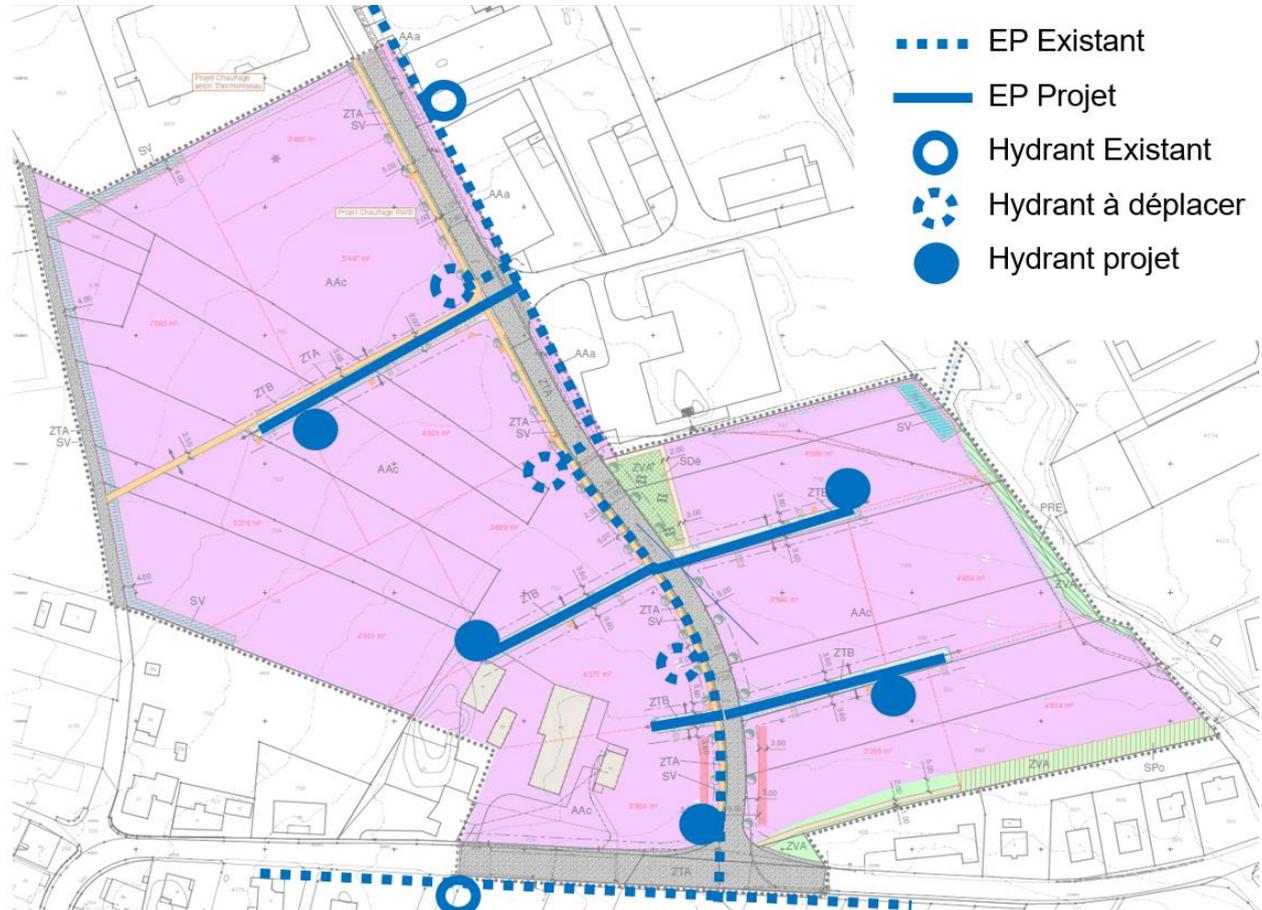


Figure 17: Réseau d'eau potable et hydrants

b) Couverture incendie

La couverture incendie est assurée par la pose de 5 nouvelles bornes hydrante. Au besoin et en fonction des projets, de nouvelles bornes pourront être exigées par l'ECA sur les parcelles privées. Sur les figures ci-dessous les rayons des BH ont été représentés (40 mètres et 80 mètres).



Rayons 40 mètres



Rayons 40 et 80 mètres

La défense incendie est un sujet traité dans le cadre du Plan Général d’Alimentation en eau (PGA). Le PGA est en cours de réalisation. Le bureau qui s’occupe du dossier confirme que la défense incendie est garantie dans ce secteur par la taille de la conduite. La défense incendie est déjà assurée dans la 1^{ère} zone de développement de la SEDRAC.

4.2.4 Eclairage

Le raccordement à l’électricité se fait par une conduite existante. Le réseau sera étendu et desservira la ZAIC, avec les autres infrastructures souterraines, sous les routes d’accès.

Le dimensionnement des conduites électriques sera à préciser d’entente avec le fournisseur d’électricité.



Figure 18 : Répartition de l'éclairage public

L'éclairage existant sur la rue de la Sedrac est légèrement déplacé en bordure de la nouvelle piste mixte. Les mats sont équipés de têtes LED.

L'éclairage des bras de route qui se piquent sur la rue de la Sedrac est nouveau, en LED et dynamiques. Il est conforme aux dernières avancées technologiques dans ce domaine.

L'éclairage des circulations destinées aux piétons est à taille humaine (candélabres bas, environ 3,6 mètres). Cet éclairage LED est dynamique. Il pourra au besoin être restreint ou éteint la nuit.

4.2.5 Téléphonie et fibre optique

La téléphonie ainsi que la fibre optique seront installées à la demande des entreprises et selon leurs besoins. Les fourreaux nécessaires à l'installation seront placés dans la route selon le projet du prestataire de service. Ces éléments seront repris lors de l'établissement du projet de l'ouvrage.

4.2.6 Réseau de chauffage à distance (CAD) - équipement privé

Une centrale de chauffage à distance est planifiée à proximité du plan spécial (en cours d'étude). La nouvelle centrale de chauffe envisagée verrait son réseau s'étendre dans la SEDRAC et vers le village. En ce sens, un réseau complet d'alimentation pour les entreprises est planifié dans le PSE (voir ci-dessous).

Afin d'amorcer l'extension de ce réseau en direction de la SEDRAC existante, une légère modification du périmètre du PSR a été réalisée (voir ci-contre, figure 19).

Le nouveau réseau est planifié en dehors des routes dans la distance inconstructible à la route (5 m). La réalisation du réseau se fera progressivement en fonction des demandes et sur la base de conventions.

Le prestataire de service pourra, si les calendriers et les conditions le permettent, profiter des fouilles nécessaires aux autres viabilisations.



Figure 19: Extension du périmètre du PSR pour permettre l'extension du CAD

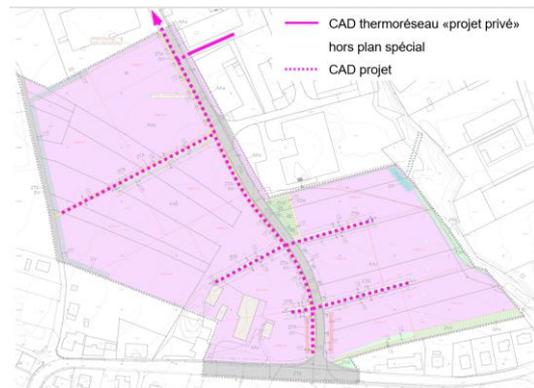


Figure 20: Réseau privé CAD

4.3 AGRICULTURE

4.3.1 Exploitation agricole existante et planification agricole

Des bâtiments d'une exploitation agricole se situent dans le périmètre envisagé pour l'extension de la SEDRAC.

La parcelle qui comprend ces constructions mesure 29'351 m². Elle appartient à Monsieur Laissue Benoit.

Une planification agricole a été rédigée pour limiter l'impact du développement de la zone sur ce domaine d'activités. Cette mesure est imposée par le plan directeur cantonal, fiche U.01.04, pour toute emprise sur les SDA de plus de 3 ha. La compensation des terres et des bâtiments y est traitée.

La planification agricole est annexée au RIE du plan spécial régional, elle fait partie intégrante du dossier.

A noter qu'à ce stade, des permis de construire permettant la construction d'infrastructures compensatoires, pour Monsieur Laissue, ont d'ores et déjà été approuvés. Elles se situent au Nord de la SEDRAC sur la commune de Courgenay.

Une partie des constructions est en cours, le reste sera réalisé par le propriétaire selon le calendrier propice au développement de son exploitation.

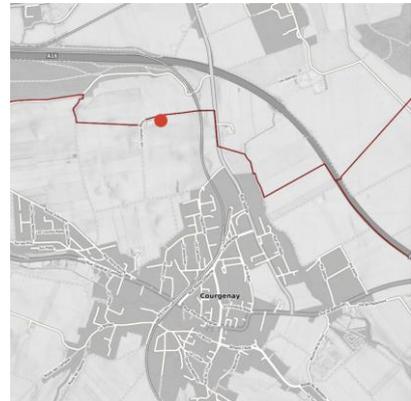


Figure 21: Relocalisation de la ferme



Figure 22 : Emplacement de la ferme existante sur le site

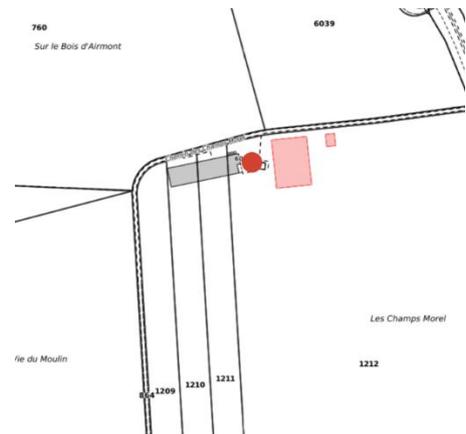


Figure 23: Relocalisation de la ferme (source : geoportail RCJU)

La vente des terrains situés dans l'extension interviendra une fois les parcelles affectées.

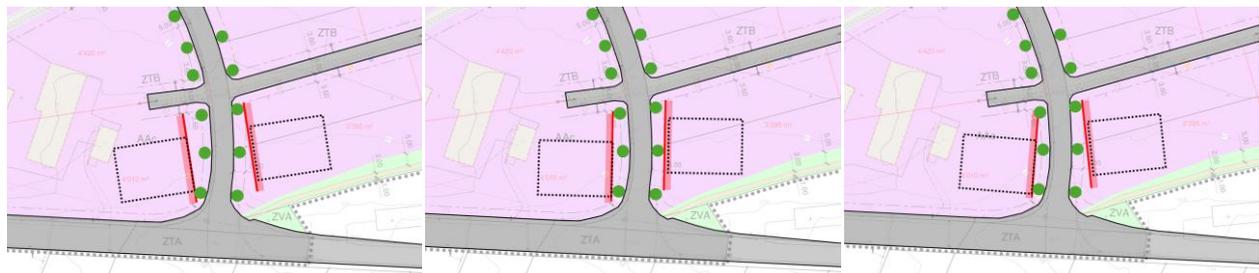
4.4 AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

4.4.1 Paysage et constructions

Les bâtiments d'angle à l'entrée de la SEDRAC formeront une porte d'entrée au site industriel. Le PDRL mentionne dans sa fiche U2 l'objectif de donner une lisibilité à la ZAIC par l'implantation des façades principales le long des voies de circulation et par la relégation des places de stationnement en sous-sol ou vers les arrières. Les prescriptions donnent des règles d'implantation pour les constructions (parallèle ou perpendiculaire aux voies de circulation).

La fiche du PDRL mentionne également, de manière non contraignante, qu'il s'agit d'exiger, pour les bâtiments d'angle situés à l'entrée de la SEDRAC, un projet architectural de qualité.

Afin de répondre à cette mesure non contraignante, plusieurs options ont été envisagées comme de définir des hauteurs minimales ou des alignements. Sans connaître les entreprises qui s'installeront sur le site, l'option qui consistait à imposer une hauteur minimale a été abandonnée. Finalement il a été choisi de ne définir qu'un alignement pour les façades principales. Plusieurs options ont été envisagées pour la forme à donner à cet alignement, soit :



Variante A

Variante B

Variante C

Figure 24 : Variantes d'aménagement pour les bâtiments d'angle à l'entrée du site

La variante 2 a été choisie par le groupe de travail. Elle correspond à l'intention donnée dans le plan directeur régional. Elle complète les alignements d'arbres dans la même géométrie et permet de créer deux fronts bâtis parallèles qui encadrent la légère courbe de la route.

Ces alignements sont mentionnés par le plan spécial régional. Ils permettent une certaine marge de manœuvre. En effet la ligne (en rouge ci-dessus) donne la direction mais les constructions peuvent s'implanter parallèlement à cette ligne jusqu'à 3 mètres de distance vers l'intérieur de la parcelle. Les prescriptions mentionnent cette possibilité.

4.4.2 Aménagement paysager en faveur de la biodiversité

Le secteur envisagé pour la ZAIC ne présente aujourd'hui que peu d'éléments naturels. Actuellement les terrains sont cultivés. Seule la présence du cours d'eau amène de la biodiversité.

a) Alignements d'arbres

Le PSRL propose de créer un double alignement d'arbres qui assurera un relai entre l'arborisation diffuse au village vert l'arborisation dense le long du ruisseau du Jonc.

b) Fossé et bassin de rétention et d'infiltration

Un fossé ainsi qu'un bassin d'infiltration des eaux claires sont planifiés. Ils permettront l'installation de végétation spécifique.

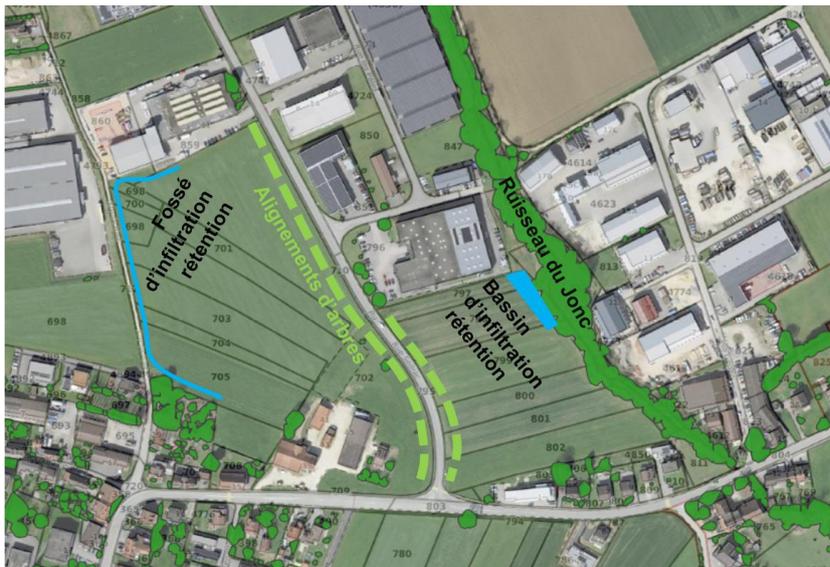


Figure 25 : Concept paysager

4.5 SÉCURISATION DU SITE

Plusieurs mesures de sécurisation du site sont envisagées à l'échelle du plan spécial. Ces mesures seront complétées par des mesures prises à l'échelle de la parcelle et de l'entreprise.

Les mesures prises à l'échelle du site sont les suivantes :

- En bord Ouest, le long du chemin du Biet. Un fossé d'infiltration des eaux permet de lutter contre les voitures bélier. A noter que du côté Est, la présence du cours d'eau constitue également un élément de sécurisation « naturel ».
- A chaque embranchement de nouvelle desserte qui se pique sur la rue de Is Sedrac, des poteaux rétractables sont installés. Ils pourront être activés en cas d'attaque.

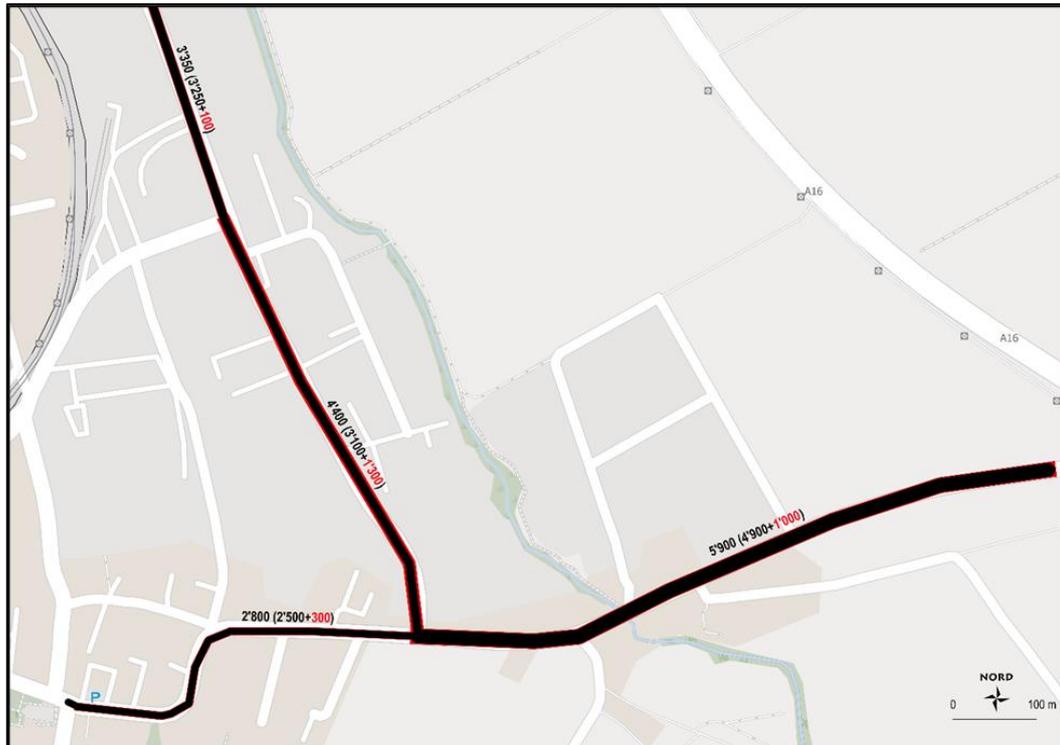


De plus, les prescriptions mentionnent d'autres possibilités de sécurisation comme :

- La pose de mâts de surveillance
- Le dédoublement des réseaux
- La sécurisation des chambres de visite et des armoires électriques
- Etc.

4.6 BRUIT

Les terrains compris dans le périmètre du plan spécial régional sont généralement soumis aux dispositions de l'OPB du degré de sensibilité de IV. A la suite du processus participatif, le degré de sensibilité au bruit à été diminué à III dans les secteurs qui touchent ou sont proche des habitations existantes (zone mixte).



Il ressort du rapport d'impact qu'il n'y a pas de dépassements des valeurs limites d'immissions (VLI) pour l'état futur avec l'augmentation du trafic mais que certains emplacements voient leur niveau sonore augmenter de + de 1 dB(A). Sont impactées des constructions habitées le long de la rue Sur-le-Bottenier. Les immissions sont toutefois largement inférieures aux valeurs limite d'immission, comme le montre le cas le plus défavorable relevé sur le rue Sur-le-Bottenier :

- jour : 64 dB(A) pour une valeur limite de 65 dB(A)
- nuit : 52 dB(A) pour une valeur limite de 55 dB(A)

La marge d'augmentation de trafic y est de l'ordre de 35 %. Il n'est donc pas nécessaire d'établir une convention entre la SEDRAC et le SIN pour régler les prises en charge respectives des mesures de protection contre le bruit.

Les locaux à usage sensible au bruit peuvent respecter les dispositions en matière d'alignement prescrit, à l'exception de ceux qui pourraient se situer dans un rayon de 25m du carrefour Rue Sedrac – rue de Courtemblin – rue Sur-le-Bottenier. Une distance de 10m calculée depuis de la limite de chaussée doit y être respectée. Cette mesure est mentionnée par les prescriptions.

4.7 AUTRES SUJETS TRAITÉS

4.7.1 Espace de rencontre

Un espace de rencontre est planifié par le PDRL. Le PSRL reprend cette notion. Ainsi une surface de détente est aménagée le long de la route cantonale au cœur de l'étape constructive envisagée. Cet espace sera agrémenté de mobilier urbain à destination des collaborateurs des entreprises. Un éclairage spécifique est mis en place. L'espace ne comprendra pas de jeux à destination des enfants.

4.7.2 Espace de jardin potagers

Un espace dédié à un jardin potager est planifié entre la zone d'activités et la zone mixte. Ce jardin a un caractère privé. La forme et les dimensions ont fait l'objet d'une coordination avec le futur propriétaire concerné (échange de terrains dans le cadre des achats de terrains pour la SEDRAC). Il sera possible d'implanter des cabanes de jardins dans cette zone de max. 6m².

4.8 SYNTHÈSE

Sur la base des éléments mentionnés dans les chapitres précédents, le projet retenu est le suivant :

	Composantes du projet	Motivations, justifications
Mobilité	Régime des circulations	L'espace sera soumis au régime des circulations à 50km/h. Cette restriction permet de prendre en compte la forte diversité d'utilisateurs du site (véhicules lourds, véhicules légers, cycles et piétons) sans entraver la traversée du site sur l'axe A16 – Alle. Cette procédure est indépendante du PSR.
	Circulation motorisée	La circulation motorisée est en partie séparée de la circulation des cycles, celle des piétons étant déjà assurée par des trottoirs le long de la rue Sedrac. La circulation des cycles dans le sens descendant (Sud-Nord) devrait faire l'objet d'un marquage (hors procédure du PS).
	Carrefour principal	Une modification du carrefour principal n'est pas envisagée à ce stade. Le trafic généré par cette étape de la SEDRAC n'étant pas suffisamment impactant.
	Circulation des cycles	<p>Une piste mixte est créée dans le sens montant (Nord-Sud). Cette piste est séparée de la route par une bande de verdure. Cet aménagement devrait être prolongé par une bande cyclable en direction d'Alle réalisée sous forme de marquage.</p> <p>Les entreprises doivent prévoir du stationnement pour les cycles à proximité des entrées des bâtiments.</p> <p>La construction d'une vélo-station est encouragée à proximité de la gare. Elle fera l'objet d'une autre procédure.</p>
	Circulation piétonne	<p>La circulation piétonne sur trottoirs est existante le long de la rue Sedrac. Une nouvelle piste mixte, en direction du chemin du Biet, est planifiée. Les petits bras de route qui se piquent sur la rue de la Serdac ne sont pas complétés de trottoirs. Seul celui qui est prolongé par une piste mixte en direction du chemin du Biet est accompagné d'une piste mixte.</p> <p>L'absence de trottoirs le long des autres bras de route a été validée par SIN.</p>
	Stationnement commun	La faisabilité ainsi que l'intérêt pour un parking en ouvrage sera étudié dans une autre procédure. Le plan spécial régional mentionne cette volonté sur le plan à ce stade. Afin de permettre la construction de cet ouvrage qui ne correspond pas au critère « entreprise forte pourvoyeuse en emploi » les parkings en silos sont expressément mentionnés dans les prescriptions dans la définition de la zone AAc sous « peuvent également être autorisés... ».
	Plan de mobilité des entreprises	Afin de limiter le trafic motorisé individuel les entreprises doivent fournir un plan de mobilité dès 20 EPT. Cette disposition est mentionnée dans les prescriptions.
	Trafic agricole	Voir « Agriculture »

Viabilisations	EU	La canalisation existante doit être déplacée pour permettre une plus libre implantation des entreprises.
	EC	L'infiltration se fait en fonction de la pente du terrain qui présente un point haut qui le partage en deux secteurs. L'infiltration se fait à l'Ouest par un fossé d'infiltration et à l'Est par un bassin.
	EP	Le réseau existant est prolongé et complété par les bornes nécessaires à la protection incendie.
	Eclairage	Les mats existants sont déplacés (par la construction de la piste mixte). Les têtes sont adaptées aux nouvelles technologies. L'éclairage est différencié entre « éclairage de routes » et « éclairage de voies à mobilité douce ».
	Téléphonie / fibre optique	Les fourreaux nécessaires à l'équipement des entreprises seront prévus. L'équipement se fera à la demande.
	CAD	Un réseau est planifié dans le PS. Ce réseau se construira en fonction de la demande et des opportunités. La réalisation effective est laissée au choix de l'entreprise privée fournisseuse de chaleur.
Agriculture	Exploitation agricole existante	L'exploitation agricole sera déconstruite et les terrains proposés à l'industrie.
Aménagements paysagers	Paysage et constructions	Des alignements pour les constructions qui prennent place à l'entrée du site sont indiqués par le plan. Des règles fixent l'implantation des constructions.
	Paysage et biodiversité	Des alignements d'arbres sont mentionnés par le plan. Les fossés et le bassin d'infiltration/rétention permettent de créer, avec les alignements d'arbres des relais au passage de la faune. Les milieux spécifiques accueillent une flore particulière.
Sécurisation du site	Sécurisation	La configuration du fossé d'infiltration des EC sera déterminée pour permettre d'arrêter les voitures bélier lors du projet de l'ouvrage. Des bornes rétractables sont mises en place sur chaque embranchement donnant sur la rue de la Sedrac. D'autres mesures possibles sont mentionnées par les prescriptions.
Bruit	Valeurs limites	La zone d'activité est soumise au DS IV selon les dispositions de l'OPB. A la suite du processus participatif, deux zones tampons de DS III selon l'OPB sont mentionnées par le plan (au contact avec la zone mixte et la zone centre). Il n'y aura pas de dépassement des valeurs limites d'immission (VLI) sur les bâtiments existants.
Autres	Espace de rencontre	Un espace de rencontre central (par rapport à l'extension) est planifié. Il comprendra de la végétation stratifiée et variée ainsi que du mobilier adéquat. Pas d'espace de jeux pour enfants.
	Jardins potagers	La zone verte qui comprend les jardins potagers permet de réaliser une transition vers la zone à bâtir. Cet espace fait également partie des négociations foncières.

5. INFORMATION ET PARTICIPATION DE LA POPULATION

L'information/participation de et à la population a été réalisée sous plusieurs formes.

Processus	Description du processus	Identification des remarques	Prise de position du Syndicat	Implications sur le projet
Séance d'information à la population	<p>La séance d'information à la population a eu lieu le 8 octobre 2024 au Centre Paroissial et Culturel de Courgenay.</p> <p>La séance a été annoncée par l'envoi d'un tout ménage, voir annexe 1</p> <p>La séance a été annoncée par courrier le 12 septembre 2024 adressé aux personnes concernées, voir liste de publipostage en annexe 2</p> <p>La séance était entièrement dédiée au sujet.</p> <p>Environ 50 personnes étaient présentes.</p> <p>La présentation s'est faite avec un ppt comme support (voir annexe 3). Le plan a été affiché dans la salle.</p> <p>De nombreuses questions ont été posées par la population. Le PV de la rencontre est donné en annexe 4</p>	<p>Le PV de la séance est donné en annexe 4 : il retranscrit les remarques du public.</p> <p>Les observations concernent principalement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'IBUS - Le bruit routier et celui des entreprises - La configuration des routes - L'emplacement de la zone de détente <p>Hors sujet/ procédure</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les voies du chemin de fer qui existent dans la SEDRAC - Les voitures entreposées dans la SEDRAC 4 et les panneaux solaires ainsi que les micro réseaux de distribution de l'énergie - La vente des terrains et les droits de superficie - La promotion du site - La répartition des impôts générés par la SEDRAC 	<p>Les arguments sont mentionnés dans le PV donné en annexe 4</p>	<p>Dans le PSR</p> <p>Deux périmètres ont été définis sur le plan là où la zone d'activités touche la zone mixte. Ils mentionnent que le degré de sensibilité au bruit y est de III (au lieu de IV dans le reste du périmètre du PSR).</p> <p>Hors procédure du PSR</p> <p>Pour minimiser le bruit entre autres, le régime des circulations sera probablement adapté à 50km/h sur la rue de la Sedrac ainsi que sur la route cantonale qui va du giratoire de l'A16 au village de Courgenay. La commune élabore actuellement un plan de mobilité nommé « Plan de mobilité Courgenay 2024 (PMC40).</p>
Rencontre avec les riverains	<p>Tous les propriétaires ont été contactés de manière individuelle en amont de la procédure de plan spécial régional, notamment pour leur présenter la planification agricole approuvée par la SEDRAC et les communes de Courgenay et Alle.</p> <p>Les propriétaires-exploitants et anciens exploitants ne souhaitent pas entrer en discussions de détail sur le contenu du plan spécial régional. Les échanges fonciers et les conditions liées les intéressent particulièrement. Il ressort chez chacun la volonté de ne pas reproduire l'exemple GEFCO/Emil Frey, principalement en lien avec la densité des constructions et le nombre d'emploi créé au regard des surfaces consommées. La réglementation mise en œuvre a été rédigée en ce sens.</p> <p>L'ensemble des propriétaires ont été invités à la séance d'information du 8 octobre 2024. Ils ont tous été contactés et rencontrés séparément, en bilatérale.</p> <p>SAK Auto Kabel AG Courgenay est propriétaire de la parcelle 698 du ban de Courgenay. Monsieur Fritschy, directeur, a été rencontré à plusieurs reprises. Il est pour le développement économique du secteur.</p> <p>Deux rencontres ont eu lieu avec Madame Maryline Adam et son mari, propriétaires de la parcelle n°700, ceci avant la séance du 8 octobre 2024. Ces derniers ne souhaitant pas vendre</p>	<p>Voir ci contre « description du processus ».</p> <p>Au besoin, le détail, (PV, correspondance, etc.) est disponible auprès de la SEDRAC</p>	<p>L'actuelle zone 1 du plan directeur localisé contient un très mauvais exemple d'utilisation du sol. Il s'agit de l'activité d'importation de voitures et leur stockage temporaire. Cette activité est une très grande consommatrice de m². Le nombre d'emploi/surface y est très faible. L'ensemble des propriétaires, principalement les habitants de Courgenay et des communes voisines ont de ce fait une très mauvaise image de la zone SEDRAC. La volonté de traiter ce secteur en phase 4 du plan directeur localisé est pour certains un vœux pieu.</p>	<p>Les éléments du plan spécial régional et ses composants ont intégré les remarques des différents propriétaires quant elles étaient liées au développement du plan.</p> <p>Adaptation de la zone verte au Sud-Ouest pour la mise en place d'un espace pour des jardins potagers (qui sert également d'élément de transition entre la zone habitée et la zone destinée aux entreprises).</p>

	<p>leur terrain, un accord portant sur un échange de surfaces a été conclu oralement. Des terrains en zone verte seront échangés avec les surfaces actuelles.</p> <p>Les copropriétaires de la parcelle 701 ont été rencontrée à plusieurs reprises avant le lancement de la procédure de plan spécial régional. Un droit d’emtion a été signé en faveur de la SEDRAC en octobre 2023. Les copropriétaires ont été invités le 8 octobre 2024 mais ne pouvaient être présents, la présentation leur a été envoyée.</p> <p>Monsieur Laissue Benoit propriétaire de la parcelle n°702 sur laquelle se trouve un bâtiment d’habitation et une exploitation agricole a rencontré à de très nombreuses reprises les représentants de la SEDRAC. Monsieur Laissue a entrepris les démarches pour déplacer son habitation et ses bâtiments agricoles. L’application de la planification agricole a permis à M. Laissue de réduire les dérangements. Un droit d’emtion est en cours de préparation et sera vraisemblablement signé avant fin 2024.</p> <p>Le propriétaire de la parcelle n°703 a été contacté par écrit et par téléphone à de très nombreuses reprises. Il est entré en matière pour signer un droit d’emtion en faveur de la SEDRAC. Il perçoit le passage en zone à bâtir comme une opportunité pour Courgenay et sa région et ne souhaite pas s’impliquer en tant que propriétaire.</p> <p>Des rencontres ont eu lieu avec les propriétaires de la parcelle n°704. Les conditions de la planification agricole ont été présentées. Selon des échanges de courrier qui ont suivi, les propriétaires ne souhaitent pas le passage en zone à bâtir. Ils ne souhaitent pas non plus participer aux équipements. Un lien fort existe avec la révision du PAL de Courgenay qui prévoit des modifications de zone pour d’autres bienfonds appartenant aux propriétaires.</p> <p>Monsieur Jean-Paul Frossard, propriétaire de la parcelle n°705, échange de longue date avec la SEDRAC sur les conditions de signature d’un droit d’emtion. Un acte allant dans ce sens devrait être signé avant fin 2024 en application de la planification agricole.</p> <p>Albert Breton, propriétaire des parcelles n°797 et n°798 a validé la signature d’un droit d’emtion avant fin 2024. L’application de la planification agricole a permis de finaliser les discussions en ce sens.</p> <p>Jean-Louis Breton a longtemps refusé de rencontrer les représentants de la SEDRAC. Après des échanges de courrier, une rencontre a finalement eu lieu. Monsieur Breton ne souhaite pas vendre son bienfonds mais souhaiterait des compensations avec des surfaces en zone agricole. Le fait que M. Breton ne soit plus exploitant pose problème pour des compensations selon les éléments de la planification agricole.</p> <p>Les propriétaires des parcelles 800 et 801 ont été rencontrés en amont de la procédure de plan spécial régional. La signature d’un droit d’emtion a été effectuée en octobre 2023. Les propriétaires ont informé souhaiter une mise en zone rapide.</p> <p>Le propriétaire de la parcelle 802 a été rencontré à plusieurs reprises avant le début de la procédure de plan spécial régional. L’application de la planification agricole a permis d’envisager la signature d’un droit d’emtion en faveur de la SEDRAC.</p>		<p>La réglementation mise en œuvre dans le plan spécial interdit une telle utilisation dans l’extension.</p> <p>Les discussions ont principalement porté sur le grief évoqué et les conditions d’acquisition du foncier. Les propriétaires ne souhaitant pas rester propriétaire de foncier en zone d’activités.</p> <p>Quelques propriétaires ont évoqué vouloir s’opposer jusqu’au bout à la mise en zone à bâtir.</p> <p>Par unité de traitement et en prévision d’extensions futures planifiées dans le plan directeur localisé, les entités régionales ne peuvent entrer en matière pour maintenir une surface en zone agricole dans le périmètre du plan spécial régional.</p> <p>La planification agricole et ses conditions, validées par la SEDRAC, doivent compenser de manière la plus juste possible la perte des surfaces concernées par les propriétaires, propriétaires-exploitantes et fermiers.</p>	
<p>Séances de conciliation</p>	<p>Rencontres individuelles</p>			

6. LE PROJET

6.1 PLAN SPÉCIAL RÉGIONAL (VERSION APRÈS EXAMEN PRÉALABLE)



7. PROCÉDURE

7.1 EXAMEN PRÉALABLE DU 30 JANVIER 2025⁵

Numéro	Description	Prise de position du SidP et/ou de la SEDRAC	Document concerné	Modification apportée au document
4 Conventions liées au plan spécial				
1	<i>Demande</i>	Conformément à l'art. 81 de l'ordonnance sur les constructions et l'aménagement du territoire (OCAT ; RSJU 701.11), lorsqu'un plan spécial nécessite des conventions particulières, ces dernières seront présentées sous forme de projets pour être soumises à l'examen préalable. Les conventions doivent ensuite être conclues sous une forme juridiquement valable avant l'adoption du plan spécial par l'organe compétent.	<i>Aucune convention n'est nécessaire à ce jour, certaines discussions en cours pourraient toutefois y mener. Les propriétaires attendent le dépôt public pour les concrétiser.</i>	-
6 Aménagement du territoire				
6.1.1 Fiche U.03.1 « ZAIC »				
2	<i>Demande</i>	Le périmètre fiscal de la zone AIC de la SEDRAC défini dans la convention du 14 septembre 2017 devra être adapté d'ici l'approbation du plan spécial régional afin de comprendre les parcelles situées à l'intérieur de ce dernier	<i>Une nouvelle convention fiscale est en cours de rédaction. Le SidP et la SEDRAC prennent note du besoin de l'approuver avant l'entrée en force du plan spécial régional.</i>	-
3	<i>Remarque</i>	Il est rappelé que le SidP et la SEDRAC doivent tenir compte des exigences de la fiche U.03.1 relatives au nombre et à la densité d'emplois en vue de la mise à	<i>Le SidP et la SEDRAC prennent note.</i>	-

⁵ L'examen préalable complet est joint en annexes 5 et 6.

		disposition des terrains aux entreprises, faute de quoi son statut de zone AIC pourrait être remis en question.			
4	<i>Demande</i>	L'art. 7 des prescriptions doit être complété afin d'interdire également les activités artisanales dans le secteur.	<i>ok</i>	<i>Prescriptions</i>	<i>Art. 7 modifié</i>
6.1.1 Fiche U.01.4 « Développement de l'urbanisation et SDA »					
5	<i>Demande</i>	Afin d'optimiser l'utilisation des SDA, le SidP est invité à évaluer la possibilité d'exiger la construction de bâtiments sur plusieurs étages (interdiction des bâtiments avec un seul étage). Le SidP pourrait s'inspirer de l'art. 19 des prescriptions du plan spécial régional de la zone AIC des Franches-Montagnes (ZAFM) au Noirmont qui rend obligatoire les constructions sur plusieurs niveaux tout en offrant une certaine souplesse lorsque cela est impossible pour des raisons techniques.	<p><i>Ok pour reprendre l'article 19 du Noirmont</i></p> <p><small>Art. 19 Les constructions présentent généralement plusieurs niveaux. Les entreprises, dont l'activité ne peut être répartie sur plusieurs niveaux, peuvent bénéficier d'un régime d'exception. Un justificatif technique doit accompagner la demande de permis de construire. Le régime d'exception ne permet pas de déroger à la densité minimale prévue par les prescriptions.</small></p> <p><i>Un régime d'exception est prévu par l'article. La compétence de l'octroi de l'exception doit être donnée au Syndicat et pas au canton.</i></p>	<i>Prescriptions</i>	<p><i>L'article 19 du Noirmont a été repris.</i></p> <p><i>Nouvel article 21 intégré aux prescriptions.</i></p> <p><i>Un régime d'exception est prévu par l'article. La compétence de l'octroi de l'exception est donnée au Syndicat.</i></p>
6	<i>Remarque</i>	Conformément à l'art. 46 de l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT; RS 700.1), la décision d'approbation du plan spécial régional devra être notifiée à l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et à l'Office fédéral de l'agriculture (OFAG), étant donné que la présente procédure entraîne une diminution de plus de 3 hectares de surfaces d'assolement. Lors de la transmission des documents pour approbation, le Syndicat devra donc fournir 2 exemplaires supplémentaires du plan d'occupation du sol et des	<i>Ok, la SEDRAC prend note.</i>	-	- <i>Penser à joindre 2 exemplaires supplémentaires lors de l'approbation</i>

		équipements, des prescriptions et du REC			
--	--	--	--	--	--

6.2 Conformité au plan directeur régional localisé

7	<i>Demande</i>	Il est nécessaire que les démarches en vue de la création d'un passage pour la mobilité douce permettant d'améliorer la connexion entre la gare et l'étape 2 de la zone AIC aboutissent et que les aménagements nécessaires puissent être intégrés au présent plan spécial régional.	<i>Ces démarches sont menées en parallèle du plan spécial et le SidP souhaite réaliser ces infrastructures au travers d'un plan de route, en collaboration avec les autorités locales. Un droit de passage en faveur de la SEDRAC sur la parcelle 868 ou une maîtrise foncière de la parcelle sera démontrée au moment de l'adoption du plan spécial.</i>	-	-
---	----------------	--	---	---	---

6.3 Révision du PAL de Courgenay

8	<i>Demande</i>	Apporter les corrections demandées ci-dessus de manière à assurer la cohérence entre la révision du PAL en cours et le plan spécial régional. <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Affectation du chemin du Biet en ZTB</i> 2. <i>Arbres protégés à mentionner (au Sud de la parcelle 796)</i> 3. <i>Coordonner la zone verte du ruisseau du Jonc</i> 4. <i>Vérifier si le bosquet/haie mentionné sur le PAL empiète sur le PS et le faire apparaître au besoin sur le PS</i> 5. <i>Mentionner le chemin IVS le long de la route de Courtemblin et de la route du Sur-le-Bottenier</i> 	<ol style="list-style-type: none"> 1 : Ok 2 : Une coordination avec la révision du PAL a été effectuée 3 : Une coordination avec la révision du PAL a été effectuée 4 : Une coordination avec la révision du PAL a été effectuée 5 : ok 	<ol style="list-style-type: none"> 1 : Plan 2 : Plan et prescriptions 3 Plan 4 Plan et prescriptions 5 Plan et prescriptions 	<ol style="list-style-type: none"> 1 Réalisé 2 Réalisé 3 Réalisé 4 Réalisé 5 Ajouté
---	----------------	--	--	---	--

6.3 Equipement et morcellement

9	<i>Question</i>	Ne faudrait-il pas non plus prévoir un trottoir sur la bordure ouest de la rue	<i>Une piste mixte est prévue à l'Ouest de la rue de la SEDRAC. Elle est de 2 mètres et</i>	-	-
---	-----------------	--	---	---	---

		SEDRAC ? Cela offrirait davantage de sécurité aux piétons qui se rendront dans les futures entreprises situées sur la partie ouest du présent plan spécial régional.	<i>sécurisée par rapport à la route. Un trottoir de l'autre côté de la route, côté Est, n'est pas nécessaire. L'utilisation rationnelle du sol participe également à ce choix.</i>		
10	Question	La largeur de 6 mètres prévue pour les ZTB inclut-elle également une surface dévolue aux trottoirs ? Si oui, de quelle largeur et sur un seul côté ou les deux ?	<i>Les trottoirs en ZTB ne sont pas nécessaires. Toutes ces rues sont en « voie sans issue » et ne desserviront pas plus de 4 entreprises au maximum. Là où la ZTB présente une continuité vers le chemin du Biet, un trottoir est mentionné par le plan.</i>	-	-
11	Demande	Dans la mesure du possible, les trottoirs doivent être précisés sur le plan d'occupation du sol et des équipements.	<i>C'est le cas là où il y en a. Les trottoirs prévus sont mentionnés.</i>	-	-
12	Demande	Qu'en est-il de l'entretien des surfaces vertes A (SVA) qui se situeront a priori sur les parcelles destinées à l'implantation des futures entreprises ? Ne serait-il pas pertinent que ces parcelles soient entretenues par la commune, le SidP ou la SEDRAC dans la mesure où il s'agit d'équipements/aménagements ne bénéficiant pas uniquement au futur propriétaire de la parcelle ? En ce sens, le projet de morcellement ne devrait-il pas être adapté afin de ne pas intégrer les SVA aux parcelles destinées à l'implantation des futures entreprises ? Si tel est le cas, une mise en zone verte de ces équipements/aménagements ne serait-elle pas préférable (IBUS min. inapplicable sur ces parcelles) ? Si nécessaire, le plan d'occupation du sol et des équipements est à adapter et les	<i>La séparation foncière de ces surfaces vertes impliquerait une distance aux limites que le SidP ne souhaite pas. Cela permet d'assurer une densification du site, notamment à l'arrière des futurs bâtiments.</i>	-	-

		prescriptions sont à compléter afin de préciser à qui incombe l'entretien des SVA			
13	<i>Demande</i>	La future parcelle de 2'400 m ² prévue au nord du périmètre du plan spécial régional est-elle donc réservée à la construction d'un parking en ouvrage de manière à ce que toute autre utilisation future de cette parcelle (p. ex. bâtiment industriel) soit exclue et qu'un autre emplacement du parking ne puisse pas être envisagée ? Que se passerait-il s'il est renoncé à réaliser un parking en ouvrage collectif ou si celui-ci est planifié ailleurs dans la SEDRAC ? L'utilisation de cette future parcelle et l'éventualité de la construction ou non du parking en ouvrage méritent d'être précisées dans les prescriptions. Il conviendrait par exemple de compléter les art. 35 ou 36 des prescriptions en exigeant que le potentiel de l'éventuel parking collectif en ouvrage soit examiné avant d'envisager la création de places de stationnement privées.	<i>Non, cette future parcelle a un statut identique aux autres parcelles en zone AA. Le découpage foncier proposé montre une intention qui pourrait être concrétisée par un projet spécifique, sans lien avec le plan spécial régional. Les prescriptions ne seront donc pas adaptées, le plan spécial régional ne peut pas anticiper toutes les éventualités de mise en œuvre. La notion de Parking « localisé » est abandonnée.</i>	<i>Plan</i>	<i>Le graphisme « étoile » a été déplacé dans les informations illustratives (informations non contraignantes) dans la légende.</i>

6.5 Autres remarques

6.5.1 Plan d'occupation et des équipements

14	<i>Demande</i>	Le plan prévoit un périmètre particulier pour le secteur soumis à un degré de sensibilité au bruit (DS) III. Ce périmètre se superpose à la zone d'activités A, secteur c (AAc) qui est, quant à elle, soumise à un DS IV. Cette manière de faire n'est pas optimale, notamment	<i>Ok</i>	<i>Plan</i>	<i>Modifié, nouvelle zone AAd</i>
----	----------------	---	-----------	-------------	-----------------------------------

		lorsqu'il s'agira de renseigner le DS applicable de la zone à bâtir dans la géodonnée (en principe un secteur particulier est soumis au même DS). Dès lors, il est proposé qu'un secteur AAd soumis à un DS III soit créé pour le périmètre concerné par la réduction du DS. L'art. 9 des prescriptions doit être adapté en conséquence. Les art. 4, 6, 8 et 21 des prescriptions doivent également être complétés en ajoutant le secteur AAd.			
15	Question	Pourquoi fixer un alignement au PRE de 3 mètres ? Les distances aux limites ne suffisent-elle pas ?	<i>Inutile en effet.</i>	Plan	Supprimé
16	Demande	La représentation des chemins piétonniers en dur et chemins d'accès en groise doit être revue afin de laisser apparaître la zone sous laquelle se situent ces équipements et ainsi d'éviter tout confusion quant à l'affectation du sol.	Ok	Plan	Représentation modifiée
17	Demande	Dans la légende, la représentation de la nouvelle conduite d'alimentation d'eau potable doit être revue pour correspondre à sa représentation sur le plan.	Ok	Plan (légende)	Adapté
18	Demande	Le futur stationnement en ouvrage doit être considéré comme un bâtiment et non comme un équipement. Il ne peut pas figurer dans la rubrique « Equipement privé ». Il doit plutôt figurer dans la rubrique « A titre indicatif ».	<i>Cet élément a été déplacé dans la légende.</i>	Plan	Elément déplacé dans les informations illustratives (informations non contraignantes).

6.5.2 Prescriptions

19	<i>Demande</i>	Dans la page de titre, il s'agit de la cheffe de section (et non de la cheffe de département).	<i>ok</i>	<i>Prescript.</i>	<i>modifié</i>
20	<i>Demande</i>	A l'art. 4 des prescriptions, l'usage particulier de la zone de transport A (ZTA) est la surface verte B (et non la surface verte A).	<i>ok</i>	<i>Prescript.</i>	<i>modifié</i>
21	<i>Demande</i>	<i>A l'art. 17 des prescriptions, il s'agit de l'art. 66o OCAT (et non de l'art. 54 OCAT).</i>	<i>ok</i>	<i>Prescript.</i>	<i>modifié</i>
22	<i>Demande</i>	A l'art. 34 al. 3 et 4 des prescriptions, il s'agit de l'art. 91 LCAT (et non de l'art. 19 LCAT).	<i>ok</i>	<i>Prescript.</i>	<i>Art 35 - modifié</i>
23	<i>Demande</i>	A l'art. 35 al. 2, il conviendrait également de rajouter « en sous-sol » en ce qui concerne les types de stationnement à privilégier.	<i>ok</i>	<i>Prescript.</i>	<i>Art 36 - modifié</i>
24	<i>Proposition</i>	L'art. 36 al. 2 des prescriptions ne peut-il pas être complété par d'autres mesures à intégrer aux plans de mobilité ? A titre d'information, le plan spécial régional de la zone AIC des Franches-Montagnes (ZAFM) au Noirmont prévoit des mesures supplémentaires à intégrer aux plans de mobilité. Certaines de ces mesures pourraient être reprises dans le plan spécial régional, notamment en ce qui concerne l'opportunité de mutualisation du stationnement.	<i>Un contenu similaire à l'art 32 des prescriptions du Noirmont peut être ajouté.</i>	<i>Prescriptions</i>	<i>Intégré à l'art 37</i>
25	<i>Demande</i>	Il conviendrait de préciser à l'art. 39 des prescriptions qu'aucun accès privé donnant sur le chemin Sur-le-Biet ne peut être autorisé.	<i>Cette précision est acceptée. Cependant il convient préciser « dès la construction des équipements et bâtiments » et de permettre le maintien d'un accès pour l'exploitation agricole.</i>	<i>Prescript.</i>	<i>Article 40 al3 - Modifié comme demandé. Précision ajoutée pour le maintien du trafic agricole.</i>

26	<i>Demande</i>	A l'art. 51 al. 1 des prescriptions, il convient de reprendre l'intitulé correct de la présente procédure.	<i>ok</i>	<i>Prescript.</i>	<i>Art 55 modifié</i>
6.5.3 REC					
27	<i>Demande</i>	Le chapitre 1.6 du REC relatif à l'état d'avancement des démarches entreprises auprès des propriétaires fonciers devra être mis à jour en vue de la transmission des documents mis au net pour clôture de l'examen préalable ainsi qu'au moment de l'envoi du dossier pour approbation	<i>Les informations seront transmises lors de l'envoi du dossier pour approbation, le dépôt public est un instant de la procédure qui a des influences sur les accords fonciers.</i>	<i>REC</i>	<i>Informations complémentaires données lors de la procédure d'approbation.</i>
6.5.4 RIE					
28	<i>Demande</i>	En page 24 du RIE, un calcul de l'augmentation du nombre d'employés de la zone AIC est effectué. Cependant, ce calcul se base sur une hypothèse d'un employé pour 130 m ² de surface habitable. Or, dans la fiche U.03.1, il est plutôt mentionné un employé pour 130 m ² de surface de parcelle. Les calculs sont donc à revoir en conséquence, tout comme les éventuels impacts sur la capacité du réseau routier ou sur la protection contre le bruit.	<i>Les calculs ont été repris avec les nouvelles valeurs. Avec les nouvelles données les VLI ne sont toujours pas dépassées.</i>	<i>RIE REC</i>	<i>RIE – le chapitre 4.7.2 a été adapté REC – le chapitre 4.6 a été adapté</i>
7. Route cantonale					
29	<i>Remarque</i>	Pour toutes les questions relatives à la gestion des eaux, une coordination avec le SIN est nécessaire.	<i>La SEDRAC prend note</i>	-	-
8. Autoroute					
30	<i>Demande</i>	Une étude de trafic devra démontrer dans le dossier mis au net quels sont les impacts de la zone d'activité AIC sur	<i>Le bureau CITEC a été mandaté pour répondre à cette question.</i>	<i>Annexe au REC ou au RIE au</i>	<i>Ce justificatif sera réalisé par CITEC et fourni au moment de l'approbation.</i>

		l'autoroute N16, y compris dans la jonction autoroutière, lors de la mise en service de la zone d'activité (occupation maximale), et une vérification de la jonction autoroutière de Courgenay et de l'infrastructure routière actuelle des routes nationales à pouvoir recevoir le futur trafic routier, pour un horizon de planification minimum de 2040, sans créer des remontées de files sur le réseau des routes nationales.	<i>A la suite d'un contact téléphonique (avec M. Léo Biedermann) il est admis par le SDT que l'étude complémentaire et qui concerne la charge de trafic supplémentaire sur l'A16 qui pourrait être induite par la SEDRAC soit transmise au moment de l'approbation.</i>	<i>moment de l'approbation</i>	
--	--	--	---	--------------------------------	--

9. Mobilité douce

31	<i>Demande</i>	La liaison permettant de rejoindre la gare en passant par les parcelles n ^{os} 858 et 863 ou 4744 doit être prévue dans le présent plan spécial régional.	<i>Non, celle-ci fera l'objet d'une procédure spécifique à définir. A la suite d'un contact téléphonique le 12 février 2025, le SDT accepte de ne pas imposer l'extension du périmètre du plan spécial pour intégrer la liaison cyclable en direction de la gare au PS. Il s'agira, en contrepartie, de démontrer que la maîtrise foncière sur la parcelle 858 est garantie au travers d'un droit de passage au moment de l'approbation du plan spécial.</i>	<i>Plan</i>	<i>Pas de modification du périmètre du plan. Démontrer la maîtrise foncière sur la parcelle 858 au travers d'un droit de passage au moment de l'approbation du plan spécial.</i>
32	<i>Demande</i>	Il convient de préciser le positionnement de la piste mixte sur le côté ouest de la RC 1509. De plus, sur le côté est de la RC, c'est le marquage d'une bande cyclable qui a été retenu et non une piste cyclable comme mentionné. Les documents sont à adapter en conséquence.	<i>Le positionnement est précisé par des cotes sur le plan (à 1 mètre de la route et sur une largeur de 2 mètres).</i>	<i>Plan REC</i>	<i>Ajout de cotes au plan Changement du terme « piste » pour celui de « bande » dans le REC</i>

10. Stationnement

33	<i>Question</i>	Ce monitoring ne pourrait-il pas également permettre de vérifier que les	<i>ok</i>	<i>Prescript.</i>	<i>Un al a été ajouté à l'art 37</i>
----	-----------------	--	-----------	-------------------	--------------------------------------

		plans de mobilité aient été mis en place et qu'ils portent leurs fruits ? Et dans le cas contraire, ne faudrait-il pas contraindre les entreprises à prendre des mesures ?			« Les entreprises fournissent la preuve de la mise en œuvre du plan de mobilité et fournissent la preuve de son effet positif. Si l'effet ne devait pas être avéré, alors le Syndicat pourrait exiger l'application des mesures prévues ou la mise en place de mesures complémentaires. »
34	Question	Si le plan de mobilité démontre que le potentiel en covoiturage est plus bas que 10%, les entreprises devront-elles quand même réserver 10% de leurs cases pour le covoiturage puisque cela est indiqué dans les prescriptions ? Comment cette prescription sera-t-elle appliquée et comment sera-t-il vérifié que les cases seront bien réservées ? Des demandes de dérogations devront-elles être formulées si le plan de mobilité démontre que le potentiel de covoiturage est en deçà de cette prescription ?	Ok pour une modification du texte		L'article 37 a été modifié comme suit : « Un pourcentage de places de stationnement est réservé pour le covoiturage (en fonction du potentiel déterminé par le plan de mobilité ».)
35	Remarque	Evaluer la possibilité d'encourager les entreprises à collaborer en matière de covoiturage pourrait être une alternative intéressante à la proposition initiale.	Le Syndicat réfléchira à cette possibilité et transmettra la demande à la SEDRAC qui souhaite jouer le rôle de lien dans cette zone.	-	-
10. Transports publics					
36	Demande	Le chapitre 4.1 « Mobilité » du REC doit également traiter de la thématique des transports publics. Il convient d'éliminer ces contradictions figurant dans le REC et de clarifier les intentions en terme de desserte en transports publics	Les TP sont existants et la desserte est de bonne qualité.	REC	Le texte a été clarifié dans le chapitre 2.5 et un chapitre « transports publics » a été ajouté au chapitre 4.1

37	<i>Demande</i>	<p>Environ 550 mètres séparent les arrêts « Courgenay, gare » et « Courgenay, zone industrielle » (rue l'Armeratte). Environ 800 mètres séparent les arrêts « Courgenay, haut du village » et « Courgenay, zone industrielle ». La question se pose également quant à savoir s'il ne serait pas judicieux de privilégier la création d'un nouvel arrêt sur la « rue Sedrac » au centre de la zone, indépendamment des autres arrêts de part qui resteraient en bordure de périmètre. Ces réflexions concernant l'emplacement des arrêts de transports publics doivent également se faire en lien avec le développement du plan spécial « Vie-de-Paplemont » qui a récemment fait de recommandations en la matière lors de son examen préalable. Les deux procédures sont donc à coordonner du point de vue de la localisation des arrêts de transports publics.</p>	<p><i>Un nouvel arrêt ne semble pas indispensable. En général un arrêt de plus implique un temps de trajet prolongé.</i></p> <p><i>Le SidP privilégie le déplacement de l'arrêt situé en direction de la gare sur la rue SEDRAC au centre de la zone.</i></p> <p><i>Les entreprises s'installeront vraisemblablement du Nord au Sud, rendant satisfaisante dans un premier temps la position actuelle de l'arrêt.</i></p> <p><i>Des négociations foncières seront entreprises afin de concrétiser cette intention.</i></p> <p><i>Cette réflexion ne semble pas indispensable à l'approbation du plan spécial régional et sera mise en œuvre séparément.</i></p>	-	-
13. Agriculture					
38	<i>Demande</i>	<p>Au vu de la qualité des sols en question, ECR demande qu'un plan de gestion des sols et qu'un suivi pédologique associé soient d'office exigés, et que les terres décapées soit réutilisées en zone agricole afin d'améliorer la qualité d'autres terres agricoles le nécessitant.</p>	<p><i>La précision sera mentionnée dans les prescriptions.</i></p> <p><i>A noter qu'un déplacement de terre végétale est convenu avec les propriétaires exploitants du secteur ayant signé un droit d'emption. Cette clause n'engage pas le SidP et n'a pas de lien avec la présente procédure.</i></p>	Prescriptions	Modification et compléments à l'article 48
39	<i>Information</i>	<p>Pour information, la maison d'habitation de l'exploitation agricole située sur la parcelle n°702 est grevée d'un droit d'habitation.</p>	<p><i>La SEDRAC prend note.</i></p>	-	-

14 Environnement

14.1 Etude d'impact sur l'environnement

40	<i>Demande</i>	Le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) doit faire partie du dossier déposé publiquement. Il doit être spécifiquement mentionné lors de la publication au Journal Officiel.	<i>Le SidP prend note.</i>	<i>Publication au JO</i>	<i>Le RIE sera mentionné comme faisant partie du dossier lors de la publication dans le journal officiel.</i>
41	<i>Remarque</i>	<p><i>1 L'art. 47 des prescriptions doit être complété comme suit :</i></p> <p><i>³L'ordonnance fédérale sur les atteintes portées aux sols (OSol) ainsi que l'ordonnance fédérale sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED) sont applicables.</i></p> <p><i>⁴En raison de la bonne qualité des terres dans le périmètre du plan spécial régional, un concept de gestion des sols avec indications relatives aux volumes de matériaux terreux décapés et à la valorisation des matériaux terreux excédentaires doit être présenté avec la demande de permis de construire.</i></p>	<i>Ok</i>	<i>Prescriptions</i>	<i>L'art 48 a été complété</i>

14.5. Emissions lumineuses

42	<i>Remarque</i>	Il conviendra de prendre en considération les remarques du courrier qui va être envoyé aux communes début 2025 concernant les enseignes lumineuses.	<i>Attendre le courrier du canton sur les enseignes lumineuses.</i> <i>Ok de principe mais l'envoi du courrier ne doit pas retarder le dépôt public.</i>		<i>Le courrier du canton sur les enseignes n'est pas encore connu.</i>
43	<i>Demande</i>	Une étude liée à l'éclairage public devra être fournie lors du projet final ainsi qu'un formulaire ECL01.	<i>La SEDRAC prend note.</i>	<i>RIE</i>	<i>Le chapitre 4.4 du RIE a été complété.</i> <i>Une étude liée à l'éclairage public ainsi que le formulaire ECL01</i>

					sera fourni lors de la procédure de validation du projet de l'ouvrage.
44	<i>Demande</i>	Il conviendra d'éteindre les sources lumineuses entre 22h00 et 6h00.	<i>C'est déjà mentionné dans les prescriptions (Art.24)</i>	-	-
45	<i>Demande</i>	Il conviendra d'adapter la quantité de lumière aux besoins minimums et opter pour des températures de couleurs chaudes (inférieur à 2700 K).	<i>La SEDRAC prend note.</i>	<i>RIE</i>	<i>Le chapitre 4.4 du RIE a été complété. Cette notion sera prise en compte lors de l'élaboration du projet de l'ouvrage et lors du choix du matériel.</i>

14.6. Evacuation des eaux et alimentation en eau potable

46	<i>Remarque</i>	Conformément à l'art. 57 al. 2 de l'ordonnance sur la gestion des eaux (OGEaux ; RSJU 814.21), le cadastre des installations d'approvisionnement en eau sera mis à jour et les données numériques transmises à l'Etablissement cantonal d'assurance immobilière et de prévention (ECA-Jura), dans la structure et le format exigés.	<i>La SEDRAC prend note.</i>		<i>Prise en compte lors du projet de l'ouvrage.</i>
47	<i>Remarque</i>	Conformément à l'art. 59 al. 3 OGEaux, le cadastre des canalisations sera mis à jour et les données numériques transmises à l'ENV, dans la structure et le format exigés.	<i>La SEDRAC prend note.</i>		<i>Prise en compte lors du projet de l'ouvrage</i>
48	<i>Remarque</i>	<i>Les concepts de gestion des eaux, tant pour les eaux usées que pour les eaux pluviales sont adéquats. Une attention particulière devra néanmoins être portée lors des différents projets d'implantation au niveau des quantités rejetées. En effet, les capacités, tant du système d'évacuation des eaux usées que du système de gestion des eaux pluviales, sont à leurs limites. Par ailleurs, une</i>	<i>La SEDRAC ainsi que la commune prennent note et veilleront à contrôler ce point lors des demandes de permis. La SEDRAC veillera également à l'entretien des points de rejet.</i>	<i>REC</i>	<i>Chapitre 4.2.2 complété. Contrôle lors des permis de construire en particulier et entretien des installations communes.</i>

		<i>attention particulière devra être portée sur l'entretien des différents points de rejet de la zone AIC de la SEDRAC afin d'en garantir le fonctionnement.</i>			
--	--	--	--	--	--

14.8. Gestion des déchets

49	<i>Demande</i>	<i>Il convient de compléter la partie du RIE relative à la phase de permis de construire du chapitre sur la gestion des déchets en mentionnant qu'un diagnostic des polluants devra être effectué sur les bâtiments situés à la Route de Courtemblin n^{os} 41, 43, 45 et 47</i>	<i>Ok</i>	<i>RIE</i>	<i>Le chapitre 4.16.4 a été complété/modifié.</i>
----	----------------	--	-----------	------------	---

14.10. Conditions d'exécution

50	<i>Remarque</i>	<i>Les conditions émises par l'ENV en annexe du présent rapport d'examen préalable seront à respecter lors de la phase d'exécution</i>	<i>Ok</i>		<i>Les conditions d'exécutions ont été ajoutées au REC en annexe 6. Le chapitre 4.2 fait référence à ce document. Le RIE a été complété par les conditions ajoutées en annexe VI.</i>
----	-----------------	--	-----------	--	---

7.2 DÉPÔT PUBLIC DU XXXXX AU XXXXX3 (FO N° 18 DU XXXXXX)

7.2.1 Oppositions et traitement

Opposants	Résumé de l'opposition	Séance de conciliation	Résultat de la conciliation	Modification apportée au projet à la suite de la conciliation	Prise de position du Syndicat sur les oppositions maintenues

7.2.2 Détail des modifications apportées aux documents à la suite du traitement des oppositions

7.3 ADOPTION

	Plan spécial régional
Date d'adoption :	xxxxxxx
Organe compétent ⁶ :	Assemblée des délégués du SidP
Remarques :	-

⁶ Le procès-verbal de la séance de l'assemblée des délégués du SidP du xxxxxx est joint en annexe xxxxxx.

8. CONCLUSION

Le projet proposé correspond à ce qui est attendu dans le Plan directeur régional.

Les infrastructures mises en place pour la mobilité douce au travers du secteur ainsi qu'en direction du village et de la gare contribuent à l'attractivité des transports en commun et des déplacements en mode doux.

Les infrastructures de détente et de loisirs extérieures mises en place pour les collaborateurs des entreprises doivent faciliter une appropriation de l'espace public.

Le Syndicat Intercommunal du District de Porrentruy (SidP) souhaite que les terrains envisagés par le plan spécial puissent être mis à disposition de nouvelles entreprises dans les meilleurs délais. Ainsi il souhaite que les autorités cantonales soutiennent ce développement régional.

9. ANNEXES

- Annexe 1 Tout ménage du 8 octobre 2024
- Annexe 2 Liste de publipostage pour indiquer l'information à la population du 8 octobre 2024
- Annexe 3 Présentation - séance d'information/participation du 8 octobre 2024
- Annexe 4 PV de la séance d'information à la population du 8 octobre 2024
- Annexe 5 Rapport d'examen préalable du 30 janvier 2025
- Annexe 6 Conditions à respecter lors de la phase d'exécution de Office de l'environnement (annexe au rapport d'examen préalable du 30 janvier 2025)

Annexe 1 : TOUT MÉNAGE DU 8 OCTOBRE 2024



Syndicat intercommunal du district de Porrentruy



Commune de
COURGENAY

Plan spécial régional zone SEDRAC avec modification de l'affectation Séance d'information

Les autorités régionales et communales prévoient la mise en zone d'activité d'une portion du territoire communal de Courgenay. Le secteur concerné se situe entre la route de Courtemblin / Sur-le-Bottenier et la zone d'activité SEDRAC au Nord.

Le plan ci-contre vous permettra d'identifier le périmètre concerné.

Les surfaces actuellement disponibles pour le développement économique sont limitées, raison pour laquelle un changement d'affectation de ces surfaces est souhaité.

Afin de vous présenter plus en détails cette procédure, nous vous convions à une séance d'information qui se tiendra le :

mardi 8 octobre 2024 à 19h30
au Centre Paroissial et Culturel de Courgenay,
Rue du 23-Juin 13, 2950 Courgenay



Les autorités régionales et communales vous remercient par avance de l'attention que vous porterez à la présente invitation. /Courgenay, le 23 septembre 2024



Syndicat intercommunal du district de Porrentruy



Commune de
COURGENAY

Plan spécial régional zone SEDRAC avec modification de l'affectation Séance d'information

Les autorités régionales et communales prévoient la mise en zone d'activité d'une portion du territoire communal de Courgenay. Le secteur concerné se situe entre la route de Courtemblin / Sur-le-Bottenier et la zone d'activité SEDRAC au Nord.

Le plan ci-contre vous permettra d'identifier le périmètre concerné.

Les surfaces actuellement disponibles pour le développement économique sont limitées, raison pour laquelle un changement d'affectation de ces surfaces est souhaité.

Afin de vous présenter plus en détails cette procédure, nous vous convions à une séance d'information qui se tiendra le :

mardi 8 octobre 2024 à 19h30
au Centre Paroissial et Culturel de Courgenay,
Rue du 23-Juin 13, 2950 Courgenay



Les autorités régionales et communales vous remercient par avance de l'attention que vous porterez à la présente invitation. /Courgenay, le 23 septembre 2024

Annexe 2 : LISTE DE PUBLIPOSTAGE POUR INDIQUER L'INFORMATION À LA POPULATION DU 8 OCTOBRE 2024

N° de parcelle	Titre	Prénom	Nom	Adresse	NPA	Localité
366	Monsieur et Madame	Marcel et Sarah	Borne	Route de Courtemblin 28 Case postale 14	2950	Courgenay
368	Madame	Catherine	Roth	Route de Courtemblin 30	2950	Courgenay
398	Monsieur et Madame	Olivier et Mélanie	Godat	Route de Courtemblin 38	2950	Courgenay
399	Madame	Françoise	Voïrol	Route de Courtemblin 42	2950	Courgenay
400	Monsieur et Madame	Jean-Claude et Christiane	Tatti	Route de Courtemblin 46	2950	Courgenay
685		SAK Auto Kabel AG	p.a. PricewaterhouseCo	St. Jakobs-Strsasse 25	4052	Basel
691	Monsieur	Didier	Ponce	En-Fontaine-Allée 11	2950	Courgenay
692	Monsieur	Quentin	Kundert	En-Fontaine-Allée 7	2950	Courgenay
693-DS / 695		Ramseyer SA		Pré Genez 10	2950	Courgenay
693-DSS / 796-DSC		BKW Energie SA		Viktoriaplatz 2	3013	Bern
694	Monsieur	Prudat	Daniel	Amont-l'Ave 32	2950	Courgenay
696	Madame	Laurence	Choulat	Sur-le-Biet 7	2950	Courgenay
697 / 706	Monsieur et Madame	Sylvain et Maryline	Romano	Route de Courtemblin 27	2950	Courgenay
698	Monsieur	Christophe	Fritschy	Rue Adolphe-Gandon 18	2950	Courgenay
700	Madame	Maryline	Adam	Maltière 7	2900	Porrentruy
701	Madame	Myriam	Daucourt	La Colombière 3	2900	Porrentruy
701	Monsieur	Charles	Maeusli	50, Chemin de Champ-Pamont	1033	Cheseaux-sur-Lausanne
701	Monsieur	Damien	Maeusli	Sous-le-Mont 24	1116	Cottens
702	Monsieur	Benoît	Laiusse	Route de Courtemblin 47	2950	Courgenay
703	Monsieur	Michael	Menghetti	Webereistrasse 2	8953	Dietikon
704	Monsieur et Madame	Claude et Christine	Hêche	Rue du 23-Juin 35	2950	Courgenay
705	Monsieur	Jean-Paul	Frossard	Sur-le-Bottenier 8	2950	Courgenay
708	Monsieur et Madame	Mario et Sylviane	Antoniacomì	Route de Courtemblin 35	2950	Courgenay
709/710/720/766/ 813		Commune mixte de Courgenay		Rue Pierre-Péquignat 4	2950	Courgenay
764	Monsieur et Madame	Vincent et Laure	Guyot	Moulin-de-la-Terre 3	2950	Courgenay
780	Madame	Huguette	Comment	Route de Courtemblin 24	2950	Courgenay
782	Monsieur	Albert	Breton	La Vie-des-Benés 21	2905	Courgenay
783	Monsieur	Jean-François	Kohler	Rue Pierre-Péquignat 21 Case postale 104	2950	Courgenay
783	Monsieur	Jean-Philippe	Kohler	Rue Pierre-Péquignat 5	2950	Courgenay
783	Madame	Chantal	Olesen	Rue de la Rebatte 34	2068	Hauterive
784	Monsieur	Michel	Studer	Rue de Porrentruy 108	2916	Fahy
784	Monsieur	Philippe	Studer	Route de Meyrin 24	1202	Genève
784	Monsieur	Claude	Studer	Rue des Pâquerettes 20	1450	Saint-Croix
786	Monsieur et Madame	Jean-Paul et Christine	Frossard	Sur-le-Bottenier 8	2950	Courgenay
796-DC		pinta Elements SA		Rue les Pâles 2	2950	Courgenay
797	Monsieur	Albert	Breton	La Vie-des-Benés 21	2950	Courgenay
798	Monsieur	Albert	Breton	La Vie-des-Benés 21	2950	Courgenay
799	Monsieur	Jean-Louis	Breton	Rue Achille-Merguin 13	2942	Alle
800	Madame	Andrée	Chapuis	Cour-aux-Moines 3	2900	Porrentruy
801	Madame	Dominique	Gindrat	Cour-aux-Moines 3	2900	Porrentruy
772 / 802	Monsieur	Quentin	Tatti	Route du Monterri 3	2950	Courgenay
800	Monsieur	Bernard	Berberat	Rue du 23-Juin 40	2950	Courgenay
805		Vétérinaires Mont-Terri Sàrl		Sur-le-Bottenier 1	2950	Courgenay
806	Madame	Véronique	Sablot	Sur-le-Bottenier 3	2950	Courgenay
807	Monsieur et Madame	Besar et Shqipe	Berisha et Dreshaj Beris	Sur-le-Bottenier 7	2950	Courgenay
808	Madame	Fabienne	Nassivera	Sur-le-Bottenier 9	2950	Courgenay
809	Monsieur	Roland	Michel	Sur-le-Bottenier 14	2950	Courgenay
810 / 811	Monsieur	Pierre-André	Gigon	Muriaux 43c	2338	Les Emibois-Muriaux
812		République et canton du Jura		Rue du 23-Juin 2	2800	Delémont
847		Multiplex SA		Les Pâles 6 Case postale 120	2950	Courgenay
850 / 851		Fours Electriques Industriels	Serge Paratte SA	Rue des Pâles 1 Case postale 82	2950	Courgenay
858 / 4744		AluConcept SA		L'Armeratte 2	2950	Courgenay
859 / 860		Domofen SA		Rue Sédrac 11	2950	Courgenay
4612 / 4622	Monsieur	Styve	Girard	Pré Genez 3	2950	Courgenay
4613		François Donzé Génie Civil et Construction SA		Rue du Bourg 24	2950	Courgenay
4614 / 4623	Monsieur	Thierry	Schlüchter	Rue Adolphe-Gandon 9	2950	Courgenay
4724		FDC Fromagerie de Courgenay	p.a. Miba Genossenschaft	Andlauring 30b	4147	Aesch
4747		Hêche Machines SA		Rue Sédrac 16 Case postale 97	2950	Courgenay
4773		Batigénie Immobilier SA		Pré Genez 11	2950	Courgenay
4774	Madame	Aline	Choulat	Es Côtays 840	2903	Villars-sur-Fontenais
4774	Madame	Lucie	Zuber	Haute-Rive 46	2950	Courgenay
4774	Madame	Elodie	Fridez	Rue Pierre-Péquignat 29	2950	Courgenay
4776	Monsieur et Madame	Clément et Emilie	Roueche	Sur-la-Fenatte 2	2950	Courgenay
4891 / 4892		Romano Peinture Sàrl		Sur-le-Biet 9	2950	Courgenay

Annexe 3 : PRÉSENTATION - SÉANCE D'INFORMATION/PARTICIPATION DU 8 OCTOBRE 2024

Plan spécial régional ZAIC - SEDRAC

Information / participation de et à la population
8 octobre 2024 – Centre paroissial et culturel



Ordre du jour

- 1. Salutations**
2. Mise en situation
3. Présentation du projet de plan spécial
4. Procédure et calendrier
5. Coûts
6. Divers

Ordre du jour

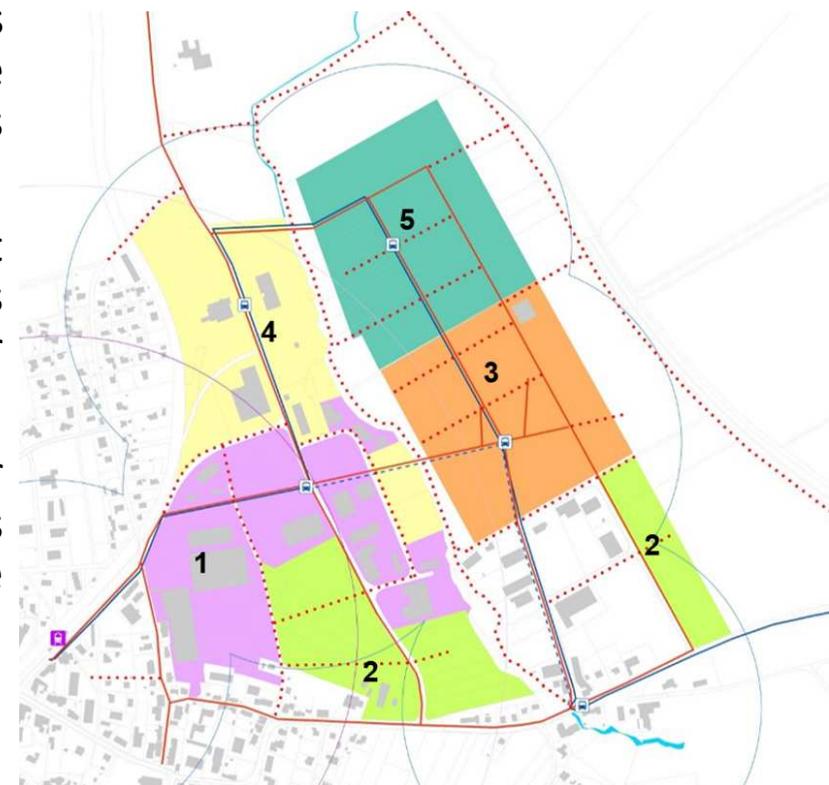
1. Salutations
- 2. Mise en situation**
3. Présentation du projet de plan spécial
4. Procédure et calendrier
5. Coûts
6. Divers

2. Mise en situation

La Société d'équipement de la région d'Ajoie et du Clos du Doubs (SEDRAC) est fondée en 1980. Elle est principalement en charge du foncier et se soucie de la mise à disposition de terrains pouvant accueillir des entreprises.

Le Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SidP) est fondé en 2004. Il rassemble 19 collectivités locales représentées par leur maire. Le SidP est notamment compétent pour adopter les planifications régionales.

Dans le secteur de la SEDRAC à Courgenay, un plan directeur permettant une planification à longue échéance (5 étapes constructives dont deux déjà affectées à la zone à bâtir) a été approuvé en 2018.



2. Mise en situation

Rappel de quelques éléments clés:

- Le secteur est inscrit au plan directeur cantonal comme zone d'activité d'intérêt cantonale (ZAIC)
- La SEDRAC et les communes concernées ont approuvé une planification agricole qui a pour but de limiter l'impact du projet sur le milieu concerné
- Le secteur 1 de la ZAIC SEDRAC est largement bâti ou exploité, reste environ 13'000 m² de disponible dont 10'000 m² ont été vendus il y a moins de 3 ans pour des développements
- Ainsi il s'agit de planifier une nouvelle étape pour disposer de parcelles viabilisées
- **Cette procédure est celle du plan spécial régional qui est de la compétence de l'assemblée du SidP**



Légende

<p>a. URANISATION</p> <ul style="list-style-type: none"> U.1 Secteur d'activités d'intérêt cantonal SEDRAC Secteur contraint Secteur d'extension U.2 Surface pour bâtiment d'angle U.3 Transition entre les secteurs résidentiels et d'activités U.4 Limite à l'urbanisation U.5 Sécurisation du secteur U.6 Planification agricole 	<p>b. MOBILITÉ ET TRANSPORTS</p> <ul style="list-style-type: none"> M.1 Pôle multimodal M.2 Arrêt de bus M.3 Réseau de mobilité douce Axe principal Réseau secondaire Connexion au réseau local ou régional 	<p>c. SOCIÉTÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> S.1 Espace services de base (garderie, crèche, etc.) S.2 Espace de rencontre 	<p>d. NATURE ET PAYSAGE</p> <ul style="list-style-type: none"> N.1 Espace biodiversité N.2 Espace végétalisé N.3 Allée d'arbres N.4 Espace agricole 	<p>e. APPROVISIONNEMENT ET GESTION DES DÉCHETS</p> <ul style="list-style-type: none"> A.1 Raccordement aux canalisations d'eaux usées A.2 Cuvette-rigole d'infiltration A.3 Énergie renouvelable
--	--	--	--	--

2. Mise en situation

Le projet se situe sur le territoire communal de Courgenay

L'information et la participation de la population et plus particulièrement de celle de la commune de Courgenay fait partie du processus

A noter que le processus de validation du plan ne sera pas de la compétence de la population de Courgenay mais de l'assemblée du SidP

La procédure est menée en collaboration étroite avec la commune de Courgenay et la SEDRAC

Le dépôt public du plan spécial régional se fera dans la commune de Courgenay



2. Mise en situation

- Une fois le plan spécial adopté par l'assemblée du SidP et approuvé par le Canton, La SEDRAC réalisera les équipements, en tant que maître d'œuvre.
- Les aménagements routiers (y compris réseaux) seront principalement à la charge de la SEDRAC qui les remettra à la commune après achèvement pour entretien et renouvellement (idem existant)
- Les accords fonciers sont en cours de négociation, il est possible que des propriétaires privés gardent leurs terrains. Ils devront, le cas échéant, participer aux frais d'équipements. A terme il restera vraisemblablement 1-3 propriétaires fonciers. La majorité de la surface sera propriété de la SEDRAC

Ordre du jour

1. Salutations
2. Mise en situation
- 3. Présentation du projet de plan spécial**
4. Procédure et calendrier
5. Coûts
6. Divers

3. Présentation du projet

Le projet comprend principalement:

- Un réseau secondaire de routes se rattachant toutes à la rue Sedrac
- Un réseau piétonnier en direction du village
- Un réseau cyclable partiellement en site propre
- Une arborisation structurante
- Un espace de détente

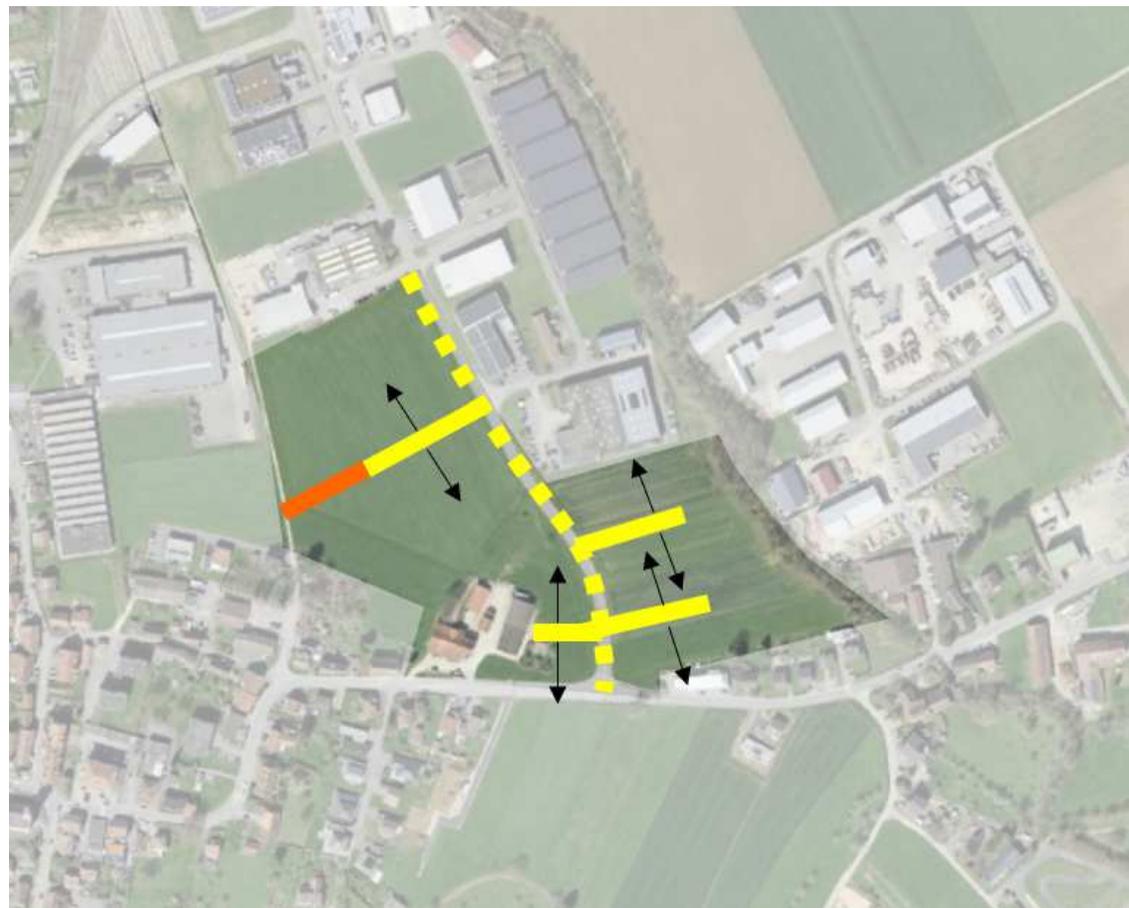
- Une intention de mettre en place du stationnement centralisé
- Une étude à venir pour l'implantation d'un réseau de chauffage à distance (équipement privé)

3. Présentation du projet – Surfaces

	Surface en m2
Surface totale comprise dans le périmètre du plan spécial comprend	Env.69'000
Zone AA	Env. 61'400
Zone verte de l'espace de détente	Env. 550
Autres zones vertes	Env. 1'900
Zones de transport	Env. 5'150

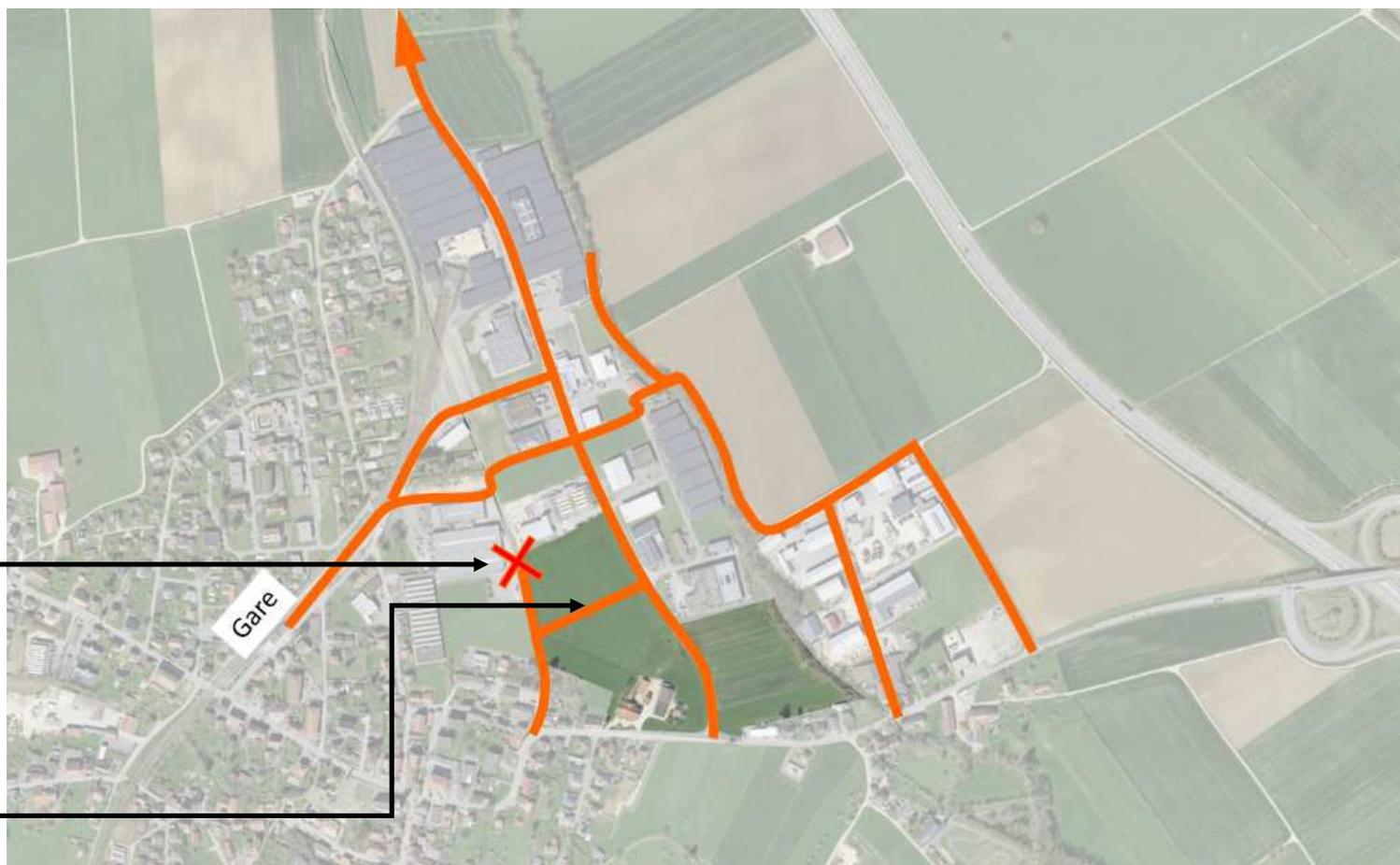
3. Présentation du projet - réseau secondaire, routes se rattachant à la rue Sedrac

- La position et la longueur des voiries est modulables en fonction du besoin réel des entreprises
- La construction se fait par étapes et selon les besoins
- Seule la route qui se prolonge avec la piste mixte est équipée d'un trottoir



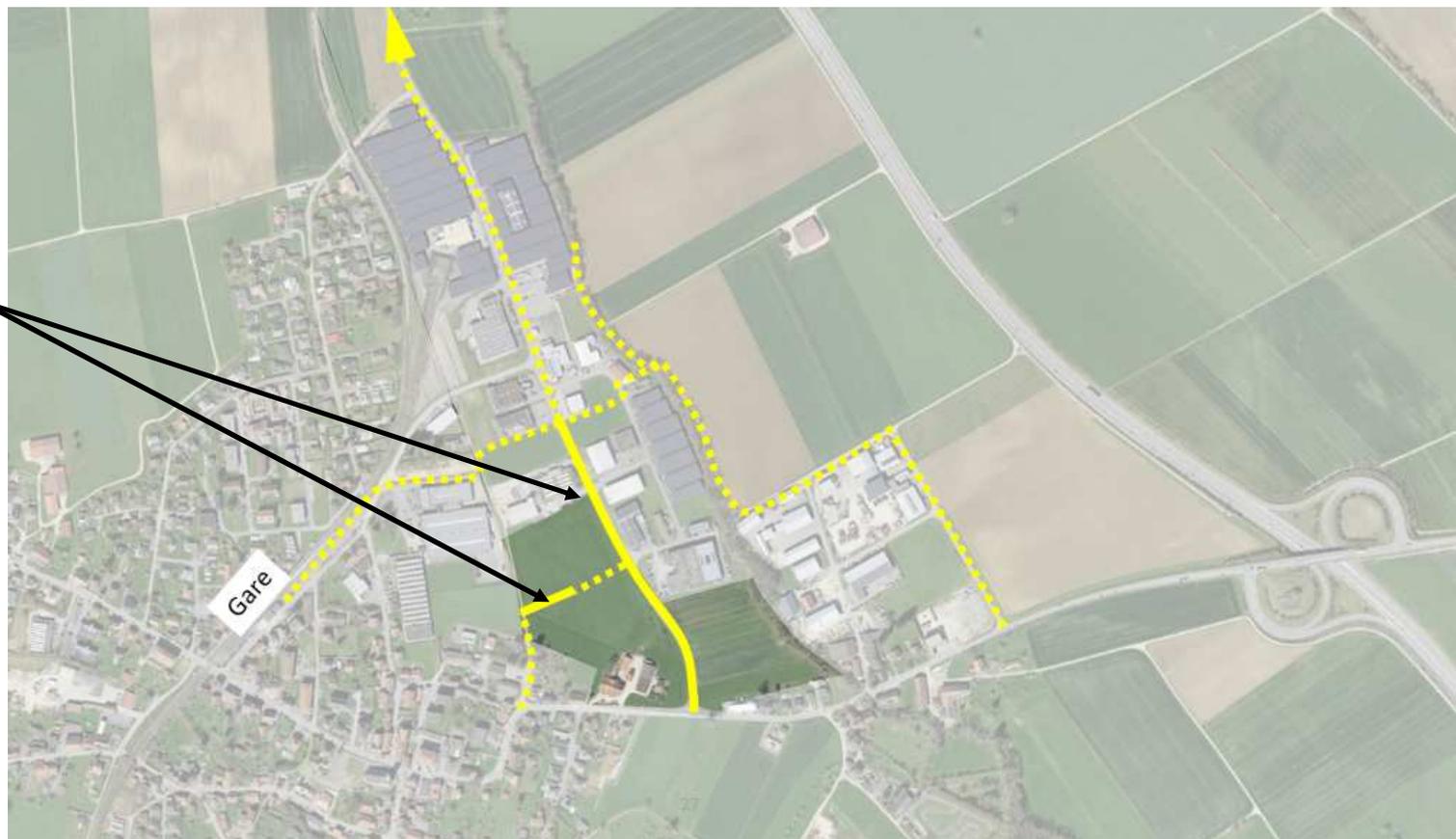
3. Présentation du projet – réseau piétonnier en direction du village

- Un *Plan de mobilité Courgenay 2024 (PMC40)* est en cours d'élaboration par les autorités communales de Courgenay
- Une coordination entre les deux documents a été réalisée
- L'agrandissement d'une entreprise implique une interruption du chemin du Biet
- Cette interruption est compensée par un nouveau cheminement à mobilité douce



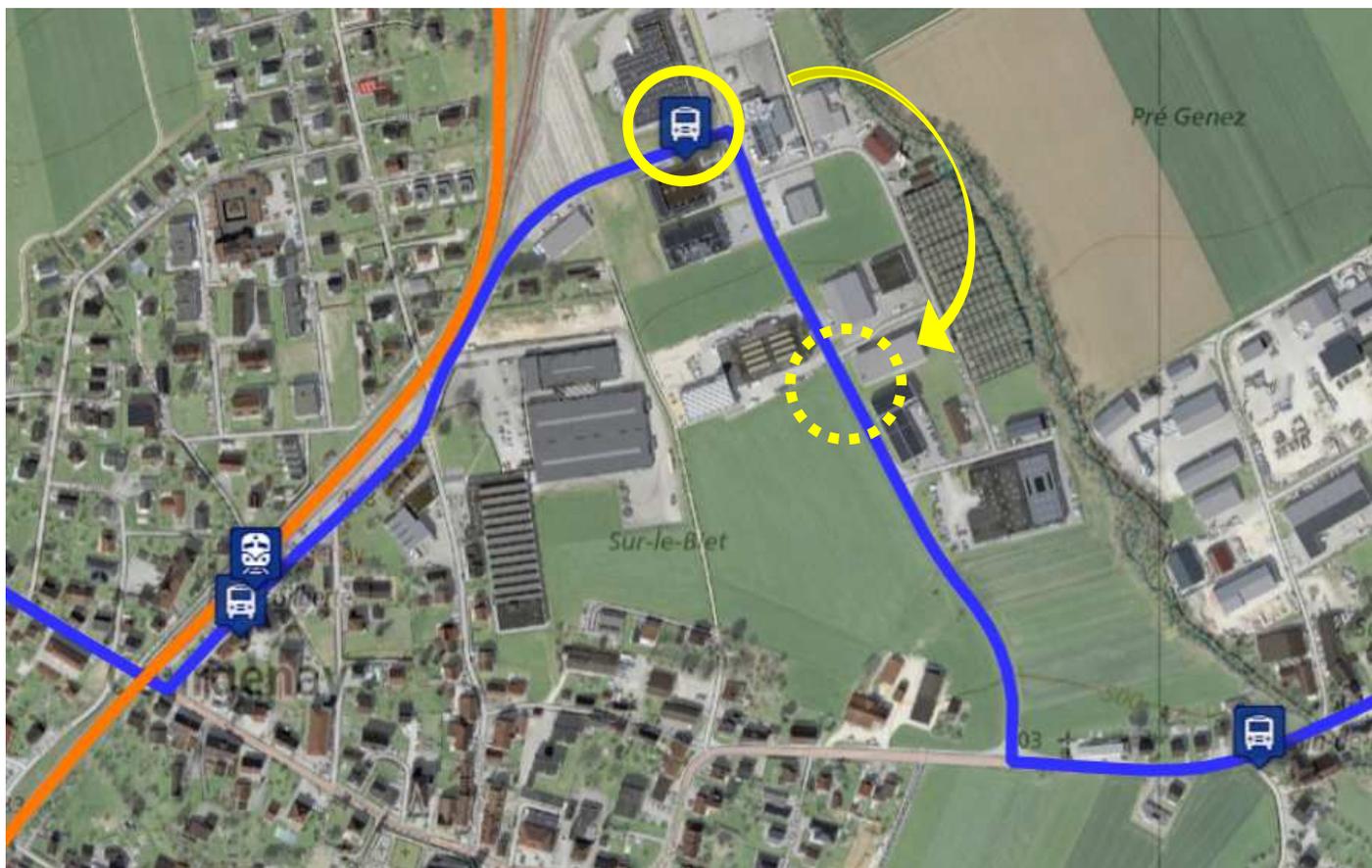
3. Présentation du projet – réseau cyclable partiellement en site propre

- Un *Plan de mobilité Courgenay 2024 (PMC40)* est en cours d'élaboration par les autorités communales de Courgenay
- Le réseau cyclable (sens unique) et piétonnier est partiellement mis en site propre (côté gauche de la route sur l'image)



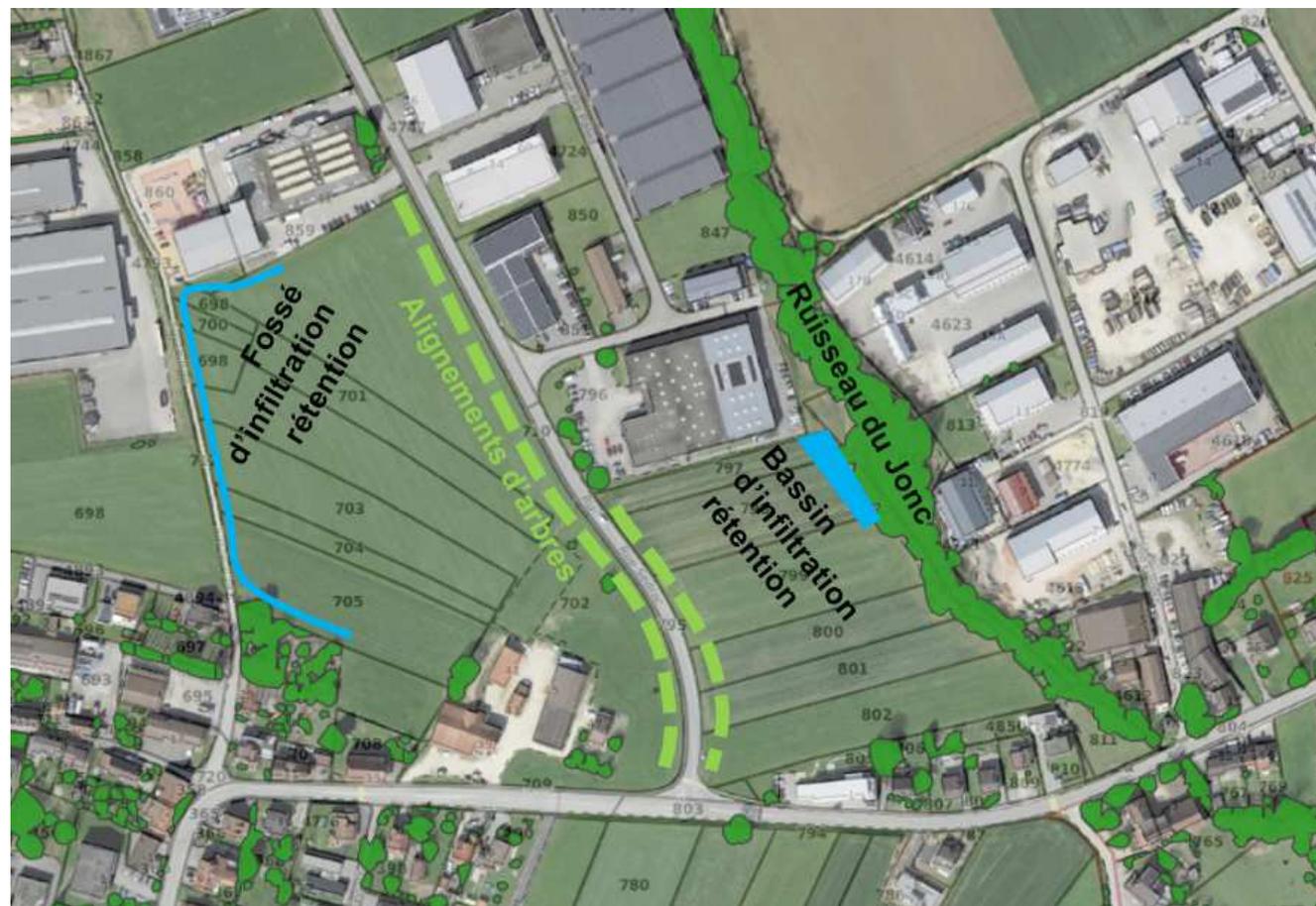
3. Présentation du projet – transport public

- Un arrêt de bus est existant à la rue de l'Armeratte.
- Il est envisagé de déplacer cet arrêt de bus et de le mettre aux normes LHand. Ce projet sera réalisé par permis de construire (hors procédure du plan spécial régional)



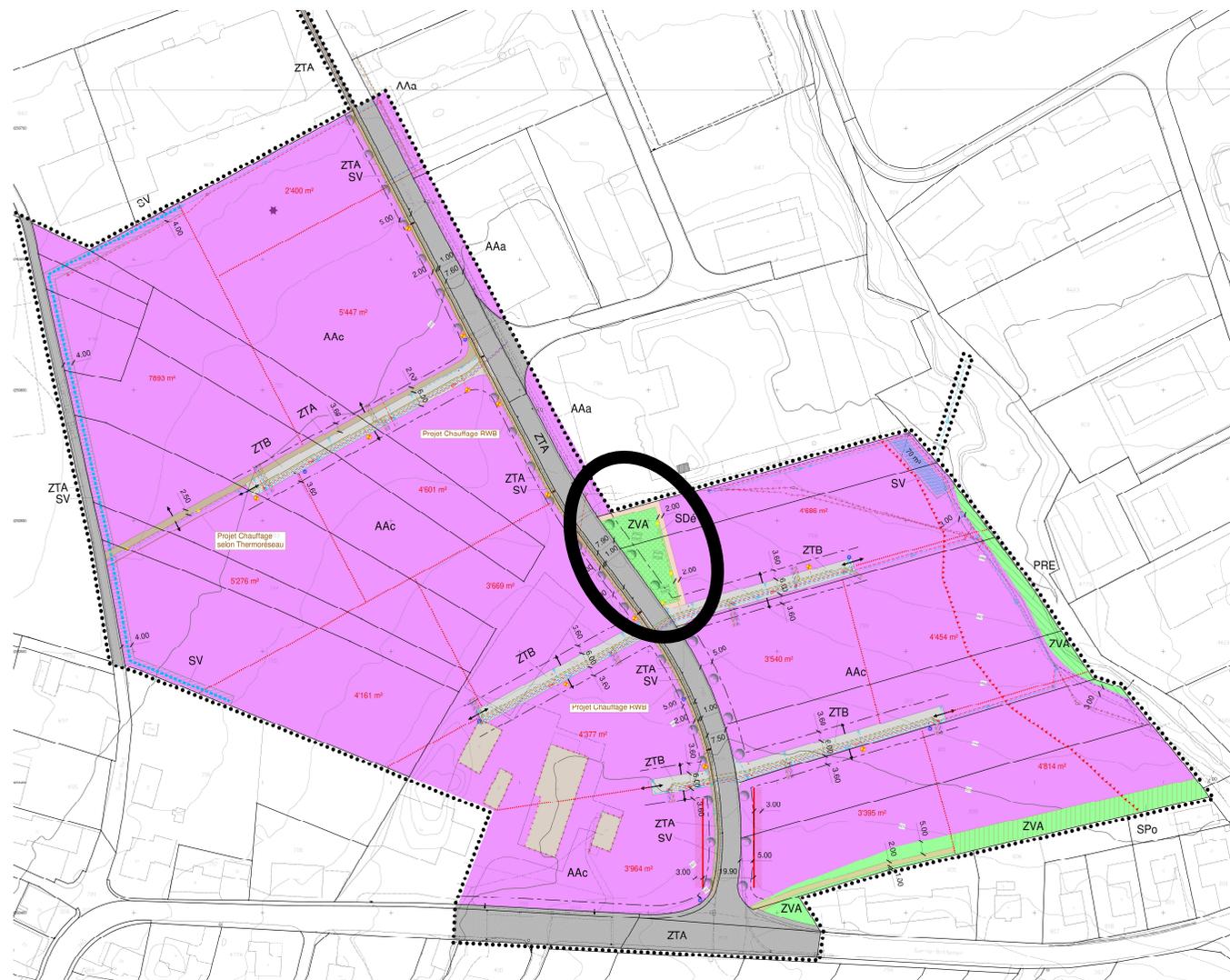
3. Présentation du projet – végétalisation

- Il est prévu de planter un/deux alignements d'arbres le long de la rue Sedrac
- Une flore et une faune spécifiques coloniseront le bassin et les fossés de rétention et d'infiltration
- Les essences plantées seront locales et adaptées à la station
- Les toitures plates seront végétalisées (possibilité de combiner avec des panneaux solaires)
- La bande de séparation entre la route et les cycles sera végétalisée



3. Présentation du projet – espace de détente

- Un espace de détente est prévu au cœur de l'étape constructive
- Il est destiné aux collaborateurs qui travaillent sur le site
- Il sera agrémenté de mobilier urbain (bancs, tables, etc.)
- Il ne sera pas aménagé en place de jeux

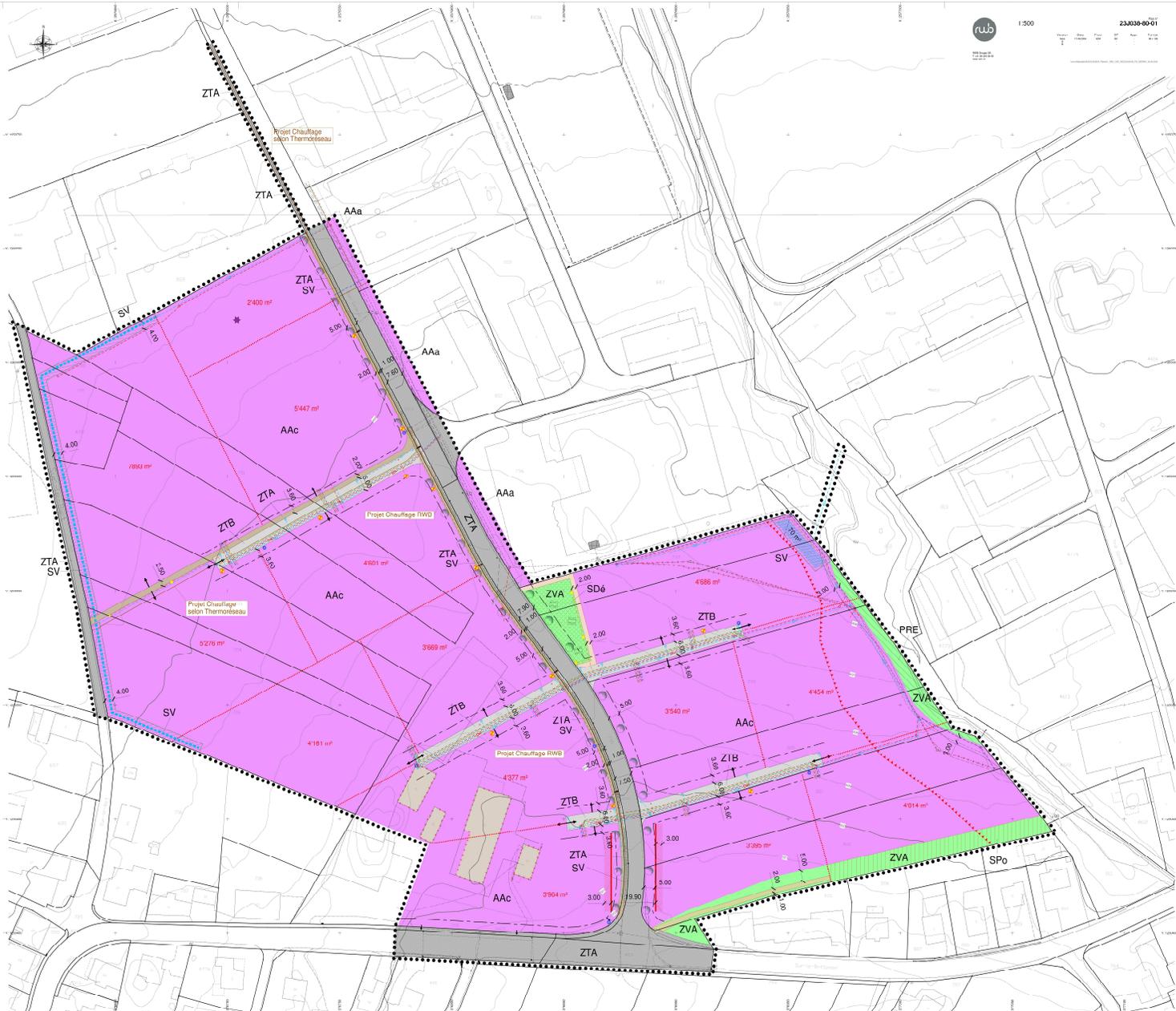


PLAN SPECIAL REGIONAL AVEC MODIFICATION DE L'AFFECTATION
"ZAC - SEDRAC - Zone AAc, étape 2 1"
 Plan d'occupation du sol et des équipements

SECRET COMMUNE	
DATE DE VALIDITE DES SERVICES DE LA REGULATION OFFICIELLE DU	16 AOUT 2016
PLAN CERTIFIE EXACT A L'UNITEUR DU PERMETTEUR LE MEMBRE OFFICIEL	
LE	SIGNATURE
SECRET REGIONAL	
SECRET PUBLIC	DU
ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLEE DES DELEGUES DU PAYSAN ET AGRICULTEUR DU JURA	
AU NOM DE L'ASSEMBLEE DES DELEGUES DU JURA	
LE PRESIDENT	LA SECRETAIRE
LE SECRETAIRE DU JURY SOUS-SCRIBEE CERTIFIE L'EXACTITUDE DES RELEVÉS DE TERRAIN	
LE	SIGNATURE
SECRET CANTONAL	
EMISEN-FRENABLE DU	
APPROUVE PAR DECISION DU	
AFFAIRE D'AMENAGEMENT TERRITORIAL	
SECTION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	
LE	SIGNATURE

Légende

●●●	Perimètre du plan spécial
AFFECTATION	Usage particulier
AAc	Zone d'activités A, secteur a et c (Secteur AAc et AAc)
ZVA	Surface verte
SDa	Surface de détente
SPo	Surface jardins potagers
ZTA	Zone de transport A
ZTB	Zone de transport B
PERMETTRE PARTICULIER	
PRE	Perimètre réservé aux eaux
FDN	Perimètre de danger naturel
IMPLANTATION	
Existant	Alignement aux équipements
Nouveau	Alignement au PRE
	Alignement des façades principales
EQUIPEMENT DE BASE (art. 91, al. 1, let. a LCAT)	
Existant	Route cantonale
Nouveau	Plus murs (Position variable)
A supprimer	Croix et poteaux
EQUIPEMENT DE DETAIL (art. 91, al. 1, let. a LCAT)	
Existant	Route, accès (Position et temps variable)
Nouveau	Chemin piétonnier en dur
A supprimer	Chemin étanche en gazon
	Conduite d'évacuation des eaux usées, pluviales, et eaux d'infiltration
	Conduite d'irrigation des eaux minérales, chaudes, froides et eaux d'infiltration
	Conduite de distribution des eaux pluviales, chaudes, froides et eaux d'infiltration
	Conduite de drainage des eaux pluviales
	Fosse avec infiltration des eaux pluviales
	Conduite d'alimentation d'eau potable, naturel et minéral
	Conduite Swisscom souterraine
	Conduite électrique
	Candélabre haut
	Candélabre bas
	Attre structural
	Bassin de rétention et d'infiltration
	Mobilier urbain : bancs, tables, etc.
	Borne automatique
EQUIPEMENT PRIVE	
Nouveau	Chauffage à distance
	Sauvernement en ouvrage
A TITRE INDICATIF (informations contraignantes)	
Existant	Bâtiments et couverture du sol
Nouveau	Aménagement paysager au sens de l'article 10a LCAT
A supprimer	



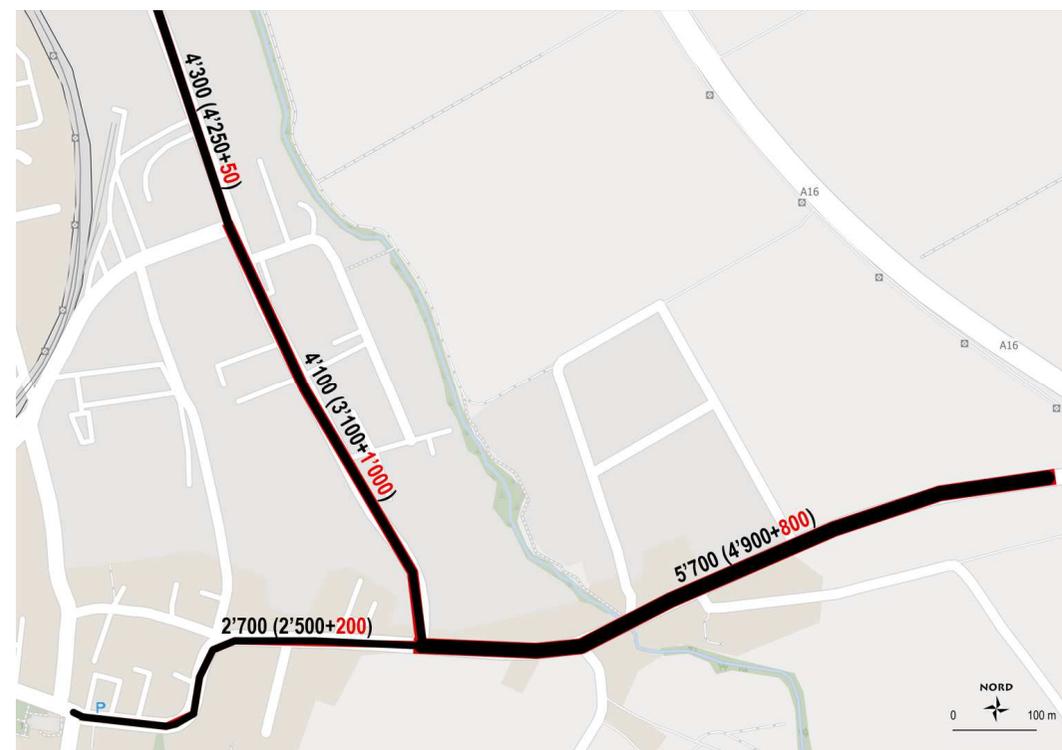
3. Présentation du projet – trafic

- Augmentation attendue selon une étude spécifique réalisée par Citec

Données prises en compte selon l'indice d'utilisation du sol (IBUS 0.8) pour environ 60'000m² de surfaces à vendre (Zone AA sans la surface pour le silo à voitures (env.2400m²))

- Pour 35'000m² constructibles : 270 à 345 places de travail
- Pour 47'600m² constructibles : 370 à 470 places de travail

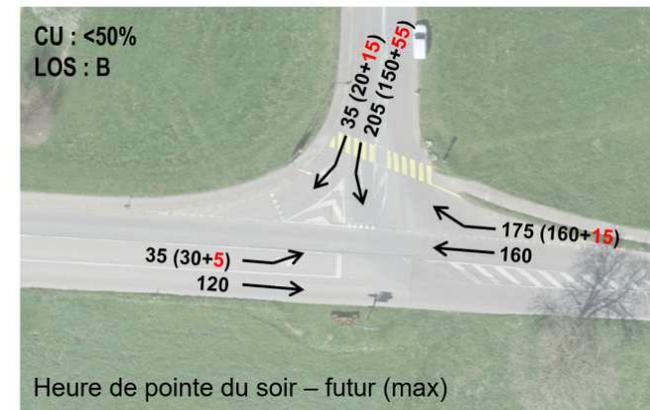
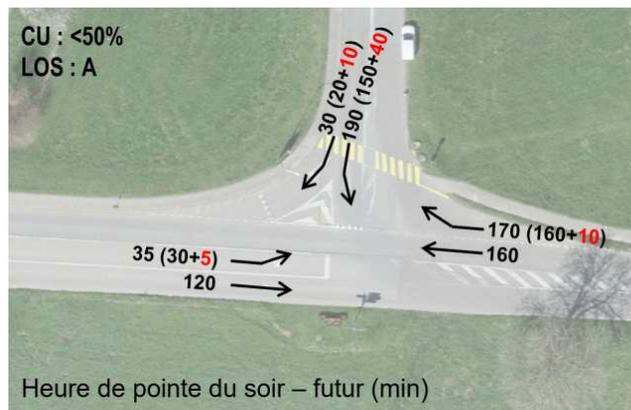
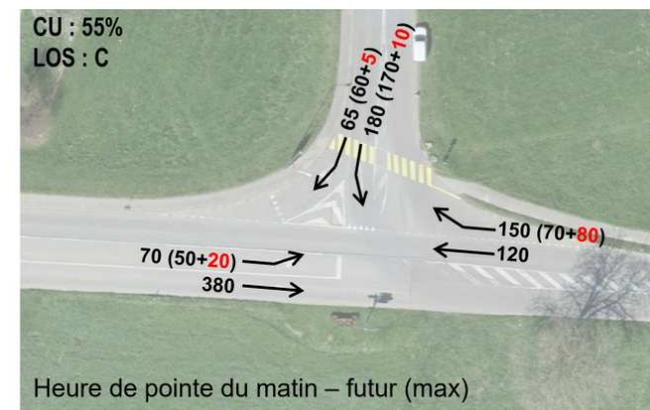
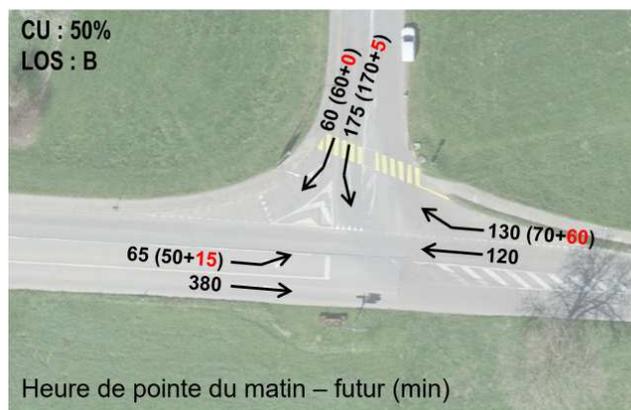
➤ **Trafic généré : 780 à 1'050 véhicules supplémentaires**



3. Présentation du projet – trafic

Impact du trafic sur le réseau existant:

- Citec s'appuie sur la répartition actuelle du trafic et les données OFS du domicile des pendulaires travaillant à Courgenay ;
- Toutefois, la SEDRAC a un rayonnement régional, il est donc très probable que la plupart des pendulaires viendront de l'extérieur de Courgenay. De ce fait, les hypothèses de répartition appliquées au trafic généré ont été corrigées en conséquence.
- Les résultats sont donnés pour les heures de pointe et le trafic journalier moyen futurs) mais le carrefour fonctionnera à futur (CU 55%/LOS C au pire des cas).



CU Rapport entre la capacité théorique du carrefour et son utilisation (limite 95 à 100%)

LOS Le niveau de service correspond en gros au temps d'attente des voitures qui n'ont pas la priorité (ressenti de l'utilisateur – limite LOS E)

3. Présentation du projet – bruit

Les vérifications portent sur les points principaux suivants selon l'OPB:

- Est-ce que les accroissements de trafic planifiés engendrent une augmentation de bruit de plus de 1 dB(A)?

Réponse : oui sur la Rue Sedrac et la rue Sur-le-Bottenier.

- Est-ce qu'il y aura des dépassements des valeurs limites d'immission sur les bâtiments existants avec le trafic projeté ?

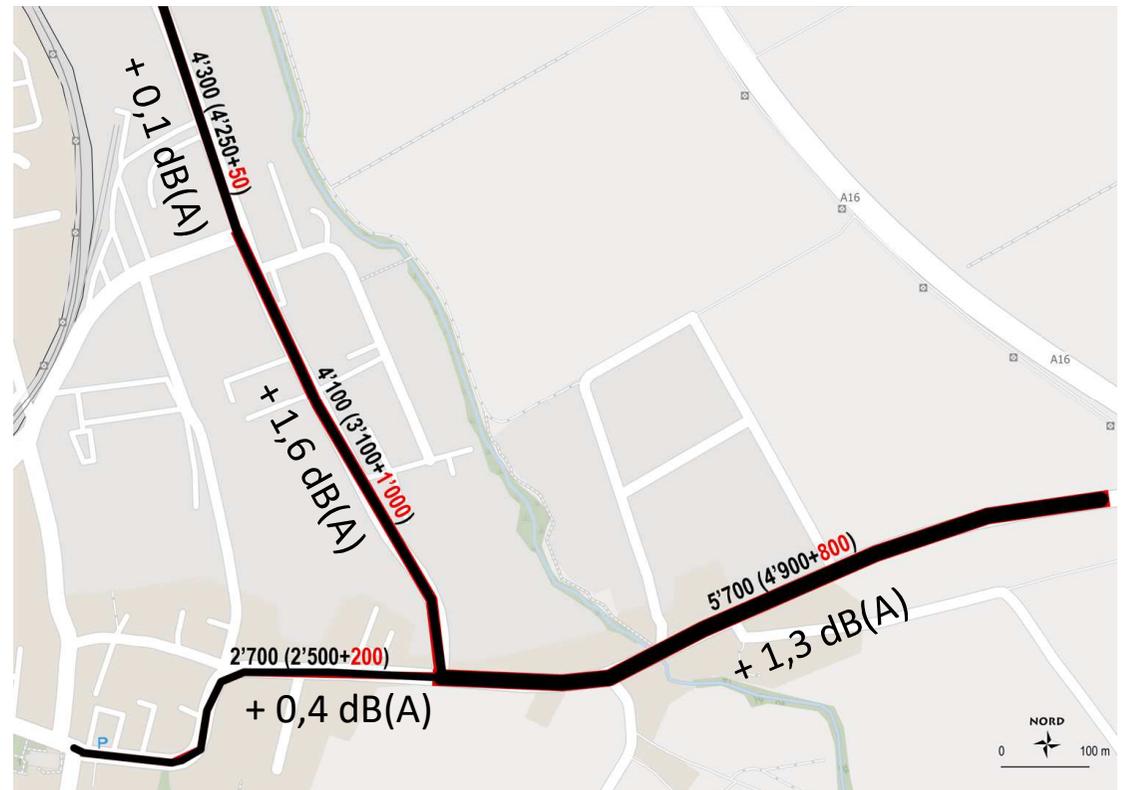
- **Réponse** : non

cas le plus défavorable :

jour : 64 dB(A) pour une valeur limite de 65 dB(A)

nuit : 52 dB(A) pour une valeur limite de 55 dB(A)

- **Il n'y a de besoin de mesures de protection complémentaire contre le bruit en lien avec l'extension de la SEDRAC.**



3. Présentation du projet – financement communal

- Seules les infrastructures qui profitent à la population en générales doivent être financées par la commune pour un minimum choisi/admis de 20% (art.91 LCAT)

b) Part des frais **Art. 91³⁹⁾** ¹ La participation des propriétaires fonciers est comprise entre :

- a) 80 % et 100 % des frais effectifs pour l'équipement de détail ainsi que pour l'équipement de la zone de maisons de vacances;
- b) 50 % et 80 % des frais effectifs pour les équipements de base à caractère collecteur de quartiers;
- c) 30 % et 50 % des frais effectifs pour les autres équipements de base.

² La part des frais d'équipement incombant aux propriétaires fonciers doit être fixée dans procédure d'aménagement et est précisée dans la décision d'ouverture de crédit rendue par l'organe communal compétent.

3. Présentation du projet – prescriptions

Principales règles:

<p>2. Zone d'activités A, secteur c (AAc) a) Définition</p>	<p>Art. 5 ¹Le secteur <u>AAc</u> est prioritairement destiné aux activités industrielles.</p> <p>²Sont principalement autorisées les constructions qui comprennent des entreprises à haute valeur ajoutée, créatrices d'emplois et bénéficiant d'un savoir technologique élevé et innovateur.</p>
	<p>³Peuvent également être autorisées :</p> <ul style="list-style-type: none">a) <u>les</u> activités de recherche et développement ainsi que les incubateurs permettant l'innovation ;b) <u>les</u> activités commerciales uniquement en complément de l'activité industrielle (vente d'usine) ;c) <u>l'habitat</u> à titre exceptionnel lorsqu'une présence continue est indispensable au bon fonctionnement d'une activité industrielle ;d) <u>les</u> équipements collectifs publics ou privés ;e) <u>les</u> activités complémentaires liées aux besoins de la zone (parking en silo, restaurants d'entreprise, chaufferie (CAD), etc.).

3. Présentation du projet – prescriptions

a) Utilisations interdites

Art. 6 Toutes les utilisations du sol non mentionnées à l'article précédent ainsi que les installations, activités et ouvrages incompatibles avec le caractère de la zone sont interdits. Sont en particulier interdits :

- a) les centres commerciaux ;
- b) les commerces sous réserve des services internes à la zone ;
- c) les cinémas de type « multiplexe » ;
- d) les terrassements (abaissements/exhaussements) des sols et l'extraction de matériaux qui ne sont pas liés à un projet de construction ou de valorisation des espaces extérieurs ;
- e) les dépôts sous réserve de l'entreposage lié à une activité ou un équipement qui peut exceptionnellement être autorisé ;
- f) les dépôts de véhicules usagés et de caravanes ;
- g) l'entreposage de matériaux en vrac, à la vue du public, de même que les dépôts de nature à nuire au bon aspect de la zone ;
- h) les entreprises provoquant des nuisances importantes (bruit, poussière, etc.), les usines à béton et les stations d'enrobage ;
- i) les émissions de fumée et de suie, les émanations incommodantes, les bruits et les trépidations excédant les limites fixées par les législations en vigueur applicables en la matière (notamment LPE, OPB, OPair).

3. Présentation du projet – prescriptions

b) Indice brut d'utilisation du sol (IBUS)	Art. 7 L'indice brut d'utilisation dans le sous-secteur <u>AAc</u> est de : a) Au minimum : 0.8 b) Au maximum : ----
c) Degré de sensibilité au bruit	Art. 8 Les dispositions de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB) du degré de sensibilité de IV sont applicables.

3. Présentation du projet – prescriptions

5. Mesures

a) Constructions

Art. 19 ¹Les mesures applicables dans les secteurs AAC sont les suivantes :

- | | |
|------------------------------|---|
| a) Hauteur et hauteur totale | 21 m |
| b) Longueur | --- |
| c) Petite distance | 4 m |
| d) Grande distance : | 1/3 de la hauteur totale mais 4 mètres au minimum |

3. Présentation du projet – prescriptions

c) Enseignes, enseignes lumineuses (propres réclames)	<p>Art. 22 ¹En complément aux dispositions de l'ordonnance concernant la réclame extérieure et sur la voie publique¹, les règles suivantes sont applicables :</p> <ul style="list-style-type: none">a) Les enseignes non-lumineuses sont privilégiées. Elles s'intègrent dans le cadre bâti.b) Les enseignes lumineuses sont appliquées contre les façades.c) Une seule enseigne lumineuse est autorisée par entreprise.d) Globalement, la surface totale de l'enseigne lumineuse ne doit pas dépasser 5% de la façade considérée.
	<p>²Les enseignes lumineuses sont éteintes dès 22h00 et jusqu'au matin 6h00.</p>
	<p>³Les enseignes lumineuses sont interdites en toitures.</p>

3. Présentation du projet – prescriptions

7. Energies renouvelables	Art. 23 ¹ Les projets de nouvelles constructions doivent privilégier les énergies renouvelables.
	² Dans la mesure où le réseau le permet et qu'un intérêt technique et économique pour les parties est démontré, le raccordement des nouvelles constructions au réseau de chauffage à distance est obligatoire pour les entreprises qui n'ont pas un bilan énergétique neutre (constructions non autonomes).
	³ Le recours à des formules d'énergie renouvelable (panneaux solaires ou thermiques par exemple) est admis et encouragé dans la mesure où les installations prévues présentent de bonnes qualités d'intégration au domaine bâti et au paysage. La pose de panneaux solaires se fait sur les bâtiments et/ou sur les aires de stationnement et de manœuvre.
	⁴ Dans la mesure du possible, les constructions s'approcheront d'un standard <u>Minergie</u> ou <u>Minergie +</u> ou équivalent.

3. Présentation du projet – prescriptions

3. Arborisation a) En général	Art. 28 ¹ Les zones vertes et les surfaces vertes sont agrémentées de végétation composée d'essences diverses et adaptées à la station.
	² Dans les parcelles, 1/3 de la surface non dédiée aux constructions sera végétalisée.
b) Allées d'arbres	³ Les allées d'arbres sont constituées d'essences diverses adaptées à la station. Le nombre et l'emplacement des arbres des allées sont définis sur le plan. Le nombre ainsi que l'emplacement peuvent varier quelque peu.
4. Végétation et biodiversité dans les espaces privés extérieurs	Art. 29 ¹ Afin de garantir une certaine qualité des espaces extérieurs et une homogénéité de la zone, les plantations (arbres et haies) doivent être composées d'espèces indigènes et adaptées à la station.
	² Les aménagements paysagers prévus par les entreprises devront intégrer une réflexion sur la conservation de la biodiversité par exemple par la réalisation d'ensemencement de prairies diversifiées, de plantations de haies et arbustes d'essences locales et la mise en place de petites structures ponctuelles pour la petite faune (tas de pierres, tas de bois, etc.).

3. Présentation du projet – prescriptions

2. Besoins en cases de stationnement, stationnement vélos et aménagement	Art. 32 ¹ Les dispositions des articles 12 à 12e LCAT et 16 à 19d OCAT sont applicables.
	² L'emprise au sol des aires de stationnement doit être limitée. Il s'agit de privilégier le stationnement en ouvrage, les places de stationnement insérées aux bâtiments, et les parkings collectifs.
	³ Les places de stationnement qui seraient construites au niveau du terrain naturels et hors constructions sont implantées majoritairement à l'arrière des bâtiments principaux.
	⁴ Le stationnement vélo doit être protégé, sécurisé et situé proche des entrées.
3. Plan de mobilité et monitoring	Art. 33 ¹ L'élaboration d'un plan de mobilité est exigée pour les entreprises employant au moins 20 EPT
	² Le plan de mobilité doit considérer notamment la mesure suivante : - Environ 10% des places de stationnement sont destinées au covoiturage.

Ordre du jour

1. Salutations
2. Mise en situation
3. Présentation du projet de plan spécial
- 4. Procédure et calendrier**
5. Coûts
6. Divers

4. Procédure et calendrier « ambitieux »

Séance d'information à la population

Examen évaluation de la pertinence et éventuelle prise en compte des remarques de la population

Envoi à l'examen préalable

Réponses à l'examen préalable

Dépôt public

Traitement des oppositions

Décision d'adoption **par l'assemblée du SidP**

Décision d'approbation par le canton

8 octobre 2024

octobre 2024

fin octobre 2024

février 2025

mars - avril 2025

mai - juin 2025

juillet 2025

Août 2025

BCO

Ordre du jour

1. Salutations
2. Mise en situation
3. Présentation du projet de plan spécial
4. Procédure et calendrier
- 5. Coûts**
6. Divers

5. Coûts

Première estimation financière +/-30% sur la base du plan spécial (1:500, avec la piste mixte)
Y compris honoraires

Aménagements	Estimation des coûts bruts en CHF
Routes, trottoirs, aménagements, mobilier	1 110 000
Réseaux évacuation des eaux et eau potable	1 520 000
Bassin rétention, fossés	90 000
Electricité et éclairage public	170 000
Total brut	2 890 000
Total avec TVA 8.1%	3 130 000

Selon le plan (état au 26 août 2024) terrain commercialisable: env. 62'677m²
Prix de la viabilisation au m² commercialisable, environ CHF 50.-

Non compris:

- Chauffage à distance
- TV / Swisscom
- Sécurisation du site et câblage, vidéosurveillance et autres mesures
- Travaux sur la Route cantonale (revêtement, dépotoirs, etc.)
- Mesure bruit
- Frais de financement et de notaire

Ordre du jour

1. Salutations
2. Mise en situation
3. Présentation du projet de plan spécial
4. Procédure et calendrier
5. Coûts
6. **Divers**



PROCES-VERBAL

Séance d'information/participation de et à la population du 8 octobre 2024 à 19h30 au centre paroissial et culturel de Courgenay

1. But de la séance - Objectifs poursuivis	Resp.
<ul style="list-style-type: none"> Informer la population et recueillir ses avis et remarques. 	SidP / SEDRAC / Commune de Courgenay
2. Documents préparatoires - Transmission de documents	Resp.
<ul style="list-style-type: none"> Support PowerPoint 	RWB
3. Contenu de la séance - Débats	Resp.
<ul style="list-style-type: none"> Accueil par le Maire de Courgenay, Monsieur Didier Jolissaint Introduction par Josiane Sudan pour le SidP Présentation par le bureau RWB, support donné en annexe 	-

Questions/remarques de la population	
Q1	Plusieurs intervenants ont fait remarquer que l'IBUS pourrait/devoir être augmenté de 0.8 à 1 L'IBUS min. est identique à celui pratiqué dans la ZAM à Glovelier et dans la ZAIC du Noimont. Il s'agit de ne pas prélever la zone de Courgenay en étant plus restrictif que les autres zones AIC.
R1	Un IBUS min. de 0.8 est parfois déjà difficile à atteindre pour une entreprise qui débute son activité. Il s'agit de veiller, lors de la demande de permis, à ce que la structure puisse admettre des étages supplémentaires pour aller vers une densification en hauteur. Il s'agit d'un minimum.
Q2	Pourquoi ne pas prévoir de place de retournement pour les poids lourd ? Pourquoi ne pas créer des boucles de circulations ? Les places de retournement ainsi que les boucles de routes induisent une grande emprise sur le terrain et des contraintes constructives supplémentaires pour les entreprises (moins de liberté pour morceler le terrain). Il s'agit de maintenir la plus grande surface possible pour permettre l'installation d'entreprises.
R2	Une telle infrastructure n'est pas utile à toutes les activités. Il a été décidé de laisser les entreprises gérer cette problématique sur leur parcelle en fonction de leurs besoins (en tournant autour du bâtiment par exemple).
Q3	Qu'en est-il de la ligne du chemin de fer qui existe dans la SEDRAC ?
R3	Cette ligne est située sur une parcelle privée. La SEDRAC a essayé de dialoguer avec le propriétaire sans avoir pu maintenir l'infrastructure. Des démarches sont planifiées pour revenir en arrière mais cela ne sera pas chose aisée. A noter que la ligne existante n'est pas située dans l'étape 2 de la SEDRAC.
Q4	Pourquoi ne pas donner d'information sur le droit de superficie ?
R4	La vente ou le droit de superficie sont des options qui sont discutées. Dans un premier temps et pour des raisons financières (financement des infrastructures), la vente est envisagée mais le droit de superficie reste une option réaliste. La stratégie est en cours de réflexion.
Q5	Que deviennent les propriétaires situés le long du chemin du Bottenier. A-t-on pensé à eux qui subissent déjà beaucoup de bruit lié à la circulation, surtout le matin. Ne serait-il pas possible de diminuer les vitesses à l'entrée/sortie/ de Courgenay côté échangeur de l'A16 pour limiter le bruit. Ne serait-il pas possible de poser un revêtement phono absorbant sur la route du Bottenier ? ou, pour le moins, de réparer la chaussée ?



- Comme mentionné dans la présentation, le bureau CITEC a estimé l'augmentation du trafic. L'implication sur l'augmentation du bruit est sensible mais elle ne dépasse pas les seuils admis. Le canton n'entrera probablement pas en matière pour la pose d'un revêtement phono absorbant tant que les limites admissibles ne seront pas atteintes. A noter que le trafic ne sera pas augmenté d'un coup et que ça se fera progressivement. Des mesures de bruit pourront être réalisées, au besoin et selon l'augmentation effective, par le service des infrastructures.
- R5** A ce stade, une réflexion sur les vitesses et la mobilité en général dans Courgenay est en cours auprès de la commune. Le *Plan de mobilité* devrait aborder sa phase finale en 2025. Ce plan prévoit de revoir les limitations des vitesses. Cette demande sera traitée dans le processus de plan de mobilité.
- Q6** Une entreprise située dans la zone d'activités communale concasse du matériel à longueur de journée ce qui est très impactant. Il est dommage que ce type d'entreprise ne soit pas implantée loin des habitations. Une zone tampon ne pourrait-elle pas être mise en place entre les habitations existantes pour limiter le bruit.
- R6** Une zone verte est déjà prévue par le plan pour éloigner les entreprises des habitations. Le SidP va étudier la possibilité de mettre en place un secteur dans la zone d'activités qui verrait le DS IV diminué à DSIII.
- Q7** Qu'en est-il de la possibilité d'installer des magasins dans la zone ?
- R7** Seuls les magasins d'entreprise (activité annexe) seront tolérés.
- Q8** Qu'en est-il de l'obligation de poser des panneaux solaires comme c'est le cas pour les maisons individuelles. Rien n'est mentionné dans les prescriptions dans ce sens. Il faudrait être plus stricte dans le domaine énergétique.
- Pour les bâtiments à construire, l'installation de production d'électricité nécessaire pour satisfaire aux exigences de l'article 17 de la loi sur l'énergie doit être installée dans, sur ou à proximité du bâtiment.
- La puissance installée doit atteindre au moins 10 W/m² de surface de référence énergétique. La limite de 30 kW posée par l'article 17, alinéa 3, de la loi sur l'énergie est réservée.
- R8** *(cf. ordonnance portant application de la loi sur l'énergie - ordonnance sur l'énergie OEn)*
Les prescriptions ne demandent pas plus que la loi mais incitent. Par ces règles non contraignantes, les autorités souhaitent laisser la possibilité pour les entreprises qui ont besoin de nombreuses superstructures la possibilité d'intégrer la SEDRAC.
A noter que le contrat de vente, en fonction de l'entreprise et de sa construction, peut exiger plus que ce qui est imposé par l'ordonnance d'application.
- Q9** Concernant l'IBUS, il n'y a pas de maximum ?
- R9** Non, la capacité maximale est cadrée par les distances aux limites et par les hauteurs.
- Q10** Quel sera le prix de vente des terrains ?
- R10** L'évaluation est encore en cours de réflexion. Le prix pourra se situer entre CHF 150.- et 200.-
- Q11** Pourquoi prévoir une zone de détente le long de la route de la Sedrac ? Ce n'est pas le lieu idéal.
- R11** Il s'agit de trouver un espace central et de ne pas mettre en péril les rives du cours d'eau par une sur-utilisation.
- Un citoyen remarque que l'utilisation de la 1^{ère} étape de la Sédrac n'est de loin pas optimale avec la présence de voitures stockées à même le sol. Une telle utilisation du sol est une honte et la SEDRAC ne doit jamais reproduire ce schéma. La Sedrac aurait dû intervenir au moment de la demande de permis de construire pour les panneaux solaires. De plus le câblage du réseau ne permet même pas d'absorber l'entier de la production électrique.
- Le schéma directeur prévoit, dans son étape 4, de reprendre ce secteur pour essayer de le densifier. Cette étape est prévue dans les 20 ans ce qui correspondra également à la fin de vie des panneaux solaires.
- R12** Le référent du site industriel répond qu'il valait mieux maintenir l'activité de stockage de véhicules plutôt que de voir l'entreprise partir en faillite. Depuis la reprise de l'entreprise, le nombre d'employés a plus que doublé. Une friche industrielle n'est jamais préférable à une activité.
- Q13** La possibilité de mettre en place des micro-réseaux a-t-elle été prise en compte ?



- Cette possibilité a été/est envisagée. Elle présente des risques financiers pour les entreprises qui ferait partie du réseau. Si l'une des entreprises ne peut honorer sa facture, alors c'est aux autres entreprises de payer le tout.
- R13** Tous ces éléments ne doivent pas forcément être déterminés dans le plan spécial. Des conventions ou des contrats peuvent également être conclus par/avec les entreprises et/ou la SEDRAC.
Une ordonnance d'application devrait bientôt permettre de consommer l'énergie produite sur place, son contenu déterminera le potentiel applicable aux zones industrielles.
- Q14** Qui se charge d'aller chercher les entreprises qui pourraient intégrer le site ? Actuellement le site est peu visible.
Si le site est actuellement peu mis en avant c'est parce qu'il ne comporte plus beaucoup de terrains disponibles.
- R14** La promotion est réalisée par le canton qui centralise les demandes. Les entreprises sont ensuite accompagnées de manière plus spécifique une fois le site choisi. Mais pour en arriver là, il s'agit d'avoir des terrains équipés à disposition. Il ne s'agit pas de dire aux entreprises de venir et de leur expliquer que la procédure d'affectation n'est pas amorcée et que l'équipement n'est pas réalisé.
- Q15** Quelle est la surface complète qui sera à terme retirée à l'agriculture ?
- R15** La surface envisagée correspond aux 5 étapes constructives (deux sont déjà affectées à la zone à bâtir) comme l'indique le plan directeur.
- Q16** Comment sont répartis les impôts entre les différentes communes membre du SidP ?
- R16** Il s'agit d'une zone à caractère intercommunal. Le modèle de répartition fait l'objet de discussions entre les communes. Une part précipitaire va à la commune hôte (20 à 30%) et une autre pour le fonctionnement de la SEDRAC. Le reste se partage entre les communes. Les démarches en cours devraient aboutir en début d'année 2025.
- Q17** Sera-t-il possible d'avoir accès à la présentation en particulier pour les personnes qui ne pouvaient pas être présentes ce soir ?
- R17** La présentation sera déposée sur le site de la commune et du SidP.
- Q18** Une législation cantonale ne prévoyait-elle pas un nombre d'emploi minimum par m2
- R18** Les interlocuteurs du soir pensent au plan directeur cantonal mais devront mener des recherches. Il est cependant difficile de vérifier une densité d'emploi au stade d'un permis de construire, la densité des constructions est vérifiée car correspondant aux critères d'aménagement du territoire. → fiche U.03.1 – 1 emploi minimum par 130m2.

SidP	Syndicat intercommunal du District de Porrentruy
SEDRAC	Société d'équipement et de développement de la région d'Ajoie et du Clos du Doubs
ZAIC	Zone d'activités d'intérêt cantonal
ZAM	Zone d'activité microrégionale (Haute-Sorne à Glovelier)
DS	Degré de sensibilité au bruit
IBUS	Indice brut d'utilisation du sol
CITEC	Bureau d'études en ingénierie en Transport et Mobilité

Porrentruy, le 11 octobre 2024

RWB Jura SA **SidP**
Brigitte Cattin Jérémy Huber

Annexe 5 : RAPPORT D'EXAMEN PRÉALABLE DU 30 JANVIER 2025

REÇU LE 03 FEV. 2025

2, rue du 24-septembre
CH-2800 Delémontt +41 32 420 53 03
f +41 32 420 53 01
secr.den@jura.ch

Dpt de l'environnement – 2, rue du 24-Septembre, 2800 Delémont

Syndicat intercommunal du
district de Porrentruy (SIDP)
Rue de la Roche-de-Mars 5
2900 Porrentruy

Delémont, le 30 janvier 2025/LB/jh

Plan spécial régional « ZAIC – SEDRAC – Zone AAc, étape 2.1 » à Courgenay Examen préalable

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs,

Le 18 novembre 2024, vous avez adressé le dossier cité en référence à la Section de l'aménagement du territoire (SAM) du Service du développement territorial (SDT) pour examen préalable. Celle-ci, après consultation de l'Office de l'environnement (ENV ; préavis du 19 décembre 2024), du Service de l'économie rurale (ECR ; préavis du 16 janvier 2025), du Service des infrastructures (SIN ; préavis du 9 janvier 2025), de l'Office de la culture (OCC ; préavis du 18 décembre 2024), du Service de l'économie et de l'emploi (SEE ; préavis du 17 janvier 2024), de la Section de la mobilité et des transports (SMT ; préavis du 13 janvier 2025) et de l'Office fédéral des routes (OFROU ; préavis du 15 janvier 2025) a procédé à l'examen de votre demande.

Les textes en italique sont des demandes, des questions, des remarques ou des propositions particulières à prendre en compte dans la suite des démarches.

1. Objet de la demande

Le Syndicat intercommunal du district de Porrentruy (SIDP) souhaite étendre la zone d'activités d'intérêt cantonal (AIC) de la Société d'équipement de la région d'Ajoie et du Clos-du-Doubs (SEDRAC) à Courgenay d'une surface d'environ 6.9 hectares afin de concrétiser une partie de la deuxième étape de développement de la zone prévue dans le plan directeur régional localisé « ZAIC – SEDRAC ».

2. Procédure et compétence

Conformément à l'art. 75c de la loi sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT ; RSJU 701.1), l'organe régional compétent peut édicter des plans spéciaux régionaux lorsque le plan directeur régional le prévoit. Le plan directeur régional du district de Porrentruy (fiche Urbanisation, mandats de planification au niveau régional, lettre c) prévoit que la compétence de planification des zones AIC revient au SIDP. Le règlement d'organisation du SIDP confie notamment à l'assemblée des délégués la compétence d'élaborer et traiter tout projet d'intérêt régional ayant pour objet une

tâche d'aménagement du territoire. Le présent plan spécial régional étant effectivement une tâche d'aménagement du territoire, son adoption revient ainsi à l'assemblée des délégués du SIDP.

3. Information et participation

L'art. 43 LCAT précise que « les autorités fournissent à la population une information complète au sujet des plans, des objectifs et du déroulement des travaux d'aménagement » et que « chacun aura la faculté d'émettre des observations et des propositions motivées ; celles-ci seront consignées dans un rapport et portées à la connaissance des autorités chargées de la décision et de l'approbation ».

Le chapitre 5 « Information et participation de la population » du rapport explicatif et de conformité (REC) indique que le projet a fait l'objet d'une séance d'information à la population (Courgenay) le 8 octobre 2024 au cours de laquelle les participants ont pu faire part de leurs remarques et interrogations. Ainsi, la forme de l'information et de la participation est conforme à la législation.

L'art. 67 al. 2 et 3 LCAT indique également que « avant l'élaboration du plan spécial, la commune entend les propriétaires intéressés » et que « avant de soumettre le projet de plan spécial à l'examen préalable (art. 70), la commune recueille les propositions ou déterminations des propriétaires du périmètre ; elle peut également convoquer les propriétaires de terrains adjacents ; un procès-verbal de la séance est adressé aux intéressés ».

L'ensemble des propriétaires des parcelles situées à l'intérieur ou à proximité du périmètre du plan spécial régional ont été personnellement invités à la séance du 8 octobre 2024. Par ailleurs, tous les propriétaires des parcelles situées à l'intérieur du périmètre du plan spécial régional ont été contactés individuellement afin de discuter de la mise à disposition de leurs terrains sur le plan foncier. Ainsi, conformément aux exigences de l'art. 67 al. 2 et 3 LCAT, la consultation des propriétaires intéressés et des propriétaires des terrains adjacents est respectée.

4. Conventions liées au plan spécial

1 Demande *Conformément à l'art. 81 de l'ordonnance sur les constructions et l'aménagement du territoire (OCAT ; RSJU 701.11), lorsqu'un plan spécial nécessite des conventions particulières, ces dernières seront présentées sous forme de projets pour être soumises à l'examen préalable. Les conventions doivent ensuite être conclues sous une forme juridiquement valable avant l'adoption du plan spécial par l'organe compétent.*

5. Compensation liée à la plus-value foncière

Le présent plan spécial régional est susceptible d'entraîner une plus-value foncière. Le cas échéant, celle-ci est taxée dans le cadre d'une procédure ad hoc conformément à l'art. 5 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) et aux art. 111ss LCAT. La personne débitrice du montant relatif à cette taxation est le propriétaire du bien-fonds concerné au moment où la mesure d'aménagement entre en force. En cas de taxation de la plus-value, une hypothèque légale est inscrite au registre foncier sur le bien-fonds concerné et cette information doit être transmise à l'acquéreur lors d'une éventuelle aliénation.

6. Aménagement du territoire

6.1 Conformité au plan directeur cantonal

Le plan spécial régional doit respecter les principes du plan directeur cantonal, en particulier de la fiche U.03.1 « Zones d'activités d'intérêt cantonal (AIC) » et de la fiche U.01.4 « Développement de l'urbanisation et surfaces d'assolement ».

6.1.1 Fiche U.03.1 « Zones d'activités d'intérêt cantonal (AIC) »

La zone d'activités de la SEDRAC à Courgenay a été labellisée zone AIC par le Gouvernement jurassien, le 25 octobre 2022.

Conformément au principe 2 de la fiche U.03.1 « Zones d'activités d'intérêt cantonal (AIC) » du plan directeur cantonal, les zones AIC doivent bénéficier d'un statut régional, ce qui induit notamment que les modalités de répartition des revenus et des charges de la zone soient établies au niveau régional. Dans le cas présent, le statut régional de la zone est garanti par la convention du 14 septembre 2017 réglant les modalités de répartition des produits de la fiscalité entre les communes membres de la SEDRAC. Néanmoins, le périmètre fiscal défini dans cette convention ne comprend pas encore les parcelles situées au sein du périmètre du présent plan spécial régional. La convention devra donc être adaptée d'ici l'approbation du plan spécial régional.

2 Demande *Le périmètre fiscal de la zone AIC de la SEDRAC défini dans la convention du 14 septembre 2017 devra être adapté d'ici l'approbation du plan spécial régional afin de comprendre les parcelles situées à l'intérieur de ce dernier.*

Le principe 2 de la fiche U.03.1 précise également que la propriété foncière doit être gérée de manière collective dans les zones AIC. Cette condition est remplie, la gestion foncière des terrains de la présente zone AIC étant assurée par la SEDRAC. A ce titre, il est indiqué dans le REC que des démarches sont en cours en vue de la conclusion de droit d'emption en faveur de la SEDRAC avec les propriétaires des terrains concernés.

Par ailleurs et toujours selon le principe 2 de la fiche U.03.1, les zones AIC doivent bénéficier d'une qualité de desserte en transports publics au moins satisfaisante. Cette condition est remplie étant donné que le secteur en question est au bénéfice d'une bonne qualité de la desserte en transports publics.

En outre, les zones AIC doivent assurer l'accueil d'entreprises créatrices d'emplois et garantir une utilisation rationnelle et économe du sol. Pour ce faire et conformément au principe 7 de la fiche U.03.1, les prescriptions relatives aux zones AIC doivent intégrer les exigences suivantes :

- a) un indice brut d'utilisation du sol (IBUS) minimum de 0.80 ;
- b) un nombre minimal de 20 équivalents plein-temps (EPT) ;
- c) un ratio d'au minimum un emploi pour 130 m² de surface de la parcelle.

Ces exigences sont en partie reprises dans les prescriptions. Ainsi, un IBUS minimum de 0.8 a été fixé à l'art. 8 des prescriptions. Bien que l'art. 6 des prescriptions ne fixe ni le nombre minimum d'EPT ni le ratio minimum d'emploi par m², l'art. 6 al. 2 des prescriptions indique toutefois que la zone est principalement dévolue aux activités à haute valeur ajoutée, créatrices d'emplois et bénéficiant d'un savoir technologique élevé et innovateur. Cette formulation peut être admise. On rappelle néanmoins que la fiche U.03.1 du plan directeur cantonal est liante pour les autorités publiques et, en cas de non-respect manifeste de ses principes, le statut de zone AIC de la SEDRAC pourrait être remis en question.

3 Remarque *Il est rappelé que le SIDP et la SEDRAC doivent tenir compte des exigences de la fiche U.03.1 relatives au nombre et à la densité d'emplois en vue de la mise à*

disposition des terrains aux entreprises, faute de quoi son statut de zone AIC pourrait être remis en question.

- 4 **Demande** *L'art. 7 des prescriptions doit être complété afin d'interdire également les activités artisanales dans le secteur.*

Finalement et conformément au principe 8 de la fiche U.03.1, l'extension de zones AIC n'est soumise à l'obligation de compenser par la réduction d'une surface équivalente affectée en zone d'activités que si le canton vient à disposer de plus de 100 hectares de zones d'activités non construites. Etant donné que le canton dispose de 89 hectares de zones d'activités non construites (état au 21 novembre 2024), aucune compensation n'est nécessaire pour le présent plan spécial régional.

6.1.2 Fiche U.01.4 « Développement de l'urbanisation et surfaces d'assolement »

Conformément au principe 4 de la fiche U.01.4 « Développement de l'urbanisation et surfaces d'assolement » du plan directeur cantonal, le Canton n'accepte pas de nouvelles emprises sur les surfaces d'assolement (SDA), sauf s'il est démontré qu'aucune autre solution sans emprise sur les SDA n'est envisageable et que le projet poursuit un objectif que le canton estime important. De plus, les surfaces concernées doivent être utilisées de manière optimale selon le principe 5 de la fiche U.01.4.

Dans le cas présent, il n'est pas possible d'étendre la zone d'activités sans empiéter sur lesdites surfaces. L'extension de la zone d'activités poursuit également un intérêt que le canton estime important (cf. principe 4 let. b fiche U.01.4). En effet, la poursuite de la politique de développement des zones AIC constitue l'un des principes majeurs de l'axe Economie de la Conception directrice du développement territorial (principe ECO.1.1). Ainsi, la politique de développement des zones AIC doit permettre de répondre à la croissance attendue en matière d'emplois dans le canton du Jura. Pour ce qui est de l'utilisation optimale des surfaces, elle est garantie par l'introduction d'un IBUS minimum de 0.8. En ce qui concerne les espaces de stationnement, le principe 5 let. c de la fiche U.01.4 demande que l'emprise au sol des aires de stationnement soit limitée au maximum (constructions en ouvrage, insérées aux bâtiments, parkings collectifs, etc.). L'art. 35 des prescriptions prévoit des dispositions en ce sens.

- 5 **Demande** *Afin d'optimiser l'utilisation des SDA, le SIDP est invité à évaluer la possibilité d'exiger la construction de bâtiments sur plusieurs étages (interdiction des bâtiments avec un seul étage). Le SIDP pourrait s'inspirer de l'art. 19 des prescriptions du plan spécial régional de la zone AIC des Franches-Montagnes (ZAFM) au Noirmont qui rend obligatoire les constructions sur plusieurs niveaux tout en offrant une certaine souplesse lorsque cela est impossible pour des raisons techniques.*

Par ailleurs, dans les mandats de planification de niveau régional, la fiche U.01.4 du plan directeur cantonal indique que les régions recourent à une planification agricole pour tout projet ayant un impact important sur les surfaces agricoles, en particulier les SDA (projet d'installations soumises à l'étude d'impact sur l'environnement, emprise sur la zone agricole supérieure à 3 ha et d'un seul tenant, etc.). Avec une emprise de 6.9 hectares sur des SDA, l'élaboration du présent plan spécial régional a effectivement été accompagnée d'une planification agricole.

Compte tenu de ce qui précède, l'emprise sur des SDA de 6.9 hectares causée par le présent plan spécial peut donc être admise.

- 6 **Remarque** *Conformément à l'art. 46 de l'ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1), la décision d'approbation du plan spécial régional devra être notifiée à l'Office fédéral du développement territorial (ARE) et à l'Office fédéral de l'agriculture (OFAG), étant donné que la présente procédure entraîne une diminution de plus de 3 hectares de surfaces d'assolement. Lors de la transmission*

des documents pour approbation, le Syndicat devra donc fournir 2 exemplaires supplémentaires du plan d'occupation du sol et des équipements, des prescriptions et du REC.

6.2 Conformité au plan directeur régional localisé

De manière générale, le présent plan spécial régional respecte les objectifs et mesures du plan directeur régional localisé (PDRL) « ZAIC – SEDRAC ». Selon la fiche U.7 « Etapes de développement » du PDRL, un nouvelle peut être engagée dès que le 50% de l'étape en cours est construite ou fait l'objet d'un permis de construire, ce qui est le cas de la première étape. La planification de la deuxième étape est donc justifiée.

Un élément mérite néanmoins d'être relevé. Le PDRL prévoit la réalisation d'un axe principal de mobilité douce est-ouest permettant de mieux relier la gare au reste de la zone AIC. Cet axe sera essentiel pour le développement des étapes 3 et 5 de la zone AIC de la SEDRAC. Cet axe revêt également une certaine importance pour l'étape 2 de la zone AIC. En effet, le REC mentionne que l'étape 2 de la zone AIC n'a pas de lien direct avec la gare. Pour accéder à l'étape 2 de la zone AIC, les piétons et cycles doivent donc emprunter la rue de l'Armeratte ou la rue Pierre-Péquignat puis la route de Courtemblin, ce qui engendre un détour conséquent. Pour pallier cette problématique, il est mentionné dans le REC que le SIDP négocie actuellement un passage pour la mobilité douce par les parcelles n^{os} 863 ou 4744 et 858 mais que le tracé de cette liaison n'est, à ce stade, pas définitif.

7 Demande *Il est nécessaire que les démarches en vue de la création d'un passage pour la mobilité douce permettant d'améliorer la connexion entre la gare et l'étape 2 de la zone AIC aboutissent et que les aménagements nécessaires puissent être intégrés au présent plan spécial régional.*

Cela est d'autant plus important que le REC mentionne que le chemin Sur-le-Biet sera prochainement interrompu au nord. Or, dans le cas où ce passage de mobilité douce sur les parcelles n^{os} 863 ou 4744 et 858 ne pourrait pas se réaliser ou ne se réaliser que partiellement, la partie nord du chemin Sur-le-Biet pourrait être une alternative pour assurer une meilleure connexion en mobilité douce entre la gare et la zone AIC. En l'absence de garanties concernant la réalisation de ce passage de mobilité douce, il convient donc de préserver cette alternative potentielle. Il convient également de relever que l'accès à la parcelle n°861 se fait par le chemin Sur-le-Biet. En cas de suppression de la partie nord de ce chemin, la parcelle n°861 ne bénéficiera plus d'aucun accès routier, ce qui n'est pas admissible. Dans l'éventualité où le projet de suppression de la partie nord de ce chemin se concrétise, une solution alternative devra être trouvée pour garantir un accès routier à la parcelle n°861.

6.3 Révision du plan d'aménagement local de Courgenay

Il est mentionné que le présent plan spécial régional a fait l'objet d'une coordination avec la révision du plan d'aménagement local (PAL) de Courgenay en cours et qui a fait récemment l'objet d'un dépôt public. Toutefois, quelques incohérences mineures entre les deux plans sont constatées :

- Le chemin Sur-le-Biet est affecté en zone de transports B (ZTB) dans le PAL en cours de révision alors qu'il est affecté en zone de transport A (ZTA) dans le présent plan spécial régional. Le chemin Sur-le-Biet doit donc être affecté en ZTB.
- Le PAL en cours de révision mentionne quelques arbres protégés au sud de la parcelle n°796. Si certains de ces arbres sont compris dans le périmètre du plan spécial régional, ils doivent être reportés sur le plan.
- La délimitation exacte de la zone verte du ruisseau du Jonc doit être coordonnée avec la délimitation du PAL en cours de révision. Il semble que les délimitations ne sont pas exactement similaires.

- Le PAL en cours de révision mentionne l'élément « Bosquet, haie » le long du ruisseau du Jonc. Si une partie de cet élément est compris dans le périmètre du plan spécial régional, il doit être reporté sur le plan.
- Le PAL en cours de révision mentionne un chemin IVS le long de la route de Courtemblin et de la route Sur-le-Bottenier. Le plan spécial régional doit également mentionner cet élément.

8 Demande *Apporter les corrections demandées ci-dessus de manière à assurer la cohérence entre la révision du PAL en cours et le plan spécial régional.*

6.4 Equipement et morcellement

Conformément à l'art. 90 LCAT, les propriétaires fonciers sont tenus de participer aux frais d'équipements techniques. La perception des contributions se fait sur la base d'un règlement communal ou en application du décret concernant les contributions des propriétaires fonciers. L'art. 91 al. 1 LCAT renseigne sur la part des frais incombant aux propriétaires fonciers. Il stipule que la participation des propriétaires fonciers est comprise entre 80% et 100% pour l'équipement de détail (let. a), 50 % et 80 % pour les équipements de base à caractère collecteur de quartiers (let. b) ou entre 30 % et 50 % pour les autres équipements de base (let. c). Dans le plan spécial régional, les propriétaires fonciers sont tenus de participer à hauteur de 100% pour l'équipement technique de détail et de 80% pour l'équipement technique de base à caractère collecteur de quartier selon l'art. 34 des prescriptions. Le plan spécial régional est donc conforme à la LCAT.

Selon l'art. 69a al. 1 et 2 LCAT, « les projets de plans spéciaux doivent être accompagnés d'un avant-projet de plan de morcellement des parcelles comprises dans le périmètre du plan spécial » et « le morcellement doit être effectué de manière à permettre le respect de l'indice brut minimal d'utilisation du sol sur chacune des parcelles ». Dans le cas présent, un avant-projet de morcellement est prévu dans le plan spécial régional mais il est mentionné à titre illustratif, ce qui peut être admis dans la mesure où il est difficile d'anticiper les besoins réels des futures entreprises qui s'implanteront dans le secteur.

Les équipements ainsi que le projet de morcellement prévus dans le plan spécial régional appellent toutefois quelques remarques et questions.

9 Question *Ne faudrait-il pas non plus prévoir un trottoir sur la bordure ouest de la rue SEDRAC ? Cela offrirait davantage de sécurité aux piétons qui se rendront dans les futures entreprises situées sur la partie ouest du présent plan spécial régional.*

10 Question *La largeur de 6 mètres prévue pour les ZTB inclut-elle également une surface dévolue aux trottoirs ? Si oui, de quelle largeur et sur un seul côté ou les deux ?*

11 Demande *Dans la mesure du possible, les trottoirs doivent être précisés sur le plan d'occupation du sol et des équipements.*

12 Demande *Qu'en est-il de l'entretien des surfaces vertes A (SVA) qui se situeront a priori sur les parcelles destinées à l'implantation des futures entreprises ? Ne serait-il pas pertinent que ces parcelles soient entretenues par la commune, le SIDP ou la SEDRAC dans la mesure où il s'agit d'équipements/aménagements ne bénéficiant pas uniquement au futur propriétaire de la parcelle ? En ce sens, le projet de morcellement ne devrait-il pas être adapté afin de ne pas intégrer les SVA aux parcelles destinées à l'implantation des futures entreprises ? Si tel est le cas, une mise en zone verte de ces équipements/aménagements ne serait-elle pas préférable (IBUS min. inapplicable sur ces parcelles) ? Si nécessaire, le plan d'occupation du sol et des équipements est à adapter et les prescriptions sont à complétées afin de préciser à qui incombe l'entretien des SVA.*

13 Demande *La future parcelle de 2'400 m² prévue au nord du périmètre du plan spécial régional est-elle donc réservée à la construction d'un parking en ouvrage de manière à ce que toute autre utilisation future de cette parcelle (p. ex. bâtiment industriel) soit exclue et qu'un autre emplacement du parking ne puisse pas être envisagée ? Que se passerait-il s'il est renoncé à réaliser un parking en ouvrage collectif ou si celui-ci est planifié ailleurs dans la SEDRAC ? L'utilisation de cette future parcelle et l'éventualité de la construction ou non du parking en ouvrage méritent d'être précisées dans les prescriptions. Il conviendrait par exemple de compléter les art. 35 ou 36 des prescriptions en exigeant que le potentiel de l'éventuel parking collectif en ouvrage soit examiné avant d'envisager la création de places de stationnement privées.*

6.5 Autres remarques

6.5.1 Plan d'occupation du sol et des équipements

14 Demande *Le plan prévoit un périmètre particulier pour le secteur soumis à un degré de sensibilité au bruit (DS) III. Ce périmètre se superpose à la zone d'activités A, secteur c (AAc) qui est, quant à elle, soumise à un DS IV. Cette manière de faire n'est pas optimale, notamment lorsqu'il s'agira de renseigner le DS applicable de la zone à bâtir dans la géodonnée (en principe un secteur particulier est soumis au même DS). Dès lors, il est proposé qu'un secteur AAd soumis à un DS III soit créé pour le périmètre concerné par la réduction du DS. L'art. 9 des prescriptions doit être adapté en conséquence. Les art. 4, 6, 8 et 21 des prescriptions doivent également être complétés en ajoutant le secteur AAd.*

15 Question *Pourquoi fixer un alignement au PRE de 3 mètres ? Les distances aux limites ne suffisent-elle pas ?*

16 Demande *La représentation des chemins piétonniers en dur et chemins d'accès en groise doit être revue afin de laisser apparaître la zone sous laquelle se situent ces équipements et ainsi d'éviter toute confusion quant à l'affectation du sol.*

17 Demande *Dans la légende, la représentation de la nouvelle conduite d'alimentation d'eau potable doit être revue pour correspondre à sa représentation sur le plan.*

18 Demande *Le futur stationnement en ouvrage doit être considéré comme un bâtiment et non comme un équipement. Il ne peut pas figurer dans la rubrique « Equipement privé ». Il doit plutôt figurer dans la rubrique « A titre indicatif ».*

6.5.2 Prescriptions

19 Demande *Dans la page de titre, il s'agit de la cheffe de section (et non de la cheffe de département).*

20 Demande *A l'art. 4 des prescriptions, l'usage particulier de la zone de transport A (ZTA) est la surface verte B (et non la surface verte A).*

21 Demande *A l'art. 17 des prescriptions, il s'agit de l'art. 66o OCAT (et non de l'art. 54 OCAT).*

22 Demande *A l'art. 34 al. 3 et 4 des prescriptions, il s'agit de l'art. 91 LCAT (et non de l'art. 19 LCAT).*

23 Demande *A l'art. 35 al. 2, il conviendrait également de rajouter « en sous-sol » en ce qui concerne les types de stationnement à privilégier.*

- 24 Proposition** *L'art. 36 al. 2 des prescriptions ne peut-il pas être complété par d'autres mesures à intégrer aux plans de mobilité ? A titre d'information, le plan spécial régional de la zone AIC des Franches-Montagnes (ZAFM) au Noirmont prévoit des mesures supplémentaires à intégrer aux plans de mobilité. Certaines de ces mesures pourraient être reprises dans le plan spécial régional, notamment en ce qui concerne l'opportunité de mutualisation du stationnement.*
- 25 Demande** *Il conviendrait de préciser à l'art. 39 des prescriptions qu'aucun accès privé donnant sur le chemin Sur-le-Biet ne peut être autorisé.*
- 26 Demande** *A l'art. 51 al. 1 des prescriptions, il convient de reprendre l'intitulé correct de la présente procédure.*

6.5.3 Rapport explicatif et de conformité (REC)

- 27 Demande** *Le chapitre 1.6 du REC relatif à l'état d'avancement des démarches entreprises auprès des propriétaires fonciers devra être mis à jour en vue de la transmission des documents mis au net pour clôture de l'examen préalable ainsi qu'au moment de l'envoi du dossier pour approbation.*

6.5.4 Rapport d'impact sur l'environnement (RIE)

- 28 Demande** *En page 24 du RIE, un calcul de l'augmentation du nombre d'employés de la zone AIC est effectué. Cependant, ce calcul se base sur une hypothèse d'un employé pour 130 m² de surface habitable. Or, dans la fiche U.03.1, il est plutôt mentionné un employé pour 130 m² de surface de parcelle. Les calculs sont donc à revoir en conséquence, tout comme les éventuels impacts sur la capacité du réseau routier ou sur la protection contre le bruit.*

7. Route cantonale

Du point de vue du réseau routier cantonal, la route cantonale (RC) 6 (Axe 6000) et la RC 1509 (Axe 6224) se trouvent dans le périmètre du plan spécial régional. En page 23 du REC, le chapitre « 4.1 Mobilité » mentionne que la commune va se doter d'une conception directrice des mobilités avec l'établissement d'un « Plan de mobilité 2040 (PMC40) ». En page 28 du REC, sous le point « 4.2 Viabilisation », la thématique des conduites et systèmes d'évacuation des eaux usées (EU) et des eaux pluviales (EP) est abordée. A noter que de nouvelles conduites d'EU nécessitent trois traversées de la RC 1509.

- 29 Remarque** *Pour toutes les questions relatives à la gestion des eaux, une coordination avec le SIN est nécessaire.*

8. Autoroute

L'OFROU prend acte des informations décrites dans le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) sous le chapitre 4.3 « Mobilité – Trafic ». A ce titre, l'OFROU rappelle que l'augmentation de trafic routier généré par une zone AIC ne doit péjorer le fonctionnement de la jonction autoroutière n°6 de Courgenay, notamment aux heures de pointes du matin ou du soir. Le cas échéant, des mesures d'accompagnement en matière de mobilité/trafic devront être prévues dans les projets de développement de la zone d'activité (co-voiturage, parking payant, transports publics, etc.).

- 30 Demande** *Une étude de trafic devra démontrer dans le dossier mis au net quels sont les impacts de la zone d'activité AIC sur l'autoroute N16, y compris dans la jonction autoroutière, lors de la mise en service de la zone d'activité (occupation maximale),*



et une vérification de la jonction autoroutière de Courgenay et de l'infrastructure routière actuelle des routes nationales à pouvoir recevoir le futur trafic routier, pour un horizon de planification minimum de 2040, sans créer des remontées de files sur le réseau des routes nationales.

A toutes fins utiles, l'OFROU rappelle l'arrêt du Tribunal fédéral du 18 février 2011 (ATF 1C_36/2010) à propos d'un projet d'un centre commercial pour lequel la commune avait refusé le permis de construire (bien que le plan de quartier ait été légalisé auparavant) en raison de la saturation de la jonction autoroutière que ce projet aurait provoquée. Le Tribunal fédéral a estimé, suite à un recours des promoteurs contre la décision de la commune, qu'il est juste de refuser un permis de construire lorsque la capacité du réseau routier adjacent n'est pas suffisante pour absorber le trafic généré par le projet.

9. Mobilité douce

La prise en compte des réseaux de mobilité douce dans le projet est saluée, tout comme l'élaboration par la commune de Courgenay d'une conception directrice des mobilités incluant notamment les cycles et les piétons. La mise en place de liaisons piétonnes et cyclables sécurisées permet le développement de la mobilité douce pour les déplacements quotidiens, encouragé notamment par les fiches M.08 « Chemins pour piétons » et M.07 « Itinéraires cyclables » du plan directeur cantonal ainsi que la loi fédérale sur les voies cyclables (RS 705). Aussi, la liaison permettant de rejoindre la gare en passant par les parcelles n^{os} 858 et 863 ou 4744 est essentielle au développement de la mobilité douce dans le secteur.

31 Demande *La liaison permettant de rejoindre la gare en passant par les parcelles n^{os} 858 et 863 ou 4744 doit être prévue dans le présent plan spécial régional.* *Non*

Concernant les pistes cyclables, il est mentionné en bas de page 7 du REC : « Le principe d'une piste mixte Nord-Sud, hors circulation, de 2 m de large (sens unique pour les cycles) et d'une piste cyclable Sud-Nord sur la route a été validé ».

32 Demande *Il convient de préciser le positionnement de la piste mixte sur le côté ouest de la RC 1509. De plus, sur le côté est de la RC, c'est le marquage d'une bande cyclable qui a été retenu et non une piste cyclable comme mentionné. Les documents sont à adapter en conséquence.*

10. Stationnement

La réflexion menée autour du stationnement est saluée. En effet, certaines prescriptions vont au-delà des bases légales et cet effort est à louer. La SMT salue surtout l'inscription dans les prescriptions, à travers l'art. 37 des prescriptions, la possibilité de percevoir une taxe unique et/ou annuelle auprès des propriétaires fonciers afin de réaliser, d'entretenir et à amortir des ouvrages collectifs dont le parking collectif fait partie. La SMT salue également la volonté d'effectuer un monitoring tous les quatre ans afin de connaître les habitudes de déplacements des employés de la zone. L'art. 36 al. 3 des prescriptions précise justement ce point. Dans les raisons évoquées pour demander ce monitoring, il est mentionné que le Syndicat souhaite déterminer l'impact de la fréquentation de la zone sur le réseau routier ainsi que le bruit généré.

33 Question *Ce monitoring ne pourrait-il pas également permettre de vérifier que les plans de mobilité aient été mis en place et qu'ils portent leurs fruits ? Et dans le cas contraire, ne faudrait-il pas contraindre les entreprises à prendre des mesures ?*

L'art. 36 al 2 des prescriptions demande notamment à ce que le plan de mobilité considère qu'environ 10% des cases de stationnement soient destinées aux covoiturages. Nous comprenons la volonté exprimée ici. Toutefois, la SMT émet une réserve. En effet, c'est le plan de mobilité lui-même qui déterminera le potentiel pour le covoiturage et qui pourra donc déterminer une proportion de cases à réserver pour les covoitureurs. Imposer ou suggérer un pourcentage de places réservées pour le covoiturage ne semble pas être la meilleure des manières de favoriser celui-ci. Cette prescription pourrait selon la SMT être facilement détournée et ne pas avoir l'effet escompté. Afin de favoriser le covoiturage de manière plus forte, inciter les entreprises à développer le covoiturage inter-entreprises pourrait être une mesure intéressante.

34 Question *Si le plan de mobilité démontre que le potentiel en covoiturage est plus bas que 10%, les entreprises devront-elles quand même réserver 10% de leurs cases pour le covoiturage puisque cela est indiqué dans les prescriptions ? Comment cette prescription sera-t-elle appliquée et comment sera-t-il vérifié que les cases seront bien réservées ? Des demandes de dérogations devront-elles être formulées si le plan de mobilité démontre que le potentiel de covoiturage est en deçà de cette prescription ?*

35 Remarque *Evaluer la possibilité d'encourager les entreprises à collaborer en matière de covoiturage pourrait être une alternative intéressante à la proposition initiale.*

11. Transports publics

Le chapitre 2.5 du REC mentionne que « la desserte en transports publics de la ZAIC-SEDRAC 2ème étape est qualifiée de bonne (train et bus). Des arrêts de bus et la gare sont existants. Au besoin l'arrêt de bus « Courgenay, haut du Village » pourra être déplacé légèrement vers l'Ouest. L'adaptation de l'arrêt de bus à la LHand, s'il est déplacé dans le périmètre du plan spécial régional sera pris en compte lors de l'élaboration du projet de l'ouvrage. » Dans l'annexe 3 du REC, il est également mentionné qu'il « est envisagé de déplacer cet arrêt de bus et de le mettre aux normes LHand. Ce projet sera réalisé par permis de construire (hors procédure du plan spécial régional) ». Or, selon le plan figurant en page 14 de la présentation, cette remarque ne concerne par l'arrêt « Courgenay, haut du village » mais « Courgenay, zone industrielle » :

36 Demande *Le chapitre 4.1 « Mobilité » du REC doit également traiter de la thématique des transports publics. Il convient d'éliminer ces contradictions figurant dans le REC et de clarifier les intentions en terme de desserte en transports publics*

37 Demande *Environ 550 mètres séparent les arrêts « Courgenay, gare » et « Courgenay, zone industrielle » (rue l'Armeratte). Environ 800 mètres séparent les arrêts « Courgenay, haut du village » et « Courgenay, zone industrielle ». La question se pose également quant à savoir s'il ne serait pas judicieux de privilégier la création d'un nouvel arrêt sur la « rue Sedrac » au centre de la zone, indépendamment des autres arrêts de part qui resteraient en bordure de périmètre. Ces réflexions concernant l'emplacement des arrêts de transports publics doivent également se faire en lien avec le développement du plan spécial « Vie-de-Paplemont » qui a récemment fait de recommandations en la matière lors de son examen préalable. Les deux procédures sont donc à coordonner du point de vue de la localisation des arrêts de transports publics.*

12. Patrimoine

12.1 Monuments historiques

La Section des monuments historiques de l'OCC rend attentif les requérants quant à la présence d'une croix inventoriée au titre de petit patrimoine. Celle-ci est située sur la parcelle n°805, à côté de l'arrêt de bus haut du village, à l'adresse Sur-le-Bottenier 1. La plus grande attention devra être mis en œuvre afin de ne pas porter atteinte à ce patrimoine.

12.2 Archéologie et paléontologie

La Section d'archéologie et paléontologie de l'OCC a pris connaissance avec intérêt du présent plan spécial régional. Si aucun vestige archéologique ou paléontologique n'a pour l'heure été identifié sur les parcelles concernées par le projet, il n'est cependant pas exclu que des découvertes soient faites lors des travaux de terrassement. Ainsi, moyennant le fait que le maître d'ouvrage fournisse le calendrier des travaux à la Section d'archéologie et paléontologie au moins un mois avant le commencement des travaux, tel que prévu dans l'art. 50 des prescriptions, cette section préavise favorablement le projet.

13. Agriculture

Les sols concernés par cette étape sont des sols classifiés en surface d'assolement (SDA) et font parties des meilleures terres agricoles du canton du Jura.

38 Demande Au vu de la qualité des sols en question, ECR demande qu'un plan de gestion des sols et qu'un suivi pédologique associé soient d'office exigés, et que les terres décapées soit réutilisées en zone agricole afin d'améliorer la qualité d'autres terres agricoles le nécessitant.

39 Information Pour information, la maison d'habitation de l'exploitation agricole située sur la parcelle n°702 est grevée d'un droit d'habitation.

14. Environnement

14.1 Etude d'impact sur l'environnement

Le présent plan spécial régional a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement.

40 Demande Le rapport d'impact sur l'environnement (RIE) doit faire partie du dossier déposé publiquement. Il doit être spécifiquement mentionné lors de la publication au Journal Officiel.

14.2 Protection des sols

Le domaine de la protection des sols a été correctement traité dans le RIE. Les conditions prévues sont adéquates. Un concept de gestion des sols un peu plus détaillé devra être établi par le spécialistes de la protection des sols sur les chantiers (SPSC) avant l'attribution des travaux de viabilisation. Un suivi des travaux de décapage, stockage provisoire, réutilisation ou valorisation hors site par un SPSC devra être réalisé.

41 Remarque *L'art. 47 des prescriptions doit être complété comme suit :*

³*L'ordonnance fédérale sur les atteintes portées aux sols (OSol) ainsi que l'ordonnance fédérale sur la limitation et l'élimination des déchets (OLED) sont applicables.*

⁴*En raison de la bonne qualité des terres dans le périmètre du plan spécial régional, un concept de gestion des sols avec indications relatives aux volumes de matériaux terreux décapés et à la valorisation des matériaux terreux excédentaires doit être présenté avec la demande de permis de construire.*

14.3 Protection de l'air

Les mesures prévues pour la phase de viabilisation sont adéquates. Elles devront être précisées en fonction des différents projets de construction.

14.4 Protection des eaux souterrains

Les mesures prévues pour la phase de viabilisation sont adéquates. Elles devront être précisées en fonction des différents projets de construction.

14.5 Emissions lumineuses

Pour rappel, les émissions lumineuses excessives sont à considérer comme des atteintes nuisibles ou incommodantes et doivent être limitées dans le but de protéger les hommes, les animaux et les plantes, leurs biocénoses et leurs biotopes (art. 1 al 1 LPE). Dans cette optique, les rayons doivent être limités par des mesures prises à la source (limitation des émissions) (art. 11 al. 1 LPE). Indépendamment des nuisances existantes, il importe à titre préventif de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable (art. 11 al. 2 LPE).

Au travers de la politique cantonale en matière de réduction des émissions lumineuses, le canton entend réduire la pollution lumineuse et ses impacts négatifs. Pour ce faire, les mesures exigent un éclairage optimisé (uniquement où c'est nécessaire, de bas en haut, avec écrans protecteurs pour limiter la diffusion, un spectre lumineux approprié et une durée limitée - extinction de 22h00 à 6h00) et une limitation des nouvelles sources de lumière.

Les documents apportent des précisions sur la thématique de la pollution lumineuse qui est bien prise en compte. Il est notamment fait mention de la taille des enseignes lumineuses. A ce propos, une lettre liée à ces enseignes sera envoyée aux communes début 2025 et il faudra prendre en considération ses remarques pour la pose d'enseignes lumineuses. De plus, il sera interdit de mettre ce type d'enseigne sur les façades en direction de biotopes sensibles (ici le périmètre réservé aux eaux est concerné). Du point de vue de l'éclairage public, des luminaires dynamiques sont prévus ainsi qu'une extinction totale en période creuse. Ces mesures sont très bien et soutenues par ENV.

42 Remarque *Il conviendra de prendre en considération les remarques du courrier qui va être envoyé aux communes début 2025 concernant les enseignes lumineuses.*

43 Demande *Une étude liée à l'éclairage public devra être fournie lors du projet final ainsi qu'un formulaire ECL01.*

44 Demande *Il conviendra d'éteindre les sources lumineuses entre 22h00 et 6h00.*

45 Demande *Il conviendra d'adapter la quantité de lumière aux besoins minimums et opter pour des températures de couleurs chaudes (inférieure à 2700 K).*

14.6 Evacuation des eaux et alimentation en eau potable

Au niveau des eaux usées, le secteur est déjà partiellement équipé avec une canalisation diamètre DN 300-400 traversant la zone B en aval de deux déversoirs d'orage. Cette canalisation sera reprise avec déplacement partielle de cette dernière et augmentation du diamètre à DN 400 afin de faciliter la construction des futures parcelles. Au niveau de la gestion des eaux pluviales, par analogie avec les parcelles avoisinantes et selon le plans généraux d'évacuation des eaux (PGEE), l'intégralité des eaux pluviales non ou faiblement polluées doivent être totalement infiltrées ou déversées aux cours d'eau.

Les possibilités d'infiltration des deux zones sont, selon le PGEE, qualifiées de faibles à moyennes, ce qui a été confirmé par l'essai d'infiltration effectué dans la zone A. De fait, il n'est pas envisageable d'infiltrer la totalité des eaux pluviales au niveau des parcelles. Les apports des eaux pluviales des infrastructures routières ainsi des parcelles seront limités à 30 l/s/ha (valeur inscrite dans les prescriptions) sur les deux zones A et B. Pour la zone A, les eaux pluviales excédentaires seront dirigées dans un fossé d'infiltration situé le long de la rue Sur le Biet avec trop-plein dans le collecteur d'eaux pluviales de la Rue Sedrac. Cette mesure remplace la mesure yB du PGEE, soit la construction d'un collecteur d'eaux pluviales.

Pour la zone B, la gestion des eaux pluviales de la route Sedrac sont actuellement infiltrées sans passage à travers une couche d'humus. La mise en conformité de ces eaux de cette route cantonale est obligatoire. De fait, l'intégralité des eaux pluviales excédentaires de la zone B seront dirigé dans un bassin d'infiltration de 70 m³ avec évacuation d'un débit maximal de 50 l/s au ruisseau du Jonc.

46 Remarque *Conformément à l'art. 57 al. 2 de l'ordonnance sur la gestion des eaux (OGEaux ; RSJU 814.21), le cadastre des installations d'approvisionnement en eau sera mis à jour et les données numériques transmises à l'Etablissement cantonal d'assurance immobilière et de prévention (ECA-Jura), dans la structure et le format exigés.*

47 Remarque *Conformément à l'art. 59 al. 3 OGEaux, le cadastre des canalisations sera mis à jour et les données numériques transmises à l'ENV, dans la structure et le format exigés.*

48 Remarque *Les concepts de gestion des eaux, tant pour les eaux usées que pour les eaux pluviales sont adéquats. Une attention particulière devra néanmoins être portée lors des différents projets d'implantation au niveau des quantités rejetées. En effet, les capacités, tant du système d'évacuation des eaux usées que du système de gestion des eaux pluviales, sont à leurs limites. Par ailleurs, une attention particulière devra être portée sur l'entretien des différents points de rejet de la zone AIC de la SEDRAC afin d'en garantir le fonctionnement.*

14.7 Objets naturels

Aucun objet naturel n'est impacté par la projet. L'aménagements extérieurs sont de bons exemples en matière de nature en ville et de conservation de la biodiversité, ce qui est salué.

14.8 Gestion des déchets

Le plan spécial régional indique que les bâtiments situés à la Route de Courtemblin n^{os} 41, 43, 45 et 47 seront déconstruits. Ces bâtiments datant d'avant 1990, ils peuvent contenir des polluants du bâtiment. Le RIE ne mentionne pas qu'un diagnostic des polluants est nécessaire lors de la déconstruction de ces bâtiments.

49 Demande *Il convient de compléter la partie du RIE relative à la phase de permis de construire du chapitre sur la gestion des déchets en mentionnant qu'un diagnostic des polluants devra être effectué sur les bâtiments situés à la Route de Courtemblin n^{os} 41, 43, 45 et 47.*

14.9 Dangers naturels

Le projet n'est pas concerné par des risques importants d'inondation. Seule une surface en rive gauche du ruisseau du Jonc est concernée par un danger résiduel d'inondation. Il n'y a pas non plus de risque majeur en lien avec le ruissellement de surface. Du point de vue de la gestion des eaux pluviales, nous relevons avec satisfaction que l'infiltration/rétention est prévue. Ceci permet notamment de limiter au maximum les débits de pointes arrivant au ruisseau du Jonc lors d'évènements de précipitations intenses. Dans le cadre des futures constructions, il faudra veiller à optimiser au maximum le principe de stockage/rétention/infiltration des eaux pluviales sur et aux abords des bâtiments. Le plan spécial régional peut donc être autorisé sans condition du point de vue des dangers naturels.

14.10 Conditions d'exécution

50 Remarque *Les conditions émises par l'ENV en annexe du présent rapport d'examen préalable seront à respecter lors de la phase d'exécution.*

15. Suite de la procédure

L'appréciation générale concernant cette modification permet d'émettre un avis favorable sur ce dossier. Cependant, nous vous demandons de tenir compte des demandes et remarques mentionnées dans le présent rapport. La suite des démarches est la suivante :

- **Mise au net du dossier définitif** selon les demandes formulées dans les chapitres précédents.
 - Si nécessaire, coordination avec la Section de l'aménagement du territoire (SAM).
 - Transmission du dossier complet à la SAM (qui comprend également un **rapport de suivi des demandes suite à l'examen préalable**) pour un dernier contrôle avant dépôt public.
- **Dépôt public de 30 jours par le SIDP.**
- **En cas d'opposition(s), organisation de séance(s) de conciliation par le SIDP.**
- **Adoption du plan spécial régional par l'assemblée des délégués du SIDP.**
- **Décision d'approbation par la SAM :**
 - Le SIDP fait parvenir à la SAM les documents suivants :

a) Plan d'occupation du sol et des équipements et Prescriptions dûment signés et complétés (géomètre d'arrondissement, secrétaire communal)	4 exemplaires
b) Rapport explicatif et de conformité (REC) avec le chapitre « Procédure » mis à jour.	3 exemplaires
c) Copies des conventions signées avec les propriétaires	1 exemplaire
d) Extrait du procès-verbal du l'organe ayant adopté le plan spécial régional	1 exemplaire
e) Liste des oppositions faisant apparaître la levée ou le maintien de celles-ci	1 exemplaire

- f) Copie de chaque opposition et du procès-verbal de la séance de conciliation correspondante | 1 exemplaire
- g) **Une prise de position argumentée du Conseil communal sur chaque opposition maintenue** | 1 exemplaire
- o **Traitement des oppositions et décision d'approbation par la SAM**
- o La décision d'approbation de la SAM peut faire l'objet d'un recours auprès de la Chambre administrative du Tribunal cantonal au cours des 30 jours suivant sa date de notification. Cette décision d'approbation entre en vigueur après que ce délai de 30 jours soit écoulé ou après qu'un éventuel recours ait été jugé.

- **Le Syndicat donne publiquement connaissance de la décision d'approbation de la SAM (publication dans le Journal officiel).**

La SAM demeure à votre disposition pour tout complément d'information.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, à l'expression de mes sentiments distingués.

David Eray
Ministre de l'environnement



Annexe : - Conditions de l'ENV à respecter lors de la phase d'exécution

Copies à :

- Service du développement territorial – Section de l'aménagement du territoire
- Service du développement territorial – Section de la mobilité et des transports (courriel)
- Office de l'environnement (courriel)
- Service de l'économie rurale (courriel)
- Service des infrastructures (courriel)
- Service de l'économie et de l'emploi (courriel)
- Office de la culture (courriel)
- Office fédéral des routes (courriel)
- Société d'équipement de la région d'Ajoie et du Clos-du-Doubs (courriel)
- Commune de Courgenay
- RWB Jura SA, Route de Fontenais 77, 2900 Porrentruy (courriel)

Annexe 6 : CONDITIONS À RESPECTER LORS DE LA PHASE D'EXÉCUTION DE OFFICE DE L'ENVIRONNEMENT (ANNEXE AU RAPPORT D'EXAMEN PRÉALABLE DU 30 JANVIER 2025)

REÇU LE 03 FEV. 2025

Chemin du Bel'Oiseau 12
Case postale 69
CH-2882 Saint-Ursanne
t +41 32 420 48 00
f +41 32 420 48 11
secr.env@jura.ch

Courgenay - PSR "Zone AIC - SEDRAC"

Référence interne 267/2024

Conditions à respecter lors de la phase d'exécution***Etude d'impact sur l'environnement***

<i>Considéran</i>	<p>En phase de réalisation, l'influence des travaux sur l'environnement est importante dans certains domaines. Plusieurs mesures de réduction des nuisances ou de protection devront être planifiées puis mises en œuvre de manière à respecter la législation environnementale. La mise en œuvre d'un suivi environnemental de réalisation (SER) est nécessaire.</p> <p>Le cahier des charges du SER prévu dans le RIE doit être intégralement mis en œuvre. Toutes les mesures environnementales prévues au chapitre 5 de ce rapport doivent également être mises en œuvre, sauf mention contraire explicite dans le présent préavis.</p>
<i>Charges</i>	<ol style="list-style-type: none">1. Toutes les mesures environnementales prévues au chapitre 5 du RIE seront mises en œuvre.2. Un suivi environnemental de réalisation (SER) doit être mis en œuvre pour les travaux des infrastructures. Le cahier des charges doit a minima intégrer tous les éléments mentionnés au chapitre 6.1 du RIE.
<i>Remarques</i>	---

Protection contre le bruit

<i>Considéran</i>	<p>Le projet provoque une augmentation du trafic sur les axes routiers existants. Selon le cadastre du bruit 2015 établi par le SIN, quelques dépassements des valeurs limites d'émission sont constatés.</p> <p>En ce qui concerne le futur bruit industriel, les entreprises devront faire la preuve du respect des dispositions de l'OPB dans le cadre des demandes de permis de construire.</p> <p>En ce qui concerne le bruit des chantiers, en particulier pour les travaux de viabilisation, les mesures prévues sont adéquates.</p>
<i>Charges</i>	<ol style="list-style-type: none">3. Les entreprises devront faire la preuve du respect des dispositions de l'OPB dans le cadre des demandes de permis de construire.4. Les mesures prévues dans le RIE pour le bruit des chantiers seront intégralement mises en œuvre.
<i>Remarques</i>	---

Protection des sols

Considéranants	Un concept de gestion des sols un peu plus détaillé devra être établi par le SPSC avant l'attribution des travaux de viabilisation. Un suivi des travaux de décapage, stockage provisoire, réutilisation ou valorisation hors site par un SPSC devra être réalisé.
Charges	5. Un concept de gestion des sols doit être établi par le SPSC avant l'attribution des travaux et soumis pour approbation à l'ENV. 6. Le chantier devra être suivi par un spécialiste de la protection des sols sur les chantiers (SPSC, au bénéfice d'une formation reconnue).
Remarques	---

Protection Air Chantier

Considéranants	En phase de réalisation, le projet générera des nuisances au niveau de l'air. Celles-ci seront réduites au maximum. La Directive Air-Chantiers (OFEV, 2016) et l'Ordonnance sur la protection de l'air (RS 814.318.142.1) seront respectées. Lors de l'appel d'offres, les mesures et conditions à respecter dans le cadre de la protection de l'air seront formulées concrètement.
Conditions	7. Appliquer l'OPair, (art 19a et l'annexe 4 ch.3), les mesures de protection de l'air prévues devront être intégrées aux documents de soumission. 8. Toutes les machines de chantier, de puissance supérieure ou égale à 37 kW devront être équipées d'un système de filtre à particules quelle que soit leur année de fabrication. Les machines d'une puissance comprise entre 18 et 37 kW et construites dès le 1er janvier 2010 doivent également avoir obligatoirement un filtre à particule (art. 19a, annexe 4 chiffre 3). 9. Les machines dotées d'un moteur diesel doivent respecter la valeur limite d'émission selon l'OPair et faire l'objet d'un contrôle antipollution tous les 24 mois.
Remarques	---

Périmètre réservé aux eaux (PRE)

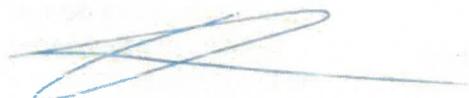
Considéranants	Pour rappel, seules les installations dont l'implantation est imposée par leur destination et qui servent des intérêts publics peuvent être construites dans le PRE (chemins de randonnée pédestre, centrales en rivière, ponts ; art. 41c al. 1 OEaux). Une partie du PRE est présente dans le projet, celui-ci est pris en considération en ne prévoyant aucune modification et atteinte à cet endroit. Les conditions suivantes devront tout de même être respectées.
Charges	10. Aucune atteinte n'impactera la végétation et les sols dans le PRE 11. 12. Les éventuels éléments anthropiques déconstruits et/ou trouvés doivent être évacués du PRE. 13. Le cours d'eau sera préservé d'éventuelles nuisances provoquées par la mise en œuvre et en cas de dégâts, des mesures réparatrices seront prises afin de retrouver l'état initial.
Remarques	---

St-Ursanne, le 19 décembre 2024



Quentin Theller
Responsable du domaine Installations et Activités humaines





Quentin Humair
Collaborateur scientifique